



PARLAMENTUL EUROPEAN

DIRECȚIA GENERALĂ POLITICI INTERNE
DEPARTAMENTUL TEMATIC B:
POLITICI STRUCTURALE ȘI DE COEZIUNE

TRANSPORT ȘI TURISM

CONDIȚII SOCIALE ȘI DE MUNCĂ
ALE TRANSPORTATORILOR RUTIERI DE
MARFĂ

STUDIU

Rezumat

Studiul oferă o analiză a condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto profesioniști implicați în transportul rutier de marfă. Acesta se concentrează asupra chestiunilor de ordin social care survin în acest segment de transport, printre care se numără perioadele de conducere și perioadele de odihnă, precum și aspecte practice care au un impact direct asupra calității vieții conducătorilor auto, cum ar fi programele de ocupare a forței de muncă și nivelul venitului. După o analiză generală a cadrului juridic, care include legislația UE relevantă pentru dimensiunea socială a transportului rutier de marfă, se prezintă concluziile formulate în urma unei consultări a părților interesate și a conducătorilor auto.

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

2013

PE 495.855

RO

Acest document a fost solicitat de Comisia pentru transport și turism a Parlamentului European.

AUTORI

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

ADMINISTRATOR RESPONSABIL

DI Piero Soave
Departamentul tematic B: Politici structurale și de coeziune
Parlamentul European
E-mail poldep-cohesion@europarl.europa.eu

ASISTENȚĂ EDITORIALĂ

Dna Nóra Révész

VERSIUNI LINGVISTICE

Originalul: EN.
Traducerile: DE, FR.

DESPRE EDITOR

Pentru a contacta Departamentul tematic sau pentru a vă abona la buletinul lunar al acestuia, vă rugăm să contactați: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscris finalizat în aprilie 2013.
© Uniunea Europeană, 2013.

Acest document este disponibil pe Internet, la următoarea adresă:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

CLAUZĂ DE RESPONSABILITATE

Opiniile exprimate în acest document sunt responsabilitatea autorului și nu reprezintă neapărat poziția oficială a Parlamentului European.

Reproducerea și traducerea documentului pentru scopuri necomerciale sunt permise, cu condiția ca sursa să fie menționată și editorul să fie anunțat în prealabil și să primească o copie a materialului.

SINTEZĂ

Prezentul studiu a fost elaborat cu scopul de a informa dezbaterile parlamentare cu privire la condițiile sociale și de muncă ale conducătorilor auto profesioniști din domeniul transportului rutier de marfă, oferind o imagine de ansamblu asupra legislației UE relevante în acest domeniu și o sinteză a rezultatelor obținute în urma consultării care a implicat părți interesate (sindicate) și conducători auto din unele state membre.

Studiul oferă o analiză detaliată a celor mai presante probleme și tendințe care afectează condițiile sociale și de muncă ale conducătorilor auto profesioniști. Acesta urmărește să identifice factorii cărora ar trebui să li se acorde o mai mare atenție, cu scopul de a implementa o strategie eficientă de aplicare a legii, care să asigure o mai mare respectare a drepturilor sociale ale conducătorilor auto și care să garanteze, în schimb, condiții de viață și de muncă mai bune pentru aceștia. În acest sens, studiul oferă o bază factuală actualizată pentru dezbateri și prezintă concluziile și recomandările formulate de autori într-un studiu precedent pe care l-au realizat pentru Parlamentul European cu privire la punerea în aplicare a legislației UE în domeniul social pentru transportul rutier profesionist¹.

Legislația UE cu impact asupra condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto

Studiul descrie actualul cadru legislativ al UE care reglementează aspectele sociale (timpul de lucru, perioadele de conducere și perioadele de odihnă) și accesul la piața transportului rutier de marfă (pachetul privind transportul rutier), analizând cauzele care au determinat evoluțiile pe care legislația le-a înregistrat la nivel european în aceste două domenii.

