



---

*Utskottet för sysselsättning och sociala frågor*

---

**2015/2349(INI)**

29.9.2016

## **YTTRANDE**

från utskottet för sysselsättning och sociala frågor

till utskottet för transport och turism

över nya möjligheter för små transportföretag, inklusive samarbetsbaserade  
affärsmodeller  
(2015/2349(INI))

Föredragande av yttrande: Elena Gentile

PA\_NonLeg

## FÖRSLAG

Utskottet för sysselsättning och sociala frågor uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande i sitt resolutionsförslag:

- A. Under de senaste åren har tekniska framsteg, nya företagsmodeller och digitalisering förändrat transportsektorn avsevärt, med stora effekter på de traditionella affärsmodellerna, arbetsvillkoren och sysselsättningen i sektorn. Å ena sidan har transportsektorn öppnats upp, å andra sidan har arbetsvillkoren i många fall försämrats på grund av den ekonomiska krisen och i vissa fall på grund av otillräckligt genomförande av befintliga förordningar.
- B. Transportsektorn omfattar inte bara leverantörer av direkta transporttjänster, utan även små och medelstora företag som erbjuder exempelvis underhåll av fordon, försäljning av reservdelar, utbildning av personal och uthyrning av fordon och utrustning. Det finns en enorm sysselsättningskapande potential som är kopplat till denna verksamhet, inklusive arbetstillfällen för högkvalificerade arbetstagare. Åtgärder riktade mot transportsektorn bör beakta hela värdekedjans intresse.
- C. Kommissionen påpekar i sitt meddelande *En europeisk agenda för delningsekonomin* (COM(2016)0356 att flexibla arbetsformer i delningsekonomin kan leda till osäkerhet om vilka rättigheter och sociala trygghetsnivåer som gäller, och att gränserna mellan egenföretagare och arbetstagare blir allt otydligare.
- D. Endast 1,7 % av företagen i EU utnyttjar avancerad digital teknik fullt ut, medan 41 % inte alls utnyttjar sådan teknik. En digitalisering av alla sektorer är avgörande om EU ska kunna behålla och stärka sin konkurrenskraft.
- E. De små och medelstora företagen spelar en särskild roll i skapandet av nya arbetstillfällen inom transportsektorn, särskilt inom vägtransport, och befinner sig i en svagare position än de större företagen i fråga om tillgång till den finansiering som krävs för viktiga investeringar, inklusive lån och stöd från EU-fonder.
- F. Flexibilitet och enkelt tillträde är naturligt i delningsekonomin och kan ge sysselsättningsmöjligheter för grupper som traditionellt sett är uteslutna från arbetsmarknaden, i synnerhet kvinnor, unga och migranter.
- G. Sektorns europeiska arbetsmarknadsparter är bekymrade över den illojala konkurrensen på marknader för stadstrafik på grund av utvecklingen av ”samåkningsplattformar mot betalning” som ofta förknippas med illojal marknadspraxis såsom utebliven inbetalning av skatter och arbetsgivaravgifter samt kringgående av arbetsnormer och sociala standarder.
- H. Transporttjänster kan erbjuda stora möjligheter att bli egenföretagare och kan främja en företagarkultur.
- I. Enligt nya rön finns det en tendens att flytta ansvaret för inbetalning av arbetsgivaravgifter och arbetslöshetsunderstöd inom transportsektorn till underleverantörer och förare som är egenföretagare. Det finns en risk att förare som är egenföretagare tvingas in i otrygga arbetsförhållanden, samtidigt som falskt

egenföretagande ökar<sup>1</sup>.

