

»Dacă este posibil, virați!«

Dificultăți și necesități ce impun o nouă reglementare a condițiilor de muncă și a salarizării șoferilor europeni de autocamioane

JAN BERGRATH

Martie 2018

- Schimbarea drapelelor de conveniență și creșterea economică a flotelor de autocamioane est-europene din ultimul deceniu au dus la o schimbare durabilă a condițiilor de muncă ale șoferilor profesioniști de camion din Europa. Cele mai importante piețe pentru transporturile de mărfuri se află în țările din vestul UE, dar cele mai agresive firme de expediție își au sediul în Polonia, iar cele mai mari flote de camioane se află în Ungaria și Lituania. Toate au atins, între timp, statutul de „too big to fail”.
- Dintre cele aproximativ 800 000 de autocamioane de tonaj mare ce circulă zilnic pe străzile Germaniei, peste 40% vin din țările Europei de Est, iar șoferii își câștigă banii în primul rând din „cheltuieli alocate”. Săptămâni în șir, acești oameni se hrănesc, se hidratează și dorm în vehiculele lor. În ultima vreme, a sporit numărul plângerilor împotriva „dumpingului social” și se reclamă presiunea enormă a costurilor într-o branșă în care forța de muncă bine calificată este din ce în ce mai greu de găsit, iar numărul accidentelor de circulație e în creștere.
- La sfârșitul anului 2017, Curtea Europeană de Justiție a constatat că această practică, existentă de decenii, încalcă parțial legea. În februarie 2018, Poșta Germană a evitat găsirea unei soluții în instanță la întrebarea dacă unui șofer din Cehia, ce efectua transporturi bilaterale, i se cuvine salariul minim german, plătindu-i direct suma revendicată. Încercările actuale ale Bruxelles-ului de a găsi un compromis viabil între interesele Estului și cele ale Vestului în chestiuni precum „dumpingul social”, „protecționism” și numărul insuficient de șoferi ar putea eșua. În total, pe străzile Europei rulează actualmente circa 6 milioane de autocamioane cu un tonaj începând de la 3,5 t.
- Într-o viziune conservatoare, aceste cifre corespund unei piețe a muncii ce cuprinde cel puțin 8 milioane de șoferi doar în transportul comercial de mărfuri. 80 până la 85 de procente din aceste transporturi au loc la nivel regional. La ora actuală, firmele germane de transport au cca. 555 000 de șoferi angajați, cu asigurările sociale plătite. Aproximativ fiecare al șaselea provine din străinătate, cu preponderență din Europa de Est.

De la extinderea UE în 2004, sectorul economic al transporturilor s-a restructurat fundamental și pe termen lung.

Liderii de piață ai transportatorilor vest-europeni s-au retras din ce în ce mai mult din transporturile internaționale cu autocamioane proprii sau își desfășoară activitatea din ce în ce mai mult cu vehicule înmatriculate sub nume propriu în Europa de Est. În 2004, după prima etapă a extinderii UE spre Vest, transportatorii olandezi au fost primii care au achiziționat firme de profil poloneze. Fostele firme de transport ale statelor est-europene, ce dispuneau de flote redutabile, au fost privatizate cu capital vest-european.

Începând cu 2007, firmele vest-europene de transport și-au externalizat succesiv părți ale flotei sau chiar întregul parc de vehicule, relocându-le în țări din Europa de Est, mai cu seamă în România și Bulgaria, cele mai sărace țări din Europa de Sud-Est. Acolo au fost înființate fie filiale reale, fie firme fictive. Astăzi, Ungaria și Lituania sunt în concurență directă în ce privește mărimea flotei de autocamioane ce străbate Europa, iar Polonia este lider de piață în fenomenul controversat al „cabotajului”, adică transportul de marfă pe piețele naționale prin intermediul autocamioanelor străine.

