

# HET MOBILITEITSPAKKET

## TOT NU TOE

Een korte uitleg over de standpunten van de Raad van Ministers (Raad van de EU) en het Europese Parlement

Informatie voor vakbonden en beroepschauffeurs





# HET MOBILITEITSPAKKET **TOT NU TOE**

Een korte uitleg over de standpunten van de Raad van Ministers (Raad van de EU) en het Europese Parlement

## HET MOBILITEITSPAKKET IS NOG NIET AANGENOMEN OF GOEDGEKEURD

Maar de ministers van transport van de 28 lidstaten (de “Raad van Ministers”) en het Europese Parlement hebben allebei hun eigen mening erover gevormd. In de herfst van 2019 zullen zij samen komen om te onderhandelen over de uiteindelijke afspraken.

Het doel van deze brochure is het informeren van vakbonden en beroepschauffeurs over de voor- en nadelen van de respectievelijke standpunten van de twee Instanties, over de risico's die we tegen zullen komen in het toekomstige onderhandelingsproces en om u te informeren over de acties die het EFT bereid is te nemen om deze risico's te laten verdwijnen.

## RIJ- EN RUSTTIJD (Verordening 561/2006)

### Grote winst voor chauffeurs

Volgens beide standpunten:

- Chauffeurs moeten regelmatig naar huis terug keren, minstens **één keer per maand**.
- Ze **kunnen niet** verplicht worden om hun wekelijkse rust van 45 uur of meer **in het voertuig** door te brengen.



### Grote winst voor de maatschappij

- **Minder vermoeidheid** voor bus-, touringcar- en vrachtwagenchauffeurs = **veiligere wegen, veiligere passagiers**

## Risico's en onzekerheden

### Twee rij- en rustregimes?

- **Het Europese Parlement** zegt dat de huidige regels, onveranderd, **op iedereen** van toepassing moeten zijn.
- **De Raad van de EU**, daarentegen, zegt dat het huidige regime alleen van toepassing moet zijn op chauffeurs, die in hun eigen land werken. Zodra zij de grens over rijden (internationaal transport), krijgt de werkgever de mogelijkheid de 45 uur rust uit te stellen met een extra week. Met andere woorden, internationale chauffeurs kunnen zodanig ingeroosterd worden dat zij drie volle weken rijden met alleen twee dagen vrij tussendoor.

**Voorbeeld van hoe het voorstel van de Raad in de praktijk zou werken:** een Franse chauffeur die alleen nationaal transport doet, zou profiteren van de huidige regels. Maar wanneer hij 10 dagen nationaal transport heeft gereden en op de 11e dag de grens over rijdt voor het ophalen of bezorgen van goederen buiten Frankrijk, kan zijn 45-uur rust uitgesteld worden tot de volgende week.

## Naast het afbrokkelen van een chauffeurs welzijn ...

- Een duaal rijtijden regime, zoals voorgesteld door de Raad, met andere regels naar gelang de grenzen worden overschreden, zal de **naleving bemoeilijken**. De rij- en rusttijdenregels zijn, in heel Europa, één van de meest strikt gehandhaafde regels in het wegtransport. Een duaal rijtijdenregime zal het **einde betekenen van effectieve controles** op het gebied van rijden, werken en rusturen voor bus-, touringcar- en vrachtwagenchauffeurs, en zal de digitale tachograaf zijn handhavingscapaciteiten ontnemen.
- Een duaal rijtijden regime zal de **wegveiligheid verkleinen**. Tienduizenden bus- en vrachtwagenchauffeurs werkzaam in het internationaal transport zullen drie weken moeten rijden en werken voordat ze de mogelijkheid krijgen om twee dagen te rusten. Zo ver reikt de EU toewijding voor het welzijn van burgers en voor de wegveiligheid!



## Hoe vaak zullen chauffeurs werkelijk de mogelijkheid hebben om naar huis te gaan?

- Zowel de Raad van de EU als het Europese Parlement zegt: **elke 4 weken**.
- Volgens beide standpunten, is de werkgever verantwoordelijk voor de kosten van de repatriëring van de chauffeur. Echter, het is alleen nodig dat de chauffeur op papier verklaart dat hij of zij op een andere locatie het weekend doorbrengt om zo de werkgever te vrijwaren van elke verplichting tot repatriëring van de chauffeur en de bijbehorende kosten .

