

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „Transport drogowy — czas pracy kierowców pracujących na własny rachunek”

(2009/C 27/12)

Dnia 20 listopada 2007 r., Prezydium Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, działając na podstawie artykułu 29 lit. a przepisów wykonawczych regulaminu wewnętrznego, podjęło decyzję o sporządzeniu opinii dodatkowej w sprawie

transportu drogowego — czasu pracy kierowców pracujących na własny rachunek.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię w dniu 5 czerwca 2008 r. Sprawozdawcą był Eduardo Manuel CHAGAS ⁽¹⁾, którego zastąpił Brian CURTIS.

Na 446. sesji plenarnej w dniach 9–10 lipca 2008 r. (posiedzenie z dnia 9 lipca), Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 121 do 14 — 6 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wnioski

1.1 EKES jest przekonany, że wszyscy kierowcy pracujący na własny rachunek powinni być objęci zakresem stosowania dyrektywy 2002/15/WE określonym w artykule 2 (licząc od dnia 23 marca 2009 r.).

1.2 Powyższe włączenie zakłada prawidłową transpozycję dyrektywy przez państwa członkowskie, w szczególności definicji kierowcy pracującego na własny rachunek.

1.3 EKES uznaje, że objęcie zakresem stosowania jest konieczne, aby promować bezpieczeństwo drogowe, wesprzeć uczciwą konkurencję i polepszyć warunki pracy pracowników wykonujących pracę w trasie i osób pracujących na własny rachunek, w szczególności w zakresie zdrowia fizycznego i psychicznego. Przyjmuje się, że ogólna praca administracyjna, tak jak została ona określona w dyrektywie (artykuł 3 lit. a) pkt 2), nie wchodzi w zakres definicji czasu pracy.

1.4 Zdaniem EKES-u, wewnętrzny rynek transportu drogowego Unii Europejskiej zakłada stworzenie uczciwej konkurencji, która jest wprowadzona w oparciu o skuteczne i rzeczywiste stosowanie przepisów socjalnych odnoszących się do tej branży. Rozróżnienie dokonywane w stosowaniu przepisów dotyczących czasu pracy między pracownikami wykonującymi pracę w trasie a osobami pracującymi na własny rachunek przyczynia się do nieuczciwej konkurencji. Z tego względu EKES nie może wyrazić zgody na możliwość włączenia jedynie kierowców „pozornie pracujących na własny rachunek” do zakresu stosowania dyrektywy.

1.5 W celu przeciwdziałania możliwym trudnościom we wdrażaniu tego włączenia, EKES postuluje współodpowiedzialność różnych uczestników łańcucha transportowego, jak ma to miejsce w przypadku rozporządzenia dotyczącego czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku.

1.6 EKES wskazuje, że promowanie współpracy na szczeblu europejskim pomiędzy różnymi krajowymi administracjami jest podstawowym warunkiem skutecznego wdrażania dyrektywy.

1.7 Komitet stoi na stanowisku, że włączenie kierowców pracujących na własny rachunek do zakresu stosowania dyrektywy powinno nastąpić w taki sposób, żeby nie obciążać ich zbędnymi zadaniami administracyjnymi.

2. Wprowadzenie

2.1 EKES wykonał już obszerne prace w zakresie europejskiej polityki bezpieczeństwa drogowego i zdobył głęboką wiedzę w tej dziedzinie. W swojej ostatniej opinii z inicjatywy własnej w sprawie europejskiej polityki dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego i kierowców zawodowych — bezpieczne miejsca parkingowe (TEN/290) ⁽²⁾ Komitet zajął się, w ramach polityki infrastruktury drogowej, istotną kwestią miejsc odpoczynku kierowców zawodowych. Jednak innym bardzo ważnym zagadnieniem, które uzupełnia opinię w sprawie bezpiecznych miejsc parkingowych, jest czas pracy kierowców pracujących na własny rachunek w transporcie drogowym. Inne aspekty gospodarcze, społeczne i związane z bezpieczeństwem nie zostały jeszcze odpowiednio omówione na szczeblu europejskim. Innym uzasadnieniem sporządzenia opinii dodatkowej jest sprawozdanie Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie skutków wyłączenia kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego — COM(2007) 266 wersja ostateczna.

