



GENERALDIREKTORATET FÖR INTERN POLITIK
UTREDNINGSAVDELNING B:
STRUKTUR- OCH SAMMANHÅLLNINGSPOLITIK

TRANSPORT OCH TURISM

SOCIALA VILLKOR OCH ARBETSVILLKOR FÖR VÄGTRANSPORTFÖRETAG

STUDIE

Sammanfattning

Denna studie innehåller en analys av de sociala villkoren och arbetsvillkoren för yrkesförare som ägnar sig åt godstransporter på väg. Studien är inriktad på grundläggande sociala frågor inom detta transportsegment, bland annat körtider och viloperioder samt praktiska aspekter som direkt påverkar förarnas livskvalitet, till exempel tjänstgöringsscheman och inkomstnivåer. Efter en övergripande analys av de rättsliga ramarna, som omfattar den EU-lagstiftning som gäller godstransportsektorns sociala dimension, redovisas resultaten av ett samråd med berörda parter och förare.

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

2013

PE 495.855

SV

Detta dokument har beställts av Europaparlamentets utskott för transport och turism.

FÖRFATTARE

TRT Trasporti e Territorio Srl – Alessio Sitran, Enrico Pastori

ANSVARIG HANDLÄGGARE

Piero Soave
Utredningsavdelning B: Struktur- och sammanhållningspolitik
Europaparlamentet
B-1047 Bryssel
E-post: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKTIONELLT STÖD

Nóra Révész

SPRÅKVERSIONER

Original: EN.
Översättningar: DE, FR, SV.

OM UTGIVAREN

Du kan kontakta Utredningsavdelningen eller prenumerera på det månatliga nyhetsbrevet genom att skriva till: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuskriptet färdigställdes i april 2013.
© Europeiska unionen 2013

Detta dokument finns tillgängligt på Internet på:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

ANSVARFRISKRIVNING

De åsikter som framförs i texten är upphovsmännens och utgör inte nödvändigtvis Europaparlamentets officiella ståndpunkt.

Återgivning eller översättning för icke-kommersiellt bruk är tillåtet, under förutsättning att källan anges och att utgivaren meddelas i förväg och får en skriftlig kopia.

SAMMANFATTNING OCH KOMMENTARER

Syftet med denna studie är att bidra med underlag till den parlamentariska debatten om yrkesförarnas sociala villkor och arbetsvillkor inom sektorn för godstransporter på väg genom att ge en översikt över den relevanta EU-lagstiftningen på området och redovisa resultaten från det samråd som omfattade berörda parter (fackföreningar) och förare i vissa medlemsstater.

Studien innehåller en djupgående analys av viktiga frågor och trender som påverkar yrkesförarnas sociala villkor och arbetsvillkor. Avsikten är att identifiera faktorer som bör uppmärksammas mer för att på så vis kunna utarbeta en effektiv tillämpningsstrategi som garanterar en ökad respekt för förarnas sociala rättigheter, vilket i sin tur kan ge dem bättre levnads- och arbetsvillkor. Studien ger samtidigt diskussionen ett aktuellt faktaunderlag och redovisar författarnas slutsatser och rekommendationer i en tidigare studie för Europaparlamentet om tillämpningen av EU:s sociallagstiftning för sektorn för yrkesmässiga godstransporter på väg¹.

EU-lagstiftning med betydelse för förarnas sociala villkor och arbetsvillkor

I studien beskrivs den EU-lagstiftning som för närvarande gäller för de sociala aspekterna (arbetstider, körtider och viloperioder) och för tillträdet till marknaden för godstransporter på väg ("vägtransportpaketet") genom att beakta de bakomliggande *motiven* till den utveckling av lagstiftningen som har ägt rum på EU-nivå inom dessa båda områden.

Eftersom godstransporter på väg har en mobil och internationell karaktär omfattar studien även en undersökning av annan EU-lagstiftning som, även om den inte ursprungligen var avsedd just för denna sektor, har stor betydelse för yrkesförarnas sociala villkor och arbetsvillkor.

Förarnas sociala villkor och arbetsvillkor: en utvärdering

Huvuddelen av studien avser en utvärdering av förarnas sociala villkor och arbetsvillkor. Analysen bygger till största delen på resultaten från samrådet med relevanta intressenter (nationella fackföreningar och två paneuropeiska föreningar) och förare. Detta har gett både kvalitativ och kvantitativ information om frågor som direkt påverkar yrkesförarnas arbetsmiljö och livskvalitet.