Având în vedere caracterul mobil și internațional al operațiunilor de transport rutier de marfă, studiul a examinat și alte acte legislative ale UE care, deși inițial nu au fost concepute special pentru domeniul transportului rutier de marfă, au un impact semnificativ asupra condițiilor sociale și de muncă.

Condițiile sociale și de muncă ale conducătorilor auto: evaluare

Partea principală a studiului este dedicată evaluării condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto. Analiza s-a bazat în mare măsură pe rezultatele procesului de consultare care a vizat părțile interesate relevante (sindicate naționale și două asociații la nivel european) și conducătorii auto. Aceasta a condus la informații atât calitative, cât și cantitative cu privire la chestiunile care afectează cel mai direct mediul de lucru și standardele de viață ale conducătorilor auto profesioniști.

De la începerea procesului de liberalizare în anii 1990, domeniul transportului rutier de marfă s-a confruntat cu unele schimbări radicale. Deschiderea tot mai mare a pieței europene a reprezentat factorul principal care a remodelat nu numai modul în care transportul rutier de marfă era organizat și structurat până atunci, ci și natura și costurile serviciilor furnizate. Aceste modificări au devenit și mai pronunțate după extinderea UE cu 12 noi state membre în două etape, în 2004 și 2007.

Cu toate acestea, după cum s-a arătat în studiu, procesul de liberalizare nu a fost însoțit de un proces paralel de armonizare socială în materie de ocupare a forței de muncă și de

¹ Menționat mai jos, a se vedea nota 8.

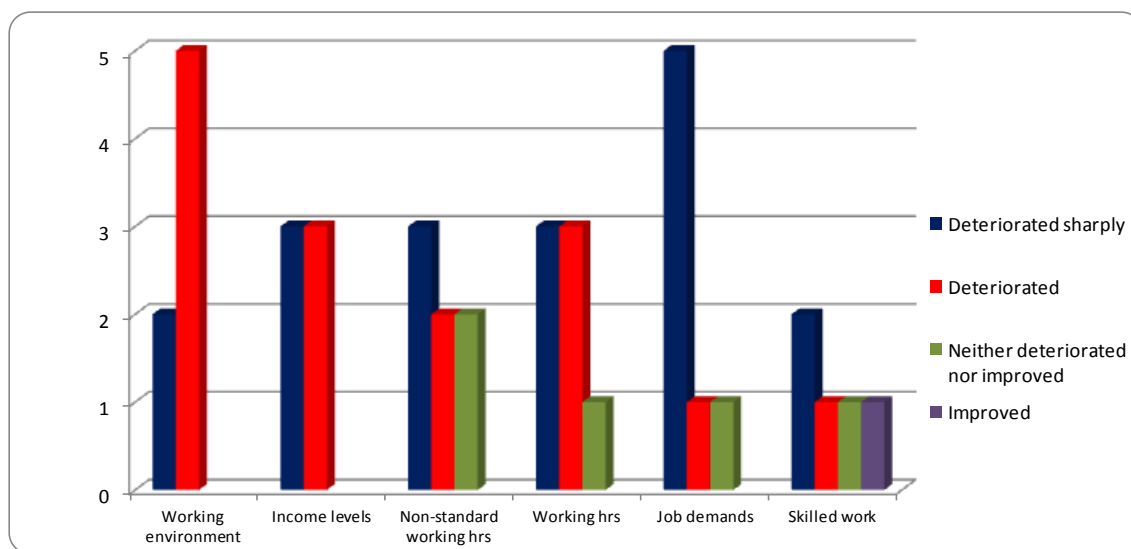
condiții de muncă; dimpotrivă, aceste aspecte înregistrează o tendință generală descendentă pronunțată pentru conducătorii auto profesioniști atât rezidenți, cât și nerezidenți².

