

PACHETUL DE MOBILITATE STADIUL ACTUAL

O scurtă informare privind pozițiile din consiliul UE
și din Parlamentul European

Informații pentru sindicate și șoferi profesioniști



PACHETUL DE MOBILITATE STADIUL ACTUAL

O scurtă informare privind pozițiile din Consiliul UE și din Parlamentul European

Pachetul de mobilitate nu a fost încă adoptat sau agreeat

Totuși, miniștrii transporturilor din cele 28 de state membre („Consiliul UE”) și Parlamentul European și-au adoptat propriile poziții față de pachet. În toamna lui 2019 se vor reuni pentru a începe negocierea acordului final.

Scopul acestei broșuri este de a informa sindicatele și șoferii profesioniști despre aspectele pozitive și negative din pozițiile respective ale celor două instituții, de a evidenția riscurile cu care ne vom confrunta în cursul negocierilor ulterioare și de a vă informa despre acțiunile pe care ETF este gata să le întreprindă pentru a elimina aceste riscuri.

TIMPII DE CONDUCERE ȘI DE ODIHNĂ (Regulamentul 561/2006)

câștiguri mari pentru șoferi

Potrivit ambelor poziții:

- Șoferii trebuie să se întoarcă în mod regulat acasă, cel puțin **o dată pe lună**.
- Ei **nu pot** fi obligați să se odihnească săptămânal 45 de ore sau mai mult **în vehicul**.



câștiguri mari pentru societate

- **Mai puțină oboseală** pentru conducătorii de autobuze, autocare și camioane = **drumuri mai sigure, pasageri mai siguri**

Riscuri și incertitudini

Două regimuri de conducere și timp de odihnă?

- Parlamentul European spune că regulile actuale, neschimbate, ar trebui să se aplice tuturor.
- Consiliul UE afirmă totuși că regimul actual ar trebui să se aplice numai șoferilor care lucrează în propria țară. Imediat ce vor trece o frontieră (transport internațional), angajatorul lor ar urma să fie liber să le amâne repausul de 45 de ore cu încă o săptămână. Cu alte cuvinte, șoferii internaționali pot fi obligați să conducă trei săptămâni întregi cu doar două zile libere pe parcurs.

Exemplu de funcționare a propunerii Consiliului în practică: un șofer francez angajat numai în transportul intern va beneficia de normele actuale. Dar dacă face 10 zile de transport intern și trece o frontieră în ziua a 11-a, pentru a ridica sau livra un transport în afara Franței, repausul său de 45 de ore poate fi amânat până săptămâna următoare.

În afară de faptul că erodează starea fizică a șoferilor...

- un regim dual al timpului de conducere, așa cum a fost propus de Consiliu, cu reguli diferite în funcție de trecerea sau nu a frontierelor **va îngreuna aplicarea**. În toată Europa, Regulamentul privind timpii de conducere și de odihnă este unul dintre cele mai strict aplicate în transportul rutier. Un regim dual al timpului de conducere va marca **sfârșitul controalelor eficiente** cu privire la orele de conducere, de lucru și de odihnă pentru șoferii de autobuze, autocare și camioane și va elimina cele mai multe dintre instrumentele de aplicare oferite de tahograful digital.
- un regim dual al timpului de conducere va **reduce siguranța rutieră**. Zeci de mii de șoferi de autobuze și camioane angajați în transportul internațional vor trebui să conducă și să lucreze timp de trei săptămâni înainte de a putea lua un repaus de două zile. Prea multe nu rămân de spus despre preocuparea UE pentru bunăstarea cetățenilor și pentru siguranța rutieră!



Cât de des vor putea șoferii să plece acasă în realitate?

- Atât Consiliul UE cât și Parlamentul European spun că **la fiecare 4 săptămâni**.
- Conform ambelor poziții, **angajatorul** va răspunde de costurile de repatriere a șoferului. Cu toate acestea, trebuie doar ca șoferul să declare în scris că petrece weekendul într-un alt loc pentru ca angajatorul să fie exonerat de orice obligație privind repatrierea șoferului și de acoperirea costurilor aferente.

