

# AVANTAJ ANGAJATOR DEZAVANTAJ ȘOFER



„Pachetul privind mobilitatea” –  
noi norme propuse de Comisia Europeană  
pentru șoferii de autobuz, autocar și tir

Broșură informativă ETF  
adresată șoferiilor  
profesioniști





# AVANTAJ ANGAJATOR, DEZAVANTAJ ȘOFER!

„Pachetul privind mobilitatea” – noi norme propuse de Comisia Europeană pentru șoferii de autobuz, autocar și tir

Cu doi ani în urmă, Comisia Europeană le-a promis șoferilor profesioniști și operatorilor rutieri noi norme la nivelul UE în scopul îmbunătățirii condițiilor de muncă și creării unui mediu mai bun și de afaceri. Comisia a promis să combată dumpingul social, oboseala și concurența neloială. În data de 31 mai 2017, Comisia și-a publicat propunerea. Departe de a îmbunătăți condițiile de muncă pentru șoferi, dacă vor fi adoptate, normele propuse:

- îi vor oferi angajatorului dvs. mai mare flexibilitate în repartizarea timpilor de condus și de odihnă și va avea posibilitatea de a vă impune să petreceți mult mai multe ore la volan;
- îi vor oferi angajatorului dvs. dreptul de a vă plăti strict salariul din țara dvs. de origine pe primele trei zile din orice perioadă a lunii pe care le lucrați într-un alt stat din UE (pragul de trei zile se va aplica separat pentru fiecare țară în care lucrați în luna respectivă);
- vor absolve angajatorul de orice obligație de a vă plăti costurile de deplasare și cazare aferente repaosului dvs. săptămânal. Singura obligație a acestuia va fi să vă planifice timpul de lucru astfel încât să vă „permită” să vă petreceți cele 45 de ore sau mai mult de repaos săptămânal la domiciliu.
- va permite existența în continuare a „firmelor tip cutie poștală”, deoarece noile norme propuse sunt prea ambigue pentru a le eradica.

**Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi ETF consideră că această propunere este nici mai mult nici mai puțin decât o tentativă evidentă de a legaliza dumpingul social și condițiile inadecvate de muncă din sectorul transportului rutier!**



## CARE SUNT ETAPELE URMĂTOARE?

Comisia Europeană, Parlamentul European și miniștrii transporturilor din cele 28 de țări membre ale UE negociază pe marginea acestor propuneri. Noile norme ar putea apărea în vigoare în doi ani sau mai bine. Între timp, lucrătorii, angajatorii și alte grupuri de interes încearcă să influențeze instituțiile angrenate în proces.

Alăturați-vă ETF-ului în campania pentru un cadru legislativ UE care să răspundă nevoilor reale ale șoferilor profesioniști din Europa.

- **INFORMAȚI-VĂ** colegii! – această broșura informativă poate fi accesată pe pagina Facebook a Secțiunii ETF de transport rutier **ETF Road Section** [www.facebook.com/ETFRoadSection/](http://www.facebook.com/ETFRoadSection/)
- **EXPRIMAȚI-VĂ** părerea prin pagina noastră de Facebook ETF Road Section [www.facebook.com/ETFRoadSection/](http://www.facebook.com/ETFRoadSection/)
- **ALĂTURAȚI-VĂ** acțiunilor ETF care vizează îmbunătățirea condițiilor de lucru și de trai ale șoferilor profesioniști - calendarul acțiunilor noastre se poate accesa pe pagina noastră de Facebook **ETF Road Section**
- **ALĂTURAȚI-VĂ** acțiunilor sindicatului dvs. – solicitați mai multe detalii reprezentanților dvs. sindicali.

# ACEȘTE PROPUNERI „DE LA BRUXELLES”, DACĂ SUNT ADOPTATE, VĂ VOR SCHIMBA VIAȚA ȘI MUNCA... PENTRU TOTDEAUNA!

TIMPUL DE CONDUS ȘI DE REPAUS - Regulamentul CE nr. 561/2006

## VEȚI CONDUCE MAI MULTE ORE ȘI VEȚI PIERDE DIN SALARIU ȘI BENEFICII

**CONFORM ACTUALELOR NORME**, la fiecare perioadă de 2 săptămâni trebuie luate cel puțin 45 de ore de repaus neîntrerupt. Cealaltă perioadă de repaus săptămânal poate fi redusă la 24 de ore, atât timp cât diferența de 21 de ore este recuperată în bloc, înainte de finalul celei de-a treia săptămâni urmând săptămânii în cauză.

**NOUA PROPUNERE** i-ar oferi angajatorului dvs. mai multă flexibilitate în a jongla cu timpii de condus și de repaus, deoarece:

- extinde perioada de referință de la 2 la 4 săptămâni
- în această perioadă de 4 săptămâni veți avea dreptul la două perioade de repaus săptămânal normal (45 de ore) și la două perioade de repaus săptămânal redus (24 de ore), însă angajatorul dvs. le va putea distribui în avantajul său (cu posibilitatea, e drept, de a recupera perioada de 21 de ore în aceleași condiții ca în prezent).