Nici astăzi factorul politic, asociațiile patronale și sindicatele nu au căzut de acord dacă șoferii cu domiciliul real și un contract de muncă în România, de exemplu, sunt angajați pe baza legislației UE sau dacă pot fi considerați detașați în străinătate, atunci când sunt angajați de o firmă germană, de pildă, pentru a efectua un transport exclusiv pe teritoriul Germaniei. Un singur lucru e sigur: licitațiile pentru livrările efectuate de furnizori (de ex. pentru industria automobilistică din Germania) nu sunt posibile decât la nivelul costurilor oferite de transportatorii est-europeni.

Abia începând cu 2014, odată cu controalele individuale efectuate de un polițist belgian în zona orașului Liège, în patru țări vest-europene au fost introduse și impuse în mod succesiv reglementări la nivel național care transmiteau un semnal clar:

în ciuda presiunii exercitate de cheltuieli, șoferilor le este interzis să-și petreacă timpul săptămânal de odihnă în cabina autocamionului. În decembrie 2017, Curtea Europeană de Justiție a confirmat faptul că această interdicție era de fapt în vigoare încă din 2006.

Din mai 2017, UE încearcă, prin intermediul unui „pachet de mobilitate” discutat în cadrul comisiilor de specialitate pentru transporturi și ocuparea forței de muncă, să găsească un nou cadru de reglementare politică, pentru ca sectorul transporturilor să redevină mai „echitabil”. La Bruxelles, negocierile continuă, dar propunerile de modificare a legislației sunt înaintate săptămânal. Practica existentă de ani de zile a dus deja la dereglări grave pe piețele naționale de transporturi, iar pe întreaga piață europeană a transporturilor rutiere de mărfuri, transportatorii est-europeni relevanți pentru sistem au devenit „*too big to fail*”. Și astfel, sub pretextul respingerii „protecționismului”, aceștia se opun cu vehemență creșterii salariilor șoferilor lor până la nivelul minim reglementat la nivel național în țările de destinație.

De cealaltă parte avem reproșul „dumpingului social” pe seama șoferilor, ce duce totodată la distorsionarea pieței. Plângerea unui șofer din Cehia, prin care acesta solicita în instanță salariul minim german pentru transporturi bilaterale efectuate din însărcinarea Poștei Germane, a fost soluționată amiabil în afara instanței, însă această soluție face ca ambele părți să nu se simtă în siguranță. În căutarea unui compromis la Bruxelles, propunerile utile ale Comisiei Europene cu privire la intervalele de timp pentru condus și cele pentru odihnă se confruntă acum cu propuneri de modificare ce sunt, în opinia autorului articolului de față, în răspăr cu practica și cu bunul simț. Aici se pierde din vedere că trăim într-o epocă în care lipsa șoferilor calificați se resimte din ce în ce mai mult.

Dislocări pe piață, serviciile de cabotaj și numărul insuficient de șoferi: stări de fapt și cifre

După estimările firmelor ce echipează autocamioanele cu tahometre digitale, prin Europa rulează cca. șase milioane de vehicule utilitare cu un tonaj admisibil de peste 3,5 t. Acestei cifre îi corespunde un necesar de forță de muncă de opt până la zece milioane de șoferi. În Germania există 555 505 șoferi cu asigurări sociale, din care 1,7 % sunt femei. Proporția de șoferi proveniți cu preponderență din Europa de Est este (la nivelul anului 2016) de 15 %.

Sectorul economic al transporturilor rutiere este destul de fărâmițat. În Germania, în transportul comercial de mărfuri activează cca. 45 000 de firme ce dispun de un total de 380 000 de vehicule; doar 2 % dintre aceste firme dispun de cel puțin 51 de vehicule.

Situații asemănătoare se regăsesc în toată Europa. Firme precum Waberer's din Ungaria și Girtka din Lituania au ajuns să dețină flote de peste 4 000 de autocamioane.

Demn de amintit este aici și sectorul „sprinterilor polonezi”, cum este denumit colocvial, aflat într-o creștere accelerată și fiind totodată în mare măsură nereglementat, astfel încât nu există cifre sigure în domeniu. Nu trebuie uitate nici nenumăratele autobuze de mici dimensiuni, cu care șoferii din Europa Centrală și de Răsărit sunt aduși în Europa Occidentală, pentru se urca apoi la volanul autocamioanelor angajatorilor.