2.2 Dyrektywa nr 2002/15/WE ustanawia minimalne wymogi w odniesieniu do organizacji czasu pracy w celu poprawy ochrony zdrowia i bezpieczeństwa osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego i dostosowania warunków konkurencji. Wspomniana dyrektywa weszła w życie dnia 23 marca 2002 r., a państwa członkowskie miały trzy lata, do 23 marca 2005 r., na wdrożenie przepisów dyrektywy w odniesieniu do pracowników wykonujących pracę w trasie. Art. 2 ust. 1 wspomnianej dyrektywy stanowi, że przepisy dyrektywy będą stosować się do kierowców pracujących na własny rachunek od dnia 23 marca 2009 r., po tym jak Komisja przedstawi Radzie i Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie, a także oparty na nim wniosek legislacyjny.

⁽¹⁾ Rezygnacja członka.

⁽²⁾ Dz.U. C 175 z 27.7.2007, s. 88–90.

2.3 W ramach ostatecznej ugody, jaką Parlament Europejski i Rada zawarły w sprawie wspomnianej dyrektywy, postanowiono, że nie później niż dwa lata przed tym terminem, a więc dnia 23 marca 2007 r., Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym przeanalizowane zostaną konsekwencje wyłączenia kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu stosowania wspomnianej dyrektywy w odniesieniu do bezpieczeństwa drogowego, warunków konkurencji, struktury zawodu oraz aspektów społecznych. W sprawozdaniu uwzględnione powinny zostać także okoliczności odnoszące się do struktury branży transportowej i do środowiska pracy w zawodzie transportu drogowego w każdym z państw członkowskich.

2.4 Na podstawie takiego sprawozdania Komisja powinna przedstawić wniosek w sprawie (a) określenia procedur objęcia zakresem wspomnianej dyrektywy kierowców pracujących na własny rachunek, którzy prowadzą czysto krajową działalność transportową oraz których dotyczą określone ograniczenia; lub (b) nieobejmowania kierowców pracujących na własny rachunek zakresem wspomnianej dyrektywy.

2.5 Ponadto, art. 7 ust. 2 wspomnianej dyrektywy wymagał od Komisji dokonania oceny skutków przepisów dyrektywy dotyczących pracy w porze nocnej, najpóźniej do dnia 23 marca 2007 r., w ramach codziennego sprawozdania z wdrażania wspomnianej dyrektywy.

3. Sprawozdanie Komisji

3.1 Według Komisji sprawozdanie stanowi szeroki przegląd aktualnego stanu wdrożenia dyrektywy przez państwa członkowskie, omawia potencjalne konsekwencje wyłączenia kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu stosowania dyrektywy, a także przedstawia ocenę skutków przepisów dyrektywy w zakresie pracy nocnej.

3.2 Po pierwsze, można wysnuć wniosek, że większości państw członkowskich nie udało się dokonać transpozycji dyrektywy w wyznaczonym trzyletnim okresie. W związku z tym Komisja ocenia, że nie jest w stanie przedstawić swojego pierwszego sprawozdania dwuletniego, które miało być gotowe w marcu 2007 r.

3.3 Jeśli chodzi o konsekwencje wykluczenia kierowców pracujących na własny rachunek, Komisja przypomina z jakich powodów zaproponowała ich włączenie: rozporządzenie dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku nie dokonuje takiego rozróżnienia między kierowcami; uniknięcie ryzyka rozdrobnienia poprzez zachęcenie kierowców do zmiany statusu na „pozornie pracujących na własny rachunek”; sprawienie, by cele uczciwej konkurencji, poprawy bezpieczeństwa drogowego oraz poprawy warunków pracy były stosowane do całego sektora transportu drogowego.