Sedan avregleringsprocessen inleddes under 1990-talet har ett antal radikala förändringar skett inom sektorn för godstransporter på väg. Den europeiska marknaden öppnas allt mer, vilket har utgjort en dominerande faktor som har förändrat inte bara det sätt på vilket godstransportsektorn dittills varit organiserad och strukturerad, utan också typ och kostnader för de tjänster som tillhandahålls. Ändringarna blev ännu tydligare sedan EU utvidgats med tolv nya medlemsstater i två steg, 2004 och 2007.

Som framgår av studien har avregleringsprocessen emellertid inte åtföljts av en parallell social process för harmonisering av sysselsättnings- och arbetsvillkor. Den har tvärtom utmärkts av en generell, starkt nedåtgående trend för såväl inhemska som utländska yrkesförare².

¹ Citeras nedan, se not 8.

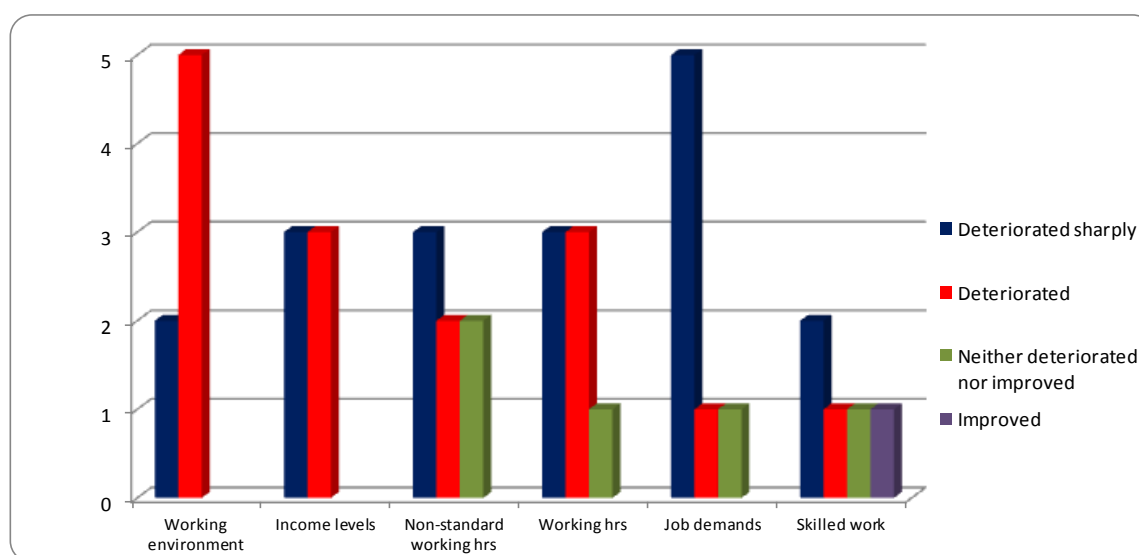
² Med utländska förare avses förare som arbetar från ett annat land än det egna.

Skillnaderna mellan olika medlemsstater inom EU är fortfarande stora vad gäller arbetsmarknad och sociala strukturer samt när det gäller verkställighetsmekanismerna. Dessa skillnader skapar klyftor som kan leda till att transportföretagen uppmuntras att tillämpa rutiner som medför illojal konkurrens och social dumpning (till exempel "brevlådeföretag", utnyttjande av förare som uppger sig vara egenföretagare utan att vara det och prestationsbaserade anställningsvillkor) i stället för att erbjuda möjligheter till social och ekonomisk tillväxt.

Dessa illojala rutiner är symtom på en mer allmän standardsänkning inom föraryrket, dvs. en försämring av arbetsmiljön och sjunkande inkomstnivåer, försämrade balans mellan arbete och fritid, skärpta arbetskrav och lägre levnadsstandard. Det bör emellertid framhållas att de illojala rutiner och överträdelser som nämnts ovan också bidrar kraftigt till en ökande osäkerhet för förarnas levnads- och arbetsvillkor i vissa medlemsstater, vilket framgår av de samrådsresultat och exempel som redovisas i studien.