Comisia Europeană pretinde că, în decurs de o lună, limitele totale ale timpului de condus și de repaus vor rămâne neschimbate, însă acest lucru este în mod clar în contradicție cu aritmetica propunerii. Mai jos, un scenariu posibil privind redistribuirea timpului de condus și de repaus, rezultat din propunerea Comisiei:

	Luni	Marti	Miercuri	Joi	Vineri	Sămbătă	Duminică
<b>Săptămâna 1</b>	Lucru	Lucru	Lucru	Lucru	Lucru	Lucru	Odihnă S1 în tir
<b>Săptămâna 2</b>	Lucru	Lucru	Lucru	Lucru	Lucru	Lucru	Odihnă S2 în tir
<b>Săptămâna 3</b>	Lucru	Lucru	Lucru	Lucru	Lucru	Lucru	Odihnă S3 la domiciliu
<b>Săptămâna 4</b>	Odihnă S3 la domiciliu	Odihnă la domiciliu Recuperare 21 ore	Odihnă la domiciliu Recuperare 21 ore & Recuperare 8 ore suplimentare din S1, 2, 3	Odihnă la domiciliu & Recuperare 8 ore suplimentare din S1, 2, 3	Odihnă la domiciliu & Recuperare 8 ore suplimentare din S1, 2, 3	Odihnă S4 la domiciliu	Odihnă S4 la domiciliu
<b>Săptămâna 5</b>	Lucru	Lucru	Lucru	Lucru	Lucru	Lucru	Odihnă S5 în tir

(Acest scenariu are la bază presupunerea că în săptămâna a 4-a vi se va da ocazia de a recupera din orele suplimentare prestate în primele 3 săptămâni ale lunii)

## CE AR ÎNSEAMNA ASTA PENTRU DVS.?

- Există probabilitatea ca timpul dvs. lunar de condus să crească cu 22 de ore. Normele actuale limitează timpul de condus la 90 de ore la fiecare perioadă de 2 săptămâni și permite un număr maxim de 56 de ore de condus în săptămâna 1. Cele 34 de ore de condus rămase, permise pentru săptămâna 2, au sens numai dacă sunt urmate de o perioadă normală de repaus săptămânal de 45 de ore. Conform noii propuneri, cu posibilitatea unui repaus săptămânal redus de 24 de ore la finalul celei de-a 2-a săptămâni, limita de 34 de ore de condus nu mai are sens deoarece, efectiv, vă va permite să conduceți nici mai mult nici mai puțin de 4 zile înainte de a vă lua perioada de repaus de 24 de ore (a se vedea scenariul de mai sus). Astfel, fie vi se va acorda ziua liberă în mijlocul celei de-a 2-a săptămâni și veți conduce în week-end, fie veți fi nevoiți să staționați vreo două zile fără sens, înainte de a vă lua perioada de repaus de 24 de ore! În consecință, există riscul manifest ca limita de 90 de ore de condus să fie abolită, deoarece operatorii sunt interesați să folosească timpul și resursele umane la maximum.
- Firma dvs. vă va putea pretinde să lucrați 3 săptămâni la rând, cu doar 2 zile libere, deoarece noile propuneri permit concentrarea timpilor de condus în primele 3 săptămâni ale lunii și a timpilor de odihnă în ultima săptămână din lună. Ceea ce servește perfect intereselor firmelor care lucrează cu șoferi străini: cu alte cuvinte, după un șmotru de 3 săptămâni (muncă intensă), firma dvs. vă va putea pune pe liber fără nici o obligație sau responsabilitate de repatriere sau cazare (vedeți mai jos pentru mai multe detalii).

- Veți pierde la salariu, și veți pierde din sporurile legate de munca în week-end - recuperări, tarife orare de week-end - deoarece, în conformitate cu propunerea Comisiei europene, sâmbăta va deveni o zi normală de lucru.
- Riscați să pierdeți *diurnele* la care aveți dreptul pe săptămâna a 4-a de lucru, deoarece angajatorul va considera această săptămână ca timp liber.

## **AVANTAJ ANGAJATOR, DEZAVANTAJ ȘOFER!**

---

### REPAOSUL SĂPTĂMÂNAL ÎN CABINĂ (Regulamentul CE nr. 561/2006)

## **VEȚI DORMI MAI MULTE NOPTI CONSECUTIVE ÎN CABINĂ ÎN MOD LEGAL ȘI, DEȘI VI SE VA OFERI TIMPUL ȘI OPORTUNITATEA DE A REVENI ACASĂ, VĂ TREBUI SĂ O FACEȚI PE CHELTUIALA DVS.**

*... dacă lucrați peste hotare pe perioadă îndelungată...*

**CONFORM NORMELOR ACTUALE**, numai repaosul zilnic și cel săptămânal redus se pot lua în cabină, și asta numai cu acordul dvs. Astfel, nu puteți dormi în cabină mai mult de 12 zile consecutive, deoarece perioadele normale de odihnă de 45 de ore sau mai mult trebuie să fie petrecute în afara vehiculului. Totuși, condițiile de odihnă nu sunt specificate în regulamentul actual referitor la timpii de condus și de repaus.

