



DIRECTORAAT-GENERAAL INTERN BELEID
BELEIDSONDERSTEUNENDE AFDELING B:
STRUCTUURBELEID EN COHESIE

VERVOER EN TOERISME

SOCIALE EN ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN
VAN WEGVERVOERDERS

STUDIE

Inhoud

Deze studie bevat een analyse van de sociale en arbeidsomstandigheden van beroepschauffeurs die actief zijn in de sector goederenvervoer over de weg. Deze richt zich op de belangrijkste sociale vraagstukken die zich in dit vervoerssegment voordoen, waaronder rij- en rusttijden alsook praktische aspecten die direct van invloed zijn op de levenskwaliteit van chauffeurs, bv. werkgelegenheidsregelingen en inkomensniveaus. Na een algemene analyse van het wetgevingskader, inclusief de relevante EU-wetgeving over de sociale dimensie van goederenvervoer over de weg, volgt een rapportage van de bevindingen van een raadpleging van belanghebbenden en chauffeurs.

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

2013

PE 495.855

NL

Dit document is aangevraagd door de Commissie vervoer en toerisme van het Europees Parlement.

AUTEURS

TRT Trasporti e Territorio Srl - Alessio Sitran, Enrico Pastori

VERANTWOORDELIJKE ADMINISTRATEUR

Piero Soave
Europees Parlement
Beleidsondersteunende Afdeling B: Structuur- en Cohesiebeleid
B-1047 Brussel
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDACTIONELE ONDERSTEUNING

Nóra Révész

TAALVERSIES

Origineel: EN
Vertalingen: DE, FR, NL

OVER DE UITGEVER

Om contact op te nemen met de beleidsondersteunende afdeling B of om u aan te melden voor de maandelijkse nieuwsbrief gelieve te schrijven naar poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscript voltooid in april 2013.
© Europese Unie, 2013.

Dit document is op internet beschikbaar op:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

BEPERKTE AANSPRAKELIJKHEID

De meningen die in dit document worden geuit, vallen uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de auteur en geven niet noodzakelijkerwijs het officiële standpunt van het Europees Parlement weer.

Nadruk en vertaling met bronvermelding voor niet-commerciële doeleinden toegestaan, mits de uitgever daarvan vooraf op de hoogte wordt gesteld en een exemplaar krijgt toegestuurd.

KORTE INHOUD

Deze studie is bedoeld om het parlementaire debat van informatie te voorzien over de sociale en arbeidsomstandigheden van beroepschauffeurs in de sector goederenvervoer over de weg. Dit geschiedt aan de hand van een overzicht van de relevante EU-wetgeving op dit gebied en een samenvatting van de bevindingen die zijn verkregen middels het raadplegingsproces waarbij belanghebbenden (vakbonden) en chauffeurs uit enkele lidstaten betrokken waren.

Deze studie biedt een diepgaande analyse van de meest urgente knelpunten en trends die van invloed zijn op de sociale en arbeidsomstandigheden van beroepschauffeurs. Op grond hiervan wordt getracht factoren te identificeren die meer aandacht verdienen met het oog op de tenuitvoerlegging van een effectieve handhavingstrategie voor een betere eerbiediging van de sociale rechten van chauffeurs waardoor betere levens- en arbeidsomstandigheden voor hen worden gewaarborgd. In dit opzicht verleent deze studie een actuele feitelijke grondslag voor het debat en brengt de conclusies en aanbevelingen naar voren die door de auteurs in hun vorige studie voor het Europees Parlement over de handhaving van sociale wetgeving van de EU voor de sector professioneel wegvervoer zijn geformuleerd¹.

EU-wetgeving die van invloed is op de sociale- en arbeidsomstandigheden van chauffeurs

De studie schetst het huidige EU-wetgevingskader dat van toepassing is op de sociale aspecten (arbeidstijd, rij- en rusttijden) en de toegang tot de markt voor de sector goederenvervoer over de weg (het wegvervoerpakket). Hiertoe wordt de beweegreden voor de ontwikkelingen in de wetgeving die zich op deze twee gebieden op Europees niveau hebben voorgedaan, in ogenschouw genomen.