3.4 Na podstawie wniosków sprawozdania opracowanego przez konsultantów zewnętrznych, Komisja uznaje, że zmęczenie i jego skutki dla bezpieczeństwa drogowego mogą dotyczyć każdego kierowcy, zarówno kierowcy pracującego na własny rachunek jak i pracownika wykonującego pracę w trasie. Dodatkowo, sprawozdanie potwierdziło także, że kierowcy pracujący na własny rachunek pracują dłużej niż pracownicy wykonujący pracę w trasie i zatrudnieni w branży transportu drogowego oraz że obie kategorie pracowników mają czas pracy dłuższy od czasu pracy w innych sektorach.

3.5 Uznając, że „ograniczenie czasu pracy mogłoby niewątpliwie przyczynić się do zmniejszenia zmęczenia”, sprawozdanie konsultantów zewnętrznych stwierdza również, że „taki instrument mógłby spowodować większy stres, ponieważ kierowca pracujący na własny rachunek stara się wykonać więcej pracy w krótszym czasie w celu utrzymania swojej rentowności, co z kolei może prowadzić do jeszcze większego zmęczenia i do wypadków”. Wydaje się, że Komisja zgadza się z tym stanowiskiem.

3.6 Jeśli chodzi o warunki konkurencji, Komisja opiera się na wnioskach sprawozdania, zgodnie z którymi wyłączenie kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu stosowania dyrektywy przyczyniłoby się do dalszego rozdrobnienia branży i nie miałoby znaczącego wpływu na konkurencję w tej branży. Natomiast, objęcie kierowców pracujących na własny rachunek zakresem dyrektywy spowoduje zwiększenie obciążenia ich kosztami i skrócenie czasu pracy, w związku z czym konkurencyjna przewaga pracujących na własny rachunek w branży drogowego przewozu towarów zostanie znacząco obniżona. Wydaje się, że w ten sposób Komisja wspiera opcję, że jedynie osoby „pozornie pracujące na własny rachunek” powinny podlegać dyrektywie.

3.7 Komisja stwierdza także, że „mimo że z ekonomicznego punktu widzenia dalsze wyłączenie mogłoby być rozwiązaniem preferowanym, ewentualne skutki społeczne wynikające zarówno z włączenia, jak i z wyłączenia, nie są tak oczywiste. Wyłączenie może nie doprowadzić do poprawy sytuacji w dziedzinie zdrowia i bezpieczeństwa, z drugiej zaś strony włączenie może spowodować dodatkowy stres i zwiększyć obciążenie administracyjne kierowców pracujących na własny rachunek, prowadząc do obniżenia ich dochodów”.

3.8 We wnioskach, Komisja sugeruje, że objęcie kierowców pracujących na własny rachunek zakresem stosowania dyrektywy może prowadzić do zwiększenia poziomu stresu i pogorszenia ich sytuacji finansowej, a ponadto może być trudne do egzekwowania i z tego powodu nieskuteczne.

3.9 W stosunku do oceny skutków przepisów dyrektywy dotyczących pracy w porze nocnej Komisja stwierdza, że kwestia kontroli stosowania zasad wymaga wykonania dokładniejszej analizy.

4. Uwagi ogólne

4.1 Komitet przyjmuje do wiadomości prezentację sprawozdania Komisji w sprawie skutków wyłączenia kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu stosowania dyrektywy w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego.

4.2 Wyłączenie pracowników pracujących na własny rachunek z zakresu stosowania dyrektywy spowodowało, zdaniem wielu partnerów społecznych, naruszenie zasad konkurencji w branży transportu drogowego, co doprowadziło ostatnio Komitet do przyjęcia w opinii w sprawie przeglądu średniookresowego białej księgi dotyczącej transportu (TEN 257, której sprawozdawcą był Rafael Barbadillo Lopez) ⁽³⁾ następującego zalecenia:

⁽³⁾ Dz.U. C 161 z 13.7.2007, s. 89.

