COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 21.6.2000
COM(2000) 364 definitief

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Op weg naar veiliger, concurrerender, hoogwaardig wegvervoer in de Gemeenschap

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Op weg naar veiliger, concurrerender, hoogwaardig wegvervoer in de Gemeenschap

INLEIDING

1. Het beroepsvervoer over de weg is onmisbaar voor de goede werking van de interne markt, en het marktaandeel van dat beroepsvervoer blijft stijgen. De weg van de sector gaat echter ook niet altijd over rozen. Zij ziet zich gesteld tegenover een aantal uitdagingen:

   – de openstelling van de toegang tot de interne markt, gespreid over de afgelopen twaalf jaar, met als einddatum 1 juli 1998[1];

   – de steeds groeiende concurrentiedruk die daarvan het gevolg was;

   – de noodzaak het wegvervoer op veiligheidsgebied beter te laten presteren;

   – de noodzaak concurrentievervalsing te vermijden;

   – de sociale malaise in de sector, waardoor impasses dreigen te ontstaan;

   – nieuwe verschijnselen wat betreft de werkomstandigheden van chauffeurs, d.w.z. tewerkstelling van werknemers onder onregelmatige arbeidsvoorwaarden ;

   – de noodzaak van permanente aanpassing aan nieuwe ontwikkelingen op technisch, technologisch, milieu, en logistiek gebied;

   – intensivering van de transportverbindingen met de landen van Midden- en Oost-Europa in het kader van de uitbreiding.

2. Om de sector bij de aanpassing aan deze veranderingen te helpen, de samenhang te bevorderen en bepaalde verstoringen van de interne markt te voorkomen :

   – dienen er betere voorwaarden voor eerlijke concurrentie tussen wegvervoersondernemingen en tussen vervoerswijzen te komen;

   – dienen de gezondheid en veiligheid van mobiel wegvervoerpersoneel en andere weggebruikers alsook het milieu beter te worden beschermd, met name wanneer het vervoer van gevaarlijke goederen betreft,

   – dient de kwaliteit van de dienstverlening in het wegvervoer te worden bevorderd;

---

[1] Verordening (EEG) nr. 3118/93 van 25 oktober 1993 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot het binnenlands goederenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn - PB L 279 van 12.11.1993.

– zijn uitbreiding van de werkgelegenheid in de sector en verbetering van de arbeidsvoorwaarden geboden.

3. Om deze doelen te bereiken wil de Commissie, op basis van de voorstellen die zij al heeft ingediend[2] en in het kader van haar werkprogramma[3] zal indienen, bepaalde arbeidsvoorwaarden die de concurrentie vervalsen corrigeren en een samenhangend pakket maatregelen invoeren op de volgende gebieden:

– rust- en rijtijdenregeling voor rijdend personeel in het wegvervoer;

– bepaalde arbeidsvoorwaarden voor rijdend personeel in de EU;

– controle op het wegvervoer;

– basis– en voortgezette beroepsopleiding voor rijdend personeel in het wegvervoer.

In deze mededeling zal nader worden ingegaan op de verschillende door dit maatregelenpakket bestreken aspecten van het wegvervoer.

ORGANISATIE VAN DE ARBEIDSTIJD VAN RIJDEND PERSONEEL IN HET WEGVERVOER

4. In november 1998 heeft de Commissie een voorstel voor een richtlijn[2] ingediend, maar ondanks de steun van het Europees Parlement wordt dit voorstel momenteel door de Raad geblokkeerd. De voornaamste reden hiervoor is de diepe verdeeldheid tussen de lidstaten over het al dan niet opnemen van eigen rijders in het toepassingsgebied van de richtlijn.