## Wat is de definitie van “(t)huis”?

- **De Raad van de EU** zegt dat het óf het woonland van de chauffeur is, óf een land waarin het bedrijf zijn operationele centrum heeft.
- **Het Europese Parlement** zegt dat “(t)huis” alleen het woonland van de chauffeur kan zijn.

**Voorbeeld van hoe het voorstel van de Raad in de praktijk zou werken:** een Roemeense chauffeur is werkzaam bij een onderneming, die een operationeel centrum heeft in de Slowaakse Republiek. Als het voorstel van de Raad wordt aangenomen, zal het bedrijf de wet simpel kunnen naleven door de Roemeense chauffeur één keer per maand naar de Slowaakse Republiek te sturen. Dit levert minder problemen en kosten op voor de werkgever, dan de chauffeur naar Roemenië, zijn of haar woonland, te sturen. Het is zelfs nog beter voor het bedrijf: de chauffeur zou ook de wagen terug naar het bedrijf brengen of residence. Even better for the company, the driver would also bring the vehicle back to the base.

**CONCLUDEREND:** het rij- en rusttijden regime en de definitie van het begrip “(t)huis” staat dus nog niet vast. Er moet hierover onderhandeld worden door de Raad en het Europese Parlement.

## DE VOLGENDE ACTIES VAN ETF

- Een campagne starten “Huis is (t)huis”, om zo een duidelijke definitie te verkrijgen over de chauffeurs (t)huis als zijn of haar woonplaats
- Een openbare campagne starten over vermoeidheid van chauffeurs, om zo nadelige veranderingen in de rij- en rusttijd regimes voor bus-, touringcar- en vrachtwagenchauffeurs te stoppen

# SMART TACHOGRAAF (Verordening 165/2014)

## Grote winst voor chauffeurs

- Zowel de Raad van de EU als het Europese Parlement zijn het er over eens dat de SMART tachograaf minstens **10 jaar eerder** dan in de huidige regels wordt voorzien, geïnstalleerd moet worden op alle voertuigen, die betrokken zijn in het internationaal vervoer (bussen, touringcars en vrachtwagens).
- Dit zal het **makkelijker maken om cabotage en de detachering van werknemers te controleren**. Dit omdat de controlerende autoriteiten dan de exacte tijd kunnen bepalen, die de voertuigen (bussen, touringcars en vrachtwagens) en de chauffeurs respectievelijk doorbrengen buiten hun land van registratie en het woonland.
- Dit heeft als gevolg dat chauffeurs **hogere lonen** ontvangen als ze **in het buitenland werken** en dat de ondernemingen niet meer in staat zijn hen een nationaal salaris te betalen, als ze internationaal transport of cabotage rijden. De uitkeringen van de chauffeur, zoals pensioen, zullen ook stijgen, omdat deze samenhangen met het hogere loonniveau.



## Grote winst voor handhaving

- **Medewerking** aan cabotage en regels voor detachering van werknemers zal substantieel **toenemen**.

## Grote winst voor de maatschappij

- **Strengere handhaving** en **betere controle** op rij- en rustperioden zal de wegen **veel veiliger** maken.

## Wanneer zal de SMART Tachograaf verplicht worden?

- **De Raad** zegt dat **4 jaar** nadat het Mobiliteitspakket is aangenomen alle voertuigen in het internationaal vervoer (bussen, touringcars en vrachtwagens) voorzien moeten zijn van een SMART Tachograaf.
- **Het Europese Parlement** heeft de deadline gezet op **5 jaar**.

**CONCLUDEREND:** De Raad en het Europese Parlement moeten nu gaan onderhandelen over de termijn waarop de SMART Tachograaf verplicht wordt.