Potrivit unui studiu publicat în ianuarie de Conseil National Routier (CNR), un observator francez al branșei, pe pagina sa de internet, transportatorii polonezi au ajuns să domine piața transporturilor internaționale.

Și statisticile germane privind taxele rutiere confirmă că, în traficul rutier desfășurat pe parcursul anului 2017, proporția autocamioanelor germane a fost de 57,4 %. Nu se poate deduce de aici care a fost proporția totală a autocamioanelor aflate strict în tranzit. Dar cele mai mari creșteri s-au înregistrat în ce privește vehicule provenite din Polonia (cu o cotă de 16,1 %), Cehia (4,1 %), România (3,5 %), Olanda (2,9 %), Ungaria (2,1 %), Lituania (2,1 %), Slovacia (1,8 %), Bulgaria (1,5 %) și

Slovenia (1,3 %).

O atenție deosebită trebuie acordată domeniului transporturilor efectuate în regim de cabotaj. În forma sa inițială, cabotajul era justificat, de pildă atunci când un autocamion cu legume din Olanda era descărcat la München, apoi, pe drumul de întoarcere, putea transporta bere la Mannheim, pentru ca, în final, să se întoarcă cu hârtie igienică în trei straturi în țara de origine. La ora actuală, firmelor străine le este permis un singur transport de acest fel săptămânal, pe teritoriul unui stat. Între timp însă, din ce în ce mai mulți transportatori fac uz de reglementările speciale cu privire la cabotaj. Potrivit CNR, în rândurile transportatorilor polonezi, de pildă, proporția celor ce fac cabotaj a crescut de zece ori în ultimii șapte ani. Potrivit Autorității Federale Germane pentru Reglementarea Transporturilor de Mărfuri (BAG), sectorul cabotajului a crescut în Germania în anul 2016 (comparativ cu 2015) cu 30,8 procente. Astfel, cabotajul are o cotă de piață de 5,8 % din întregul sector al transporturilor rutiere de mărfuri din Germania. Excepție fac aici transporturile și încărcările/descărcările preliminare și ulterioare în cazul transporturilor combinate, atunci când acestea provin din străinătate sau se îndreaptă spre străinătate.

În lipsa unor controale efective, ponderea cabotajului ilegal poate nu nici măcar fi estimată.

În cadrul dezbaterii actuale însă, se neglijează un alt aspect important: lipsa din ce în ce mai accentuată a șoferilor calificați. Potrivit asociațiilor de profil din branșă, la ora actuală, Germania ar avea nevoie de un număr suplimentar de 35 000 până la 45 000 de șoferi; anual ies la pensie cca. 25 000 de șoferi și doar 20 000 vin să le ia locul, în urma calificării pe durata a trei ani sau a reconversiei finanțate de stat. Nu se știe câți dintre aceștia rămân [pe termen lung] în branșă. Toate țările UE au această problemă. În aceste condiții, prognozele actuale, ce prevăd în continuare o creștere a pieței de zeci de procente, sunt pur și simplu maculatură. În plus: dacă măsurile planificate la Bruxelles vor fi puse în practică, ele vor duce fără îndoială la efecte negative severe asupra lanțurilor de logistică existente.

Numărul insuficient de șoferi nu duce doar la fluctuații accentuate, ci și la o creștere, chiar dacă lentă, a salariilor, a presiunii prețurilor, dar mai ales a volumului de muncă al șoferilor rămași, de multe ori peste volumul maxim de muncă de 244 de ore lunar admis în Germania (inclusiv orele remunerate din cadrul serviciului de permanență) și reglementat prin contracte colective de muncă. În plus, lipsa acută de șoferi duce și în Polonia la angajarea din ce în ce mai frecventă a unor șoferi din Ucraina. Iar aici e valabilă observația: cu cât sunt mai departe de familiile lor, cu atât mai multe ore petrec acești șoferi la volan.