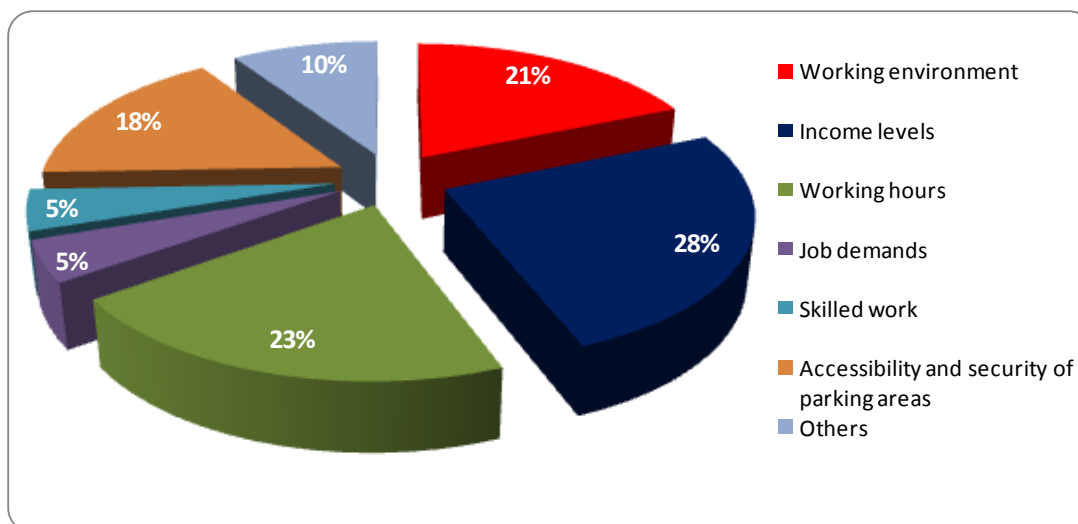
Resultaten stöds av den feedback som lämnats av både intressenter och förare. Enligt de uppgifter som samlats in betraktar de berörda parterna framför allt **arbetsmiljön** (inklusive en ökad diskriminering mellan förare från EU-15 och EU-12), **arbetskraven** (dvs. mer flexibilitet vad gäller uppgifterna och fler aktiviteter förutom själva körningen) och **inkomstnivåerna** (dvs. fortsatt sjunkande lönenivåer för förarna) som de sociala komponenter inom sektorn för godstransporter på väg som har försämrats mest under de senaste fem åren.

Figur 1: Faktorer som har försämrats mest under de senaste fem åren



Källa: Sammanställning av författarna.

Förarnas erfarenheter och perspektiv återspeglar intressenternas. Förarna framhåller särskilt sjunkande lönenivåer, varefter följer ett ökat antal arbetstimmar, försämrade arbetsmiljö och svårtillgängliga och osäkra parkeringsplatser. Det är framför allt förarna från EU-15 som påverkas av denna nedåtgående trend, som de anser bero på att transportföretagen anlitar billigare personal från Östeuropa.

Figur 2: Förarnas bedömning av de aspekter som har försämrats mest under de senaste fem åren

Källa: Sammanställning av författarna.

Enligt de berörda intressenterna är lagstiftningens tillämpning ett särskilt problematiskt kapitel. De anser att EU bör ingripa genom att inrätta effektivare mekanismer i medlemsstaterna för att kontrollera de transportföretag som är ansvariga för att tillämpa illegala eller illojala anställningsrutiner. De kräver en ökad harmonisering av kontrollrutiner, påföljder och straff i EU:s medlemsstater för att komma bort från det nuvarande systemet där kontrollrutinerna skiljer sig kraftigt åt och där frågan om att genomdriva lagstiftningen inte prioriteras enhetligt i alla EU-stater.

Tabell 1: Övriga viktiga frågor i samband med sociala villkor eller arbetsvillkor inom sektorn för godstransporter på väg enligt intressenterna³

Problem	Viktighetsgrad
Olagliga eller illojala anställningssystem som leder till social dumpning (inklusive "brevlådeföretag")	*****
Brist på verkställighet och kontroller	*****
Det är långt kvar till en social harmonisering mellan medlemsstaterna i EU-27	****
Olagliga cabotageoperationer	****
Viloperiodernas kvalitet och särskilda inrättningar	***
Kör- och vilotid	**

Källa: Sammanställning av författarna på grundval av resultaten från samrådet med intressenter.

³ Värdena för "viktighetsgrad" har fastställts kvalitativt av studiens författare utifrån hur viktigt det är med ett lagstiftningsingripande. Värdena innebär ingen bedömning av betydelsen av varje enskild faktor, utan anger snarare prioriteringsnivå för ytterligare åtgärder. Eftersom befintlig lagstiftning om körtider och viloperioder i stort sett respekteras och genomdrivs, är behovet av ytterligare ingripanden inom dessa områden mindre brådskande jämfört med de övriga frågor som angetts av förare och intressenter.

Huvudsakliga slutsatser

Konsekvensen av detta resonemang, vilket också är en av studiens viktigaste slutsatser, är att utvecklingen inom godstransportsektorn sedan avregleringsprocessen startade på 1990-talet inte har lett till såväl ökad konkurrenskraft som en parallell social harmoniseringsprocess i EU:s medlemsstater i fråga om anställnings- och arbetsvillkor för de anställda inom sektorn för godstransporter på väg.

