

## **CNV zeer kritisch op mobiliteitspakket EU.**

In mei 2017 heeft de Europese Commissie voorstellen gedaan om transport in Europa “schoner, concurrerender en sociaal rechtvaardiger te maken”. Dat is niet gelukt. Oneerlijke concurrentie blijft bestaan door de grote verschillen in loon en sociale voorzieningen tussen Oost- en West Europese landen.

### **Waar gaat het mobiliteitspakket over?**

De Europese Commissie zegt: “vereenvoudiging en aanscherping van bestaande regelgeving, bescherming van werknemers en eerlijke concurrentie, benutting van digitale mogelijkheden en gegevensuitwisseling tussen autoriteiten, tolheffing en intelligente transportsystemen”.

Voor een fatsoenlijke Europese arbeidsmarkt in het transport zijn de nieuwe regels voor detachering, cabotage, rij- en rusttijden, tachografen, en toegang tot de markt van belang.

De voorstellen zijn vooral gunstig voor werkgevers.

### **Handhaven van regels is heel belangrijk.**

De voorstellen van de Europese Commissie lossen de oneerlijke concurrentie tussen West- en Oost-Europese lidstaten niet op. Dan heeft het geen zin om allerlei nieuwe voorstellen te maken. Controle op naleving van bestaande regels is dan veel belangrijker!

### **De belangrijkste voorstellen van de Europese Commissie met de CNV reactie.**

#### **Detachering.**

Bij detachering gaat het om het werken in een ander land dan waar je woont. Gebruikelijk is dat je dan ook recht hebt op de belangrijkste arbeidsvoorwaarden in het werkland. Bij ritten in het buitenland wordt meestal geen rekening gehouden met de detacheringsrichtlijn en rijdt de chauffeur onder de arbeidsvoorwaarden van het thuisland, terwijl de kernarbeidsvoorwaarden (waaronder het loon) van het werkland van toepassing hoort te zijn.

De Europese Commissie wil dat de arbeidsvoorwaarden van het werkland pas ingaan nadat er 3 dagen per maand in dat land is gewerkt. Transitovervoer (vervoer door een land zonder dat er in dat land geladen of gelost wordt) wordt uitgezonderd van de detacheringsregeling.

***Standpunt CNV. Na 36 uur werken in een land heb je recht op de arbeidsvoorwaarden van het land waarin gewerkt wordt. Rijden, laden en lossen is werk. Geen uitzondering voor transitovervoer.***

#### **Cabotage.**

Wat is cabotage? Na een internationale rit mogen er 3 ritten in dat land gereden worden binnen 7 dagen nadat de lading is gelost. Daarna moet de vrachtauto naar het buitenland.

In de Benelux mag onbeperkt cabotageritten gereden worden door transportbedrijven die in de Benelux gevestigd zijn.

De Europese Commissie wil dat na een internationale rit er in het land van bestemming (én het direct aangrenzende buitenland) een *onbeperkt aantal cabotageritten* worden gemaakt binnen vijf dagen. Ook mag een cabotagerit meerdere laad- en lospunten bevatten en wordt het vervoer van lege containers of pallets niet automatisch gezien als detachering. Lidstaten worden verplicht een minimumaantal controles uit te voeren (2 % van de cabotageritten vanaf 1 januari 2020 en 3 %

vanaf 1 januari 2022). Ook moeten lidstaten elk jaar een minimumaantal gezamenlijke controles (3) langs de weg uitvoeren.

***Standpunt CNV. Dit voorstel zorgt voor meer oneerlijke concurrentie. Vrije cabotage kan alleen als er sprake is van ongeveer gelijke loonkosten, zoals dat nu in de Benelux geldt. Tot het zover is moeten de bestaande regels gehandhaafd worden en zeker niet worden uitgebreid/versoepeld.***

### **Rij- en rusttijden**

De Europese Commissie stelt voor om de rusttijden te verschuiven. Nu mag de normale weekendrust van minimaal 45 uur 1x per 2 weken verkort worden naar minimaal 24 uur. De Commissie wil dat de periode van 2 weken naar 4 weken gaat. Dan mag in die 4 weken de weekendrust 2x verkort worden naar minimaal 24 uur. Daardoor ontstaat er per maand een extra lang weekend waarin de chauffeur naar huis kan. Het doorbrengen van de extra lange rust mag niet in de cabine (de verkorte rust dus wel). Als de chauffeur er voor kiest om niet naar huis te gaan zijn de kosten van het verblijf tijdens de extra lange rust voor rekening van de werkgever.