Șoferii: înnoptări pe locurile de parcare, condiții grele de muncă și abandon social

Extinderea către est a UE a făcut ca Germania, o țară de tranzit, să se confrunte cu toate aceste fenomene: pentru șoferii de toate naționalitățile nu există – mai ales seara – un număr suficient de locuri de parcare. Doar în Germania lipsesc până la 14 000 de locuri de garare adecvate. Lucrările de extindere a infrastructurii duc la șantiere și ambuteiaje permanente pe străzi, ceea ce are drept urmare creșterea numărului de accidente în care sunt implicați șoferii de autocamion: în condițiile unor termene de livrare foarte strânse, din ce în ce mai mulți șoferi oboseți și cu atenția distrasă intră în viteză în coloana de autovehicule aflată în ambuteiaj. De trei ani se petrec între unul și trei accidente de acest fel pe zi, mai ales pe marile axe de tranzit. *În 2017, numărul șoferilor de autocamion pierși în accidente a crescut cu 24,2%.*

Dar poate că problema cea mai mare o reprezintă condițiile de muncă ale șoferilor aflați pe drum timp de trei săptămâni până la două luni și care sunt nevoiți să-și „omoare” timpul și în weekenduri, departe de țara lor de proveniență. Potrivit rapoartelor Poliției și a reportajelor apărute în presă, în Germania a crescut numărul incidentelor și accidentelor în care sunt implicați șoferi est-europeni în stare de ebrietate.

În anul 2017, Poliția Autostrăzilor din zona

metropolitană Liège a efectuat cca. 300 de controale într-o duminică și a constatat și amendat 107 cazuri de încălcare a reglementărilor privind odihna săptămânală – și asta în ciuda faptului că mulți șoferi est-europeni deja evită în mare parte Belgia. În Germania, controalele duminicale sunt efectuate după alte metode. Asta explică de ce, în perioada septembrie 2017 – ianuarie 2018, autoritatea germană competentă (BAG) a controlat 2 485 de vehicule și a constatat doar 53 de cazuri de încălcare a timpilor de odihnă. Însă pentru a putea impune în mod consecvent interdicția de odihnă în cabinele autocamionelor, ar fi nevoie și de „condiții adecvate de înnoptare”, așadar de hoteluri sau moteluri la marginea șoselelor. În Germania, posibilitățile de înnoptare sunt insuficiente. În „nevoile” cu care susțin că s-ar confrunta, marii transportatori belgieni, danezi, germani și mai ales olandezi amenajează locuri de odihnă „la comun”, în containere sau spații de depozitare; momentan, ele corespund, cel puțin deocamdată, cerințelor legii, dar creează o stare psihică negativă în rândurile șoferilor.

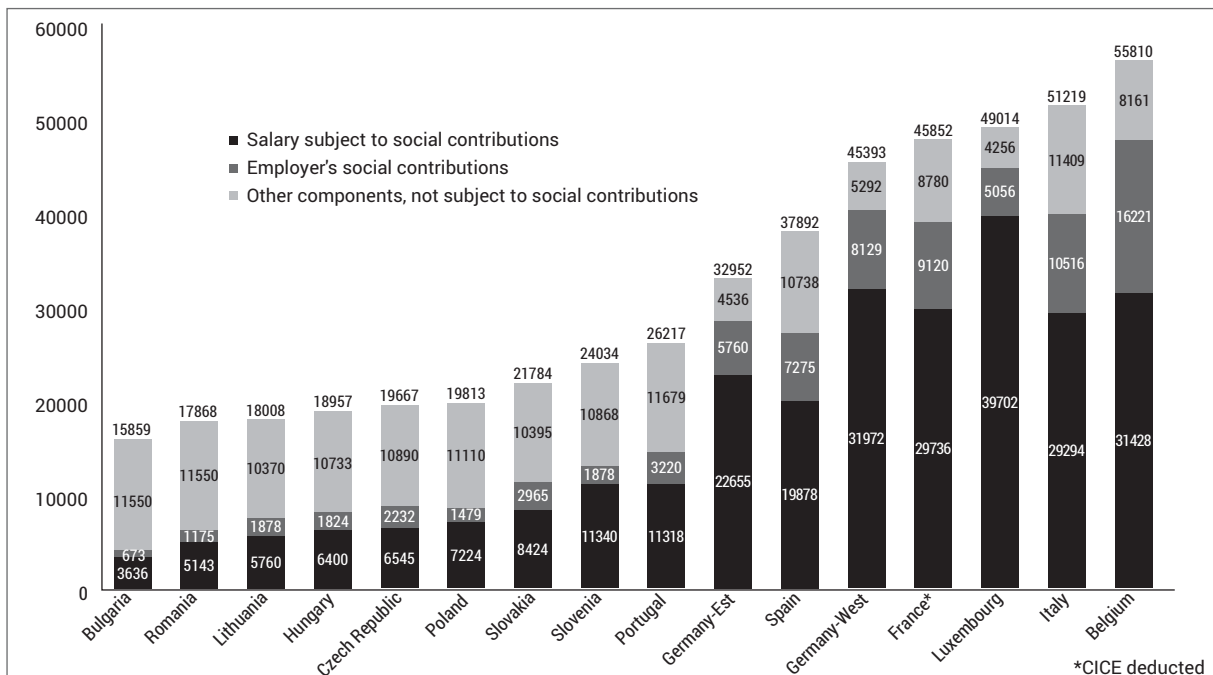
Costurile firmelor pentru a face față concurenței în comparație cu veniturile șoferilor – marea problemă a „dumpingului social” și a controalelor