### DE VOLGENDE ACTIES VAN ETF

- Verzekeren dat de SMART Tachograaf zo snel mogelijk geïmplementeerd wordt!
- Campagne voeren en samenwerken met de EU controle autoriteiten om zo te verzekeren dat de SMART Tachograaf niet gemanipuleerd kan worden



# DETACHERING VAN WERKNEMERS

## Grote winst voor chauffeurs

- Met een vroege invoering van de SMART Tachograaf zullen de controlerende autoriteiten **beter uitgerust** zijn om de **exacte tijd** te bepalen waarin chauffeurs in een ander land werken.
- Wanneer chauffeurs in het buitenland werken, terwijl zij bezig zijn met cabotage en internationale transport werkzaamheden, zullen zij **hogere lonen** ontvangen en zullen bedrijven niet langer meer in staat zijn hen te betalen volgens het salaris uit het land van herkomst.
- Wanneer ze **onderweg zijn**, zijn de **detacheringsregels niet van toepassing** en zullen de chauffeurs worden betaald conform de lonen van het land waar het bedrijf is gevestigd. Echter, ter compensatie, stelt het **Europese Parlement** voor dat de vestigingsplaats van het bedrijf de plaats moet zijn waarin of waar van uit chauffeurs **gewoonlijk hun werk verrichten** (zie voorbeeld hieronder voor meer details).
- Zodra het Mobiliteitspakket is aangenomen, zullen chauffeurs niet langer meer beloofd worden tegen het minimumloon van het land waar zij iets bezorgen of ophalen, maar naar hun **volledige beloning**, die veel bijzondere elementen bevat naast het minimum loon: bijvoorbeeld jaarlijks vakantiegeld.



## Minnen en plussen

### Er zijn uitzonderingen

- **In cabotage**, zullen detacheringsregels **altijd voorkomen**. Rekening houdend met het **internationale transport**, sluiten beide voorstellen/standpunten van zowel de Raad van de EU als het Europese Parlement chauffeurs uit van de detacheringsregels zodra zij bezig zijn met **eenvoudige export en import werkzaamheden**. Zodra de “SMART” tachograaf is geïnstalleerd in alle voertuigen, kan de chauffeur verzocht worden om, in aanvulling op het bilaterale vervoer, één laden en/of lossen activiteit in de landen die de chauffeur doorkruist uit te voeren, mits het ophalen en bezorgen niet binnen de grenzen van hetzelfde land plaats vindt. **Deze twee activiteiten zullen ook onder de uitzondering** van de detacheringsregels vallen, zodat de lonen van de landen waarin de chauffeur laadt en/of lost niet van toepassing zijn. Zie het voorbeeld hieronder voor meer duidelijkheid.

### Chauffeurs die onderweg zijn zullen niet betaald worden volgens het loon van het land dat zij passeren

- De Raad van de EU en het Europese Parlement nemen hierover hetzelfde standpunt in, gebaseerd op het uitgangspunt dat er **geen dienstverlening is verricht in het doorkruiste land**.
- Onderweg zullen de chauffeurs betaald worden volgens de **lonen van het land, waar het bedrijf dat hen te werk stelt is gevestigd**.

### Echter, het goede nieuws is:

- **Het Europese Parlement** zegt dat “de vestigingsplaats” (het thuisland van het bedrijf) een plaats moet zijn waarin of waar vandaan de chauffeurs **gewoonlijk hun werk doen**. Dit lost indirect het probleem van vervoer op, terwijl het op hetzelfde moment- en misschien zelfs wel belangrijker- een van de grootste factoren van sociale dumping bestrijdt.

**Voorbeeld:** een chauffeur, die zijn rit begint in Hongarije met een lading, die in Zweden bezorgd moet worden, en daarna terug keert naar Hongarije, zal het Hongaarse loon ontvangen voor de hele reis (ongeacht zijn of haar nationaliteit).

Als de chauffeur heeft bezorgd heeft in Zweden en afwijkt van zijn bilaterale reis en daarna andere reizen (ophalen en bezorgen) naar andere EU landen maakt, voordat hij naar Hongarije terugkeert, zal de chauffeur voor elke van deze reizen betaald moeten worden met de lonen van het land, waarin de levering of het ophalen plaats heeft gevonden.

