

Joi, 9 octombrie 2008

## Aplicarea legislației sociale în domeniul transportului rutier

P6\_TA(2008)0475

### Rezoluția Parlamentului European din 9 octombrie 2008 referitoare la aplicarea legislației sociale în domeniul transportului rutier (2008/2062(INI))

(2010/C 9 E/08)

Parlamentul European,

- având în vedere raportul Comisiei adresat Consiliului și Parlamentului European din 23 mai 2007 privind consecințele excluderii șoferilor independenți din sfera de aplicare a Directivei 2002/15/CE din 11 martie 2002 a Parlamentului European și a Consiliului privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care exercită activități mobile de transport rutier (COM(2007)0266),
- având în vedere al 23-lea raport al Comisiei din 12 octombrie 2007 privind punerea în aplicare în 2003-2004 a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 de armonizare a anumitor dispoziții din domeniul social privind transportul rutier (COM(2007)0622),
- având în vedere Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 de armonizare a anumitor dispoziții din domeniul social privind transportul rutier <sup>(1)</sup>,
- având în vedere Directiva 2002/15/CE din 11 martie 2002 a Parlamentului European și a Consiliului privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier <sup>(2)</sup>,
- având în vedere Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 de armonizare a anumitor dispoziții din domeniul social privind transportul rutier, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului <sup>(3)</sup>,
- având în vedere Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului <sup>(4)</sup>,
- având în vedere hotărârea Curții de Justiție a Comunităților Europene din 24 septembrie 2004 în cauzele conexe C-184/02 și C-223/02 Regatul Spaniei și Republica Finlanda / Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene <sup>(5)</sup>, în care Curtea de Justiție a decis că șoferii independenți nu pot fi excluși în mod permanent din sfera de aplicare a Directivei 2002/15/CE,
- având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul European intitulată „Pentru o Europă în mișcare. Mobilitate durabilă pentru continentul nostru. Examinarea intermediară a Cărții albe privind transporturile, publicate de Comisia Europeană în 2001” <sup>(6)</sup>,
- având în vedere scrisorile președintelui Comisiei pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale din 21 și respectiv 29 iunie 2007, adresate comisarului Vladimir Spidla și vicepreședintelui Jacques Barrot, precum și răspunsul vicepreședintelui Barrot din 3 octombrie 2007,

<sup>(1)</sup> JO L 370, 31.12.1985, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 80, 23.3.2002, p. 35.

<sup>(3)</sup> JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

<sup>(5)</sup> Rec. [2004], p. I-7789.

<sup>(6)</sup> JO C 161, 13.7.2007, p. 89.

Joi, 9 octombrie 2008

- având în vedere raportul Fundației Europene pentru Îmbunătățirea Condițiilor de Viață și de Muncă, intitulată „Impactul Directivei privind timpul de lucru asupra negocierilor colective în sectorul transportului rutier” <sup>(1)</sup>,
  - având în vedere articolul 45 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale și avizul Comisiei pentru transport și turism (A6-0357/2008),
- A. întrucât anumite state membre nu au transmis în termenul prevăzut informațiile privind activitățile de control și punere în aplicare în intervalul 2003-2004, în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului, astfel încât raportul Comisiei privind punerea în aplicare a regulamentului respectiv în intervalul de timp menționat, (COM(2007)0622), a fost prezentat cu o întârziere de un an și jumătate;
- B. întrucât numărul mediu al infracțiunilor constatate a rămas constant, deși numărul total de încălcări ale dispozițiilor înregistrate în unele state membre a crescut semnificativ, pe fondul tendinței de creștere a frecvenței încălcării dispozițiilor privind pauzele zilnice și perioadele de repaus și al scăderii numărului de încălcări referitoare la durata de conducere;
- C. întrucât următorul raport bienal va trebui să includă, pentru prima dată, informații referitoare la punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE;
- D. întrucât este în interesul general ca dispozițiile referitoare la timpul de lucru, durata de conducere și perioada de repaus, atât pentru lucrătorii mobili cât și pentru șoferii independenți, să fie aplicate în mod corect;
- E. întrucât obiectul Directivei 2002/15/CE constă în stabilirea cerințelor minime legate de organizarea timpului de lucru în vederea îmbunătățirii protecției sănătății și siguranței persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier și creșterea siguranței rutiere, precum și alinierea condițiilor de concurență;
- F. întrucât Directiva 2002/15/EC a intrat în vigoare la 23 martie 2002, acordând statelor membre trei ani, până la 23 martie 2005, pentru a pune în aplicare dispozițiile acesteia și, cu toate acestea, o mare parte a statelor membre nu au transpus dispozițiile acesteia în timpul perioadei de tranziție de trei ani;
- G. întrucât, la doi ani de la sfârșitul perioadei de tranziție pentru transpunerea Directivei 2002/15/CE, unele state membre nu au transpus încă totalitatea dispozițiilor acesteia;
- H. întrucât șoferii independenți sunt excluși din sfera de aplicare a Directivei 2002/15/CE până cel mai devreme la 23 martie 2009;
- I. întrucât raportul Comisiei privind consecințele excluderii șoferilor independenți din sfera de aplicare a Directivei 2002/15/CE prezintă avantajele și dezavantajele atât a includerii, cât și a excluderii șoferilor independenți, fără a ajunge însă la o concluzie finală;
- J. întrucât Parlamentul s-a referit în numeroase ocazii la importanța corectării practicii incorecte din industrie de a-i clasifica în mod fals pe mulți dintre angajați ca șoferi independenți;
- K. întrucât este important să se elimine disparitățile dintre statele membre și să se asigure o concurență onestă în sectorul transportului rutier prin includerea șoferilor independenți;
- L. întrucât este important ca sfera de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 să păstreze un caracter consecvent în privința duratei de conducere și perioadei de repaus, fără să se facă nicio distincție între șoferi;
- M. întrucât restricțiile aplicate timpului de lucru în sectorul transportului rutier prezintă mari avantaje în privința siguranței traficului rutier dacă sunt incluși șoferii independenți;

(1) <http://www.eurofound.europa.eu/docs/eiro/tn0704039s/tn0704039s.pdf>

Joi, 9 octombrie 2008

- N. întrucât includerea șoferilor independenți nu-i va distra pe aceștia de la capacitatea sau necesitatea de a îndeplini sarcini administrative sau de conducere pentru compania acestora, dat fiind că, în sensul Directivei 2002/15/CE, timpul de lucru este limitat la activitățile direct legate de transportul rutier;
- O. întrucât actorii sociali reprezentați în Comitetul Economic și Social European sunt în general de acord în privința includerii lucrătorilor independenți, pentru asigurarea unui tratament egal pentru toți lucrătorii din sector, prevenirea distorsionării concurenței și promovarea unor condiții de lucru mai bune;
- P. întrucât Curtea de Justiție a Comunităților Europene a stabilit în mod clar că articolul 71 din Tratatul CE oferă un temei juridic suficient pentru aplicarea Directivei 2002/15/CE lucrătorilor independenți, în mod deosebit pentru faptul că contribuie la obiectivele siguranței rutiere și la apropierea condițiilor de concurență;
- Q. întrucât comunicarea și raportul Comisiei privind consecințele excluderii șoferilor independenți din sfera de aplicare a Directivei 2002/15/CE, menționate mai sus, reflectă preocuparea continuă cauzată de întârzierea, observată în unele state membre, în transpunerea și aplicarea acesteia, precum și a altor dispoziții legislative din domeniul social, aplicabile sectorului transportului rutier;
- R. întrucât, chiar dacă unele state membre nu au transpus încă Directiva 2002/15/CE, rapoartele de aplicare bienale trebuie să fie transmise în conformitate cu calendarul stabilit în cadrul acesteia,
1. regretă faptul că există, în continuare, discrepanțe semnificative în legătură cu aplicarea și asigurarea respectării Regulamentului (CEE) nr. 3820/85; constată că statele membre trebuie să-și intensifice eforturile pentru a asigura o punere în aplicare eficientă și uniformă a dispozițiilor sociale îmbunătățite;
  2. își exprimă îngrijorarea pentru neajunsurile și întârzierile înregistrate în transpunerea și aplicarea Directivei 2002/15/CE în unele state membre; solicită clarificări și observații în termenul cel mai scurt din partea acestor state membre referitor la motivele care stau în calea aplicării acesteia, împreună cu informații asupra obstacolelor care mai rămân;
  3. evidențiază faptul că Directiva 2002/15/CE stabilește cerințe minime iar transpunerea acestora nu trebuie să ducă la un nivel inferior de protecție pentru lucrători sau la o respectare deficicientă a condițiilor mai favorabile din anumite state membre, ca urmare a legislației generale a muncii sau acordurilor colective;
  4. invită statele membre să grăbească procesul de transpunere și să facă toate eforturile pentru a pune în aplicare legislația socială în sectorul transporturilor rutiere, pentru a respecta în mod adecvat interesele generale ale siguranței rutiere și ale sănătății și siguranței șoferilor și pentru a oferi un cadru clar pentru o concurență onestă;
  5. invită Comisia să elaboreze rapoartele de aplicare obligatorii la fiecare doi ani, în conformitate cu Directiva 2002/15/CE, chiar dacă unele state membre nu au transpus încă dispozițiile Directivei în legislația națională;
  6. este îngrijorat de numărul ridicat de încălcări înregistrate în medie, în mod constant, în special în domeniul transportului de persoane și așteaptă din partea statelor membre o mai bună aplicare a dispozițiilor; solicită statelor membre să accelereze adoptarea inițiativelor comune pentru stimularea schimburilor de informații și de personal și să efectueze controale concertate;
  7. invită Comisia să demonstreze fermitate maximă în abordarea încălcărilor de către statele membre ale dispozițiilor din legislația comunitară referitoare la domeniul social din sectorul transportului rutier, să prevadă măsuri de constrângere în cazul nerespectării dispozițiilor și să ia măsuri preventive, pe cale judiciară dacă este necesar, pentru a se asigura de respectarea strictă a legislației comunitare;
  8. solicită Comisiei să prezinte, în cadrul procedurii de comitologie prevăzută de Regulamentul (CE) nr. 561/2006, până în octombrie 2008, orientări pentru definirea și clasificarea uniformă a încălcărilor;

