



2015/2349(INI)

29.9.2016

AVIZ

al Comisiei pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la noile oportunități pentru întreprinderile mici din sectorul transporturilor, inclusiv modelele de economie colaborativă (2015/2349(INI))

Raportoare pentru aviz: Elena Gentile

PA_NonLeg

SUGESTII

Comisia pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale recomandă Comisiei pentru transport și turism, competentă în fond, includerea următoarelor sugestii în propunerea de rezoluție ce urmează a fi adoptată:

- A. Întrucât progresul tehnologic, noile modele economice și digitalizarea au transformat în mod semnificativ sectorul transporturilor în ultimii ani, cu efecte majore asupra modelelor economice tradiționale, precum și asupra condițiilor de lucru și a locurilor de muncă din acest sector; întrucât, în timp ce, pe de o parte, sectorul transporturilor s-a deschis, pe de altă parte, condițiile de lucru s-au deteriorat în multe cazuri, din cauza crizei economice și, uneori, din cauza transpunerii insuficiente în practică a reglementărilor existente;
- B. Întrucât de sectorul transporturilor aparțin nu doar furnizorii de servicii directe de transport, ci și IMM-urile care oferă servicii cum ar fi mentenanța mijloacelor de transport, comercializarea de piese de schimb, instruirea personalului și închirierea de vehicule și de utilaje; întrucât potențialul creării de locuri de muncă legate de aceste activități, inclusiv a locurilor de muncă pentru lucrătorii cu înaltă calificare, este enorm; întrucât politicile care vizează sectorul transporturilor ar trebui să țină cont de interesele întregului lanț valoric;
- C. Întrucât Comisia, în comunicarea sa intitulată „O agendă europeană pentru economia colaborativă” (COM(2016)0356), subliniază că condițiile de muncă flexibile din economia colaborativă creează incertitudini în privința drepturilor și a nivelului de protecție socială aplicabile și că limitele dintre persoanele care desfășoară o activitate independentă și lucrători devin tot mai neclare;
- D. Întrucât doar 1,7 % dintre întreprinderile din UE utilizează pe deplin tehnologiile digitale avansate, în timp ce 41 % nu le utilizează deloc; întrucât digitizarea tuturor sectoarelor este esențială pentru a menține și a îmbunătăți competitivitatea UE;
- E. Întrucât IMM-urile joacă un rol special în crearea de locuri de muncă în sectorul transporturilor, în special în transportul rutier, și întrucât se află într-o poziție de inferioritate față de întreprinderile mai mari în ceea ce privește accesul la finanțare pentru investițiile esențiale, inclusiv împrumuturile și sprijinul din fondurile europene;
- F. Întrucât flexibilitatea și facilitarea accesului inerente economiei colaborative pot oferi șanse de angajare pentru grupurile excluse în mod tradițional de pe piața forței de muncă, în special pentru femei, tineri și migranți;
- G. Întrucât partenerii sociali sectoriali europeni sunt preocupați de concurența neloială de pe piețele de mobilitate intraurbană din cauza apariției platformelor de „folosire în comun a autovehiculelor în schimbul unei recompense”, care adeseori sunt asociate cu practici comerciale neloiale cum ar fi evitarea plății impozitelor și a contribuțiilor de asigurări sociale, precum și eludarea standardelor sociale și de ocupare a forței de muncă;
- H. Întrucât serviciile de transport pot oferi o modalitate bună de a deveni lucrător care desfășoară o activitate independentă și pot promova o cultură a antreprenoriatului;
- I. Întrucât, conform unor constatări recente, există o tendință de transferare a

responsabilității pentru plata contribuțiilor de asigurări sociale și a cotizațiilor legate de muncă din sectorul transporturilor către subcontractanți și către șoferii care desfășoară o activitate independentă; întrucât există riscul ca șoferii care desfășoară o activitate independentă să fie forțați să accepte condiții precare de muncă, în același timp extinzându-se și fenomenul activităților independente fictive¹;