Tot grație CNR, există un studiu din anul 2016 privind cheltuielile reale ale transportatorilor din statele UE, pentru a face față concurenței. La capătul inferior al tabelului se află Bulgaria și România, la cel superior Luxemburg și Belgia. Germania – împărțită în zona de est și cea de vest – se află în segmentul superior, la o treime de vârf.

Un simplu calcul relevă conflictul latent: în România, salariul minim de stat este de 422 de euro. Venitul șoferilor (inclusiv contribuțiile sociale) este, potrivit CNR, doar puțin mai ridicat.

Potrivit CNR, venitul șoferilor este doar puțin mai mare decât salariul minim și e supus obligației plății asigurărilor sociale. Contribuțiile sociale se calculează pornind de la acest venit de bază. În plus, un șofer român ce efectuează transporturi

Figura 1: structura cheltuielilor anuale totale ale transportatorilor cu șoferii implicați în transporturi internaționale (2016)



Sursa: CNR European Studies

internaționale primește până la 65 de euro pe zi pentru cheltuieli pe perioada cât se află în trafic. Schema de lucru valabilă pentru șoferii din România și Bulgaria cuprinde actualmente șase săptămâni de șofat și două săptămâni de concediu în țară. La o perioadă de lucru de două luni, un șofer câștigă între 1 700 și 1 800 de euro net lunar.

Din țările baltice mergând către vest, aceste venituri nete cresc până la 2 000 de euro lunar. În statistică, salariul mediu al unui șofer din vestul Germaniei se ridică tot doar la 1 800 până la 2 000 de euro.

Diferența esențială constă în costurile efective ale transportatorilor. În țările est-europene amintite, acestea sunt doar cu puțin mai mari decât veniturile nete ale șoferilor. În comparație, pentru un șofer vest-german ce câștigă 2 600 de euro brut și primește, în plus, 12 sau 24 de euro pe zi pentru cheltuieli, firma angajatoare are de suportat costuri de minimum 4 000 de euro pe lună. De aici apare un avantaj în ce privește cheltuielile de aproape 24 000 de euro anual – în beneficiul firmelor din Europa de Est sau a reprezentanților

de acolo a unui transportator german, de pildă. Diferența între costurile cauzate de îmbolnăviri sau de zilele de concediu nu fac decât să mărească acest decalaj.

