



GENERALDIREKTORATET FOR INTERNE POLITIKKER
TEMAAFDELING B: STRUKTUR- OG SAMHØRIGHEDSPOLITIK

TRANSPORT OG TURISME

**SOCIALE FORHOLD OG ARBEJDSVILKÅR
FOR VOGNMÆND**

UNDERSØGELSE

Resumé

Undersøgelsen giver en analyse af de sociale forhold og arbejdsvilkår for erhvervschauffører, der er ansat i vejgodstransportsektoren. Den koncentrerer sig om de grundlæggende sociale spørgsmål, som opstår i denne del af transportsektoren, herunder køre- og hviletid og praktiske aspekter, der indvirker direkte på chaufførers livskvalitet, f.eks. ansættelsesordninger og indkomstniveau. Efter en overordnet analyse af den retlige ramme, som omfatter den EU-lovgivning, der er relevant for vejgodstransportens sociale dimension, beskrives resultaterne af høring af aktører og chauffører.

IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot1/C2/SC2

2013

PE 495.855

DA

Dette dokument blev bestilt af Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg.

FORFATTERE

TRT Trasporti e Territorio Srl - Alessio Sitran, Enrico Pastori

ANSVARLIG ADMINISTRATOR

Piero Soave
Europa-Parlamentet
Temaafdeling B: Struktur- og Samhørighedspolitik
B-1047 Bruxelles
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKTIONEL BISTAND

Nóra Révész

SPROGUDGAVER

Originalsprog: EN
Oversættelser: DE og FR

OM REDAKTØREN

Man kan skrive til følgende e-mail-adresse for at kontakte temaafdelingen eller abonnere på dens månedlige nyhedsbrev: poldep-cohesion@europarl.europa.eu.

Redaktionen afsluttet i april, 2013.
© Den Europæiske Union, 2013.

Dette dokument er tilgængeligt på internettet på: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

ANSVARFRASKRIVELSE

De synspunkter, der gives udtryk for i dette dokument, er udelukkende forfatterens ansvar og afspejler ikke nødvendigvis Europa-Parlamentets officielle holdning.

Eftertryk og oversættelse til ikkekommercielle formål er tilladt, forudsat at kilden angives, og udgiveren underrettes på forhånd og tilsendes et eksemplar.

SAMMENDRAG

Denne undersøgelses formål er at levere informationer til drøftelserne i Parlamentet af sociale forhold og arbejdsvilkår for erhvervschauffører i vejgodstransportsektoren, idet der gives en oversigt over den relevante EU-lovgivning på dette område og et resume af de resultater, der er opnået gennem høringsprocessen, som har involveret aktører (fagforeninger) og chauffører i nogle medlemsstater.

Undersøgelsen indeholder en dybtgående analyse af de mest hastende spørgsmål og tendenser, der berører erhvervschaufførernes sociale forhold og arbejdsvilkår. Den forsøger at identificere faktorer, som man skal være mere opmærksom på for at iværksætte en effektiv håndhævelsesstrategi, der sikrer bedre overholdelse af chaufførers sociale rettigheder, hvilket igen sikrer dem bedre leve- og arbejdsvilkår. På det område giver undersøgelsen et opdateret faktisk grundlag for drøftelserne og indeholder de konklusioner og anbefalinger, der er formuleret af forfatterne i deres tidligere undersøgelse for Europa-Parlamentet om håndhævelse af EU-lovgivning på det sociale område inden for vejtransportvirksomhed¹.

EU-lovgivning med indvirkning på chaufførers sociale forhold og arbejdsvilkår

Undersøgelsen beskriver i hovedtræk EU's nuværende retlige ramme, der gælder for de sociale aspekter (arbejds-, køre- og hviletid) og adgangen til markedet for vejgodstransportvirksomhed (vejtransportpakken), idet den tager årsagen til den lovgivningsmæssige udvikling i betragtning, der er foretaget på europæisk plan inden for disse to områder.