Care este definiția lui „acasă”?

- **Consiliul UE** afirmă că „acasă” înseamnă fie țara de reședință a șoferului, fie o țară în care compania are un centru operațional.
- **Parlamentul European** spune că „acasă” poate fi doar țara de reședință a șoferului.

Exemplu de funcționare a propunerii Consiliului în practică: un șofer român este angajat la o companie cu un centru operațional în Slovacia. Dacă poziția Consiliului va fi adoptată, angajatorul ar putea să îndeplinească condițiile legale pur și simplu trimițând șoferul român în Slovacia odată pe lună - ceea ce ar presupune mai puține probleme și cheltuieli pentru angajator decât trimiterea șoferului în România, țara de reședință a acestuia. Chiar mai bine pentru companie este că șoferul ar aduce și vehiculul înapoi la bază.

ÎN CONCLUZIE: regimul timpului de conducere și de odihnă și definiția noțiunii de „acasă” rămân a fi negociate de Consiliu și de Parlamentul European.

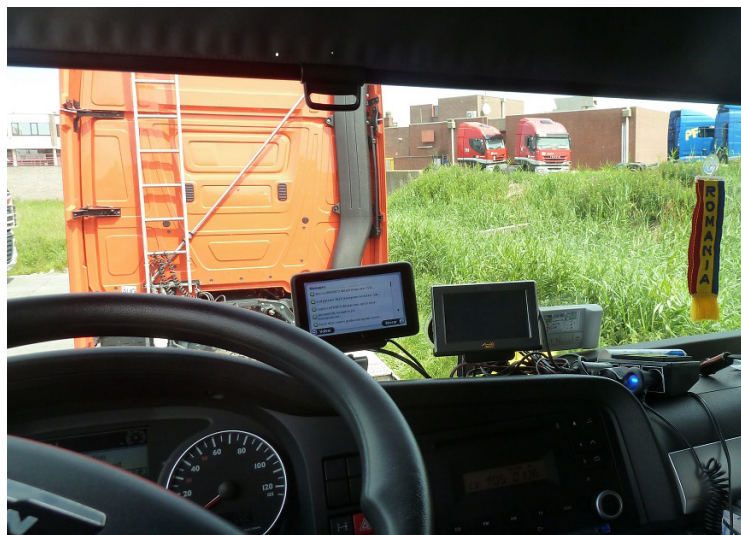
CE VA FACE ETF DE ACUM ÎNAINTE

- O campanie ETF „Acasă e acasă”, pentru a obține ca noțiunea de acasă să fie clar definită ca loc de reședință al șoferului
- O campanie publică ETF privind oboseala la volan, pentru a opri orice modificări adverse privind timpul de conducere și de odihnă pentru șoferii de autobuze, autocare și camioane

TAHOGRAFUL SMART (Regulamentul 165/2014)

câștiguri mari pentru șoferi

- Atât Consiliul UE cât și Parlamentul European sunt de acord că tahograful SMART (inteligent) va fi montat pe toate vehiculele implicate în transportul internațional (autobuze, autocare și camioane) cu cel puțin **10 ani mai devreme** față de ceea ce prevăd normele actuale.
- Acest lucru va face mult **mai ușor de controlat cabotajul și detașarea lucrătorilor**, deoarece autoritățile de control vor putea determina perioada exactă de timp pe care vehiculele (autobuze, autocare și camioane) și șoferii o petrec în afara țării de înmatriculare și respectiv a celei de reședință.
- În consecință, șoferii vor fi plătiți **cu salarii mai mari atunci când lucrează în străinătate** și companiile nu vor mai putea să le plătească salarii la nivelul din țara de origine atunci când efectuează transport internațional sau cabotaj. Beneficiile șoferilor, cum ar fi pensiile, vor crește, fiind cuplate la niveluri mai mari ale salariilor.



câștiguri mari pentru aplicarea regulilor

- Respectarea regulilor de cabotaj și de detașare a lucrătorilor **se va îmbunătăți** substanțial.

câștiguri mari pentru societate

- **Aplicarea mai strictă și controalele mai eficiente** privind perioadele de conducere și de odihnă vor face drumurile **mult mai sigure**.

când va deveni obligatoriu tahograful SMART?