Există în continuare diferențe importante între statele membre ale UE în ceea ce privește structura pieței forței de muncă și a pieței sociale, precum și la nivelul eficienței mecanismelor de aplicare a legii. Aceste diferențe creează lacune care pot încuraja întreprinderile de transport să adopte practici abuzive și de dumping social (cum ar fi, de exemplu, întreprinderile de tip „letter-box” (cutie poștală), recurgerea la utilizarea de conducători auto care pretind în mod fals a fi independenți, programe de ocupare a forței de muncă bazate pe performanțe), în loc să ofere oportunități de creștere socială și economică.

Aceste practici abuzive indică un declin mai general al standardelor în cadrul profesiei de conducător auto, caracterizat de exemplu de deteriorarea mediului de lucru și măsuri regresive în ceea ce privește nivelul venitului, echilibrul între viața profesională și viața privată, cererile de locuri de muncă și standardele de viață. Cu toate acestea, este necesar să se sublinieze faptul că practicile abuzive și abuzurile menționate mai sus au contribuit într-o foarte mare măsură și la precaritatea condițiilor de viață și de muncă ale conducătorilor auto, astfel cum arată rezultatele consultărilor și exemplele raportate în studiul de față pentru unele state membre.

Aceste constatări sunt susținute de reacțiile oferite atât de părțile interesate, cât și de conducătorii auto. După cum indică datele colectate, părțile interesate consideră că **mediul de lucru** (inclusiv un nivel mai ridicat de discriminare între conducătorii auto din UE-15 și UE-12), **cererile de locuri de muncă** (de exemplu, un grad mai ridicat de flexibilitate, precum și mai multe activități care nu implică condusul) și **nivelul venitului** (de exemplu, o scădere continuă a nivelului de salarizare a conducătorilor auto) sunt elementele sociale din domeniul transportului rutier de marfă care s-au deteriorat cel mai mult în ultimii cinci ani.

Figura 1: Elementele care s-au deteriorat cel mai mult în ultimii cinci ani

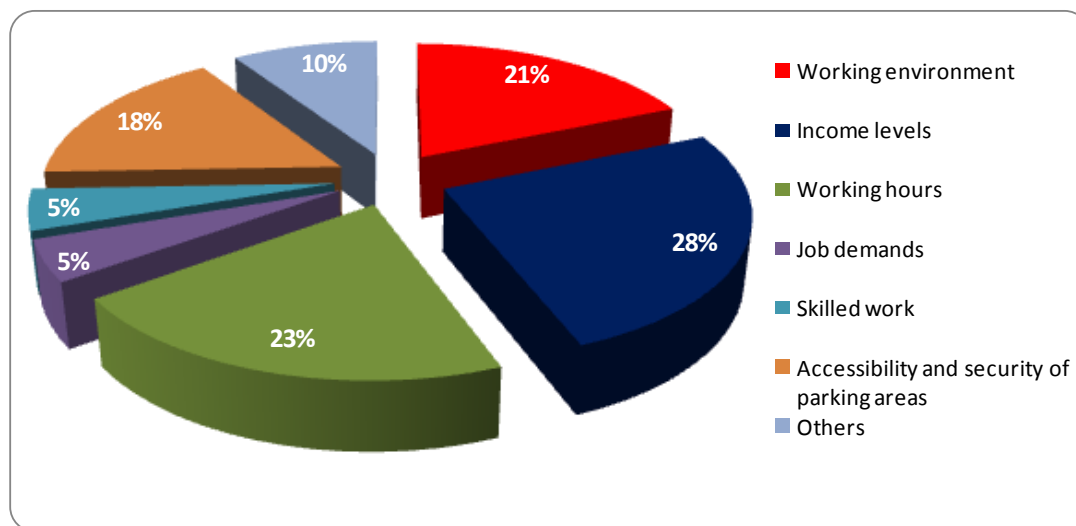


Sursă: Elaborat de către autori.

² Conducătorii auto nerezidenți sunt conducători auto care lucrează din altă țară decât țara lor de origine.