Verder dient hierbij het volgende te worden opgemerkt:

– de poging van het Finse voorzitterschap om een onderscheid te maken tussen "echte" eigen rijders (die van de richtlijn kunnen worden uitgesloten) en "onechte" eigen rijders (die wel onder de richtlijn moeten vallen) is mislukt;

– gezien de impasse in de Raad kan handhaving van het voorstel in de huidige vorm alleen maar tot mislukking leiden;

– de recente wijziging van de richtlijn inzake de organisatie van de arbeidstijd[4] (Algemene richtlijn), waarbij ook de mobiele werknemers in de sector wegvervoer onder deze richtlijn komen te vallen, brengt niet de gewenste mate van harmonisatie, met name waar het gaat om de definiëring van arbeidstijd. Genoemd richtlijnvoorstel[2] betreffende het wegvervoer bevat een gemeenschappelijke definitie van arbeidstijd, terwijl de algemene richtlijn

---

2 Voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de organisatie van de arbeidstijd van rijdend personeel in het wegvervoer en eigen rijders (COM(1998) 662 def.). De hier bedoelde arbeidstijd omvat naast het rijden vooral het laden en lossen van het voertuig.

3 COM(2000) 155 def. van 9 februari 2000.

4 Richtlijn 2000/34/EG houdende wijziging van Richtlijn 93/104/EG van de Raad betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd, teneinde de van genoemde richtlijn (PB ....) uitgesloten sectoren en activiteiten te bestrijken.

inzake de organisatie van de arbeidstijd[4] op dit punt verwijst naar de nationale wetgevingen en/of praktijken.

5. Ondanks het feit dat de opneming van eigen rijders in de richtlijn , voornamelijk om redenen van verkeersveiligheid en harmonisatie van concurrentievoorwaarden, ten volle gerechtvaardigd was, kan de Commissie, omdat zij wil helpen op korte termijn resultaat te boeken, en omdat de gemeenschappelijke regels voor rij- en rusttijden op de eigen rijders van toepassing zijn – net als dat ook het geval zal zijn met de in onderstaande punten 8 - 11 bedoelde controlemaatregelen – akkoord gaan met het idee om voorlopig de eigen rijders van de richtlijn uit te sluiten, mits hiervoor voldoende steun kan worden gevonden. Voordat de Commissie kan gaan denken aan opstelling van een nieuw voorstel dat de eigen rijders van de richtlijn uitsluit, moeten er eerst besprekingen met de Raad van het Europees Parlement hebben plaats gevonden in het kader van de over deze mededeling te voeren debatten, waarbij de sociale partners steeds worden geraadpleegd.

Tijdschema voor de besprekingen: onmiddellijke actie.

BEPAALDE ARBEIDSVOORWAARDEN VOOR DE CHAUFFEURS

6. Een steeds groter aantal (vaak uit derde landen afkomstige) chauffeurs wordt op onregelmatige wijze gebruikt voor intracommunautaire transporten op communautaire voertuigen, die zij onder "niet-communautaire" arbeidsvoorwaarden (slecht loon, zeer lange werktijden, slechte sociale verzekering) moeten uitvoeren. Deze situatie veroorzaakt vervalsing van de concurrentie op de interne markt tussen vervoerswijzen en tussen wegvervoerders onderling. Verder komt de veiligheid in gevaar, en dreigt er als gevolg van de verslechterende arbeidsvoorwaarden een algemene destabilisering van de arbeidsmarkt in de Unie.

De diensten van de Commissie hebben op 23 maart 2000 een vergadering belegd met de regeringsdeskundigen. Op deze vergadering is de situatie bekeken, en zijn met name de aspecten vervoer, arbeidsvoorwaarden en controle en toepassing bestudeerd.

7. De op de standpunten van de lidstaten gebaseerde oplossing die uit de bus kwam vond brede steun onder de deskundigen op de vergadering. Ze kan als volgt worden samengevat:

– in een nieuwe verordening zullen de lidstaten worden verplicht tot afgifte van een "bestuurdersverklaring" voor iedere chauffeur van een voertuig waarvoor krachtens de gemeenschappelijke regels[5] een communautaire vergunning is afgegeven;

– aan de hand van deze uniforme verklaring zullen in de gehele Unie de arbeidsvoorwaarden van de bestuurder op hun regelmatigheid kunnen worden gecontroleerd;

– de verklaringen zullen worden afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten aan de vervoerders die houders zijn van de communautaire

[5] Verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap van of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van één of meer lidstaten (PB L 95 van 9.4.1992, blz. 1).

vergunning van Verordening (EEG) nr. 881/92, die deze dan weer aan al hun betrokken bestuurders moeten overhandigen (medeverantwoordelijkheid van de vervoerder voor inbreuken op de onder vorig streepje genoemde voorwaarden).

