



Position paper Mobility package

Het Europese Mobility Package heeft tot doel de Europese transportsector eerlijker, transparanter en socialer te maken, kortom een gelijk speelveld in Europa te bereiken. Wetgeving moet eenvoudiger, uniformer en vooral beter handhaafbaar worden. TLN en FNV onderschrijven deze doelstellingen.

In Brussel wordt nog volop gediscussieerd over het Mobility Package waarbij het erop lijkt dat partijen steeds verder van elkaar komen te staan. In Nederland hebben werkgevers en werknemers, met erkenning van elkaars belangen, deze gezamenlijke nota opgesteld om daarmee bij te dragen aan een eerlijke, transparante en sociale transportsector. Sociale partners zullen dan ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid op korte termijn gaan benaderen om in gezamenlijkheid invulling te gaan geven aan onderstaande acht speerpunten.

Algemeen

De Nederlandse sector transport en logistiek groeit gelukkig weer. Sociale partners zijn ervan overtuigd dat specifieke (Nederlandse) wetgeving in deze omvangrijke sector onontbeerlijk is om gezonde bedrijven en volwaardige werkgelegenheid in stand te houden.

Natuurlijk is de crisis ook niet aan onze sector voorbijgegaan. In het laatste kwartaal van 2017 steeg het aantal ondernemingen echter weer naar het niveau van voor de crisis en is het aantal werknemers in de sector nog nooit zo hoog geweest. Op dit moment zijn bijna 150.000 werknemers aan de slag in onze sector waarvan 82.000 chauffeurs met een arbeidsovereenkomst die onder de algemeen verbindend verklaarde cao vallen én onder de pensioenregeling. Onze sector bestaat niet alleen uit werknemers; ook zelfstandigen vinden werk in de sector. In totaal zijn meer dan 5000 zelfstandigen actief in onze sector.

Uitgangspunten sociale partners:

Het Europese Mobility Package heeft tot doel de Europese transportsector eerlijker, transparanter en socialer te maken, kortom een gelijk speelveld in Europa te bereiken. Wetgeving moet eenvoudiger, uniformer en vooral beter handhaafbaar worden. Sociale partners zijn van mening dat de uitgewerkte voorstellen deze wensen niet altijd dichterbij brengen. Hieronder gaan wij verder in op de volgende onderwerpen:

1. Duidelijke wetgeving
2. De mogelijkheid van aanvullende afspraken in individuele lidstaten
3. Betere handhaving; naleving en een boeteregime dat past bij de omvang van de overtreding
4. Cabotage
5. Detachering
6. Vestigingseisen
7. Rij- en rusttijden
8. Registratieplicht

1. Duidelijke wetgeving

Sociale partners dringen aan op duidelijke Europese wetgeving die niet voor meerdere uitleg vatbaar is. Daarmee wordt de uitvoering en de handhaafbaarheid bevorderd.

2. De mogelijkheid van aanvullende afspraken in individuele lidstaten

In Nederland hebben we in de uitwerking van Europese wetgeving specifieke Nederlandse afspraken gemaakt en in wetgeving vastgelegd (De Wet wegvervoer goederen). Voorbeelden van Nederlandse wetgeving, die voor een gezonde sector onontbeerlijk is, zijn de eis van dienstbetrekking en een lagere vergunning grens (500 kg) dan de Europese (3500 kg). Natuurlijk moet Europese wetgeving streven naar 'een level-playingfield' in Europa, maar de lidstaten moeten bij de uitwerking van deze



wetgeving de mogelijkheid houden in nationale wetgeving aanvullende regels vast te leggen, passend bij de situatie in dat land.

3. Betere handhaving; naleving en een boeteregime dat past bij de omvang van de overtreding

Wetgeving zonder doelmatige handhaving is een dode letter. EU wetgeving die in Lidstaten verschillend wordt uitgelegd is onwenselijk. Helaas zien we dat veel voorkomen. In die zin is het goed dat het mobility package dit tracht aan te pakken en bij alle dossiers handhaving een belangrijke rol toebedeelt. Het is goed dat in veel voorstellen ingezet wordt op meer digitalisering (e-CMR); meer waarde wordt gehecht aan bedrijfscontroles, toepassing van het ERRU register en vooral een betere onderlinge samenwerking op handhavingsgebied met lidstaten wordt bepleit.