Gezien het mobiele en internationale karakter van goederenvervoer over de weg heeft de studie ook andere EU-wetgeving onderzocht die, hoewel die niet oorspronkelijk en specifiek voor de sector goederenvervoer over de weg is bestemd, aanzienlijke gevolgen voor sociale en arbeidsomstandigheden heeft.

Sociale en arbeidsomstandigheden van chauffeurs: een beoordeling

Het grootste gedeelte van de studie is gewijd aan de beoordeling van sociale en arbeidsomstandigheden van chauffeurs. De analyse berust grotendeels op de bevindingen van het raadplegingsproces dat op relevante belanghebbenden (nationale vakbonden en twee Europese associaties) en chauffeurs was gericht. Dit heeft geleid tot kwalitatieve en kwantitatieve informatie over de knelpunten die het meest direct van invloed zijn op de werkomgeving en de levensstandaard van beroepschauffeurs.

Sinds het in de jaren negentig van de vorige eeuw aangevangen liberaliseringsproces heeft de sector goederenvervoer over de weg enkele ingrijpende veranderingen doorgemaakt. De toenemende openstelling van de Europese markt vormde de belangrijkste factor op grond waarvan niet alleen een nieuwe invulling is gegeven aan de wijze waarop de sector tot dusver was georganiseerd en gestructureerd, maar ook aan de aard en kosten van de verleende diensten. Deze veranderingen namen nog verder toe, nadat de EU in twee fasen, in 2004 en 2007, met twaalf nieuwe lidstaten werd uitgebreid.

¹ Verderop genoemd, zie noot 8.

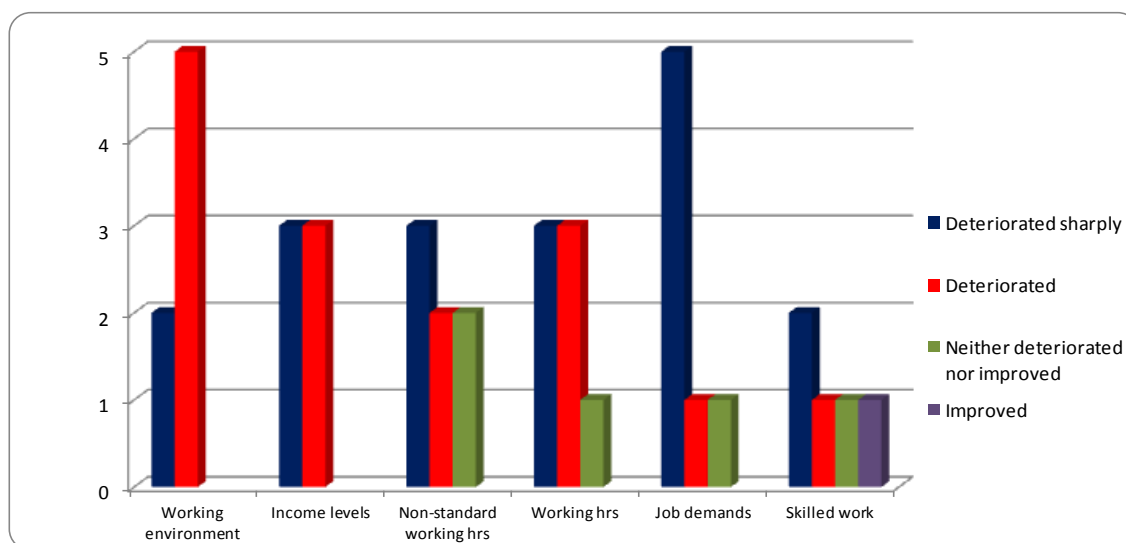
Zoals uit de studie blijkt, is het liberaliseringsproces echter niet gepaard gegaan met een gelijktijdig proces van sociale harmonisatie qua werkgelegenheids- en arbeidsomstandigheden; integendeel, zij vertonen een algemene, sterk neerwaartse trend voor zowel ingezetenen als niet-ingezetenen beroepschauffeurs².

