

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de interne markt voor internationaal goederenvervoer over de weg: sociale dumping en cabotage**

**(verkennend advies)**

(2016/C 013/26)

**Rapporteurs: de heer Stefan BACK en de heer Raymond HENCKS**

Het toekomstige Luxemburgse voorzitterschap van de Raad heeft op 6 juli 2015 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie te raadplegen over

*„De interne markt voor internationaal goederenvervoer over de weg: sociale dumping en cabotage*

*(verkennend advies)“.*

De afdeling Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 31 augustus 2015 goedgekeurd.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 16 en 17 september 2015 gehouden 510e zitting (vergadering van 17 september 2015) onderstaand advies uitgebracht, dat met 170 stemmen vóór en 3 stemmen tegen, bij 5 onthoudingen, werd goedgekeurd.

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het EESC bevestigt zijn steun voor de doelstelling van de Commissie-Juncker om sociale dumping te bestrijden, waar het zich in zijn advies van 2015 over het Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte al achter schaarde, en verzoekt de Commissie eens te meer om preventieve maatregelen voor te stellen <sup>(1)</sup>.

1.2. Het EESC neemt met genoeg kennis van de steun van het Luxemburgse voorzitterschap van de Raad voor de initiatieven van de Commissie om alle vormen van sociale dumping te bestrijden, zoals die welke verband houden met zwartwerk <sup>(2)</sup>.

1.3. Het EESC betreurt het dat het begrip sociale dumping, hoewel het veelvuldig wordt gebruikt, niet is gedefinieerd. Voor dit advies verstaat het EESC onder sociale dumping: praktijken die sociale of markttoegangswetgeving (brievensbusmaatschappijen) schenden of waarmee wordt beoogd om die wetgeving te omzeilen teneinde op die manier een concurrentievoordeel te behalen. In dit advies zal de focus liggen op manieren om dit soort praktijken te bestrijden.

1.4. Het EESC verwelkomt de plannen van de Commissie om

- EU-verordeningen over de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg met name op het punt van cabotage te vereenvoudigen en te verduidelijken om aldus de toepassing ervan te vergemakkelijken;
- de vestigingscriteria aan te scherpen om misbruik van „brievensbusmaatschappijen” te voorkomen;
- een arbeidsmobiliteitspakket samen te stellen om het vrije verkeer van werknemers te vergemakkelijken en de capaciteit van de lidstaten om sociale dumping, fraude en misbruik in verband met de terbeschikkingstelling van werknemers en de toegang tot socialezekerheidsuitkeringen te bestrijden.

1.5. Het EESC herhaalt zijn steun voor het voorstel van de Commissie voor de oprichting van een Europees platform voor de intensivering van de samenwerking bij het voorkomen en tegengaan van zwartwerk en verzoekt de Raad en het Europees Parlement om dit voorstel snel goed te keuren <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> PB C 291 van 4.9.2015, blz. 14.

<sup>(2)</sup> Programma van het Luxemburgse voorzitterschap, blz. 12.

<sup>(3)</sup> PB C 458 van 19.12.2014, blz. 43.

1.6. Het EESC is van mening dat er dringend behoefte is aan actie op EU-niveau om het risico van versnippering van de interne markt voor het wegvervoer als gevolg van eenzijdige nationale maatregelen ter bestrijding van sociale dumping te vermijden. Succesvolle EU-actie kan gunstige omstandigheden voor een verdere openstelling van de markt creëren<sup>(4)</sup>.

1.7. Het EESC verzoekt de Commissie en de lidstaten, die de hoofdverantwoordelijken zijn voor de handhaving van zowel de wetgeving inzake het wegvervoer als de sociale wetgeving, om prioriteit te geven aan het volgende:

- zorgen voor volledige samenwerking tussen toezichthoudende autoriteiten op het gebied van arbeid en wegvervoer in de EU-lidstaten;
- consolideren van de gegevens van de nationale elektronische registers van wegvervoerondernemingen (zie artikel 16 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(5)</sup>) en de sociale en arbeidsgegevens van beroepschauffeurs om de grensoverschrijdende handhaving te verbeteren en misbruik en fraude tegen te gaan;
- met spoed ten uitvoer leggen van de onderlinge koppeling van de nationale registers door middel van het Europees Register van wegvervoerondernemingen (European Register of Road Transport Undertakings — ERRU), dat in december 2012 had moeten zijn opgezet, teneinde de grensoverschrijdende handhaving en samenwerking tussen de lidstaten te verbeteren; in dit verband zou gebruikmaking van het Informatiesysteem interne markt (IMI) kunnen worden overwogen<sup>(6)</sup>;
- volledig handhaven van de door Verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(7)</sup> (Rome I-verordening), Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>(8)</sup> betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers en Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>(9)</sup> inzake de handhaving van die richtlijn opgelegde verplichte minima voor de wegvervoersector. Het EESC wijst op het voornemen van de Commissie om aan de hand van Richtlijn 96/71/EG en 2014/67/EU na te gaan of richtsnoeren of andere maatregelen nodig voor een efficiënte en rechtszekerheid biedende uitvoering in de sector van het wegvervoer.