De reistijd zal worden uitbetaald volgens Hongaarse lonen.

Zodra de SMART tachograaf verplicht wordt voor alle wagens die betrokken zijn bij internationaal transport (over de datum moet nog onderhandeld worden), zal de chauffeur in het bovenstaande voorbeeld verzocht worden om twee extra reizen onder Hongaarse beloning en voorwaarden te maken. Dit werkt als volgt: als de chauffeur in Hongarije start met een lading voor Zweden, dan kan hij of zij verzocht worden om één ophaal en één bezorging op de weg naar Zweden te maken. Hetzelfde geldt voor de uiteindelijke terugreis naar Hongarije, als goederen, die in Hongarije geleverd moeten worden, opgepikt moeten worden.

Volgens het voorstel van het Europese Parlement echter, zouden alleen de zuivere bilaterale reizen met bus en touringcar transport naar Hongaarse lonen betaald moeten worden.

Ook zouden bedrijven, volgens de definitie van het woord “vestigingsplaats” van het Europese Parlement, niet meer in staat zijn om chauffeurs te werven uit bijvoorbeeld Polen om hen te laten rijden vanuit en in bijvoorbeeld Duitsland in Poolse auto's en tegen Poolse lonen en voorwaarden. Elk bedrijf dat chauffeurs van buiten Duitsland werft om binnen en vanuit Duitsland te rijden, moet zijn “gevestigd” in Duitsland. Duitse lonen moeten dan van toepassing zijn op deze chauffeurs in het vervoer en voor alle reizen die starten en eindigen in Duitsland.

## Welke documenten zijn nodig voor controle?

Volgens beide standpunten, moeten bedrijven:

- Een verklaring van terbeschikkingstelling sturen naar de autoriteiten van het land, waar de chauffeur zijn transport activiteiten verricht, welke vallen onder de detachingsregels (cabotage, etc.)
- De chauffeur deze verklaring verstrekken, net als het service contract voor elke transport operatie (de CMR Waybill)
- Aan het land, waar de chauffeur als gedetacheerde heeft gewerkt, op het moment dat de periode van detachering eindigt, te verstrekken de verklaring van terbeschikkingstelling, de CMR Waybills van alle reizen die de chauffeur heeft verricht tijdens zijn periode van detachering, de arbeidsovereenkomsten en bewijzen van de werktijd van de chauffeur en de betaling.



**CONCLUDEREND:** Over de uitzonderingen op de detachingsregels voor werknemers en handhavingmaatregelen moet nog onderhandeld worden door de Raad en het Europese Parlement.

## DE VOLGENDE ACTIES VAN ETF

- Campagne voeren om te bewerkstelligen dat de twee “additionele” internationale reizen pas onder de bilaterale transport clause vallen als de SMART Tachograaf verplicht is geworden
- Campagne voeren voor een veiligheidsplatform, welke alleen toegankelijk is voor bij de wet ingestelde instituten. Dit platform maakt het verplicht voor alle wegtransport ondernemingen om elektronische versies van alle voor controle benodigde documenten te uploaden
- Campagne voeren op EU niveau voor een elektronische/digitale loonstrook

# CABOTAGE (Verordening 1072/2009)

## Grote winst voor chauffeurs

- **Strengere regelgeving voor cabotage** ligt nu op tafel, samen met **sterkere handhavingsinstrumenten**, zoals de SMART tachograaf. Volgens deze regels is het, bijvoorbeeld, niet langer mogelijk om Portugese chauffeurs voor onbepaalde tijd in Frankrijk te laten werken voor Portugese lonen.
- Met de vroege introductie/instelling van de SMART tachograaf kunnen controlerende autoriteiten de **exacte tijd** die voertuigen en chauffeurs doorbrengen in één land, accurater vaststellen.
- Dit heeft als consequentie dat het **makkelijker** is om er voor te zorgen dat chauffeurs **het juiste loon** zullen ontvangen terwijl ze cabotage werkzaamheden uitvoeren.
- Het zal makkelijker worden voor chauffeurs en vakbonden om **bewijzen van misbruik** te verzamelen en om dit te rapporteren aan de autoriteiten.