Skillnaderna i fråga om arbetsstrukturer och sociala förhållanden mellan olika EU-staters marknader är fortfarande betydande, vilket kan leda till att vissa transportföretag tillämpar illojala konkurrensmetoder som innebär social dumpning, framför allt om verkställighetsmekanismerna är svaga eller ineffektiva. Detta är en negativ faktor som bidrar till den nedåtgående trend som i dag präglar sektorn.

Återigen, verkställighet och en gemensam förståelse och tillämpning av relevant lagstiftning är av central betydelse för att nå målet harmoniserade arbetsvillkor, tillsammans med en mer enhetlig beskrivning av överträdelser och tillhörande påföljder.

Sammanfattning av rekommendationerna

Studiens resultat leder till ett antal rekommendationer som kan ge viss vägledning inom områden där ytterligare förbättringar av yrkesförarnas sociala villkor och arbetsvillkor kan behövas. Författarna rekommenderar att man koncentrerar sig på följande åtgärder:

- **Förstärkning av medlemsstaternas verkställighetsmekanismer.** Detta skulle kräva att man skärper befintliga kontroller och verkställighetsmekanismer och gör dem effektivare. Det skulle även kunna omfatta utarbetandet av ett särskilt verkställighetsdirektiv för att stödja tillämpningen av förordningarna (EG) nr 1071/2009 och (EG) nr 1072/2009. Verkställighetsåtgärder kunde dessutom avse arbets- och sociallagstiftningen inom sektorn för godstransporter på väg, såsom förordning (EG) nr 593/2008 (Rom I-förordningen), till exempel genom gemensamma kontroller av trafikövervakning och arbetsmiljömyndigheter.
- **Utvärdering av verkställighetens resultat.** Dessa utvärderingar kunde införas för att kraftigt förstärka EU-lagstiftningens verkställighetsaspekt, samtidigt som medlemsstaterna uppmuntras att ta sitt ansvar på detta område. Utvärderingarna bör åtfölja alla lagstiftningsförslag för att utvärdera och beräkna de vidtagna åtgärdernas konsekvenser för möjligheterna att genomdriva förslaget efter det att EU-lagstiftningen har trätt i kraft.
- **Införande av rapporteringsmekanismer för tillämpningen av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare.** Verkställigheten kan bli effektivare om den stöds av en löpande uppdatering av data och uppgifter om status för tillämpningen av olika lagar. Detta skulle kunna gälla direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare genom att en bestämmelse om en rapporteringsmekanism införs i förordning (EG) nr 1072/2009 som kräver att alla medlemsstater ska informera kommissionen om tillämpningen av direktiv 96/71/EG och om det framtida direktivet om utstationering av arbetstagare för vilket ett förslag⁴ för närvarande diskuteras i första behandlingen i Europaparlamentet.

⁴ Europaparlamentet, utskottet för sysselsättning och sociala frågor, betänkande (2012/0061(COD)) (föredragande: Danuta Jazłowiecka).

- **Förstärkt samarbete mellan medlemsstaterna och mellan olika myndigheter i samma medlemsstat.** Detta kunde uppnås genom att underlätta utbytet av information och bästa praxis, främja utbildning av tjänstemän med ansvar för verkställighet och stödja gemensamma utbildningsprogram. Det skulle också kunna omfatta utvidgade behörigheter för det gemensamma samordningsorgan som inrättades genom direktiv 2006/22/EG.
- **Utsträckt tillämpning av cabotagereglerna till direktiv 96/71/EG.** Detta kunde kräva en ändring av förordning (EG) nr 1072/2009 för att eliminera undantag och göra cabotagereglerna enklare att genomdriva.
- **Inrättande av ett europeiskt register över transportföretag.** Registret skulle omfatta en svart lista över företag som har befunnits skyldiga till olagliga eller illojala rutiner. Det skulle kunna ingå i det riskvärderingssystem som medlemsstaterna ska införa för företag som överträder EU:s regler om körtider och viloperioder.

Förutom de förslag som anges ovan innehåller studien ytterligare rekommendationer om att fortsätta arbetet med att övervaka och kontrollera parkeringsplatser (inklusive undersökningar vartannat år för att mäta yrkesförarnas åsikter och upplevelser när det gäller yrket och deras arbets- och levnadsvillkor) och att genomföra kunskapssökande kampanjer för att informera förarna om parkeringsplatser som är lättillgängliga, av god kvalitet, säkra och trygga. Kampanjerna bör också avse den fortsatta obalansen mellan kvinnor och män inom sektorn för godstransporter på väg.