Enkele aspecten kunnen gekoppeld worden aan de thema's van de mededeling over immigratie en asielbeleid[6], van het "Scorebord van de vorderingen op het gebied van de totstandbrenging van een ruimte van "vrijheid, veiligheid en rechtvaardigheid" in de Europese Unie"[7] en van de mededeling over zwart werk[8]. Het hierboven vermelde verordeningsvoorstel dat op 9.2.2000 (zie voetnoot 3) in het kader van het werkprogramma van de Commissie voor dit jaar is goedgekeurd houdt rekening met de specifieke aspecten van het wegvervoer.

Tijdschema: indiening van het voorstel in september/oktober 2000.

DE CONTROLE OP HET WEGVERVOER

8. Het succes van de gemeenschappelijke en nationale regels valt en staat natuurlijk met de goede toepassing. Noodzakelijke voorwaarde daarvoor is ten eerste de aanvaarding van de regels door de bedrijfstak en ten tweede acceptatie van de controle en sanctiesystemen die door de lidstaten worden ingevoerd.

9. De invoering van de elektronische tachograaf vanaf eind 2002 zal tot een aanzienlijke prestatieverbetering van de controlemiddelen leiden. Dit elektronisch controleapparaat zal een aanzienlijk betere naleving van de regels mogelijk maken, met name door betere bescherming van de geregistreerde gegevens en de mogelijkheid om in korte tijd een groot aantal controles uit te voeren.

   Tijdschema: de reeds met Verordening (EG) nr. 2135/98[9] ondernomen maatregel wordt eind 2002/begin 2003 van kracht.

10. In het werkprogramma 2000 van de Commissie is een mededeling voorzien betreffende controles en sancties in het wegvervoer. Doelstelling is het effect en de samenhang van de door de bevoegde instanties van de lidstaten verrichte controles te versterken. In verband hiermee zal in de mededeling een aantal te nemen nuttige maatregelen worden genoemd, zoals bijvoorbeeld systematische uitwisseling van informatie, coördinatie van controleactiviteiten, periodiek overleg tussen nationale overheidsdiensten en opleiding van controleurs. De mededeling zou kunnen uitmonden in aanbevelingen aan de lidstaten of door de Commissie gesteunde onderlinge gecoördineerde acties van de lidstaten.

    Tijdschema: begin van de actie tweede helft van 2000.

---

6 COM (1994) 23 van 23 februari 1994.
7 COM (2000)167 def. van 24 maart 2000.
8 COM(1998) 219 def. van 7 april 1998.
9 Verordening (EG) nr. 2135/98 van de Raad van 24 september 1998 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Richtlijn 88/599/EEG (PB L 274 van 9 oktober 1998, blz. 1).

11. Tenslotte is men van plan Richtlijn 88/599/EEG[10] aan te scherpen. Deze richtlijn verplicht de lidstaten momenteel 1% van de door de bestuurders gemaakte werkdagen te controleren op naleving van rij- en rusttijden. In de gewijzigde richtlijn moet dit percentage, eventueel geleidelijk, worden verhoogd, om een significanter aantal controles te verkrijgen. Dankzij de invoering van de elektronische tachograaf in 2002 zal het technisch gemakkelijker worden om het aantal controles op te voeren, maar er moet voor worden gewaakt het gebruik van de elektronische tachograaf en derhalve vernieuwing van het wegvoertuigenbestand niet te ontmoedigen.

Tijdschema: indiening van het voorstel eind 2000, begin 2001.

BEROEPSOPLEIDING

12. Op het ogenblik zijn er slechts twee communautaire besluiten op het gebied van de beroepsopleiding van bestuurders van wegvoertuigen, namelijk:

– Richtlijn 76/914/EEG[11], inzake de opleiding van bepaalde bestuurders, met een zeer beperkte doelgroep (bepaalde bestuurders tussen de 18 en 21 jaar) die qua inhoud niet meer van deze tijd is;

– Richtlijn 91/439/EEG[12], inzake het rijbewijs, waarvan de bepalingen niet zijn afgestemd op de specifieke eisen die de bedrijfstak aan een chauffeur stelt.