Conducătorii auto sunt de acord cu percepția și perspectiva părților interesate, punând un accent deosebit pe scăderea nivelului de salarizare, urmată de creșterea numărului de ore lucrate, de deteriorarea mediului de lucru și de lipsa de accesibilitate și de securitate a zonelor de parcare. Conducătorii auto din UE-15 sunt mai afectați de această tendință descendentă, în special pentru că întreprinderile de transport recurg la personal mai ieftin din Europa de Est, susțin aceștia.

Figura 2: Opinia conducătorilor auto cu privire la aspectele care s-au deteriorat cel mai mult în ultimii cinci ani



Sursă: Elaborat de către autori.

Potrivit părților interesate, aplicarea legii este un domeniu deosebit de problematic în care ar fi de dorit să se încurajeze intervenția UE, cu scopul de a aplica în statele membre mecanisme de control mai eficiente împotriva întreprinderilor de transport responsabile de practici ilegale sau abuzive de ocupare a forței de muncă. În acest domeniu este necesar un grad mai mare de armonizare a practicilor de punere în aplicare a legii, a sancțiunilor și a penalităților în statele membre ale UE, cu scopul de a depăși actualul cadru în care standardele de aplicare a legii diferă în mod semnificativ sau în care nu se acordă aceeași prioritate punerii în aplicare în toate țările UE.

Tabelul 1: Alte aspecte critice identificate de părțile interesate cu privire la condițiile sociale și de muncă în domeniul transportului rutier de marfă³

Aspect identificat	Gradul de importanță
Programe ilegale/inechitabile de ocupare a forței de muncă având ca rezultat dumping social (inclusiv întreprinderile de tip „letter-box”)	*****

³ Valorile pentru „gradul de importanță” au fost determinate calitativ de către autorii studiului pe baza gradului de importanță pentru intervenția legislativă. Aceste valori nu reflectă o hotărâre cu privire la importanța fiecărui element, ci, mai degrabă, gradul de prioritate pentru acțiuni viitoare. Întrucât legislația actuală cu privire la perioadele de conducere și de odihnă este, în esență, respectată și pusă în aplicare într-o anumită măsură, nevoia de intervenții suplimentare în aceste domenii este mai puțin urgentă în comparație cu celelalte probleme identificate de către conducătorii auto și părțile interesate.

Aspect identificat	Gradul de importanță
Neaplicarea legii și a controalelor	*****
Armonizarea socială în cele 27 de state membre este departe de a fi realizată	****
Operațiuni ilegale de cabotaj	****
Calitatea odihnei și a facilităților dedicate	***
Perioadele de conducere și de odihnă	**

Sursă: Elaborat de către autori pe baza rezultatelor consultării părților interesate.

Concluzii principale

Ideea implicită a acestui raționament, dar și o concluzie importantă a studiului de față, este că direcția în care a evoluat piața transportului rutier de marfă de la începerea procesului de liberalizare din anii 1990 nu a determinat o convergență între o concurență sporită și un proces paralel de armonizare socială în statele membre ale UE în materie de ocupare a forței de muncă și de condiții de muncă pentru lucrătorii din domeniul transportului rutier de marfă.

Diferențele dintre statele membre ale UE în ceea ce privește structura pieței forței de muncă și a pieței sociale rămân în continuare deosebit de semnificative, existând posibilitatea, mai ales în prezența unor mecanisme de aplicare ineficiente, ca aceasta să conducă la adoptarea unor practici abuzive și de dumping social de către întreprinderile de transport. Acest lucru contribuie în mod negativ la tendința descendentă înregistrată în prezent de sectorul transportului rutier de marfă.

Din nou, aplicarea legii rămâne o măsură esențială prin care s-ar putea atinge obiectivul armonizării condițiilor de muncă, alături de o înțelegere comună și de aplicarea reglementărilor relevante, susținute de o definiție mai uniformă a încălcărilor legislației și a sancțiunilor asociate acestora.