1.8. Het EESC onderstreept dat een versterkte nalevingscontrole niet mag leiden tot buitensporige vereisten die de normale concurrentie tussen Europese vervoersmaatschappijen en de voltooiing van de interne markt voor het wegvervoer in de weg staan.

1.9. Ook wijst het EESC erop dat bij het formuleren van voorstellen voor de vereenvoudiging van markttoegangsregels, met inbegrip van cabotage, de Commissie de optie om de voorschriften inzake het goederenvervoer over de weg af te stemmen op de voorschriften die van toepassing zijn op de tijdelijke verrichting van diensten in het algemeen in overweging zou kunnen nemen, rekening houdend met het specifieke karakter van de vervoersector. Vereenvoudiging van de regels voor de toegang tot de markt zou een aanzet vormen voor een meer samenhangende tenuitvoerlegging en een betere naleving, waardoor de mogelijkheden voor sociale dumping zouden afnemen. Vereenvoudiging zou hand in hand moeten gaan met krachtige handhaving van de maatregelen waartoe is besloten om sociale dumping te voorkomen.

1.10. Het EESC verzoekt de Commissie en de lidstaten om uitwisseling van informatie over en beste praktijken op het gebied van effectieve handhaving te bevorderen teneinde misbruik en sociale dumping te voorkomen. Hiertoe zal een EU-conferentie op hoog niveau worden georganiseerd, waar beste praktijken zullen worden gepresenteerd en gedeeld.

1.11. Het EESC verzoekt de Commissie de lidstaten uit te nodigen tot het initiëren van projecten om de naleving door ondernemingen aan te moedigen en te stimuleren door middel van doeltreffende en operationele risicoratingsystemen.

<sup>(4)</sup> Het EESC verwijst in dit verband naar de beoordeling in het verslag van de Europese Commissie over de stand van de communautaire markt voor vervoer over de weg, (COM(2014) 222 final).

<sup>(5)</sup> PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.

<sup>(6)</sup> Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 316 van 14.11.2012, blz. 1).

<sup>(7)</sup> PB L 177 van 4.7.2008, blz. 6.

<sup>(8)</sup> PB L 18 van 21.1.1997, blz. 1.

<sup>(9)</sup> PB L 159 van 28.5.2014, blz. 11.

## 2. Stand van zaken in de sector en de markt

2.1. Het goederenvervoer over de weg is de motor van de Europese economie. Het wegvervoer is goed voor 73 % van het goederenvervoer over land. Goederenvervoer vertegenwoordigt bijna 2 % van het Europese bbp. Het aandeel van internationaal vervoer steeg tussen 2004 en 2012 licht van 30 % naar 33 %. Het aantal cabotageritten nam met 50 % toe, maar het marktaandeel ervan is nog steeds laag (slechts 5 %). Van 2005 tot 2012 nam het aantal nationale goederenvervoerritten met 9,1 % af, terwijl cross-trade het snelst groeiende segment van de markt voor goederenvervoer over de weg was, met een stijging van meer dan 80 % tussen 2004 en 2012 <sup>(10)</sup>.

2.2. Alleen al in 2013 steeg het aantal cabotageritten met 20 %. West-Europa is verantwoordelijk voor het hoogste percentage cabotageritten. Zo vindt 86 % van de totale cabotage plaats in Duitsland, Frankrijk, Italië, het Verenigd Koninkrijk, België en Zweden <sup>(11)</sup>. Volgens een studie <sup>(12)</sup> voor de Europese Commissie worden de meeste nationale vervoersactiviteiten uitgevoerd door binnenlandse, in de desbetreffende lidstaat gevestigde vrachtvervoerders.

2.3. In een in 2014 gepubliceerd verslag van de Europese Commissie over de stand van de markt wordt gesteld dat, over het geheel genomen, de lonen, de absolute niveaus van de arbeidskosten en andere bezoldigingselementen binnen de EU een convergerende trend vertonen <sup>(13)</sup>. Aanhoudende divergenties zouden overeenstemmen met het algemene verschil tussen de loonniveaus in de EU-12 (EU-13) en de EU-15 (EU-15 zijn de lidstaten die vóór 2004 tot de EU zijn toegetreden, en EU-12, of EU-13, zijn de landen die in 2004 of later zijn toegetreden).

2.4. Deze verschillen moeten worden gezien in de specifieke context van de wegvervoersector, die wordt gekenmerkt door een hoge mobiliteit van de arbeidskrachten en een sterke grensoverschrijdende activiteit. Op de interne markt als geheel zijn loonverschillen onvermijdelijk, maar als ze worden geëxploiteerd op een wijze die de wet omzeilt of daarmee strijdig is, kunnen ze gevolgen hebben voor de concurrentievoorwaarden in de sector en voor de situatie van de chauffeurs, zoals blijkt uit het verslag <sup>(14)</sup>.