Deși efectuează controale, vama germană acceptă faptul că o parte a banilor primiți pentru cheltuieli de șoferii est-europeni aflați la drum prin Germania poate fi inclusă în calculul salariului minim, dacă șoferul cheltuie doar o mică parte din acești bani pentru propriile nevoi (masă și cazare). Doar în acest fel veniturile devin atrăgătoare. Aceasta e marea problemă în dezbaterea actuală: din punctul de vedere al sindicatelor și uniunilor patronale vest-europene, aici este vorba despre salarii de dumping. Șoferii din România însă câștigă în parte sensibil mai bine decât profesorii sau muncitorii din industrie. În plus, transportatorii serioși plătesc contribuții la casele private de asigurări de sănătate, întrucât sistemul de sănătate de stat e în pragul colapsului.

În februarie 2018, plângerea unui șofer angajat de un transportator din Cehia să efectueze, din însărcinarea Poștei Germane, transporturi bilaterale spre Austria, a fost respinsă în instanță,

Întrucât s-a ajuns la o înțelegere amiabilă în afara instanței. Cu toate acestea, cazul descris mai sus ar putea pune capăt practicii „banilor de cheltuielă” plătiți de transportatorii est-europeni. Pentru aceasta, însă, ar fi nevoie de o majoritate politică la Bruxelles. Ministrul ceh al transporturilor a deplâns deja situația la Bruxelles.

Negocierile de la Bruxelles în ceea ce privește șoferii de autocamion detașați lasă să se întrevadă că se dorește ca orice bani acordați de angajatori pentru cheltuieli ar căror scop nu poate fi verificat să nu mai fie incluși în calculul salariului. În felul acesta, se urmărește un soi de inversare a sarcinii probatoriului, adică se vrea ca statele ce detașează forță de muncă și angajatorii din aceste state să fie obligați să ia o poziție clară în ce privește scopul banilor acordați pentru cheltuieli. La ora actuală nu e sigur că acest aspect va putea fi inclus în viitoarele negocieri cu privire la pachetul de mobilitate pentru reforma transportului rutier.

Pachetul de mobilitate, propunerile de modificări ale Parlamentului European și importanța lor practică

Uniunea Europeană e, în continuare, în primul rând o comunitate economică bazată pe patru piloni: libera circulație a mărfurilor, persoanelor, serviciilor și capitalului. Uniunea poate promulga directive și regulamente, dar nu are posibilitatea de a interveni în mod direct în sistemele sociale ale statelor membre. În cadrul negocierilor cu privire la pachetul de mobilitate în cazul detașării forței de muncă din Europa Centrală și de Răsărit în vestul continentului, Parlamentul European, Comisia UE și Consiliul UE au stabilit, atunci când au negociat modificarea directivei cu privire la detașare, ca obiectivul „Același salariu pentru aceeași muncă în același loc” să devină unul palpabil. Întreaga complexitate a domeniului transporturilor a fost însă iarăși neglijată și urmează a fi abordată într-o „lex specialis” care ar urma să facă legătura cu modificările planificate în problema cerinței sociale de a reglementa mai bine timpii de condus și timpii de odihnă. Actuala propunere a Comisiei Europene prevede, printre altele, ca într-un interval

de cinci zile să fie posibil un număr nelimitat de transporturi în regim de cabotaj – totodată cu plata salariilor minime naționale către șoferi. Înainte de această însă, va trebui reglementată chestiunea timpului maxim petrecut la volanul autocamionului precum și chestiunea condițiilor de înnoptare pentru șoferi.

Așadar este vorba despre o încercare complicată de a corecta greșelile trecutului. În paralel cu al doilea val al extinderii UE către est au fost implementate – aproape în același timp – tahografele digitale și regulamentul CE 561/2006 cu privire la duratele de condus și perioadele de repaus. La cererea firmelor internaționale de expediere a pachetelor, la vremea respectivă au fost exceptate de la rigorile regulamentului autovehiculele cu un tonaj total cuprins între 2,8 și 3,5 tone.

Astăzi se urmărește cuprinderea acestor „sprinterii polonezi” în reglementări și dotarea acestora cu tahografe digitale. La ora actuală, acest sector economic se dezvoltă practic într-un vid legislativ: fără niciun fel de opreliști, aproape oricine poate face uz de astfel de autovehicule, reglementările privind cabotajul nu sunt valabile aici, iar în ce privește timpul de lucru sunt valabile doar reglementările cu caracter general pentru șoferii angajați. De pildă pentru șoferi nu există obligația de purta asupra lor documente care să dovedească timpii de lucru. Iar pentru șoferii care lucrează pe cont propriu nu e valabilă nici măcar legislația în vigoare cu privire la timpul de lucru. Iar interdicția de a-și petrece timpul de repaus săptămânal în autocamion nici măcar nu e valabilă pentru categoria de șoferi menționată.