In de EU-lidstaten blijven grote verschillen qua arbeids- en socialemarktstructuren en qua effectiviteit van handhavingssystemen bestaan. Deze verschillen leiden tot leemten waardoor vervoersondernemingen kunnen worden aangemoedigd tot het overgaan op oneerlijke-concurrentie- en socialedumpingpraktijken (zoals bijvoorbeeld "postbusondernemingen", het inzetten van chauffeurs die valselyk beweren zelfstandig te zijn, op prestaties gebaseerde werkgelegenheidsregelingen), in plaats van mogelijkheden voor sociale en economische groei te bieden.

Deze oneerlijke praktijken zijn kenmerkend voor een meer algemeen verval van normen in het chauffeursberoep, d.w.z. een verslechterde werkomgeving en terugwaartse stappen ten aanzien van inkomensniveaus, evenwicht tussen werk en privéleven, werkbelasting en levensstandaard. Hierbij moet echter worden benadrukt dat de voornoemde oneerlijke praktijken en schendingen ook in aanzienlijke mate bijdragen aan toegenomen onzekere levens- en arbeidsomstandigheden van chauffeurs, zoals gestaafd door de bevindingen van de raadpleging en de voorbeelden die in deze studie voor sommige lidstaten worden gerapporteerd.

Deze bevindingen worden gesteund door de feedback van zowel de belanghebbenden als de chauffeurs. Zoals de verzamelde gegevens uitwijzen, beschouwen de belanghebbenden met name de **werkomgeving** (met inbegrip van een grotere mate van discriminatie tussen chauffeurs uit de EU15 en de EU12), **werkbelasting** d.w.z. een grotere mate van flexibiliteit bij het uitvoeren van taken en meer niet-rijdende activiteiten) en **inkomensniveaus** (d.w.z. almaar dalend loonniveau) als de sociale componenten in de sector goederenvervoer over de weg die de afgelopen vijf jaar het meest zijn verslechterd.

Figuur 1: Elementen die de afgelopen vijf jaar het meest zijn verslechterd

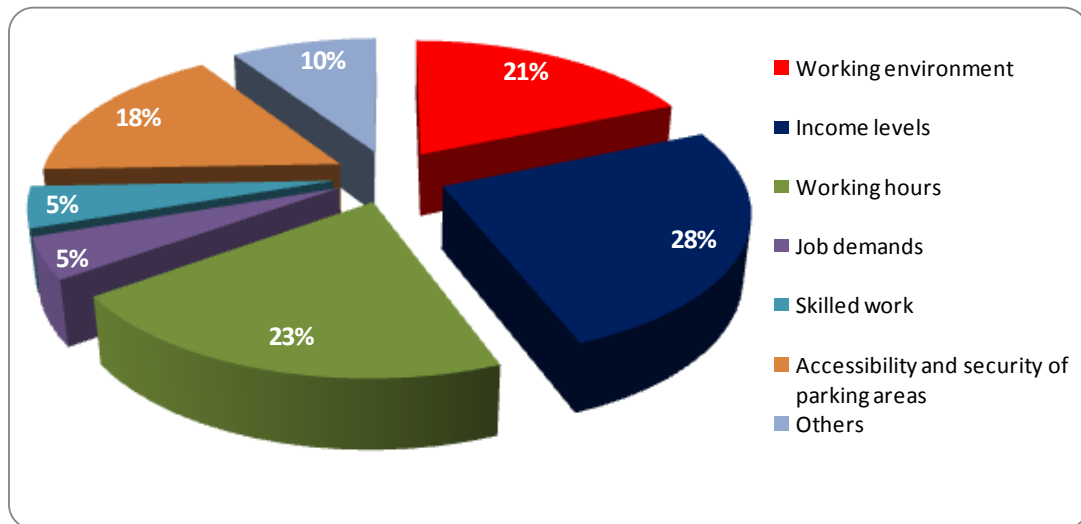


Bron: Compilatie door de auteurs.

² Niet-ingezetenen chauffeurs zijn chauffeurs die vanuit een ander land dan hun eigen werkzaam zijn.

De chauffeurs hebben dezelfde opvatting en optiek als de belanghebbenden, waarbij zij specifiek de nadruk leggen op het afnemende loonniveau, waarna ook het toegenomen aantal gewerkte uren, een verslechterde werkomgeving en het tekort aan toegankelijke en veilige parkeergelegenheden worden genoemd. Deze neerwaartse trend is met name van invloed op chauffeurs uit de EU15 vanwege, zo beweren zij, de toevlucht van vervoersondernemingen tot goedkoper personeel uit Oost-Europa.