Voor de sociale partners is voorts van belang dat handhaving niet als doel op zich wordt gezien, maar als een middel om handhavingsdoelen te bereiken: voorkoming van oneerlijke concurrentie, bevordering van de verkeersveiligheid en bescherming van de chauffeur tegen sociale misstanden.

Tot slot vinden sociale partners het van belang dat handhaving proportioneel gebeurt. In veel landen ontbreekt de juiste verhouding tussen de ernst van de begane overtreding en de opgelegde sanctie, waardoor ondernemers en chauffeurs boetes vaak als disproportioneel ervaren. Zorg ook voor een gelijke behandeling tussen ingezetenen en niet-ingezetenen bij het opleggen van sancties.

De handhavingsautoriteiten moeten de mogelijkheid krijgen hun taak adequaat uit te voeren. Sociale partners pleiten daarom voor meer mensen en middelen, met name bij de IL&T.

4. Cabotage

Sociale partners willen de huidige cabotageregeling behouden. Ondernemers en chauffeurs zijn inmiddels gewend aan deze spelregels. Het probleem van de huidige regeling is ook niet de regeling zelf, maar de interpretatieverschillen tussen de lidstaten over de regeling.

Het mobility package voorstel, een onbeperkt aantal ritten kunnen uitvoeren in een termijn van 5 dagen, betekent de facto een liberalisering van de cabotage. Dat is onwenselijk. De sociaal economische verschillen tussen met name Oost en West lidstaten zijn veel te groot om deze stap te maken. Cabotage betekent namelijk in directe concurrentie zijn met de Nederlandse binnenlandse vervoerder. In tegenstelling tot wat veel mensen denken is de verhouding binnenlands vervoer ten opzichte van internationaal vervoer (uitgevoerd door Nederlandse bedrijven) ongeveer 80%-20%

Zelfs met toepassing van gelijk loon zijn de concurrentievoorwaarden ongelijk. Het gaat immers alleen over loon; niet over afdracht van belasting en premies. Daarmee hebben transportbedrijven uit de goedkopere lidstaten een substantieel economisch voordeel indien zij in NL vervoeren.

Ook stelt de EC voor om cabotageritten in een aangrenzende lidstaat onbeperkt mogelijk te maken in 5 dagen, nadat eerst in een andere lidstaat is gelost. Dat is wat sociale partners betreft onwenselijk; cabotage moet alleen in de lidstaat waar gelost is, toegestaan worden. (De zgn. retourcabotage mag voorts uitsluitend conform de huidige regeling geschieden). Sociale partners pleiten daarom voor handhaving van de huidige regeling (de beperking van 3 ritten, in 7 dagen); alleen zo wordt systematische cabotage voorkomen.

5. Detacheringsrichtlijn

Goed werkgeverschap is belangrijk en de Nederlandse transportsector heeft baat bij wetgeving, die de concurrentiepositie ten opzichte van met goedkopere lidstaten verbetert. De Europese detacheringsrichtlijn bevat hiertoe een pakket maatregelen. Hierin is onder andere vastgelegd dat de Europese lidstaten er op toe moeten zien dat werknemers die tijdelijk in een andere lidstaat worden gedetacheerd de belangrijkste arbeidsvoorwaarden van het land waar ze werken ontvangen. Daarbij gaat het onder andere om het toepasselijk loon, de maximale werktijden en minimumnormen voor vrije dagen en vakantie. Sociale partners onderschrijven de grondbeginselen van de Detacheringsrichtlijn.

De Handhavingsrichtlijn bevat bepalingen over de bevoegde instantie, identificatie van detachering, toegang tot informatie, wederzijdse bijstand en administratieve samenwerking, meldingsplichten voor



ondernemers, verplichtingen om documenten op de werkplek ter beschikking te hebben en het sanctieregime.

Beide genoemde richtlijnen zijn ook van toepassing op de transportsector. Sociale partners zijn het daarmee eens. Dat betekent dat internationale vrachtautochauffeurs gezien kunnen worden als gedetacheerde werknemers en in voorkomende gevallen aanspraak kunnen maken op arbeidsvoorwaarden in het land waarin of van waaruit ze werken.