Sinteza recomandărilor

Pe baza constatărilor acestui studiu se pot formula mai multe recomandări care ar putea constitui orientări pentru anumite domenii în care este nevoie de îmbunătățirea condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto profesioniști. Prin urmare, autorii recomandă prioritizarea următoarelor acțiuni:

- Consolidarea mecanismelor de punere în aplicare a legii în statele membre.** Aceasta ar necesita sporirea controalelor și a mecanismelor de punere în aplicare existente, precum și sporirea eficienței acestora, și ar putea include elaborarea unei directive *ad hoc* de punere în aplicare pentru a sprijini aplicarea Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și 1072/2009. În plus, măsurile de punere în aplicare ar putea viza legislația muncii și legislația socială din domeniul transportului rutier de marfă, precum Regulamentul (CE) nr. 593/2008 (Regulamentul Roma I), de exemplu, prin controale efectuate în comun de către autoritățile de aplicare a legislației în domeniul rutier și autoritățile din domeniul muncii;

- **Introducerea analizelor de evaluare a impactului.** Acestea ar putea fi introduse cu scopul de a consolida semnificativ punerea în aplicare a legislației UE, încurajând totodată statele membre să își asume responsabilitățile în acest domeniu. Ele ar trebui să însoțească fiecare propunere legislativă, pentru a evalua și a estima impactul pe care măsurile aplicate l-ar putea avea asupra caracterului executoriu al propunerii după intrarea în vigoare a legislației CE;
- **Introducerea de mecanisme de raportare referitor la aplicarea Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor.** Punerea în aplicare poate fi eficientizată dacă este susținută de date și informații actualizate în mod constant cu privire la stadiul punerii în aplicare a diferitelor norme. S-ar putea proceda astfel în cazul Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor, introducându-se în Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 o dispoziție referitoare la un mecanism de raportare în temeiul căruia fiecare stat membru ar avea obligația de a informa Comisia cu privire la aplicarea Directivei 96/71/CE, dar și în cazul viitoarei directive de punere în aplicare privind detașarea lucrătorilor, în legătură cu care PE dezbate în prezent o propunere⁴ în primă lectură;
- **Consolidarea cooperării între statele membre și între diverse autorități ale aceluiași stat membru.** Acest lucru s-ar putea realiza prin facilitarea schimburilor de informații și bune practici, prin promovarea de programe de formare a responsabililor cu punerea în aplicare a legii și prin susținerea unor programe de formare concertate. În plus, ar putea include și extinderea competențelor organismului de legătură intracomunitar instituit prin Directiva 2006/22/CE;
- **Extinderea aplicării normelor privind cabotajul la Directiva 96/71/CE.** Aceasta ar putea necesita modificarea Regulamentului (CE) nr. 1072/2009, cu scopul de a elimina excepțiile și de a simplifica punerea în aplicare a normelor privind cabotajul;
- **Crearea unui registru european al întreprinderilor de transport.** Acest registru ar include o listă neagră a întreprinderilor responsabile pentru practici ilegale sau abuzive și ar putea fi integrat în sistemul de evaluare a riscului pe care statele membre trebuie să îl introducă în legătură cu întreprinderile care încalcă normele UE privind perioadele de conducere și perioadele de odihnă.

Pe lângă de recomandările prezentate mai sus, se propun recomandări suplimentare care vizează continuarea activităților de monitorizare și de analiză cu privire la calitatea zonelor de parcare (inclusiv sondaje bianuale de măsurare a opiniilor și a percepțiilor conducătorilor auto profesioniști cu privire la profesia lor și la condițiile de lucru și de viață), precum și desfășurarea de campanii de sensibilizare și informare destinate să îi informeze pe conducătorii auto cu privire la zonele de parcare accesibile, sigure și de bună calitate. Aceste campanii ar trebui să vizeze în egală măsură dezechilibrul de gen care persistă în domeniul transportului rutier de marfă.

⁴ PE, Comisia EMPL, Raportul 2012/0061(COD) (Raportoare: Danuta Jazlowiecka, membră a Parlamentului European).