**NOUA PROPUNERE** clarifică condițiile repausului săptămânal. Acesta va trebui petrecut într-un „spațiu de cazare adecvat, cu facilități sanitare și de dormit adecvate (a) care este pus la dispoziție sau plătit de angajator (b) sau care se află la domiciliul șoferului ori într-o altă locație privată aleasă de acesta din urmă.”

Propunerea obligă de asemenea societatea să vă organizeze munca astfel încât, la fiecare trei săptămâni, să puteți petrece cel puțin o perioadă de repaus săptămânal 45 de ore sau mai mult la domiciliu sau într-o altă locație, la alegerea dvs.

Totuși, în cazul repausului săptămânal petrecut la domiciliu sau într-o altă locație privată, propunerea nu îl obligă pe angajator să plătească costurile dvs. de deplasare sau cazare.



## **CE ÎNSEAMNĂ ASTA PENTRU DVS?**

Propunerea Comisiei Europene va legaliza:

- dormitul în tir pe o perioadă de 18 în loc de de 12 zile consecutive: 3 săptămâni consecutive, în loc de 2.
- firma pentru care lucrați vă va pune pe liber timp de o săptămână întreagă, fără a fi nevoie să vă plătească cazare sau drumul de întoarcere acasă! Rețineți, noua propunere nu face decât să oblige angajatorul să aranjeze programul dvs. de lucru astfel încât să vă ofere timpul necesar pentru a reveni acasă.

În practică, riscați să rămâneți în țara în care lucrați la momentul respectiv, departe de casă, având la dispoziție două alternative: fie rămâneți unde sunteți și încercați să trăiți o săptămână cu salariul dvs. de bază, din țara de origine, fie mergeți acasă pe propria dvs. cheltuială!

## **AVANTAJ ANGAJATOR, DEZAVANTAJ ȘOFER!**

---





## DETAȘAREA LUCRĂTORILOR

### 3 ZILE PE LUNĂ, PE STAT MEMBRU, VEȚI FACE „INTERNATIONAL” PE SALARIUL MINIM DIN ȚARA DE ORIGINĂ!

Dacă lucrați într-un/dintr-un alt stat membru *în permanență*, vi se aplică prevederile Regulamentului Roma I și aveți dreptul la pachetul complet de condiții din țara în care lucrați: salariu, asigurarea de sănătate și asigurarea socială. Dacă însă lucrați *temporar* într-un alt stat membru, sunteți „detașat”. Ca lucrător detașat aveți dreptul numai la anumite condiții minime ale țării respective, precum salariul minim, timpul minim de lucru și concediul anual minim cu plată.

**CONFORM NORMELOR ACTUALE**, în cazul detașării, condițiile minime enumerate mai sus se aplică din momentul în care începeți să lucrați pe teritoriul unui stat membru ca lucrător detașat. Într-adevăr, „plată egală pentru muncă egală, de valoare egală” este unul dintre principiile UE, iar scopul său este să prevină discriminarea între lucrători atunci când aceștia se deplasează liber în scopuri profesionale în Europa.

**NOUA PROPUNERE** amână aplicarea condițiilor minime de detașare cu 3 zile de lucru cumulate, pe lună, pe stat membru. Acest regim se va aplica numai în regim de transport internațional. Cu alte cuvinte, angajatorul dvs. vă va plăti salariul țării dvs. de origine timp de 3 zile pe lună lucrate în fiecare țară a UE în parte, atunci când realizați operațiuni de transport internațional. Perioada de 3 zile va începe din nou odată cu prima dvs. intrare lunară în orice țară UE. Obligația de a dovedi unde ați lucrat vă va reveni tot dvs., căci noile propuneri prevăd ca metodă de control înregistrarea manuală pe tahograf a codului țării în care vă aflați, la începutul și la finalul zilei de lucru și la fiecare trecere de frontieră! Singura excepție de la această nouă propunere o reprezintă „cabotajul”. În regim de cabotaj, detașarea va continua să se aplice din prima zi de lucru pe teritoriul unui stat membru UE.

**DE EXEMPLU:** într-o lună, un șofer polonez realizează operațiuni de transport internațional timp de maximum 3 zile cumulate, în fiecare dintre următoarele țări: Polonia, Germania, Danemarca, Luxemburg, Belgia, Franța, Italia și Austria. Prin prisma noilor prevederi, angajatorul va avea dreptul de a-i plăti șoferului salariul minim din Polonia. Dacă însă același șofer realizează operațiuni de cabotaj în oricare dintre țările enumerate mai sus, va avea dreptul la salariul minim din țara respectivă din minutul unu, pe întreaga durată a activității de cabotaj.



**AVANTAJ ANGAJATOR, DEZAVANTAJ ȘOFER!**



**Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF)**  
reprezintă peste 3,5 milioane de lucrători din transporturi, din peste  
230 de sindicate și din 41 de state europene, cu activitate în  
8 sectoare, inclusiv transport rutier și logistică.

**Sediul central:**

Galerie Agora,  
Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11,  
B-1000 Bruxelles  
Belgia

[www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)

[road@etf-europe.org](mailto:road@etf-europe.org)