- **Consiliul** spune că la **4 ani** de la adoptarea pachetului de mobilitate, toate vehiculele (autobuze, autocare și camioane) angajate în transportul internațional trebuie să fie echipate cu un tahograf SMART.
- **Parlamentul European** stabilește acest termen la **5 ani**.

ÎN CONCLUZIE: Consiliul și Parlamentul European mai au de negociat pe marginea perioadei după care tahograful SMART urmează să devină obligatoriu.

CE VA FACE ETF DE ACUM ÎNAINTE

- Se va asigura că tahograful SMART este implementat cât mai curând posibil!
- Va face campanie și va colabora cu autoritățile de control ale UE pentru a se asigura că tahograful SMART nu poate fi manipulat

DETAȘAREA LUCRĂTORILOR

Câștiguri mari pentru șoferi

- Odată cu introducerea timpurie a tahografului SMART, autoritățile de control vor fi **mai bine echipate** să determine **perioada exactă de timp** în care șoferii operează în altă țară.
- În consecință, atunci când lucrează în străinătate, efectuând operațiuni de cabotaj și transport internațional, șoferii vor fi plătiți cu **salarii mai mari** iar companiile nu vor mai putea să le plătească salariile din țara de origine.
- Când **se află în tranzit, normele de detașare nu se vor aplica** iar șoferilor li se vor plăti salariile din țara de stabilire a companiei. Cu toate acestea, în compensație, **Parlamentul European** propune ca „sediul” companiei să fie locul în care sau din care conducătorii auto **își desfășoară în mod obișnuit munca** (vezi exemplul de mai jos pentru mai multe detalii).
- Odată ce pachetul de mobilitate va fi adoptat, șoferii nu vor mai avea dreptul la plata minimă a țării în care ridică sau livrează transportul, ci la **remunerarea lor completă**, care include multe elemente, nu doar salariul minim: de exemplu, bonusuri anuale de vacanță.



Minusuri și plusuri

Există excepții

- În **cabotaj**, regulile de detașare **se vor aplica întotdeauna**. În ceea ce privește **transportul internațional**, atât Consiliul UE cât și Parlamentul European prevăd în pozițiile lor **exceptarea** conducătorilor auto de la regulile de detașare atunci când sunt angajați în **operațiuni simple de export și import**. Odată ce tahograful SMART este instalat pe toate vehiculele, șoferul poate fi obligat să efectueze, pe lângă o operațiune de transport bilateral, o activitate de încărcare și/sau descărcare în țările prin care șoferul tranzitează, cu condiția ca preluarea și livrarea să nu se facă în interiorul frontierelor aceleiași țări. **Aceste două operațiuni vor fi, de asemenea, scutite** de la regulile de detașare a lucrătorilor, astfel încât salariile din țările în care șoferul încarcă și descarcă nu se vor aplica. Consultați exemplul de mai jos pentru mai multă claritate.

Șoferii aflați în tranzit nu vor fi plătiți cu salariul din țara pe care o tranzitează

- Consiliul UE și Parlamentul European au aceeași poziție în acest sens, pe motiv că **nu se prestează niciun serviciu într-o țară tranzitată**.
- În tranzit, șoferii vor fi plătiți **la nivelul țării în care își are sediul compania care îi angajează**.

Cu toate acestea, partea bună este că:

- **Parlamentul European** spune că „sediul” (țara companiei) trebuie să fie locul în care sau din care conducătorii auto **își desfășoară în mod obișnuit munca**, ceea ce rezolvă indirect problema tranzitului, iar în același timp - și chiar mai important - combate unul dintre principalii factori care contribuie la dumpingul social.