„Jeśli chodzi o przepisy socjalne w transporcie drogowym, należy zapewnić równe traktowanie wszystkich pracowników — zarówno najemnych, jak i osób pracujących na własny rachunek. Dyrektywa 15/2002/WE z 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób uczestniczących w czynnościach związanych z przewozem w zakresie transportu drogowego powinna mieć bezpośrednie zastosowanie do osób pracujących na własny rachunek, jeszcze przed upływem okresu przejściowego, gdyż jej celem jest zapewnienie bezpieczeństwa na drogach, uniknięcie zniekształceń konkurencji oraz stworzenie lepszych warunków pracy” (ustęp 4.3.1.2).

4.3 W tym kontekście EKES wyraża poważne wątpliwości co do wniosków dotyczących kwestii związanych z bezpieczeństwem drogowym, warunkami konkurencji i aspektami społecznymi, które są przejęte w wynikach badania.

4.4 Zdaniem EKES-u, jeśli chce się promować bezpieczeństwo drogowe, przyczynić się do zapewnienia uczciwej konkurencji i poprawy warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie oraz osób pracujących na własny rachunek (szczególnie ich zdrowia fizycznego i psychicznego), należy objąć kierowców pracujących na własny rachunek zakresem stosowania dyrektywy 2002/15/WE.

4.5 Zbyt długi czas pracy jest czynnikiem, który w istotny sposób przyczynia się do zmęczenia, a więc do zażnięcia za kierownicą, i w związku z tym stoi w sprzeczności z bezpieczeństwem drogowym. Uczciwa konkurencja powstaje wtedy, gdy duże firmy organizujące wszystkie działania związane z dystrybucją i przewozem towarów, udzielają podwykonawcom cen, które odzwierciedlają przestrzeganie wykonania przepisów socjalnych dotyczących branży zarówno w przypadku pracowników wykonujących pracę w trasie jak i osób pracujących na własny rachunek.

4.6 Nie jest pewne, że wyłączenie osób pracujących na własny rachunek z zakresu stosowania dyrektywy 2002/15/WE nie wywoła większego stresu, ponieważ osoby pracujące na własny rachunek będą poddane presji ze strony zleceniodawców mającej na celu obniżenie cen. Osoby te będą zmuszone pracować dłużej, aby zapewnić ten sam poziom dochodów ze szkoda dla bezpieczeństwa drogowego, swojego zdrowia i niepewnej już teraz równowagi między życiem zawodowym a rodzinnym.

4.7 Jednak zdaniem EKES-u, objęcie osób pracujących na własny rachunek zakresem stosowania dyrektywy 2002/15/WE pociąga za sobą prawidłową transpozycję omawianej dyrektywy, w szczególności definicji kierowcy pracującego na własny rachunek.

4.8 Komisja, jako organ stojący na straży Traktatu, powinna zapewnić prawidłową transpozycję przez państwa członkowskie definicji „kierowcy pracującego na własny rachunek”, określonej w artykule 3 e) ⁽⁴⁾ dyrektywy. Prawidłowa transpozycja stanowi

⁽⁴⁾ Artykuł 3 e) „kierowca pracujący na własny rachunek” oznacza każdą osobę, której głównym zajęciem jest transport drogowy osób lub rzeczy, na zasadzie wynajmu lub za wynagrodzeniem, w rozumieniu ustawodawstwa wspólnotowego, na mocy licencji wspólnotowej lub dowolnego innego upoważnienia zawodowego do wykonywania wymienionego transportu, która jest uprawniona do pracy na własny rachunek i nie jest związana z pracodawcą w drodze umowy o pracę lub jakimkolwiek innym hierarchicznym stosunkiem pracy, która może samodzielnie organizować odnośne czynności pracownicze, której dochód zależy bezpośrednio od wypracowanego zysku i która ma swobodę, indywidualnie lub w drodze współpracy między kierowcami pracującymi na własny rachunek, utrzymywania stosunków handlowych z wieloma klientami.

Do celów niniejszej dyrektywy, kierowcy, którzy nie spełniają tych kryteriów podlegają tym samym obowiązkom i korzystają z tych samych przywilejów, które niniejsza dyrektywa przewiduje dla pracowników wykonujących pracę w trasie.

pierwszy konieczny warunek, jeśli w państwie członkowskim chce się zwalczyć zjawisko kierowców „pozornie pracujących na własny rachunek”.