Een internationale logistieke dienstverlener werkt met real-time planningen. Opdrachten komen binnen en worden geautomatiseerd aan een bepaalde vrachtauto en chauffeur gekoppeld, die ergens in Europa aan een andere rit bezig is. Dan moeten wettelijke verplichtingen die voortkomen uit de richtlijnen, wél aansluiten bij deze werkprocessen. Dat is op dit moment absoluut niet het geval.

De door de Europese Commissie voorgestelde regeling zal door het gebrek aan uniformiteit en de complexiteit in de ogen van sociale partners niet handhaafbaar zijn.

6. Vestigingseisen

De huidige kg-grens voor toepassing van het vergunningenregime in Europa is op dit moment 3500 kg ttg. In Nederlandse wetgeving is een grens van 500 kg laadvermogen vastgelegd. Sociale partners zijn voorstander van het verlagen van deze grens naar 0 kg en pleiten ervoor dit in de WWG vast te leggen. Tevens zijn sociale partners van mening dat de eisen van reële vestiging; kredietwaardigheid; betrouwbaarheid en vakbekwaamheid voor alle transportactiviteiten in Nederland in het beroepsvervoer (vrachtwagens én bestelbussen) moeten gelden. Ten aanzien van de eis van vakbekwaamheid en kredietwaardigheid kunnen sociale partners zich voorstellen dat hiervoor een 'light'-versie tot stand komt. Uiteraard zal ook de eis van dienstbetrekking moeten gelden.

7. Rij- en rusttijden

De rij- en rusttijden zijn adequaat om de doelstellingen van Verordening 561/2006 te realiseren. Doel van deze verordening is het bevorderen van de verkeersveiligheid, eerlijke concurrentie en goede arbeidsomstandigheden. Doelstellingen die sociale partners onderschrijven maar die in de praktijk ondanks de duidelijke voorschriften niet optimaal worden behaald. Er wordt te weinig gehandhaafd. Verdere oorzaken hiervoor zijn een gebrek aan eenduidige uitleg van de regels en aan eenduidige handhaving, en de diversiteit in de praktijkomstandigheden in het wegvervoer. De daarbij optredende grote verschillen in handhaving en sanctionering tussen de lidstaten leggen een nog grotere druk op de uitvoerbaarheid van de regelgeving.

De rij- en rusttijden zelf zijn op zich adequaat om aan de doelstellingen van de Verordening te voldoen en hoeven dan, op een paar uitzonderingen na, ook niet gewijzigd te worden. Wel zijn sociale partners het eens over de volgende verbeteringen:

- De chauffeur moet regelmatig in de gelegenheid gesteld worden om thuis zijn 45 uur rust te genieten. Nomaden op de weg moeten worden voorkomen. Indien de wekelijkse rust onderweg wordt genoten, moet dat op een beveiligde parkeerplaats, die wordt betaald door de werkgever. Deze parkeervoorzieningen moeten zo snel mogelijk gerealiseerd worden.
- De parkings moeten voldoen aan een vooraf vastgesteld niveau van adequate voorzieningen. Dit niveau wordt vastgelegd middels certificering.
- De retrofit van de nieuwe 'slimme' tachograaf moet eerder verplicht worden gesteld.

8. Registratieplicht

Alle internationaal werkzame chauffeurs dienen geregistreerd te zijn bij hun eigen nationale bevoegde instantie. Hierbij wordt wat sociale partners betreft ook geregistreerd waar zij in dienst zijn, welke arbeidsvoorwaarden van toepassing zijn en waar sociale zekerheidspremies afgedragen worden.

Laat daarom alle Europese bedrijven hun chauffeurs registreren bij hun eigen nationale bevoegde instantie. Deze instanties zijn reeds via het IMI-systeem met elkaar verbonden. Zo kunnen bevoegde instanties in lidstaten ter plekke (bij de chauffeur in de vrachtwagen) controleren of een chauffeur en



diens werkgever voldoen aan de minimum arbeidsvoorwaarden in de lidstaat waar de chauffeur op dat moment rijdt.

Via een slimme rekentool moet het tevens mogelijk zijn om op verzoek en geautomatiseerd vast te stellen of de beloning van de chauffeur en eventuele arbeidstijden en verlofregelingen worden gerespecteerd. Ook zelfstandige internationale chauffeurs dienen zich te registreren.