Exemplu: un șofer care își începe călătoria în Ungaria cu un transport care urmează să fie livrat în Suedia, iar apoi se întoarce în Ungaria, va fi plătit cu salariul din Ungaria pentru toată această călătorie (indiferent de naționalitatea sa).

Dacă, după ce a livrat în Suedia, șoferul se abate de la această călătorie bilaterală și efectuează alte călătorii (preluări și livrări) în alte țări ale UE înainte de a se întoarce în Ungaria, atunci pentru fiecare din aceste călătorii șoferul va fi plătit cu salariul din țările în care se fac preluări sau livrări.

Timpul de tranzit va fi acoperit cu salariul din Ungaria.

Odată ce tahograful SMART devine obligatoriu pentru toate vehiculele angajate în transportul internațional (dată ce urmează a fi negociată), șoferul din exemplul de mai sus poate fi solicitat să efectueze încă două călătorii în condiții de plată și condiții din Ungaria, după cum urmează: dacă șoferul pornește din Ungaria cu un transport pentru Suedia, poate fi solicitat să facă o singură ridicare și o singură livrare în drum spre Suedia. La fel și pentru călătoria finală înapoi în Ungaria, odată ce mărfurile de livrat în Ungaria au fost ridicate.

Totuși, în conformitate cu propunerea Parlamentului European, la transportul cu autobuzul și autocarul, doar călătoriile pur bilaterale vor fi plătite cu salarii maghiare.

De asemenea, conform definiției de „sediul” a Parlamentului European, companiile nu vor mai putea să recruteze șoferi din - să zicem - Polonia și să-i oblige să opereze - de exemplu - în și din Germania, pe salarii și condiții poloneze. Orice companie care recrutează șoferi în afara Germaniei pentru a conduce vehicule în și din Germania va trebui să aibă „sediul” în Germania. Salariile germane se vor aplica astfel acestor șoferi în tranzit și pentru toate călătoriile care încep și se termină în Germania.

Ce documente sunt necesare pentru verificări?

Conform ambelor poziții, companiile vor trebui să:

- trimite o **declarație de detașare** către autoritățile țării în care șoferul desfășoară activități de transport reglementate de regulile de detașare (cabotaj etc.)
- înmâneze șoferului această declarație, precum și un **contract de prestări servicii** pentru fiecare operațiune de transport (**scrisoarea CMR**)
- trimite în țara în care șoferul a lucrat ca lucrător detașat, odată ce perioada de înregistrare a șoferului s-a încheiat, **declarația de detașare**, **scrisorile CMR** pentru toate călătoriile efectuate de șofer în perioada sa de detașare, **contractele de muncă** și **dovada timpului de lucru și a plății șoferului**.



ÎN CONCLUZIE: Excepțiile de la regulile de detașare a lucrătorilor și de la măsurile de aplicare rămân de negociat între Consiliu și Parlamentul European.

CE VA FACE ETF DE ACUM ÎNAINTE

- O campanie pentru a se asigura că cele două călătorii internaționale „suplimentare” reglementate de clauza de transport bilateral să fie permise numai odată ce tahograful SMART devine obligatoriu
- O campanie pentru o platformă sigură, accesibilă în timp real numai de către autoritățile de aplicare, ceea ce face obligatorie pentru toate companiile de transport rutier să încarce versiuni electronice ale tuturor documentelor necesare pentru verificării conformității
- O campanie la nivelul UE pentru un fluturaș de salariu electronic

CABOTAJ (Regulamentul 1072/2009)

câștiguri mari pentru șoferi

- **Regulile mai stricte pentru cabotaj** fac acum subiectul unei discuții, împreună cu **instrumentele de aplicare mai puternice**, cum ar fi tahograful SMART. În conformitate cu aceste reguli, de exemplu, nu va mai fi posibil ca șoferii portughezi să fie obligați să lucreze la nesfârșit în Franța, plătiți cu salarii portugheze.
- Odată cu introducerea timpurie a tahografului SMART, autoritățile de control vor putea determina mai precis perioada **exactă de timp** în care vehiculele și șoferii operează într-o țară individuală.
- În consecință, va fi **mai ușor** să se asigure plata șoferilor cu **salariile corecte** când efectuează operațiuni de cabotaj.
- Va fi mai ușor pentru șoferi și sindicate să **contabilizeze dovezi de abuzuri** și să le raporteze autorităților.