På grund af vejgodstransportaktiviteternes mobile og internationale art har undersøgelsen set nærmere på andre EU-love, der, selv om de ikke oprindeligt og var udarbejdet specielt til vejgodstransportsektoren, dog har stor indvirkning på sociale forhold og arbejdsvilkår.

Chaufførers sociale forhold og arbejdsvilkår: en vurdering

Kernen i undersøgelsen er rettet mod vurderingen af chaufførers sociale forhold og arbejdsvilkår. I analysen er der hovedsageligt anvendt resultater af de høringsprocesser, der var rettet imod relevante aktører (nationale fagforeninger og to europæiske sammenslutninger) og chauffører. Dette har resulteret i både kvalitative og kvantitative informationer vedrørende de spørgsmål, der mest direkte påvirker erhvervschaufførers arbejdsmiljø og levestandard.

Siden liberaliseringsprocessen startede i 1990'erne har vejgodstransportsektoren oplevet nogle radikale ændringer. Den stadig større åbning af det europæiske marked har været den førende faktor, der har ændret ikke kun den måde, hvorpå vejgodstransportsektoren tidligere var organiseret og struktureret, men også tjenesternes art og omkostninger. Disse ændringer blev endnu tydeligere, efter at EU blev udvidet med 12 nye medlemsstater ad to omgange, i 2004 og i 2007.

Som undersøgelsen har vist, har liberaliseringsprocessen imidlertid ikke været ledsaget af en parallel proces med social harmonisering inden for ansættelses- og arbejdsvilkår.

¹ Anført nedenfor, se note 8.

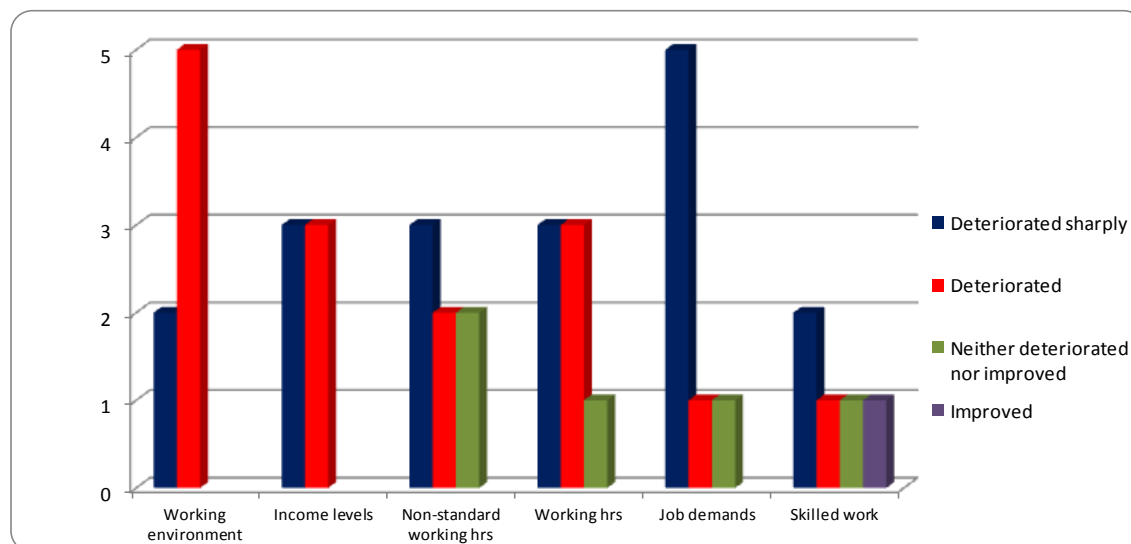
Tværtimod er der inden for disse en generel og skarpt nedadgående tendens for både hjemmehørende og ikkehjemmehørende erhvervschauffører².