Figuur 2: Evaluatie van chauffeurs van de aspecten die de afgelopen vijf jaar het meest zijn verslechterd



Bron: Compilatie door de auteurs.

Volgens de belanghebbenden vormt handhaving een bijzonder problematisch gebied. Het zou dan ook wenselijk zijn om interventie door de EU op dit terrein aan te moedigen. Hiertoe moeten effectievere controlemechanismen in de lidstaten worden ingevoerd om op te kunnen treden tegen vervoersondernemingen die verantwoordelijk zijn voor onwettige of oneerlijke werkgelegenheidspraktijken. Op dit gebied is een grotere mate van harmonisatie van handhavingspraktijken, sancties en boetes in de EU-lidstaten vereist ter verbetering van het huidige kader dat sterk uiteenlopende handhavingsnormen mogelijk maakt of waarin handhaving niet in alle EU-landen dezelfde prioriteit krijgt.

Tabel 1: Andere door de belanghebbende geïdentificeerde knelpunten ten aanzien van sociale en arbeidsomstandigheden in de sector goederenvervoer over de weg³

Knelpunt	Mate van belang
Onwettige/oneerlijke werkgelegenheidsregelingen die tot sociale dumping leiden (waaronder "postbusondernemingen")	*****

³ De waarden voor "mate van belang" zijn door de auteurs van de studie kwalitatief bepaald op basis van de mate van belang voor een optreden op wetgevingsniveau. Deze waarden weerspiegelen geen oordeel over het belang van elk afzonderlijk element, maar eerder de mate van prioriteit voor toekomstige maatregelen. Een bestaande wetgeving inzake rij- en rusttijden wordt, in wezen, nageleefd en in een bepaalde mate gehandhaafd; de noodzaak van verdere interventie op dit gebied is dan ook minder dringend vergeleken met de andere knelpunten die door de chauffeurs en belanghebbenden zijn geïdentificeerd.

Knelpunt	Mate van belang
Gebrek aan handhaving en controles	*****
Sociale harmonisatie in de EU27-lidstaten is verre van verwezenlijkt	****
Onwettige cabotageactiviteiten	****
Kwaliteit van rust- en specifieke voorzieningen	***
Rij- en rusttijden	**

Bron: Compilatie door de auteurs op grond van de bevindingen van de raadpleging van belanghebbenden.

Belangrijkste conclusies

Bovenstaande argumentatie impliceert - en dit is tevens een belangrijke conclusie van deze studie - dat de richting waarin de goederenvervoersmarkt zich sinds het in de jaren negentig gestarte liberaliseringsproces heeft ontwikkeld, niet heeft gezorgd voor het doen samenvallen van de scherpere concurrentie met een gelijktijdig proces van sociale harmonisatie in de EU-lidstaten op het gebied van de werkgelegenheids- en arbeidsomstandigheden van vrachtvervoerders.

De verschillen in termen van arbeids- en socialemarktstructuren in de EU-landen blijven enorm groot. Dit kan, vooral in het geval van gebrekkige of ineffectieve handhavingsmechanismen, ertoe leiden dat oneerlijke vervoersondernemingen op oneerlijke-concurrentie- en socialedumpingpraktijken overgaan. Dit draagt op negatieve wijze bij aan de huidige neerwaartse trend waar de sector goederenvervoer over de weg tegenwoordig mee te maken heeft.

Nogmaals, handhaving blijft een cruciale maatregel aan de hand waarvan de doelstelling van geharmoniseerde arbeidsomstandigheden zou kunnen worden verwezenlijkt. Bovendien is ook een gemeenschappelijk inzicht in en eenduidige toepassing van de relevante regelgeving vereist, naast een meer uniforme definitie van overtredingen en de bijbehorende boetes.