- J. Onlineplattformar för transporttjänster kan erbjuda en möjlighet till snabb matchning mellan de tjänster som kunder begär, och det utbud på arbetskraft som registrerade företag eller arbetstagare tillhandahåller.
- K. OECD anser att arbetstillfällena av god kvalitet är en avgörande faktor i de ansträngningar som görs för att tackla den stora ojämlikheten och främja social sammanhållning<sup>2</sup>.
1. Europaparlamentet betonar att det behövs ett proportionerligt regelverk och en administrativ miljö som uppmuntrar till investeringar och tillgång till finansiering, och som garanterar hållbar tillväxt och anständigt arbete inom små transportföretag.
  2. Europaparlamentet noterar utvecklingen av delningsekonomin i transportsektorn med flexibla arbetsformer. Parlamentet betonar att kollaborativa affärsmodeller i transportsektorn bör diskuteras inom ramen för en vidare debatt om att skapa mer rättvisa och transparenta konkurrensvillkor. Parlamentet betonar betydelsen av ett stabilt rättsligt regelverk för insatser som främjar en utveckling av delningsekonomin.
  3. Europaparlamentet fastställer att antalet deltidsanställda, anställda från bemanningsföretag och egenföretagare har ökat i transportsektorn och att den allmänna utvecklingen går mot mer flexibla anställningsavtal. Parlamentet noterar att delningsekonomin i transportsektorn därmed skapar nya möjligheter för människor att tjäna extra, för unga att få arbete (särskilt de som söker tillfälliga arbeten och flexibla anställningsformer som gör att de kan kombinera arbete med studier), för människor att förena arbetsliv och privatliv samt för att få ned undersysselsättningen och arbetslösheten. Parlamentet understryker dock att under vissa omständigheter kan detta också leda till osäkra situationer. Parlamentet betonar att flexibel sysselsättning måste omfattas av befintliga hälso- och säkerhetsbestämmelser och av sociala skyddsåtgärder för att undvika långvariga sociala och ekonomiska konsekvenser, och måste utesluta möjliga risker såsom överbelastning av de anställda eller löner som inte motsvarar prestationen. Parlamentet framhåller därför behovet av en flexibel arbetsmarknad å ena sidan, och av arbetstagarnas ekonomiska och sociala säkerhet å den andra. Parlamentet betonar att minskade arbetskostnader inte bör underminera arbetsvillkor eller anställningsstandarder.
  4. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att i samarbete med arbetsmarknadsparterna regelbundet bedöma inverkan av digitaliseringen på antalet och typen av arbetstillfällen inom transportsektorn, och att säkerställa att

---

<sup>1</sup> Rapport som Europeiska kommissionen beställt om EU:s marknad för godstransporter (2014), uppgift A: *Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union* (den 3 februari 2014); <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>.

<sup>2</sup> Presentation av Mark Pearson, biträdande direktör, OECD:s direktorat för sysselsättning, arbetsmarknadsfrågor och sociala frågor vid den offentliga utfrågningen om ojämlikhet vid EMPL-ECON den 21 juni 2016. <https://polcms.secure.europarl.europa.eu/cmsdata/upmloas/e54ad36f-29cb-4c77-a9c7-2e4e2858fe55/Microsoft%20-%20Inequality%20OECD%20Pearson.pdf>.

sysselsättningspolitiken och socialpolitiken håller jämn takt med digitaliseringen av transportarbetsmarknaden.

5. Europaparlamentet konstaterar att den digitala sektorn också omfattar professionella tjänster och mellanhänder som erbjuder plattformar som endast sammanför leverantörer och användare. Medlemsstaterna uppmanas att fastställa lägsta tröskelvärden så att de ska kunna skilja mellan ekonomiska verksamheter som innebär att såväl professionella tjänster som icke-yrkesmässig verksamhet mellan motparter tillhandahålls. Parlamentet betonar att de förra naturligtvis bör uppfylla skattemässiga regler och sociala trygghetsbestämmelser och att den yrkesmässiga användningen av den senare också bör regleras.
6. Europaparlamentet noterar möjligheterna med delningsekonomin och den digitala inre marknaden i fråga om sysselsättning och tillväxt för alla inom små transportföretag. Parlamentet betonar att delningsekonomin, precis som andra ekonomier, måste betala skatt och sociala avgifter, vara förenlig med arbets- och sociallagstiftningen samt säkerställa konsumentskydd. Parlamentet anser att den stora potentialen till öppenhet som en delningsekonomi innebär leder till god spårbarhet av transporttjänster, i överensstämmelse med målet att säkra efterlevnad av befintlig lagstiftning. Parlamentet uppmanar kommissionen att offentliggöra riktlinjer för hur unionsrätten ska tillämpas på de olika formerna av kollaborativa affärsmodeller, i syfte att vid behov åtgärda luckor i lagstiftningen på området sysselsättning och social trygghet på ett sätt som respekterar nationella befogenheter. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att utföra tillräckliga inspektioner och att införa sanktioner i de fall då regler har överträtts.
7. Europaparlamentet pekar på de jämförelsevis låga ingångströsklarna för yrken inom transportsektorn och de stora möjligheter som sektorn därför har att bekämpa långtidsarbetslösheten.
8. Europaparlamentet betonar att alla leverantörer av transporttjänster, även i delningsekonomin, måste uppfylla nödvändiga hälso- och säkerhetsbestämmelser, och vara bundna till minimistandarder vad gäller skydd och social trygghet oavsett deras affärs- eller anställningsmodeller, och bortsett från om det handlar om samåkningsplattformar mot betalning, bemanningsföretag eller andra modeller.
9. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att fullt ut genomföra alla lagar och bestämmelser som rör digitala plattformar för transporttjänster och se till att de efterlevs.
10. Europaparlamentet understryker vikten av att kontrollera att obligatoriska regler för arbetstider samt kör- och viloperioder efterlevs i transportsektorn. Parlamentet påminner om att förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter inte är tillämplig på fordon som väger mindre än 3,5 ton (lätta fordon för varutransporter). Parlamentet betonar att, i linje med denna förordning, bör kontrollen ske med digitala kontrollinstrument installerade i fordonen. Parlamentet uppmanar till ökade kontroller av arbetstider och viloperioder. Parlamentet erinrar om att alla uppgifter med anknytning till en anställds verksamhet ska anses vara arbetstid. Parlamentet betonar dessutom vikten av att kontrollera att EU:s och nationell lagstiftning efterlevs gällande arbetsmiljöskydd, inbegripet arbetsförhållanden i fordon, för alla personer inom