Der er fortsat store forskelle på markedsstrukturerne inden for beskæftigelse og det sociale område samt håndhævelsesmekanismernes effektivitet blandt EU-medlemsstater. Disse uligheder skaber huller, der kan føre til, at transportvirksomheder ansøres til at benytte sig af illoyal konkurrence og social dumping (såsom f.eks. "postkasseselskaber", anvendelse af chauffører, der hævder at være selvstændige, præstationsbaserede beskæftigelsesordninger) i stedet for at skabe muligheder for social og økonomisk vækst.

Disse uretfærdige praksisser er tegn på en mere generel tilbagegang for standarden inden for chauffør erhvervet, f.eks. et værre og værre arbejdsmiljø og tilbagegang for indkomstniveau, balancen mellem arbejdsliv og privatliv, jobkrav og levestandard. Desuden skal det understreges, at de ovenfor nævnte illoyale praksisser og misbrug som nævnt ovenfor også bidrager stærkt til den stigende usikkerhed med hensyn til chaufførernes leve- og arbejdsvilkår, som det fremgår af høringsresultaterne og eksemplerne, der er beskrevet i denne undersøgelse for nogle medlemsstater.

Disse resultater understøttes af feedback fra både aktører og chauffører. Som det fremgår af de indsamlede data, ser aktører især **arbejdsmiljøet** (herunder et højere diskriminationsniveau mellem chauffører fra hhv. EU15 og EU12), **jobkrav** (herunder en højere fleksibilitetsgrad for opgaver såvel som en større mængde ikkekørselsaktiviteter) og **indkomstniveau** (f.eks. et fortsat faldende lønniveau for chauffører) som de sociale elementer i vejgodstransportsektoren, der er blevet forværret mest i løbet af de sidste fem år.

Figur 1: Elementer, der er blevet forværret mest i løbet af de sidste fem år

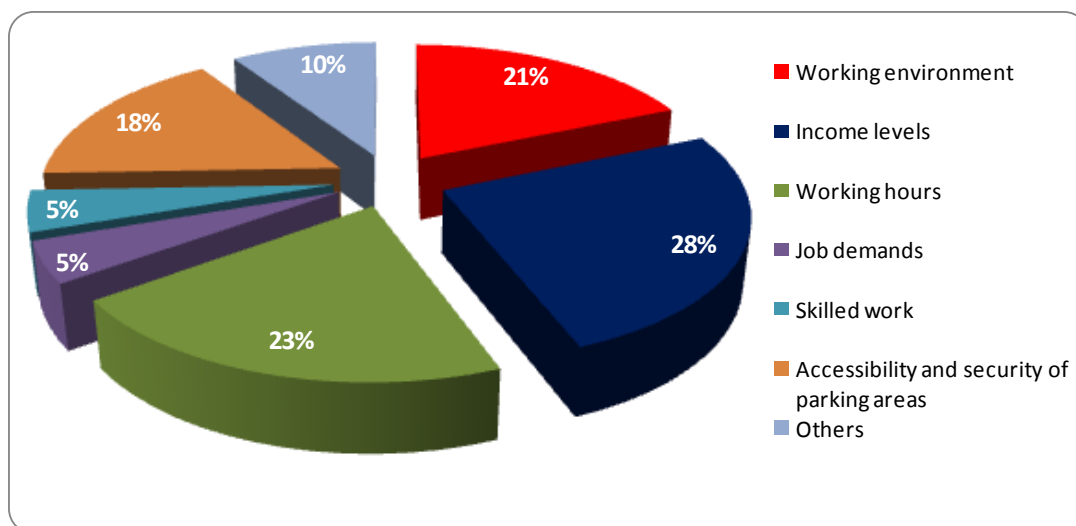


Kilde: Forfatterens indsamling af data.

Chauffører gentager aktørernes opfattelse og perspektiv ved at lægge særlig vægt på et fald i lønniveauet, som efterfølges af en stigning i antallet af arbejdstimer, en forværring af arbejdsmiljøet og manglende tilgængelighed til og sikkerhed på parkeringsområder. Chauffører fra EU15 er især berørt af denne nedadgående tendens, som de hævder navnlig skyldes transportselskabernes anvendelse af billigt personale fra Østeuropa.

² Ikkehjemmehørende chauffører er chauffører, der arbejder fra et andet land end deres eget.

Figur 2: Chaufførers vurdering af de aspekter, der er blevet mest forværret i løbet af de sidste fem år



Kilde: Forfatterens indsamling af data.

Ifølge aktørerne er håndhævelse et særligt problematisk område, hvor det ville være ønskeligt at opfordre EU til at gribe ind med det formål at iværksætte mere effektive kontrolmekanismer i medlemsstaterne mod de transportvirksomheder, der er ansvarlige for illegale og illoyale ansættelsespraksisser. Det er nødvendigt med en større harmonisering af håndhævelsespraksisser, sanktioner og straffe i EU-medlemsstaterne på dette område for at løse problemerne i forbindelse med de nuværende rammer, hvor håndhævelsesstandarder er tydeligt forskellige, eller hvor håndhævelse ikke får den samme prioritet i alle EU-medlemsstater.

Tabel 1: Yderlige kritiske spørgsmål, der er identificeret af aktører med hensyn til sociale forhold og arbejdsvilkår i vejgodstransportsektoren³

Problem	Vigtighedsgrad
Ulovlige/uretfærdige beskæftigelsesordninger, der skaber social dumping (herunder "postkasseselskaber")	*****
Manglende håndhævelse og kontrol	*****
Social harmonisering i EU27-medlemsstaterne er langt fra opfyldt	****
Ulovlige cabotageaktiviteter	****
Hviletidens og dertil indrettede faciliteters kvalitet	***
Køre- og hviletid	**

Kilde: Forfatterens indsamling af data baseret på resultaterne af aktørernes høring.

³ Værdierne for "vigtighedsgraden" er blevet kvalitetsmæssigt fastlagt af undersøgelsens forfattere på grundlag af, hvor vigtige lovgivningsmæssige indgreb anses for at være.. Disse værdier afspejler ikke en vurdering af vigtigheden af hvert enkelt punkt, men snarere en prioritering af fremtidig handling. Da den eksisterende lovgivning vedrørende køre- og hviletid overholdes grundlæggende og håndhæves til en vis grad, er behovet for yderligere indgreb på disse områder mindre hastende i sammenligning med de andre punkter, der blev identificeret af chauffører og aktører.

De vigtigste konklusioner

Konsekvensen af sådanne overvejelser og en vigtig konklusion på denne undersøgelse er, at den retning, hvori vejgodstransportmarkedet har udviklet sig siden liberaliseringsprocessens start i 1990'erne, ikke har medført konvergens mellem øget konkurrence og en parallel proces med social harmonisering i EU-medlemsstaterne inden for ansættelses- og arbejdsvilkår for vejgodstransportarbejdere.

Forskellene i arbejdsmæssige og sociale markedsstrukturer i EU-landene er stadig store, og særligt i tilfælde af svage eller ineffektive håndhævelsesmekanismer kan dette føre til uretfærdige transportselskabers udøvelse af praksisser med illoyal konkurrence og social dumping. Dette bidrager negativt til den nuværende nedadgående tendens, som vejgodstransporten sektoren lider under i dag.

Igen er håndhævelse en central foranstaltning, ved hjælp af hvilken målet om harmoniserede arbejdsvilkår kan nås, sammen med en fælles forståelse og anvendelse af de relevante forordninger, der understøttes af en mere ensartet definition af overtrædelser og de dertil hørende straffe.

Resumé af anbefalingerne

Undersøgelsens resultater understøtter en række anbefalinger, som kan udgøre en vis vejledning for specifikke områder, hvor yderligere forbedringer af erhvervschaufførernes sociale forhold og arbejdsvilkår kan være nødvendige. På den baggrund anbefaler forfatterne at fokusere på følgende områder:

- **Styrkelse af håndhævelsesmekanismer i medlemsstaterne.** Dette vil kræve, at eksisterende kontrol- og håndhævelsesmekanismer blev øget og gjort mere effektive, og kan omfatte udarbejdelse af et ad hoc-håndhævelsesdirektiv til støtte for anvendelsen af forordningerne (EF) nr. 1071/2009 og 1072/2009. Endvidere kan håndhævelsesforanstaltninger være rettede imod arbejdsmarkeds- og sociallovgivning i vejgodstransportsektoren, såsom forordning (EF) nr. 593/2008 (Rom I-forordningen), f.eks. gennem fælles kontroller, der gennemføres af vejhåndhævelses- og arbejdsmyndigheder.
- **Indførelse af vurderinger af effekten af håndhævelsen.** Disse kan indføres med det formål at styrke håndhævelsen af EU-lovgivningen betydeligt, mens medlemsstaterne opfordres til at påtage sig deres ansvar på dette område. Disse bør ledsage ethvert lovforslag med henblik på at evaluere og vurdere de konsekvenser, som de gennemførte foranstaltninger vil have for, at forslaget kan håndhæves, efter at EU-lovgivningen træder i kraft.
- **Indførelse af rapporteringsmekanismer for anvendelsen af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere.** Håndhævelse kan gøres mere effektiv, hvis den støttes af konstant opdaterede data og information om status for gennemførelsen af de forskellige normer. Dette kan være tilfældet såvel for direktiv 96/71/EF om udstationering arbejdstagere ved at medtage en bestemmelse for en rapporteringsmekanisme i forordning (EF) nr. 1072/2009, der fastsætter, at hver medlemsstat skal informere Kommissionen om anvendelsen af direktiv 96/71/EF, som det fremtidige direktiv om håndhævelse vedrørende udstationering af

arbejdstagere - hvortil der er fremsat et forslag⁴, der for tiden drøftes i forbindelse med dets førstebehandling i Europa-Parlamentet

- **Forbedring af samarbejdet mellem medlemsstaterne og mellem forskellige myndigheder i den samme medlemsstat.** Dette kan nås ved at lette udveksling af information og bedste praksis, fremme uddannelse af retshåndhævelsespersoner og støtte samordnede uddannelsesprogrammer. Endvidere kan det også omfatte udvidelse af kompetencer for organet for forbindelserne inden for EU, som fastsat i direktiv 2006/22/EF.
- **Udvidelse af anvendelsen af cabotageregler til direktiv 96/71/106.** Dette kan kræve en ændring af forordning (EF) nr. 1072/2009 med det formål at fjerne undtagelser og gøre det lettere at håndhæve cabotagereglerne.
- **Oprettelse af et europæisk register for transportselskaber.** Dette register vil omfatte en sortliste over de selskaber, der har vist sig at være ansvarlige for illegale eller illoyale praksisser. Det kan indgå i det risikoklassificeringssystem, som medlemsstaterne skal indføre med hensyn til virksomheder, der krænker EU-regler om køre- og hviletid.

Udover de ovennævnte forslag foreslås der yderligere anbefalinger med det mål at fortsætte overvågnings- og benchmarkingarbejdet med hensyn til parkeringsområders kvalitet (herunder halvårlige undersøgelser, der måler erhvervschaufførers holdninger om og opfattelser af deres erhverv og deres arbejds- og levevilkår) og at gennemføre oplysningskampagner med det mål at informere chauffører om parkeringsområder, der er lettilgængelige, af god kvalitet og sikre. Disse kampagner bør også være rettet imod den vedvarende kønsmæssige ubalance i vejgodstransportsektoren.

⁴ EP, EMPL, Betænkning (2012/0061(COD)) (Ordfører MEP Danuta Jazlowiecka).