4.9 Ponadto, omawiane włączenie musi iść w parze ze zmianą dyrektywy odnoszącą się do współodpowiedzialności różnych uczestników łańcucha transportowego. Rozporządzenie dotyczące czasu pracy i okresów odpoczynku ⁽⁵⁾, artykuł 10, ust. 4, stanowi, że „Przedsiębiorstwa, spedytorzy, nadawcy ładunku, organizatorzy wycieczek, główni wykonawcy, podwykonawcy oraz agencje zatrudniania kierowców zapewnią, aby uzgodnione umownie harmonogramy transportu były zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia”. Ta współodpowiedzialność powinna obejmować stosowanie przepisów dotyczących czasu pracy. Pozwoliłoby to na równorzędne traktowanie pracowników wykonujących pracę w trasie i kierowców pracujących na własny rachunek. W istocie, jeśli kierowcy pracujący na własny rachunek znajdują się w sytuacji podwykonawców, podlegają presji zmuszającej ich do obniżenia cen poprzez wydłużenie godzin pracy. Można w ten sposób uniknąć sytuacji nieuczciwej konkurencji na niekorzyść pracowników wykonujących pracę w trasie.

4.10 Wnioski z badania uwzględniające dodatkowy stres, jaki spowodowałoby objęcie kierowców pracujących na własny rachunek zakresem stosowania dyrektywy, wydają się zdaniem EKES-u niezbyt racjonalne. Definicja czasu pracy zastosowana przez konsultantów nie jest jasna. Jeżeli kierowcy pracujący na własny rachunek mają wykonywać pracę, łącznie z czynnościami administracyjnymi i zarządzaniem całością operacji transportowych, w tym samym czasie, co pracownicy wykonujący pracę w trasie, którzy nie są zobowiązani do tego typu działań, w rzeczywistości występuje dodatkowy stres. Jeżeli ci kierowcy wykonują ten sam rodzaj pracy, co pracownicy wykonujący pracę w trasie w tym samym czasie pracy, nie są zrozumiałe powody, dla których kierowca pracujący na własny rachunek miałby przeżywać większy stres niż pracownik wykonujący pracę w trasie. Przyjmuje się, że ogólna praca administracyjna, tak jak została ona określona w dyrektywie (artykuł 3 lit. a) pkt 2), nie wchodzi w zakres definicji czasu pracy.

4.11 Ponadto, jeśli skrócenie czasu pracy przyczynia się do zmniejszenia zmęczenia, ale powoduje stres, osoby pracujące na własny rachunek są skazane na dokonanie wyboru między dżumą a cholera. Zdaniem EKES-u, pierwszeństwo ma bezpieczeństwo drogowe, a zmęczenie będące skutkiem długiego czasu pracy, łącznie z czasem jazdy, może być przyczyną braku bezpieczeństwa drogowego niezależnie od tego czy chodzi o pracownika wykonującego pracę w trasie czy osobę pracującą na własny rachunek.

4.12 Z drugiej strony analiza pomija — i Komisja idzie drogą tego rozumowania — zasygnalizowanie faktu, że stres kierowców może nadal istnieć i wzrastać również w przypadku wyłączenia ich ze stosowania dyrektywy, ponieważ zleceniodawcy nie omieszkają skorzystać z tej możliwości, aby wyrzucić presję w celu obniżenia cen.

4.13 Komisja podkreśla fakt, że Rada nie zgodziła się na żaden wymóg minimalny w zakresie systematycznej inspekcji przestrzegania zasad dotyczących czasu pracy. EKES, tak jak

⁽⁵⁾ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.