## Zullen er nieuwe cabotage regels zijn?

- **De Raad van Ministers** wil de regels houden zoals ze zijn, zodat een vrachtwagen, die behoort tot een onderneming die gevestigd is in land A, alleen een maximum van 3 binnenlandse transportreizen in land B binnen een periode van 7 opeenvolgende dagen kan doen.
- **Het voorstel van het Europese Parlement** zegt dat een vrachtwagen, die behoort tot een onderneming die gevestigd is in land A alleen kan opereren in land B voor **3 dagen**, maar dat die een **ongelimiteerd aantal reizen binnen die tijd** mag doen (zonder dat ze de maximum rijtijd volgens Europese regels van 9 tot 10 uur per dag overtreden).

## Zullen ondernemingen deze regels gemakkelijk kunnen ontduiken en achtereenvolgende cabotage periodes aangaan?

- Nee, omdat zowel de Raad van Ministers als het Europese Parlement ingestemd hebben met de introductie van een **“afkoel” periode**. In die periode moet het voertuig, dat het maximum aantal operaties en dagen in een lands territorium heeft bereikt, weg blijven uit dat land.
- **De Raad van Ministers** stelt voor dat de afkoelperiode **5 dagen** moet zijn.
- **Het Europese Parlement** stelt voor dat de afkoelperiode **60 uur** moet zijn, maar dat de vrachtwagen deze tijd dan moet doorbrengen in van de onderneming.

**CONCLUDEREND:** de regels die de hoeveelheid cabotage periodes en operaties betreffen, en de duur van afkoelperiode zullen nu onderhandeld moeten worden door de Raad en het Europese Parlement.

### DE VOLGENDE ACTIES VAN ETF

- Lobbyen om te verzekeren dat de cabotage regels strenger zijn en makkelijker te controleren
- Lobbyen om te verzekeren dat de cabotage regels niet leiden tot een verstoring van de arbeidsmarkten van EU lidstaten

# TOEGANG TOT BEROEP (verordening 1071/2009 ook bekend als de BRIEVENBUS ONDERNEMINGEN VERORDENING)

## Grote winst voor chauffeurs

- Ondernemingen die niet voldoen aan de regels voor cabotage en detachering lopen het risico **hun vergunningen om in de EU te werken te verliezen**.
- Geconfronteerd met de strakkere vereisten die gesteld worden aan wegtransportondernemingen (details zie hieronder), zullen de chauffeurs **minder risico lopen om te werken voor een brievenbus onderneming**, zodat zij **meer controle** hebben over hun eigen werknemerssituatie en over hun rechten en uitkeringen zoals sociale zekerheid, medische zorg, kinderbijslag etc.

## Aan welke vereisten moet een onderneming voldoen om als een echte onderneming beschouwd te worden – als tegenhanger van een brievenbus onderneming?

- **De Raad** zegt dat om aan de bovenstaande voorwaarde te voldoen, moet een onderneming **genoeg parkeergebieden** hebben in het land van vestiging.
- **Het Europese Parlement** gaat veel verder door te zeggen dat een onderneming **ten minste elke vier weken één laad- of losactiviteit** in het land van vestiging moet uitvoeren. Daarnaast is het ook verplicht voor de onderneming om parkeergebieden te hebben in het land van vestiging.



**CONCLUDEREND:** Het voeren van campagne over het principe dat een substantieel deel van de transport activiteit van een transportonderneming plaats moet vinden in het land van vestiging.

### DE VOLGENDE ACTIES VAN ETF

- Het voeren van campagne over het principe dat een substantieel deel van de transport activiteit van een transportonderneming plaats moet vinden in het land van vestiging



De EFT (European Transport Workers' Federation) vertegenwoordigt meer dan 5 miljoen transport medewerkers van meer dan 230 transport vakbonden en 41 Europese landen, in 8 sectoren, waaronder weg en logistiek.

**Hoofdkantoor:**  
Agoragalerij, Grasmarkt 105, Bus 11,  
B-1000 Brussel,  
België

[www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)

[road@etf-europe.org](mailto:road@etf-europe.org)