***Stanpunt CNV. Twee verkorte rustperiodes achter elkaar kan zorgen voor extra vermoeidheid bij de chauffeur. Hierdoor kan de verkeersveiligheid in gevaar komen (meer kans op ongelukken). Er zijn meer inspecteurs nodig om op de weekendrust te controleren. Chauffeurs mogen geen gratis gebruik maken van de voorzieningen op Nederlandse parkeerplaatsen voor de weekend rust. Het is de verantwoordelijkheid van de transportondernemer c.q. de opdrachtgever om daarin te voorzien.***

### **Tachografen**

Het voorstel voor aanpassing van de regels rondom rij-en rusttijden bevat ook nieuwe regels over het gebruik van de tachograaf. Dit is immers het middel om vast te stellen of de voorschriften worden nageleefd. In de tachograafverordening stelt de Europese Commissie de slimme tachograaf (met GPS) pas verplicht voor nieuwe voertuigen per 15 juni 2019 en voor bestaande voertuigen per 2030.

De Europese Commissie stelt voor om de bestuurder te verplichten om alle activiteiten, en niet alleen rijden en perioden van beschikbaarheid, te registreren. De positie van voertuigen die voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt moet beter worden bepaald om sociale regelgeving gemakkelijker te handhaven. Ook kan hiermee vermoeidheid en risico's voor de verkeersveiligheid voorkomen worden. Bij de gewone tachograaf is een deel van de registratie (bv een grensovergang) echter nog handmatig en dit blijft voorlopig mogelijk.

***Standpunt CNV. Invoering slimme tachograaf met GPS voor al het wegvervoer, uiterlijk in 2020. De volledige en automatische registratie van alle activiteiten van de bestuurder door een slimme tachograaf is belangrijk om de werkpatronen van een bestuurder (zoals detachering en cabotage) te controleren.***

### **Toegang tot de markt**

Om een vergunning te krijgen en te houden moeten bedrijven aan vier voorwaarden voldoen: betrouwbaarheid, kredietwaardigheid, vakbekwaamheid en de eis van reële vestiging.

De Europese Commissie doet voorstellen voor lichte voertuigen (laadvermogen minder dan 3.500 kg) en postbusbedrijven. Het gaat onder meer om vestigingseisen en betrouwbaarheidseisen. Postbusondernemingen zijn nu ook al illegaal, maar bedrijven gaan vaak ongezien door. Er komen

nieuwe criteria zodat nationale handhavings- en controle instanties beter moeten kunnen samenwerken in de bestrijding van malafide constructies.

Een onderneming die zich in een lidstaat gevestigd moet daar een “werkelijke en duurzame” activiteit uitoefenen. Documenten zoals arbeidsovereenkomsten moeten aanwezig en er moet personeel in dienst zijn.

Lidstaten mogen geen aanvullende voorwaarden stellen voor de toegang tot de markt.

***Standpunt CNV. Meer internationale samenwerking en acties tegen postbusondernemingen.***

***De eis van kredietwaardigheid, reële vestiging, dienstbetrekking, vakbekwaamheid en betrouwbaarheid moet van toepassing worden op alle beroepsvervoerders.***

***Nederland heeft de grens al op 500 kg laadvermogen gesteld. Dit komt voor een deel tegemoet aan het tegengaan van oneerlijke concurrentie waarbij bedrijven hun lading opdelen in kleinere porties tot 3,5 ton. Om concurrentie van lichte vervoerders helemaal tegen te gaan stelt CNV voor de grens van laadvermogen terug te brengen tot 0 kg en alle vier de eisen van toepassing te laten zijn.***

***Het lijkt erop dat de plannen van de Europese Commissie betekenen dat de huidige eis van dienstbetrekking in de Wet Wegvervoer Goederen komt te vervallen omdat Europa dat als belemmering ziet voor het verkrijgen van een vergunning. Daar is het CNV het niet mee eens. De eis van dienstbetrekking moet dus gewoon blijven.***