

De invoering van nieuwe regels binnen transport

Stimuleren de nieuwe regels omtrent de mobility package de groei van bedrijven?

Door: Daan van de Kar (student logistiek management)

Een van de nadelen die de transportsector in Europa kent, is een overvloed aan buitenlandse chauffeurs die voornamelijk uit Oost-Europese landen en Litouwen komen. Erik Verheggen van 'Nieuwsblad Transport' zegt daarover: "West-Europese chauffeurs zijn bijna drie keer zo duur dan Oost-Europese chauffeurs". Niet gek dus dat er zo veel meer Oost-Europese chauffeurs zijn. Deze verschillen kunnen leiden tot slechte arbeidsomstandigheden en een oneerlijke arbeidsmarkt. Vandaar dat per februari 2022 de tweede golf regels gaat gelden met betrekking tot de mobility package. (Verheggen, 2021)

De situatie voorheen

Bedrijven die gebruik moesten maken van transport kozen vaak voor de oplossing om buitenlandse chauffeurs te laten rijden. De voornaamste reden is het loon, dat aan deze truckers betaald moet worden. Vaak ligt het loon bijna drie keer zo laag bij Oost-Europese chauffeurs dan bij West-Europese chauffeurs. Deze keuze is dan ook meer dan logisch.

De regels die er nu zijn met betrekking tot rusttijden, maximale rijtijd en lonen: de dagelijkse rust moet minimaal 11 uur achter elkaar zijn, bij internationale ritten mag een chauffeur wekelijkse rust nemen van minimaal 24 uur en maximaal 45 uur, de maximale onderbroken rijtijd is 4,5 uur en over de hoogte van de lonen zijn op dit moment geen concrete afspraken, dit geldt ook voor de verschillen tussen de lonen. Vooral uit de regels van de lonen blijkt dat er geen rekening

wordt gehouden met de grote verschillen. (rijksoverheid, sd)

De arbeidsveiligheid ontbreekt nog vaak tijdens het werk van de chauffeurs. Wellicht is het men niet ontgaan dat er af en toe trucks langs de kant van de weg staan. Er is namelijk niet genoeg plek op de parkeerplaatsen bij tankstations. Chauffeurs zijn bijna gedwongen om de truck langs de kant te zetten, omdat ze anders te lang achter het stuur zitten en zo een boete krijgen. De boete kan variëren van 100 t/m 1950 euro. (Velthoven, 2017)



Hierboven is te zien hoe vluchtstroken vol staan met vrachtauto's, wat natuurlijk zeer onveilig is.

Opkomende maatregelen

De regels die ingevoerd gaan worden, heten 'de mobility package'. Het is Europese wet- en regelgeving voor de transportsector. In augustus 2021 zijn er al een aantal van deze maatregelen ingevoerd. Zo zijn de regels van rij- en rusttijden sinds 20 augustus 2021 actief. Verder worden er regels ingevoerd die betrekking hebben op tachograaf, detachering en cabotage. (Veelgestelde vragen Mobility Package, 2020)

Vanaf februari 2022 gaan de meeste nieuwe regels gelden. Zo gaan op 2 februari 2022 de maatregelen van tachograaf en detachering in. De regels van tachograaf houden in dat er registratie komt aan de grensoverschrijdingen en dat er controle komt langs de weg op het maximale aantal werkuren van de chauffeurs. Op het gebied van detachering zal een chauffeur ten alle tijden een detachingsverklaring via openbaar IMI

moeten hebben. Op 21 februari 2022 worden er maatregelen ingevoerd op basis van cabotage en plaats vereiste, dit zijn de meest ingrijpende regels die ingevoerd gaan worden. Zo moeten chauffeurs eenmaal per 8 weken terugkeren naar huis met hun voertuig. Voor cabotage gaat een afkoelingsperiode gelden van 4 dagen en wordt voor- en natransport van gecombineerd vervoer gezien als cabotage. (Mobility Package, 2022)

De reden van de maatregelen

Toch even terug naar de redenen van de nieuwe maatregelen. Vaak zie je dat bedrijven gebruikmaken van buitenlandse chauffeurs en veel minder van nationale chauffeurs. Dit zorgt voor een oneerlijke arbeidsmarkt. Om een ander voorbeeld te noemen; er staan vaak trucks op de vluchtstrook, dit is voor het verkeer onveilig en zorgt voor slechte arbeidsomstandigheden. Vandaar dat maatregelen nodig zijn, in het bijzonder voor het verbeteren van de arbeidsomstandigheden van chauffeurs, voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en voor een eerlijkere concurrentie op de arbeidsmarkt. (Mobility Package, 2022)

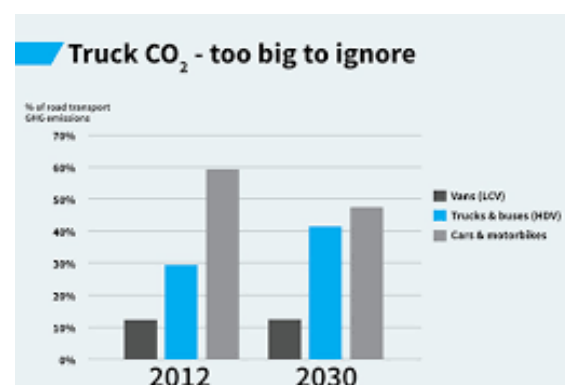
Controle op de regels

De regels moeten voornamelijk doorgevoerd gaan worden binnen de bedrijven zelf. Bedrijven dienen deze maatregelen dan weer door te koppelen naar de chauffeurs. De bedrijven zullen dus bijvoorbeeld moeten zorgen voor een tachograaf, die de chauffeur binnenin zijn/haar truck heeft zitten. Verder zal er controle komen op de weg en bij bedrijven zelf, deze controles zullen uitgevoerd worden door inspectiediensten. De diensten die deze inspecties gaan doen, zijn ILT en ISZW. Een bedrijf zal hierdoor een keuze moeten maken of een bedrijf de regels gaat doorvoeren of gaat wachten tot de inspectiedienst op de stoep staat. Inspectiediensten kunnen aangekondigd en onaangekondigd op de stoep staan voor het doen van een inspectie. Als de regels niet worden nageleefd, kan een bedrijf een boete

verwachten. Ook kan de politie een truck langs de kant zetten om documenten op te vragen. Er wordt dan gekeken of deze in orde zijn en zo niet, dan zal er een boete uitgeschreven worden. (wegcontroles en bedrijfsinspecties, sd)