Vor exista noi reguli de cabotaj?

- **Consiliul UE** dorește să păstreze regulile așa cum sunt, astfel încât un camion aparținând unei companii înregistrate în țara A să nu poată opera decât maximum **3 călătorii de transport intern** în țara B, într-o perioadă de **7 zile consecutive**.
- **Propunerea Parlamentului European** este ca un camion aparținând unei companii înregistrate în țara A să poată opera în țara B timp de numai 3 zile, dar să poată desfășura un **număr nelimitat de operațiuni în acest interval**, (fără a depăși timpul maxim de conducere permis de normele UE, de 9-10 ore pe zi).

Vor putea companiile să eludeze ușor aceste reguli și să se angajeze în perioade succesive de cabotaj?

- Nu, deoarece atât Consiliul Miniștrilor, cât și Parlamentul European sunt de acord cu introducerea unei **“perioade de răcire”**, timp în care un vehicul, după ce a atins numărul maxim de operațiuni și zile pe teritoriul unei țări, trebuie să stea departe de țara respectivă.
- **Consiliul UE** propune ca perioada de răcire să fie de **5 zile**.
- **Parlamentul European** propune ca perioada de răcire să fie de **60 de ore**, dar camionul să petreacă acest timp **în țara** companiei.

ÎN CONCLUZIE: regulile de contabilizare a perioadelor și operațiunilor de cabotaj și durata perioadei de răcire nu au fost încă negociate de Consiliu și de Parlamentul European.

CE VA FACE ETF DE ACUM ÎNAINTE

- Lobby pentru a se asigura că regulile de cabotaj sunt mai stricte și mai ușor de controlat
- Lobby pentru a se asigura că normele de cabotaj nu conduc la distorsionarea piețelor muncii din țările UE

ACCESUL LA OCUPAȚIE (Regulamentul 1071/2009, cunoscut și sub denumirea de REGULAMENTUL FIRMELOR TIP CUTIE POȘTALĂ)

câștiguri mari pentru șoferi

- Companiile care nu respectă normele de cabotaj și de detașare a lucrătorilor vor risca **să-și piardă licențele de operare în UE**.
- Datorită cerințelor mai stricte impuse companiilor de transport rutier (a se vedea detaliile de mai jos), șoferii se vor confrunta **cu un risc mai mic de a fi angajați prin intermediul companiilor tip cutie poștală**, așa că vor avea **mai mult control** asupra propriei relații de muncă și asupra drepturilor și beneficiilor, cum ar fi asigurările sociale, cele medicale, alocațiile familiale etc.

ce criterii va trebui să îndeplinească o companie pentru a fi considerată o companie autentică – spre deosebire de o companie tip cutie poștală?

- **Consiliul** spune că, pentru a îndeplini condiția de mai sus, o companie ar trebui să dispună de **suficiente locuri de parcare** în țara de stabilire.
- **Parlamentul European** merge mult mai departe, spunând că o companie trebuie să realizeze **cel puțin o operațiune de încărcare sau descărcare la fiecare patru săptămâni** în țara sa de stabilire. De asemenea, obligă companiile să aibă locuri de parcare în țara de stabilire.



ÎN CONCLUZIE: Consiliul și Parlamentul European nu au ajuns încă la o poziție comună cu privire la criteriile care definesc companiile autentice.

CE VA FACE ETF DE ACUM ÎNAINTE

- O campanie pentru principiul potrivit căruia partea substanțială a activității de transport a unei companii de transport rutier trebuie să se desfășoare în țara de stabilire



Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi reprezintă peste 5 milioane de lucrători din mai mult de 230 de sindicate de transport și 41 de țări europene, în 8 sectoare, inclusiv transport rutier și logistică

Sediul principal:

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

www.etf-europe.org

road@etf-europe.org