- J. întrucât platformele online pentru serviciile de transport pot oferi posibilitate unei corelări rapide între cererile de servicii ale clienților, pe de o parte, și oferta de muncă a întreprinderilor sau lucrătorilor înregistrați, pe de altă parte;
- K. întrucât OCDE consideră locurile de muncă de bună calitate ca fiind un factor esențial al eforturilor vizând combaterea inegalității ridicate și pentru promovarea coeziunii sociale²,
1. subliniază că este necesar un cadru normativ și administrativ care să încurajeze investițiile și accesul la finanțare, asigurând în același timp creșterea durabilă și locuri de muncă de calitate în întreprinderile mici din sectorul transporturilor;
 2. constată apariția economiei colaborative în sectorul transporturilor, cu forme de muncă mai flexibile; subliniază că modelele economice colaborative din sectorul transporturilor ar trebui să fie discutate în contextul unei dezbateri mai extinse pentru a crea condiții de concurență echitabile și transparente; subliniază importanța unui cadru juridic stabil pentru eforturile de promovare a dezvoltării economiei colaborative;
 3. observă că numărul lucrătorilor cu fracțiune de normă, al lucrătorilor interimari și al celor independenți din sectorul transporturilor a crescut și că tendința generală este de a utiliza contracte de muncă mai flexibile; constată că economia colaborativă în sectorul transporturilor oferă, prin urmare, oportunități noi de câștigare a unui venit suplimentar pentru cei încadrați în muncă, de angajare pentru tineri (îndeosebi cei care caută posibilități de muncă ocazională și forme flexibile de încadrare în muncă care le permit să combine munca cu studiile), pentru un echilibru mai bun între viața profesională și viața personală și pentru reducerea gradului scăzut de ocupare și a șomajului; atrage însă atenția că, în unele situații, această evoluție poate să ducă și la precaritate; subliniază că locurile de muncă flexibile trebuie să intre sub incidența dispozițiilor actuale în materie de sănătate și securitate, precum și a măsurilor de protecție socială, pentru a evita implicațiile sociale și financiare pe termen lung, și trebuie să excludă riscurile potențiale cum ar fi supraîncărcarea lucrătorilor și niveluri de salarizare care nu sunt proporționale cu performanța; subliniază, prin urmare, necesitatea flexibilității pieței muncii, pe de o parte, și a securității economice și sociale a lucrătorilor, pe de altă parte; subliniază că reducerea costurilor nu ar trebui să afecteze condițiile de muncă sau standardele ocupaționale;
 4. solicită Comisiei și statelor membre, în cooperare cu partenerii sociali, să evalueze în mod

¹ Raport comandat de Comisia Europeană privind situația pieței transportului rutier de mărfuri în Uniunea Europeană (2014), sarcina A: „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union” (Colectarea și analiza datelor privind structura sectorului transportului rutier de mărfuri în Uniunea Europeană) (3 februarie 2014); <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>.

² Prezentare susținută de Mark Pearson, director adjunct, OCDE, Direcția pentru Ocuparea Forței de Muncă și Afaceri Sociale, la reuniunea Comisiilor EMPL-ECON privind inegalitățile din 21 iunie 2016; disponibilă la adresa de internet: <https://polcms.secure.europarl.europa.eu/cmsdata/upmloas/e54ad36f-29cb-4c77-a9c7-2e4e2858fe55/Microsoft%20-%20Inequality%20OECD%20Pearson.pdf>.

regulat impactul digitizării asupra numărului și tipului de locuri de muncă în sectorul transporturilor și să asigure că politicile sociale și cele privind ocuparea forței de muncă țin pasul cu digitizarea pieței forței de muncă din sectorul transporturilor;

5. observă că sectorul digital include și serviciile profesionale și intermediarii care oferă platforme ce conectează doar prestatorii și utilizatorii; încurajează statele membre să stabilească praguri minime care să le permită să diferențieze între activitățile economice care implică prestarea de servicii profesionale și activitățile neprofesionale *inter pares* (peer-to-peer); subliniază că, în timp ce primele ar trebui, evident, să respecte dispozițiile în materie de impozitare și securitate socială, utilizarea profesională a serviciilor din a doua categorie ar trebui și ea reglementată;
6. ia act de oportunitățile oferite de modelul economic colaborativ și de piața unică digitală pentru crearea de locuri de muncă și o creștere incluzivă în rândul întreprinderilor mici din sectorul transporturilor; subliniază că economia colaborativă, ca orice altă economie, trebuie să plătească impozite și contribuții sociale, să respecte legislația muncii și legislația socială și să asigure protecția consumatorilor; consideră că potențialul mare de transparență al economiei colaborative permite o bună trasabilitate a operațiunilor de transport, conformă obiectivului vizând aplicarea legislației existente; invită Comisia să publice orientări privind modul în care legislația UE se aplică diverselor tipuri de modele economice colaborative pentru a acoperi, unde este cazul, lacunele normative din domeniul ocupării forței de muncă și al securității sociale într-o manieră care respectă competențele naționale; invită statele membre să efectueze inspecții suficiente și să impună sancțiuni acolo unde constată încălcări ale normelor;
7. subliniază barierele relativ scăzute la începerea unei cariere în sectorul transporturilor și, prin urmare, potențialul ridicat al sectorului în ceea ce privește combaterea șomajului de lungă durată;
8. subliniază că toți furnizorii de servicii de transport, inclusiv cei din economia colaborativă, trebuie să respecte dispozițiile obligatorii în materie de sănătate și siguranță și ar trebui să fie supuși standardelor minime de siguranță și sociale existente, indiferent de modelul lor de afacere sau de încadrare în muncă, fie că este vorba despre platforme de „folosire în comun a autovehiculelor în schimbul unei recompense”, de muncă temporară sau de orice alt model;
9. solicită statelor membre să pună integral în aplicare și să asigure respectarea tuturor legilor și reglementărilor naționale legate de platformele online de servicii de transport;
10. subliniază importanța monitorizării respectării normelor obligatorii privind perioadele obligatorii de conducere a vehiculelor și de odihnă, precum și a orelor de lucru în sectorul transporturilor; reamintește că Regulamentul (UE) nr. 165/2014 privind tahografele în transportul rutier nu se aplică vehiculelor cu o greutate mai mică de 3,5 tone (vehicule utilitare ușoare); subliniază, că, potrivit acestui regulament, monitorizarea ar trebui să se efectueze prin intermediul unor dispozitive de control digitale instalate în vehicule; solicită intensificarea controalelor privind timpul de lucru și perioadele de odihnă; reamintește că toate sarcinile legate de activitatea unui angajat trebuie să fie considerate timp de lucru; subliniază, de asemenea, importanța monitorizării respectării legislației europene și naționale privind protecția sănătății și securității în muncă, inclusiv condițiile de muncă din vehicule, pentru toate persoanele implicate în sectorul transporturilor,