Effecten van de maatregelen

De positieve effecten die met de maatregelen beoogd worden, is dat de arbeidsomstandigheden beter worden, de verkeersveiligheid omhoog gaat en dat er meer gelijke concurrentie komt op de arbeidsmarkt. De negatieve effecten die ontstaan zijn: chauffeurs moeten na 8 weken weer terug naar hun thuisland inclusief het voertuig, de chauffeurs mogen nog maar 3 cabotageritten rijden en daarna moet er een rustperiode zijn van 4 dagen en voor- en natransport van gecombineerd vervoer valt onder cabotage ritten en hoort dus niet meer bij de internationale rit. Het terugkeren van de chauffeurs creëert tevens een ander probleem en dat is dat er veel meer CO₂ uitgestoten zal worden. Maar vooral het voor- en natransport van gecombineerd vervoer wat cabotage wordt, gaat een probleem spelen voor veel intermodale bedrijven, zo vertelt Joost Van de Kar van het bedrijf 'Move Intermodal'. (kar, 2022)



In bijbehorende tabel is goed te zien dat de uitstoot van CO₂ bij voornamelijk vrachtwagens toeneemt, als er niks aan gedaan wordt.

Problemen voor het intermodale transport

“De problemen liggen vooral bij het intermodaal vervoer en bij het milieu” volgens

Joost Van de Kar van 'Move Intermodal'. Hij vertelde dat intermodaal vervoer veel te maken krijgt met voor- en natransport van gecombineerd vervoer, wat nu als cabotagerit gaat worden gezien. Het voor- en natransport, waar het voornamelijk om gaat, zijn de ritten van leverancier naar terminal en van terminal naar klant en bij de terminal gaan de containers vervolgens op de trein. Normaal zou voor- en natransport bij zo'n rit onder een internationale rit vallen en niet onder cabotage. Al deze intermodale bedrijven zullen nu veel chauffeurs extra moeten aantrekken om het voor- en natransport te kunnen realiseren. Dit kost veel geld. Zo valt eigenlijk niet tegen de concurrentie van wegtransport op te boksen, dat wel gewoon van internationale ritten gebruik kan maken.

'Dat voor- en natransport bij gecombineerd vervoer wordt gezien als internationale rit is essentieel voor het intermodaal vervoer.'
(Joost van de Kar, Move Intermodal)

Uit de maatregel 'chauffeurs moeten eenmaal per 8 weken terugkeren naar huis met hun voertuig' ontstaat een ander probleem, namelijk omtrent milieu. Nu chauffeurs eens in de 8 weken terug moeten, zullen er veel meer lege ritten bijkomen, wat natuurlijk zorgt voor meer CO2 uitstoot. Het zal leiden tot een extra uitstoot van zo'n 397.000 ton CO2-emissies, dit geldt dan nog maar voor één bedrijf. Deze extra CO2-emissies komen alleen door de terugkerende chauffeurs. (Mobility Package, 2022)

Alles op een rijtje

West- en Oost-Europese chauffeurs lijken met de nieuwe regels vooruit te gaan qua arbeidsomstandigheden en de arbeidsmarkt. De meest ingrijpende regels zijn uiteindelijk: de terugkeer van de chauffeurs na 8 weken en dat voor- en natransport niet meer gezien gaat worden als een internationale rit. Voor intermodaal vervoer lijken de regels een flop, terwijl de maatregelen voor wegtransport gunstig lijken uit te pakken.

Bibliografie

kar, J. V. (2022, februari 7). problemen intermodaal vervoer m.b.t. mobility package. (D. V. Kar, Interviewer)

Mobility Package (februari 9, 2022).

rijksoverheid . (sd). *Wat is er wettelijk geregeld voor de rijtijden en rusttijden bij wegvervoer?* Opgehaald van rijksoverheid:
<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/werktijden/vraag-en-antwoord/rijtijden-en-rusttijden-wegvervoer>

Veelgestelde vragen Mobility Package. (2020, december 1). Opgehaald van Transport Logistiek Nederland:
<https://www.tln.nl/veelgestelde-vragen-mobility-package/>

Velthoven, A. (2017, februari 9). *‘Voorkom boete, neem voldoende rusttijd’.* Opgehaald van Transport Logistiek Nederland:
<https://www.ttm.nl/nieuws/voorkom-boete-neem-voldoende-rusttijd/86911/#:~:text=Deze%20eindigt%20namelijk%20pas%20als,kan%20oplopen%20tot%201.950%20euro.>

Verheggen, E. (2021, maart 26). *West-Europese trucker bijna drie keer duurder dan Oost-Europese.* Opgehaald van Nieuwsblad Transport:
<https://www.nt.nl/wegvervoer/2021/03/26/west-europese-trucker-bijna-drie-keer-duurder-dan-oost-europese/>

wegcontroles en bedrijfsinspecties. (sd). Opgehaald van Vallenduuk Transport Advocaten:
<https://www.vallenduuk.nl/wegcontroles-en-bedrijfsinspecties>