Komisja, ubolewa nad tym, ale nie zamierza skorzystać z tego faktu, aby nie dostosować przepisów do kierowców pracujących na własny rachunek. To, że czas pracy jest trudny do skontrolowania w przypadku osób pracujących na własny rachunek, nie powinno decydować o ich wyłączeniu. Z tego względu współodpowiedzialność uczestników łańcucha transportowego w zakresie stosowania przepisów może stanowić interesujący element. Jeżeli okaże się, że umowy pomiędzy różnymi uczestnikami łańcucha transportowego są takie, że uniemożliwiają stosowanie średniego czasu pracy w wymiarze 48 godzin, ten element ochroni kierowcę pracującego na własny rachunek przed zbyt długim czasem jazdy i czasem pracy.

4.14 Zdaniem EKES-u, wewnętrzny rynek transportu drogowego Unii Europejskiej zakłada stworzenie uczciwej konkurencji, szczególnie w oparciu o skuteczne i rzeczywiste stosowanie przepisów socjalnych odnoszących się do tego sektora. Rozróżnienie dokonywane w stosowaniu przepisów dotyczących czasu pracy między pracownikami wykonującymi pracę w trasie a osobami pracującymi na własny rachunek przyczynia się do nieuczciwej konkurencji. Z tego względu EKES nie może wyrazić zgody na możliwość włączenia jedynie kierowców „pozornie pracujących na własny rachunek” do zakresu stosowania dyrektywy.

4.15 Ponadto, EKES pragnie wskazać, że wiele państw członkowskich posiadających różne struktury rynku operatorów transportu drogowego, takie jak Estonia (mało osób pracujących na własny rachunek) i Słowacja (licząca 70 % osób pracujących na własny rachunek) zdecydowało się na objęcie osób pracujących na własny rachunek zakresem stosowania dyrektywy 2002/15/WE. Jeżeli obecnie jest to już faktem, EKES nie rozumie powodów, dla których Komisja pragnie za wszelką cenę utrzymać osoby pracujące na własny rachunek poza zakresem stosowania dyrektywy 2002/15/WE ze względów ekonomicznych.

4.16 Termin „aspekty społeczne” Komisja odnosi nie tylko do zdrowia, bezpieczeństwa i warunków pracy pracowników wykonujących prace w trasie i kierowców pracujących na własny rachunek, ale także do wynagrodzenia i równowagi między życiem zawodowym a prywatnym.

4.17 Według Komisji, „wyłączenie daje osobom pracującym na własny rachunek możliwość większej kontroli nad wykonywaną pracą i wyższych dochodów, z czym wiąże się potrzeba zainwestowania większej ilości czasu i energii w celu zapewnienia sobie rentowności”.

4.18 EKES przypomina, że definicja czasu pracy odnośnie pracowników pracujących na własny rachunek nie jest jasna i/lub zakłada, że ogólne prace administracyjne nie wchodziły w skład czasu pracy. W tym ostatnim przypadku, EKES nie rozumie, dlaczego wyższe dochody osób pracujących na własny rachunek miałyby być wynikiem ich wyłączenia z zakresu stosowania dyrektywy dotyczącej czasu pracy.

4.19 EKES wskazuje, że promowanie współpracy na szczeblu europejskim pomiędzy różnymi krajowymi administracjami jest podstawowym warunkiem skutecznego wdrażania dyrektywy.

4.20 Komitet uznaje, że objęcie kierowców pracujących na własny rachunek zakresem stosowania dyrektywy powinno nastąpić w taki sposób, żeby nie obciążać ich zbędnymi zadaniami administracyjnymi.

4.21 Po wykonaniu tej analizy Komisja chce wykonać jeszcze dokładniejszą ocenę wpływu przed opracowaniem wniosku legislacyjnego. Ta ocena powinna wziąć pod uwagę nowe elementy jak np. nowe rozporządzenie dotyczące czasu jazdy i okresów odpoczynku. Ponadto, w tej ocenie wpływu Komisja zamierza utrzymać wyłączenie osób rzeczywiście pracujących na własny rachunek z zakresu stosowania zasad sektorowych dotyczących czasu pracy. EKES nie jest przekonany co do wartości dodanej nowej oceny wpływu.

Bruksela, 9 lipca 2008 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS