

**Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter"**

KOM(2008) 650 slutlig – 2008/0195 (COD)

(2009/C 228/14)

Den 6 november 2008 beslutade rådet att i enlighet med artiklarna 71 och 137.2 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

*"Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter"*

Den 2 december 2008 gav kommitténs presidium i uppdrag åt facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället att förbereda ärendet.

Med hänsyn till ärendets brådskande karaktär utsåg Europeiska ekonomiska och sociala kommittén André MORDANT till huvudföredragande vid sin 452:a plenarsession den 24–25 mars 2009 (sammanträdet den 25 mars 2009), och antog följande yttrande med 93 röster för, 7 röster emot och 7 nedlagda röster:

## 1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 EESK anser att kommissionens förslag är svårt att tillämpa och att det kommer att innebära enorma merkostnader och en ökning av den administrativa bördan. Dessutom motsvarar det inte ett av de grundläggande målen för direktiv 2002/15/EG, som föreskriver miniminormer för arbetstidens förläggning i syfte att förbättra skyddet av hälsan och säkerheten för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter samt för att förbättra vägtrafiksäkerheten och åstadkomma en ytterligare tillnärmning av konkurrensvillkoren. En arbetstagare inom vägtransporter får inte arbeta mer än 48 timmar per vecka (i genomsnitt) enligt förordning (EG) nr 561/2006 om körtider och viloperioder, medan en förare som är egenföretagare enligt samma förordning får arbeta 86 timmar per vecka.

1.2 Vägtransporterna i EU väntas öka med 50 % under de kommande 20 åren, oavsett ökningen inom de övriga transportsätten (järn- och vattenvägar). EESK bekräftar att det inte är förarens ställning som är avgörande för om man lyckas uppnå målen i direktivet, utan de förhållanden under vilka föraren utövar sitt arbete avseende vägtransporter.

1.3 EESK tar i detta yttrande på nytt upp de viktigaste slutsatserna i EESK:s yttrande om "Vägtransporter – arbetstidens förläggning för egenföretagande förare" <sup>(1)</sup>.

I det yttrandet framhöll kommittén följande:

— Vikten av att inkludera alla förare som är egenföretagare i tillämpningsområdet för direktiv 2002/15/EG, i enlighet med artikel 2 (från och med mars 2009), för att främja vägtrafiksäkerheten, bidra till rättvisa konkurrensvillkor och förbättra arbetsvillkoren för mobila arbetstagare med egen verksamhet, framförallt ifråga om arbetstagarnas fysiska och psykiska hälsa.

— Vikten av en korrekt införlivning av direktivet i medlemsstaternas lagstiftning – framförallt av definitionen av förare som är egenföretagare – och medansvaret för de olika aktörerna i transportkedjan i enlighet med förordningen om kör- och vilotider.

1.4 EESK anser att direktivets mål endast kan uppnås om man inom vägtransportsektorn tydligt tillämpar sociala miniminormer för socialt skydd på alla personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, utan åtskillnad och oberoende av deras ställning.

1.5 Kommittén anser att utvidgningen av direktivets tillämpningsområde till egenföretagande förare bör ske på ett sådant sätt att de administrativa uppgifter som de åläggs minimeras. En definition av arbetstiden för egenföretagande förare förutsätter att allmänna administrativa uppgifter inte räknas in i arbetstiden.

1.6 För att egenföretagare ska kunna inkluderas i direktivets tillämpningsområde krävs det att ett antal åtgärder antas som syftar till att kontrollera att direktiv 2002/15/EG tillämpas och respekteras.

## 2. Inledning

2.1 Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 trädde i kraft den 23 mars 2005. Direktivet handlar om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter. Genom de nya gemensamma bestämmelser som fastställs i direktivet säkerställs miniminormer för socialt skydd för de berörda arbetstagarna. Dessa miniminormer ses som ett stort framsteg mot en förbättring av skyddet för hälsa och säkerhet för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter samt mot en förbättring av vägsäkerheten och säkerställandet av en rättvis konkurrens.

<sup>(1)</sup> EUT C 27, 3.2.2009, s. 49–51.

2.2 Detta direktiv, som syftar till att skydda arbetstagare inom vägtransporter mot skadliga effekter som orsakas av oskäligt långa arbetsdagar, otillräcklig vila eller ojämn arbetsrytm, utgör en särskild del av det allmänna arbetstidsdirektivet (2003/88/EG). Det kompletterar förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om gemensamma bestämmelser om körtider och viloperioder för förare.

2.3 Vid antagandet av direktivet, efter förlikningsförfarandet, beslutade rådet och parlamentet att direktivet i princip ska tillämpas på egenföretagare från och med den 23 mars 2009, och kommissionen uppmanades att lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet två år före detta datum samt på basis av rapporten ett lagstiftningsförslag med bestämmelser för att antingen inkludera egenföretagare i direktivets tillämpningsområde eller för att utesluta dem.

### 3. Kommissionens förslag

3.1 Kommissionen föreslår att direktiv 2002/15/EG ändras på så vis att förare som är egenföretagare utesluts från tillämpningsområdet, så att detta klargörs – direktivet gäller alla mobila arbetstagare, även förare som är så kallade falska egenföretagare, dvs. förare som officiellt är egenföretagare, men som i praktiken inte kan bestämma över sitt arbete.

3.2 Kommissionen har för avsikt att definiera "falska egenföretagare" som mobila arbetstagare "som inte är knutna till en arbetsgivare genom ett anställningsavtal eller någon annan form av hierarkiskt arbetsförhållande, men

- a) som inte är fria att organisera den aktuella verksamheten,
- b) vars inkomster inte är direkt beroende av den förtjänst som görs,
- c) och som inte är fria att, självständigt eller i samarbete mellan egenföretagare, ha affärsförbindelser med flera kunder."

3.3 Kommissionen föreslår att man lägger till ett villkor för arbete som utförs nattetid. Enligt direktiv 2002/15 är allt arbete som utförs nattetid att betrakta som nattarbete. I förslaget till ändring föreslår kommissionen att nattarbete definieras som arbete under ett arbetspass där minst två timmars arbete utförs nattetid.

3.4 Förslaget till ändring omfattar också en ny artikel om kontroller som säkerställer att reglerna i direktiv 2002/15 genomförs på ett korrekt och enhetligt sätt och att de nationella myndigheter som ansvarar för direktivets genomförande har tillräckligt många kvalificerade inspektörer och att de vidtar lämpliga åtgärder.

3.5 För att direktivet ska kunna genomföras effektivt och på ett enhetligt sätt i gemenskapen ska kommissionen stödja dialog mellan medlemsstaterna med följande mål:

- a) Att främja administrativt samarbete mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter.
- b) Att verka för en gemensam strategi.
- c) Att främja en dialog mellan transportsektorn och tillsynsmyndigheterna.

### 4. Allmänna kommentarer

4.1 När det gäller de problem som tas upp vid konsekvensanalysen anser kommissionen att arbetet med att förebygga problem med vägtrafiksäkerheten som beror på trötthet hos förarna bör handla om att strikt tillämpa bestämmelserna om körtider och viloperioder för alla förare, oavsett anställningsformer. Följaktligen bidrar direktivet om arbetstidens förläggning inte med något större mervärde vad avser vägtrafiksäkerheten. Som slutsats av konsekvensanalysen anser kommissionen att man bör förorda ett alternativ som består i att man utesluter egenföretagande förare men inbegriper falska egenföretagare samtidigt som man säkerställer effektivare kontroll. Detta skulle få till följd att man minskar konkurrensnedvridningen och möjliggör bättre socialt skydd för arbetstagare och likställda grupper.

4.2 Flera arbetsmarknadsparter anser att det faktum att egenföretagare har undantagits från direktivets tillämpningsområde har lett till konkurrensnedvridning i transportsektorn. Kommittén framförde därför nyligen i sitt yttrande om halvtidsutvärderingen av vitboken om transporter (TEN 257, föredragande: Rafael Barbadillo López <sup>(1)</sup>) följande begäran:

*"Regelverket för vägtransporter måste säkerställa att alla som arbetar inom sektorn behandlas lika oavsett om de är anställda eller egenföretagare. Därför bör direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002, om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, omedelbart också gälla egenföretagare utan någon övergångsperiod, eftersom direktivets syfte är att förbättra vägtrafiksäkerheten, undvika konkurrensnedvridning och främja bättre arbetsvillkor" (punkt 4.3.1.2).*

4.3 Med tanke på att vägtrafiken förväntas öka med 50 % i Europa inom de närmsta 20 åren, oberoende av andra transportsätt (järnväg och sjöfart), kan villkoren för den fysiska och psykiska hälsan hos förare av fordon mellan 3,5 ton och 60 ton, vägtrafiksäkerheten och lika konkurrensvillkor inte uppfyllas på annat sätt än genom att man tydligt fastställer sociala miniminormer som tillämpas utan urskillning på samtliga arbetstagare som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, oavsett arbetstagarnas ställning. EESK anser att det inte är anställningsvillkoren som bör bara avgörande, utan det faktum att arbetstagaren utför mobilt arbete avseende vägtransporter.

<sup>(1)</sup> EUT C 161, 13.7.2007, s. 89.

4.4 I sitt yttrande TEN/326 om "Vägtransporter – arbetstidens förläggning för egenföretagande förare" uttrycker EESK starka tvivel i fråga om de slutsatser som dragits av studien i fråga om trafiksäkerhet, konkurrensvillkor och sociala aspekter.

EESK finner också att "alltför långa arbetsdagar är en starkt bidragande orsak till trötthet" som kan "leda till att en förare somnar vid ratten".

EESK anser slutligen i yttrandet följande: "Rättvis konkurrens uppstår när större företag, som svarar för alla led i distributionen och transporten av gods, i sin prissättning gentemot underleverantörerna tar hänsyn till tillämpningen av den för sektorn relevanta sociala lagstiftningen på både mobila arbetstagare och egenföretagare."

4.5 Det stämmer inte att direktivet om arbetstidens förläggning inte bidrar med något större mervärde vad avser vägtrafiksäkerheten, vilket påstås i rapporten om konsekvensanalysen. En arbetstagare inom vägtransporter får inte arbeta fler än 48 timmar (i genomsnitt) enligt förordning (EG) nr 561/2006 om körtider och viloperioder, medan en förare som är egenföretagare enligt samma förordning får arbeta 86 timmar per vecka.

4.6 Enligt kommissionens förslag måste en förare som fastställts som falsk egenföretagare respektera arbetstidsdirektivet. Kommissionens förslag tar emellertid inte upp någon av följande frågor: För att vara mobil arbetstagare måste man ha ett anställningskontrakt? Vem är arbetsgivaren som anställer arbetstagaren? Om arbetstagaren har en egen bil – vad ska han göra med den? Om han har gjort investeringar i infrastruktur eller annat – vem är ansvarig för konsekvenserna? Och vad ska man göra i de länder där egenföretagande förare redan omfattas?

4.7 Kommittén anser att detta förslag riskerar att orsaka enorma extrakostnader och dessutom ökade administrativa kostnader.

4.8 En korrekt tillämpning av direktivet, och i synnerhet av definitionen av förare som är egenföretagare är enligt EESK dock en förutsättning för en utvidgning av tillämpningsområdet av direktiv 2002/15/EG till egenföretagare. I direktivet bör fastställas att allmänna administrativa uppgifter inte ska räknas in i arbetstiden för egenföretagare.

Bryssel den 25 mars 2009

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs  
ordförande  
Mario SEPI

---