Multă vreme aproape nimeni nu a observat că articolul 8, alineatul 8 al regulamentului CE 561/2006 a fost formulat intenționat vag la vremea respectivă; în principiu, el permitea șoferilor să-și petreacă doar timpul de repaus zilnic și perioada „redusă” de odihnă săptămânală în autocamion. Acest aspect era deja rodul unui compromis între Comisie și Parlament. În proiectul inițial de regulament, propus de Comisie în 2001, șoferilor li se permitea să-și petreacă atât timpul de repaus zilnic și cel redus de la

sfârșitul săptămânii, cât și timpul de odihnă „regulamentară” de la sfârșitul săptămânii în cabina autocamionului.

Potrivit actualei propuneri a Comisiei, șoferii vor avea posibilitatea ca pe perioada a patru săptămâni calendaristice să-și poată lua (consecutiv) două perioade de repaus redus la sfârșit de săptămână, care, conform reglementărilor în vigoare, pot fi în continuare petrecute în vehicul. Căci, la o interpretare strictă, timpul „reduc” de repaus săptămânal devine abia după 45 de ore o perioadă „regulamentară” de odihnă săptămânală.

Prin aceasta s-ar deschide posibilitatea de a păstra ritmul de muncă de trei săptămâni al șoferilor est-europeni – cu condiția absolut clară ca cea de-a patra săptămână rezultată din perioadele compensatorii să poată fi petrecută în localitatea de domiciliu. Probabil că șoferii din estul Europei ar saluta o astfel de decizie. Însă acum protestează sindicatele împotriva unei asemenea reglementări, cu argumentul că timpul de condus pe perioada a trei săptămâni ar crește de la 135 de ore la 146 de ore, iar perioadele de repaus obligatoriu după două săptămâni s-ar diminua. Aici însă se poate contraargumenta că, încă de pe acum, șoferilor li se permite să stea câte 90 de ore la volan, pe perioade de câte 2 x 2 săptămâni consecutive. Așadar, încă de pe acum, șoferii au voie să stea 146 de ore la volan, la o defalcare în 56, 34 și 56 de ore.

Doar că, potrivit reglementării în vigoare, deja din a doua săptămână, autocamionul ar trebui să se oprească în mijlocul săptămânii, pentru ca șoferul să-și poată lua timpul de repaus, în timp ce, pe viitor, acest lucru ar fi necesar abia după a treia săptămână.

Pe 19 decembrie 2017, raportorul Parlamentului European pentru reglementări sociale, olandezul Wim van de Camp, a elaborat o propunere ce ar da peste cap toate reglementările sociale de până acum, dacă va fi acceptată ca atare în negocierile ce urmează între partenerii din est și din vest și care se anunță dure. În esență, se urmărește interzicerea petrecerii timpului redus de repaus săptămânal în autocamion. Acest lucru ar

contraveni complet ideii de până acum a Comisiei, căci, chiar și la tururi de două săptămâni despărțite de un weekend, șoferul ar fi nevoit să-și caute singur un hotel sau un loc adecvat pentru somn. În plus, șoferul ar fi obligat să comunice acest lucru angajatorului cu patru săptămâni în avans.