transportsektorn, oavsett om de är egenföretagare, underleverantörer, tillfälligt anställda eller kontraktsanställda.

11. Europaparlamentet ser positivt på fackföreningarnas viktiga roll, eftersom de i många medlemsstater försöker att i samarbete med leverantörerna av transporttjänster hantera förändringarna i transportsektorn på ett socialt ansvarsfullt sätt. Parlamentet understryker vikten av starka och oberoende arbetsmarknadsparter inom transportsektorn, av en institutionaliserad social dialog på europeisk och nationell nivå och av de anställdas deltagande i frågor som rör företaget. Parlamentet uppmanar arbetsmarknadsparterna att förhandla fram kollektivavtal för alla transporttjänster i enlighet med nationell lagstiftning och praxis, eftersom sådana avtal är ett effektivt instrument för att säkerställa anständiga sociala normer och anställningsstandarder. Parlamentet uppmanar små och medelstora företag i sektorn att bilda sammanslutningar eller inrätta plattformar som stödjer dem i detta avseende och som håller dem underrättade.
12. Europaparlamentet noterar de pågående diskussionerna i vissa medlemsstater om att införa minimilön som gäller de transportföretag som bedriver verksamhet på deras territorium. Parlamentet noterar att kommissionens ordförande Juncker deklarerade i sitt öppningsanförande inför parlamentet att samma arbete på samma plats bör omfattas av samma lön i unionen<sup>1</sup>.
13. Europaparlamentet rekommenderar att företag i delningsekonomin liksom personer som arbetar i transportsektorn hittar samarbetsmodeller för att tillvarata gemensamma intressen, exempelvis på försäkringsområdet.
14. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att säkra rättvis konkurrens, anständiga arbetsvillkor och social trygghet för samtliga arbetstagare i transportsektorn för att minska otrygga anställningsförhållanden i en sektor under omvandling, och att förbättra efterlevnaden av befintliga bestämmelser och kollektivavtal. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att bekämpa illojal konkurrens inom transportsektorn och att utbyta bästa praxis i detta avseende. Parlamentet uppmanar särskilt medlemsstaterna och arbetsmarknadsparterna att delta i forumet mot odeklarerat arbete. Parlamentet anser att delningsekonomin via registrerade elektroniska transaktioner kan hjälpa medlemsstater att bekämpa en praxis som kan leda till illojal konkurrens.
15. Europaparlamentet påminner om att EU-domstolen har definierat begreppet arbetstagare på basis av ett anställningsförhållande som kännetecknas av vissa kriterier, såsom utförande av arbete för någons räkning, lön och typ av arbete. Parlamentet välkomnar i detta avseende kommissionens meddelande om en europeisk agenda för delningsekonomin. Parlamentet efterlyser flera insatser för att komma till rätta med

---

<sup>1</sup> En ny start för EU: Mitt program för sysselsättning, tillväxt, rättvisa och demokratisk förändring – Politiska riktlinjer för nästa Europeiska kommission, den 15 juli 2014; Jean-Claude Juncker, kandidat till befattningen som Europeiska kommissionens ordförande, s. 7; <http://www.eesc.europa.eu/resources/docs/jean-claude-juncker---political-guidelines.pdf>.

falskt egenföretagande för att skydda arbetstagare och skapa lika villkor för företag inom transportsektorn.

16. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att garantera anständiga arbetsvillkor för alla arbetstagare i transportsektorn, inbegripet erforderligt skydd av hälsa och säkerhet på arbetsplatsen, oavsett storlek på och typ av företag där de är anställda, arbetsplats eller underliggande avtal. Parlamentet understryker betydelsen av hälsa och säkerhet på arbetsplatsen, i synnerhet med tanke på de demografiska förändringarna och den stora rörligheten för arbetstagare inom transportsektorn.
17. Europaparlamentet uppmärksammar ett antal fall av illojal konkurrens i transportsektorn, vilket ofta är på bekostnad av små transportföretag. Parlamentet påminner om att illojal konkurrens kan bidra till försämrade arbetsvillkor. Parlamentet uppmanar de ansvariga myndigheterna att på lämpligt sätt införa sanktioner mot försummelse i detta avseende.
18. Europaparlamentet betonar att underleverantörer inte får utnyttjas för att kringgå arbetsnormer och anställningsstandarder. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att övervaka situationen, att vid behov stärka lagstiftningen om solidariskt ansvar och att säkerställa tillräckligt genomförande och verkställighet av befintliga bestämmelser.
19. Europaparlamentet välkomnar de flexibla arbetstidsmodeller som framförhandlats av arbetsmarknadsparterna i transportsektorn och som ger arbetstagare möjlighet att bättre förena arbetsliv och privatliv. Parlamentet betonar dock vikten av att kontrollera att obligatoriska regler för arbetstider samt kör- och viloperioder efterlevs vilket borde bli lättare med digitaliseringen av transportsektorn.
20. Europaparlamentet betonar den särskilda betydelsen av små och medelstora företag i transportsektorn med verksamhet i små orter, i svårtillgängliga regioner samt i utkanterna av storstadsområden när det gäller att säkerställa transportmedel för människor som pendlar till skolor, butiker och serviceinrättningar, särskilt där kollektivtrafiken inte riktigt fungerar.
21. Europaparlamentet framhåller betydelsen av att transportarbetare har yrkeskompetens för 2000-talet, såsom digitala färdigheter, lagarbete, kritiskt tänkande och problemlösning när det gäller att hantera förändringar och teknisk utveckling i sektorn. Parlamentet betonar att nyckeln till en socialt hållbar omvandling och anpassning av transportsektorn är utbildning för de anställda. Parlamentet uppmanar arbetsmarknadsparter och utbildnings- och yrkesutbildningsanstalter att utveckla därmed sammanhängande kompetensstrategier och utbildningsprogram för små transportföretag. Parlamentet anser att det är arbetsgivarens uppgift att på rätt sätt sätta in sina anställda i ny teknik såsom IT och spårningsapplikationer. Parlamentet betonar att det bemanningsföretag som hyr ut personal måste förbereda och utbilda dem på lämpligt sätt när det gäller tillfälliga kontrakt.
22. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att främja sociala företagsmodeller inom transportsektorn och utbyta bästa praxis i detta avseende, eftersom sociala företag har visat sig vara mer motståndskraftiga i tider av ekonomisk kris än andra företagsmodeller.

23. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att samla in tillförlitliga uppgifter om delningsekonomin i transportsektorn och att undersöka vilka konsekvenser den har för arbetsvillkoren.



## RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

<b>Antagande</b>	26.9.2016
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+: 35 -: 2 0: 9
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	Laura Agea, Tim Aker, Guillaume Balas, Brando Benifei, Mara Bizzotto, Enrique Calvet Chambon, David Casa, Ole Christensen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Arne Gericke, Thomas Händel, Marian Harkin, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Ádám Kósa, Kostadinka Kuneva, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Morten Løkkegaard, Dominique Martin, Elisabeth Morin-Chartier, Emilian Pavel, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Sofia Ribeiro, Maria João Rodrigues, Anne Sander, Jutta Steinruck, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Renate Weber, Tatjana Ždanoka, Jana Žitňanská
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	Georges Bach, Rosa D'Amato, Rosa Estaràs Ferragut, Tania González Peñas, Sergio Gutiérrez Prieto, Flavio Zanonato, Gabriele Zimmer