indiferent dacă statutul lor profesional este de lucrător care desfășoară o activitate independentă, subcontractant, angajat temporar sau lucrător cu contract de muncă;

11. salută rolul important al sindicatelor, care, în numeroase state membre, în cooperare cu furnizorii de servicii de transport, încearcă să facă transformarea sectorului transporturilor sustenabilă din punct de vedere social; subliniază importanța unor parteneri sociali puternici și independenți în sectorul transporturilor, a unui dialog social instituționalizat la nivelurile național și european și a implicării angajaților în problemele întreprinderii; încurajează partenerii sociali să negocieze acorduri colective pentru toate serviciile de transporturi în conformitate cu legislația și practicile naționale, deoarece acestea reprezintă un instrument eficace pentru asigurarea unor standarde sociale și de angajare decente; încurajează IMM-urile din sector să înființeze asociații sau platforme care să le sprijine în această privință și să le informeze în permanență;
12. ia act de discuțiile în curs privind introducerea de către unele state membre a unor salarii minime pentru firmele de transport care își desfășoară activitatea pe teritoriul lor; observă că Președintele Comisie, Jean-Claude Juncker, a afirmat în alocuțiunea sa introductivă în fața Parlamentului că „în cadrul Uniunii noastre, aceeași muncă în același loc ar trebui remunerată în același mod”¹;
13. recomandă ca întreprinderile din economia colaborativă, precum și persoanele care lucrează în sectorul transporturilor, să găsească modele de colaborare în vederea atingerii unor interese comune, cum ar fi în domeniul asigurărilor;
14. invită statele membre să garanteze o concurență echitabilă și condiții decente de lucru, precum și aplicarea protecției sociale existente pentru toți lucrătorii, în scopul de a reduce condițiile precare de muncă într-un sector aflat în tranziție, și să îmbunătățească aplicarea normelor și acordurilor colective actuale; invită Comisia și statele membre să combată practicile anticoncurențiale din sectorul transporturilor și să facă schimb de bune practici în acest sens; invită, în special, statele membre și partenerii sociali să se înscrie în platforma împotriva muncii nedeclarate; consideră că economia colaborativă, prin intermediul tranzacțiilor electronice înregistrate, poate ajuta statele membre să combată practicile care ar putea duce la concurență neloială;
15. reamintește că Curtea de Justiție a Uniunii Europene a definit conceptul de „lucrător” pe baza unei relații de muncă care îndeplinește anumite criterii, cum ar fi subordonarea, remunerația și natura muncii; salută, în acest sens, comunicarea Comisiei privind o agendă europeană pentru economia colaborativă; solicită să se depună mai multe eforturi pentru combaterea activităților independente fictive, pentru protecția lucrătorilor și pentru crearea

¹ ‘A New Start for Europe: My Agenda for Jobs, Growth, Fairness and Democratic Change – Political Guidelines for the next European Commission; Opening Statement in the European Parliament Plenary Session Strasbourg, 15 July 2015; Jean-Claude Juncker, Candidate for President of the European Commission’ („Un nou început pentru Europa: Agenda mea pentru locuri de muncă, creștere, echitate și schimbări democratice – Orientări politice pentru următoarea Comisie Europeană”, alocuțiune de deschidere a sesiunii plenare a Parlamentului European de la Strasbourg, din 15 iulie 2015; Jean-Claude Juncker, candidat la președinția Comisiei Europene), p. 7; <http://www.eesc.europa.eu/resources/docs/jean-claude-juncker---political-guidelines.pdf>.