Bovendien hebben twee lidstaten nationale regels vastgesteld voor de toegang tot de werkzaamheid als beroepschauffeur.

13. Om de kwaliteit van de dienstverlening in het wegvervoer te verbeteren, het beroep van chauffeur meer aanzien te geven en aantrekkelijker te maken, de verkeersveiligheid te verhogen en het vrije verkeer van werknemers te bevorderen, moeten er nieuwe gemeenschappelijke regels komen die zijn afgestemd op de technische ontwikkelingen en de knowhow op dit gebied. De begrippen verkeersveiligheid, verstandig rijden, onder meer om te besparen op het verbruik van niet–vernieuwbare energie en daardoor de CO_2-uitstoot te verminderen, kwaliteit van dienstverlening, gezondheid van de chauffeur, vervoers, arbeids- en veiligheidsregelgeving en kennis van het economisch en sociaal milieu van het wegvervoer moeten worden ontwikkeld en verwerkt in een gemoderniseerde beroepsopleiding. De diensten van de Commissie zijn begonnen met de voorbereiding van een voorstel voor een richtlijn die gemeenschappelijke regels zal bevatten voor een verplichte basisopleiding voor alle nieuwe beroepschauffeurs van voertuigen voor goederen– of personenvervoer en regelmatige bijscholing van alle beroepschauffeurs. De bedrijfstak zal nauw bij de beroepsopleiding betrokken moeten worden.

---

10 Richtlijn 88/599/EEG van de Raad van 23 november 1988 betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB L 237 van 24.8.1991, blz. 1).

11 Richtlijn 76/914/EEG van de Raad van 16 december 1976 betreffende het minimumniveau van de opleiding van bestuurders in het wegvervoer.

12 Richtlijn 91/439/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs (PB L 237 van 24.8.1991, blz. 1).

Tijdschema: indiening van een voorstel eind 2000, begin 2001.

****

14. In verband hiermee zal de hiermee samenhangende vraag of de gemeenschappelijke regels betreffende de rij- en rusttijden van chauffeurs[13] gewijzigd moeten worden later bestudeerd moeten worden.

Omdat de eigen rijders waarschijnlijk van het toepassingsgebied van de richtlijn betreffende de organisatie van de werktijd zullen worden uitgesloten, zou het logisch zijn om de in Verordening (EEG) nr. 3820/85 vastgelegde rijtijden van chauffeurs enigszins te verkorten, omdat deze verordening ook voor eigen rijders geldt.

We moeten echter eerst wel even goed nadenken, voordat we deze regels gaan wijzigen, omdat:

– de maximale rijtijden en minimale rusttijden al ongeveer 15 jaar gelden, bij alle betrokkenen ruimschoots bekend zijn, hun nut hebben bewezen en op zich niet worden betwist;

– waar het echter wel aan mankeert, is de volledige naleving en goede toepassing van deze gemeenschappelijke regels; de onder de punten 8 tot en met 11 genoemde maatregelen kunnen aanmerkelijke verbetering brengen in deze situatie;

– ingevolge de wijziging van de algemene richtlijn inzake de organisatie van de werktijd die nu officieel is aangenomen[14] geldt voor het rijdend personeel (in loondienst) in het wegvervoer nu ook een gemiddelde werkweek van maximaal 48 uur, hetgeen de door genoemde richtlijn ingevoerde algemene regel is.

CONCLUSIE:

15. De moeilijkheden in het wegvervoer vragen om een oplossing en de samenhang in deze sector dient te worden versterkt. Een versnipperde aanpak is hier uit den boze. Alleen een globaal beleid met een samenhangend en evenwichtig maatregelenpakket kan hier vrucht dragen. Deze mededeling geeft aan wat er moet worden gedaan om te komen tot een globaal en samenhangend beleid dat verkeersveiligheid, concurrentiële, economische en sociale aspecten van het wegvervoer omvat, met in het vooruitzicht een politiek akkoord met de Raad in de tweede helft van dit jaar, dat de ontwikkeling in de Gemeenschap kan waarborgen van een hoogwaardig, veiliger en concurrerender wegvervoer.

---

13 Verordening (EEG) nr. 3820/85 (PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1).

14 Zie voetnoot 4.