Samenvatting van de aanbevelingen

De bevindingen van deze studie geven aanleiding tot een aantal aanbevelingen die als richtsnoer kunnen dienen voor specifieke gebieden waarop mogelijk verdere verbeteringen van de sociale en arbeidsomstandigheden van beroepschauffeurs noodzakelijk zijn. Derhalve bevelen de auteurs aan om bijzondere aandacht te besteden aan de volgende punten:

- **Handhavingsmechanismen in de lidstaten versterken.** Hiervoor zouden de bestaande controle- en handhavingsmechanismen moeten worden uitgebreid en effectiever moeten worden gemaakt. Dit kan de opstelling van een ad-hochandhavingsrichtlijn ter ondersteuning van de toepassing van de Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 en (EG) nr. 1072/2009 behelzen. Voorts kunnen handhavingsmaatregelen gericht zijn op arbeids- en sociale wetgeving in de sector goederenvervoer over de weg, zoals Verordening (EG) nr. 593/2008 (Rome I-verordening), bijvoorbeeld via gezamenlijke controles door verkeershandhavings- en voor de arbeidswetgeving bevoegde autoriteiten.

- **Handhavingseffectbeoordelingen invoeren.** Deze zouden kunnen worden ingevoerd om het handhavingsaspect van de EU-wetgeving aanzienlijk te versterken, terwijl de lidstaten worden aangemoedigd hun verantwoordelijkheden op dit gebied te nemen. Elk wetgevingsvoorstel zou hiervan vergezeld moeten gaan, teneinde het verwachte effect te evalueren en te ramen dat de toegepaste maatregelen op de uitvoerbaarheid van het voorstel na inwerkingtreding van de EU-wetgeving zouden hebben.
- **Rapportagemechanismen invoeren inzake de toepassing van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers.** Handhaving kan effectiever verlopen aan de hand van continu bijgewerkte gegevens en informatie over de status van de invoering van de diverse normen. Dit zou het geval kunnen zijn zowel voor Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers door een bepaling op te nemen voor een rapportagemechanisme in Verordening (EG) nr. 1072/2009 die van de lidstaten vereist dat zij de Commissie op de hoogte brengen van de toepassing van Richtlijn 96/71/EG als voor de verwachte handhavingsrichtlijn voor terbeschikkingstelling van werknemers - waarvoor momenteel in het EP over een voorstel⁴ in eerste lezing wordt gediscussieerd.
- **De samenwerking tussen de lidstaten en tussen de verschillende autoriteiten van eenzelfde lidstaat bevorderen.** Dit zou kunnen worden bewerkstelligd door de uitwisseling van informatie en beste praktijken te vergemakkelijken, de opleiding van handhavingsambtenaren te bevorderen en gezamenlijke opleidingsprogramma's te ondersteunen. Dit zou voorts ook de uitbreiding van de bevoegdheden van het bij Richtlijn 2006/22/EG opgerichte orgaan voor intracommunautaire contacten kunnen inhouden.
- **De toepassing van de cabotageregels naar Richtlijn 96/71/106 uitbreiden.** Hiervoor moet misschien Verordening (EG) nr. 1072/2009 worden gewijzigd om uitzonderingen weg te werken en cabotageregels gemakkelijker te kunnen handhaven.
- **Een Europees register van vervoerondernemingen creëren.** Dit register zou een zwarte lijst bevatten van ondernemingen die verantwoordelijk zijn geacht voor onwettige of oneerlijke praktijken. Het zou kunnen worden opgenomen in het door de lidstaten in te voeren risicoclassificatiesysteem met betrekking tot ondernemingen die de EU-voorschriften inzake rij- en rusttijden schenden.

Naast de voornoemde suggesties worden andere aanbevelingen voorgesteld met het oog op de voortzetting van de monitoring- en benchmarkingwerkzaamheden ten aanzien van de kwaliteit van parkeergelegenheden (waaronder tweejaarlijkse enquêtes voor het peilen van de meningen en opvattingen van beroepschauffeurs over hun beroep en hun arbeids- en levensomstandigheden). Deze zijn bovendien gericht op de invoering van bewustwordings- en informatiecampagnes om chauffeurs te informeren over parkeergelegenheden die gemakkelijk toegankelijk, kwalitatief hoogwaardig, veilig en beveiligd zijn. Deze campagnes zouden ook gericht moeten zijn op de aanhoudend onevenwichtige man-vrouwverhouding in de sector goederenvervoer over de weg.

⁴ EP, commissie EMPL, verslag (2012/0061(COD)) (rapporteur: Europees Parlementslid Danuta Jazłowiecka).