Joi, 9 octombrie 2008

9. invită Comisia să acorde prioritatea care se cuvine dimensiunii sociale a siguranței rutiere, sănătății și siguranței șoferilor și a celorlalți participanți la traficul rutier, precum și tuturor celorlalte considerente la elaborarea versiunii finale a evaluării de impact în contextul propunerii de modificare a dispozițiilor Directivei 2002/15/CE, astfel cum se prevede la articolul 2 alineatul (1);
10. invită Comisia ca, la elaborarea versiunii finale a evaluării de impact susmenționată, să țină seama de condițiile de lucru dificile ale șoferilor de camion care conduc în Europa, rezultate din lipsa de acces la zone de repaus corespunzătoare, în ciuda faptului că articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 subliniază în mod implicit importanța existenței, de-a lungul rețelei de autostrăzi a Uniunii, a unui număr suficient de zone de repaus sigure și păzite pentru șoferii profesioniști; invită, prin urmare, Comisia să urmărească derularea proiectului-pilot lansat de Parlamentul European privind zonele de parcare sigure și păzite, ținând seama de măsurile recomandate în avizul Comitetului Economic și Social European privind „Politica europeană în materia siguranței rutiere și conducătorii auto profesioniști — parcări sigure și păzite”<sup>(1)</sup>;
11. invită Comisia ca, la elaborarea versiunii finale a evaluării de impact susmenționată, să ia în considerare pe deplin poziția și argumentele Parlamentului, care vizează includerea deplină în sfera de aplicare a Directivei 2002/15/CE a șoferilor independenți;
12. invită Comisia ca, la elaborarea versiunii finale a evaluării de impact susmenționată, să țină seama de opinia generală din cadrul sectorului transporturilor, potrivit căreia șoferii independenți ar trebui să fie incluși și consideră că ar fi deosebit de dificil din punct de vedere juridic să se identifice și urmărească lucrătorii „fals” independenți, fără a se mai menționa și dificultățile practice și birocratice care ar trebui să fie depășite pentru a se împiedica exploatarea pe scară largă a acestui concept, în scopul ocrotirii restricțiilor privind timpul de lucru;
13. invită Comisia să prezinte măsurile adecvate cu suficient de mult timp înainte pentru a se asigura că Directiva 2002/15/CE, în totalitatea sa și incluzând toate elementele sale, poate intra pe deplin în vigoare la 23 martie 2009 și că sfera de aplicare a acesteia este extinsă pentru a-i include pe lucrătorii independenți;
14. invită Comisia să se asigure că evaluarea impactului este efectuată de urgență, astfel încât o analiză obiectivă să poată fi încheiată fără amânare pentru a se putea lua în considerare dacă este cazul să se aducă modificări, și care ar trebui să fie acestea;
15. invită Comisia să revizuiască sistemul de controale în trafic efectuate de fiecare stat membru și să prezinte Parlamentului un raport privind situația acestora; invită Comisia ca, în măsura în care se descoperă tipuri de controale ce limitează libera circulație a mărfurilor sau a persoanelor, să revizuiască legislația existentă și să propună modificarea acesteia, pentru a asigura un sistem uniform de controale în trafic;
16. solicită Comisiei și statelor membre să prezinte într-un ritm mai rapid informațiile și rapoartele privind punerea în aplicare bazate pe acestea, pentru a se putea demara fără alte întârzieri eventualele corecturi legislative care se dovedesc necesare în urma analizării punerii în aplicare;
17. consideră că cifrele referitoare la contravenții confirmă o dată în plus convingerea sa că se impun de urgență adaptări legislative; prin urmare, având în vedere Directiva 2006/22/CE, intrată în vigoare în mai 2006, și Regulamentul (CE) nr. 561/2006, în vigoare din aprilie 2007, își exprimă încrederea că se va ajunge la o aplicare mai uniformă și mai strictă a dispozițiilor în viitor;
18. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului, Comisiei, guvernelor și parlamentelor statelor membre, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor.

---

<sup>(1)</sup> JO C 175, 27.7.2007, p. 88.