După ideea raportorului însă, șoferul ar avea în continuare dreptul de a-și petrece cele trei perioade de odihnă în autocamion, pe locuri speciale de parcare ce ar urma să fie certificate, așadar timpul zilnic de repaus, perioada redusă și cea regulamentară de odihnă, dacă acele locuri de parcare ar îndeplini standardele unui popas de autostradă sau ale unui parc de vehicule cu acces la instalații sanitare, iar șoferul ar avea posibilitatea legală de a și găti în acele spații. Ducând gândul până la capăt, toate acestea ar însemna următoarele: dacă, până la intrarea în vigoare a noilor reglementări sociale, statele membre reușesc să construiască atât de necesarele noi locuri de parcare certificate, care să permită gararea numărului mare de autocamioane, atunci șoferii ar putea în continuare sta câte patru săptămâni la volan, iar dacă, prin posibilitatea de a găti, vor cheltui mai puțin din banii alocați pentru propria întreținere, atunci o parte și mai mare din banii pentru cheltuieli va fi inclusă în continuare în salariul minim (afară de situația în care acest aspect ar fi reglementat altfel, la nivelul întregii Uniuni, printr-o hotărâre pronunțată în instanță). Toate acestea ar fi legate și de un efort birocratic major pentru firmele de transporturi, ale căror asociații deja fac teatură pe tema asta.

Dacă însă partenerii de negocieri nu vor reuși să ajungă până la jumătatea anului 2019 la un consens în cadrul dialogului ce se anunță dificil, din pricina numărului mare de propuneri de modificare ce vor fi înaintate, atunci lucrurile vor rămâne ca până acum. Doar că, potrivit unei decizii a Curții Europene de Justiție, petrecerea perioadei regulamentare de odihnă săptămânală în autocamion este interzisă în întreaga Europă. O astfel de evoluție ar fi ca mersul pe buza prăpastiei – o chestiune riscantă, mai ales pentru șoferi.

Despre autor

Jan Bergrath, născut în 1958; pe perioada studiilor de anglistică și geografie la Köln, în anii '80, a străbătut, ca șofer de autocamion, întreaga Europă, de-a lungul și de-a latul. Din 1988 lucrează ca jurnalist independent pentru revista de specialitate FERNFAHREER precum și pentru alte publicații ale editurii ETM din Stuttgart. De la mijlocul anului 2015, ține un blog pe situl eurotransport.de.

În calitate de autor, a publicat opt romane polițiste, printre care „Spur der Laster” („Urma autocamioanelor”), publicat în octombrie 2017, a cărui tematică principală se referă la dumpingul social practicat pe seama șoferilor din Europa de Est.

Impressum

Friedrich-Ebert-Stiftung | Abt. Internationaler Dialog | Referat Mit-tel- und Osteuropa | Hiroshimastr. 28 | 10785 Berlin | Deutschland

Responsabil de număr:

Jörg Bergstermann, coordonatorul programelor pentru sindicate în Europa și America de Nord

Tel.: +49-30-269-35-7744 | Fax: +49-30-269-35-9250

<http://www.fes.de/international/moe>

Comenzi / Contact:

info.ipa@fes.de

Fără un acord scris explicit din partea Fundației „Friedrich Ebert” (FES), utilizarea comercială a publicațiilor și produselor media apărute sub egida FES este interzisă.

Surse

- www.cnr.fr
- Bundesamt für Güterverkehr:
www.bag.bund.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2018/2018_1_26.html?jsessionid=ECE8A0DF8ED2697DA94DC887115518A2.live21301
- <http://www.rp-online.de/nrw/panorama/unfaelle-in-nrw-mehr-lkw-unfaelle-am-stauende-aid-1.7416146>
- <http://www.suivo.com/wp-content/uploads/2016/12/Comparative-study-of-employment-and-pay-conditions-of-international-lorry-drivers-in-Europe.pdf>
- www.eurotransport.de/news/bag-bericht-ueber-arbeitsbedingungen-von-fahrern-immer-mehr-auslaendische-fahrer-9827898.html

- www.eurotransport.de/news/bag-zahlen-exklusiv-kontrollzahlen-zur-wochenruhezeit-9836631.html
- www.eurotransport.de/news/jans-blog-eu-mobilitaetspaket-9793878.html
- Entwurf eines Berichts über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

Opiniile exprimate în această publicație nu sunt în mod necesar și cele ale Fundației „Friedrich Ebert” (FES). Această publicație a fost tipărită pe hârtie provenită din industria forestieră durabilă (ecologică).



ISBN 978-3-96250-074-0