unor condiții de concurență echitabile pentru întreprinderile din sectorul transporturilor;

16. solicită Comisiei și statelor membre să garanteze tuturor lucrătorilor din sectorul transporturilor condiții decente de muncă, inclusiv nivelul obligatoriu de protecție a sănătății și siguranței la locul de muncă, indiferent de dimensiunea și de tipul societății care îi angajează, de locul de muncă sau de contractul de bază; subliniază importanța sănătății și a securității în muncă, în special în contextul schimbărilor demografice și al nivelului ridicat de mobilitate a lucrătorilor în sectorul transporturilor;
17. atrage atenția asupra unui număr de cazuri de concurență neloială în sectorul transporturilor, care sunt adeseori în detrimentul micilor întreprinderi din sectorul transporturilor; reamintește că o concurență neloială poate contribui la degradarea condițiilor de muncă; invită autoritățile responsabile să sancționeze în mod corespunzător orice abatere în acest sens;
18. subliniază că standardele de muncă și de ocupare a forței de muncă nu trebuie să fie eludate prin subcontractare; încurajează statele membre să monitorizeze situația, să consolideze, dacă este necesar, legislația privind responsabilitatea individuală și solidară, precum și să asigure punerea adecvată în aplicare și respectarea reglementărilor existente;
19. salută modelele orarelor flexibile de lucru negociate de partenerii sociali în sectorul transporturilor, care le permit lucrătorilor să asigure un echilibru mai bun între viața profesională și cea personală; subliniază însă importanța monitorizării respectării normelor obligatorii privind perioadele obligatorii de conducere a vehiculelor și de odihnă, care ar trebui să devină mai ușoară ca urmare a digitizării sectorului transporturilor;
20. subliniază importanța deosebită a IMM-urilor care operează în sectorul transporturilor în orașele mici, în regiunile greu accesibile și la periferiile zonelor urbane mari pentru furnizarea de servicii de transport persoanelor care se deplasează la locul de muncă sau la școală, magazine și prestatori de servicii, în special în cazul în care sistemul de transport public nu funcționează în mod corespunzător;
21. subliniază că este important ca lucrătorii din transporturi să dețină competențe de secol XXI – cum sunt competențele digitale, munca în echipă, spiritul critic și capacitatea de soluționare a problemelor – pentru a face față transformărilor și evoluțiilor tehnologice din acest sector; subliniază că formarea angajaților este soluția pentru o transformare și o adaptare durabile din punct de vedere social în sectorul transporturilor; invită partenerii sociali, precum și instituțiile de învățământ și de formare profesională, să elaboreze strategii de dobândire a competențelor și programe pedagogice destinate întreprinderilor mici din sectorul transporturilor; consideră că este sarcina angajatorului să își familiarizeze în mod corespunzător angajații cu noile tehnologii, precum aplicațiile IT și de urmărire; subliniază că, în cazul muncii temporare, agenția care asigură personalul trebuie să se ocupe de pregătirea și de formarea profesională adecvate ale acestuia;
22. solicită Comisiei și statelor membre să promoveze modele de economie socială în sectorul transporturilor și să facă schimb de bune practici în această privință, deoarece, pe parcursul perioadelor de criză economică, întreprinderile sociale s-au dovedit a fi mai rezistente decât alte modele de afaceri;

23. invită Comisia să colecteze date fiabile privind economia colaborativă în sectorul transporturilor și să evalueze impactul asupra condițiilor de muncă.

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

Data adoptării	26.9.2016
Rezultatul votului final	+: 35 -: 2 0: 9
Membri titulari prezenți la votul final	Laura Agea, Tim Aker, Guillaume Balas, Brando Benifei, Mara Bizzotto, Enrique Calvet Chambon, David Casa, Ole Christensen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Arne Gericke, Thomas Händel, Marian Harkin, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Ádám Kósa, Kostadinka Kuneva, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Morten Løkkegaard, Dominique Martin, Elisabeth Morin-Chartier, Emilian Pavel, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Sofia Ribeiro, Maria João Rodrigues, Anne Sander, Jutta Steinruck, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Renate Weber, Tatjana Ždanoka, Jana Žitňanská
Membri supleanți prezenți la votul final	Georges Bach, Rosa D'Amato, Rosa Estaràs Ferragut, Tania González Peñas, Sergio Gutiérrez Prieto, Flavio Zanonato, Gabriele Zimmer