2.5. Onderkend wordt dat het goederenvervoer over de weg nog met een aantal andere problemen kampt. Afgezien van het gebrek aan competente chauffeurs blijft de sector onaantrekkelijk voor jongeren en vrouwen, vooral door de slechte arbeidsomstandigheden, de lage lonen, het gebrek aan carrièremogelijkheden en het slechte evenwicht tussen werk en privéleven <sup>(15)</sup>. Hoewel in de advies de nadruk ligt op de noodzaak om sociale dumping te bestrijden, is men het erover eens dat een goede aanpak van de genoemde problemen ook kan helpen om sociale dumping af te zwakken.

## 3. Op de wegvervoersector toepasselijke EU-regels

3.1. Met name de volgende EU-wetgeving en -jurisprudentie is relevant voor dit advies.

a) Toegang tot het beroep en markttoegang:

- Verordening (EG) nr. 1071/2009 betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen;
- Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(16)</sup> tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg;

<sup>(10)</sup> *Employment Conditions in the International Road Haulage Sector*, studie voor de Commissie werkgelegenheid en sociale zaken van het Europees Parlement, 2015

<sup>(11)</sup> Idem.

<sup>(12)</sup> *Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*, AECOM, 2014

<sup>(13)</sup> Verslag van de Europese Commissie over de stand van de communautaire markt voor vervoer over de weg, COM(2014) 222 final.

<sup>(14)</sup> Verslag van de Europese Commissie over de stand van de communautaire markt voor vervoer over de weg, COM(2014) 222 final, deel 3.2

<sup>(15)</sup> Zie voetnoot 12.

<sup>(16)</sup> PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72.

b) Voor het wegvervoer specifieke sociale wetgeving:

- Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(17)</sup> betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen;
- Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(18)</sup> betreffende rijtijden, onderbrekingen en rusttijden in het wegvervoer;

c) Andere relevante EU-wetgeving (sociale wetgeving, enz.), die van toepassing is op alle industriële sectoren:

- Verordening (EG) nr. 593/2008 (Rome I-verordening) inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst;
- Arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJ-EU) in de zaak-*Koelzsch* (15 maart 2011) en de zaak-*Voogsgaard* (15 december 2011) waarin de toepassing van de Rome I-verordening op de specifieke omstandigheden van de wegvervoersector wordt verduidelijkt;
- Verordening (EG) nr. 883/2004 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(19)</sup> en de begeleidende Uitvoeringsverordening (EG) nr. 987/2009 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels;
- Richtlijn 96/71(EG) betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten;
- Richtlijn 2014/67/EU inzake de handhaving van de richtlijn betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten.

3.2. De richtlijn betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers en de bijbehorende handhavingsbeleid zijn van toepassing wanneer aan alle voorwaarden van de richtlijn betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers is voldaan. Om die reden zijn de richtlijnen alleen van toepassing op tijdelijke detacheringen buiten het land waar de chauffeur normaliter werkzaam is. Indien van toepassing verleent de richtlijn betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers recht op het minimumloon en bepaalde andere sociale voorzieningen van de lidstaat waar het werk wordt verricht. Anders zal het van toepassing zijnde recht worden geregeld bij contract en de Rome I-verordening inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Verordening (EG) nr. 593/2008). De Rome I-verordening zal voorrang hebben boven de verplichte arbeidsrechtelijke voorschriften die van toepassing zijn in het land waar of van waaruit het werk normaliter wordt verricht, ongeacht de thuisbasis van de werknemer of het in de arbeidsovereenkomst gekozen recht. Verwezen wordt naar de onder 3.1 genoemde arresten van het HvJ-EU.

3.3. In een aantal situaties zal het moeilijk zijn om aan te tonen dat de Rome I-verordening of de richtlijn betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers voorrang zal verlenen aan andere bepalingen dan die van het recht van de thuisbasis of het contractueel overeengekomen recht. Bij het nemen van een besluit over het toepasselijke recht zullen handhavingsinstanties dan alle relevante elementen in ogenschouw nemen, waaronder de vereiste dat er een echte band moet zijn met de thuisbasis wil dat recht van toepassing kunnen zijn.

3.4. Wat de wegvervoersector betreft is de detacheringsrichtlijn 2014/67/EG op verschillende manieren toegepast. Om te zorgen voor een samenhangende en efficiënte handhaving is het als onderdeel van de maatregelen in het geplande arbeidsmobiliteitspakket dan ook zaak de uitvoering van die Richtlijn en van de handhavingsrichtlijn Richtlijn 2014/67/EG tegen het licht te houden.

3.5. Zoals reeds is opgemerkt, zijn met name regels inzake markttoegang in de wegvervoersector, met inbegrip van cabotage, onduidelijk en ingewikkeld en worden ze in verschillende lidstaten verschillend uitgelegd en toegepast. Dit zorgt voor rechtsonzekerheid voor alle betrokkenen en maakt het moeilijk om de naleving te controleren.

<sup>(17)</sup> PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.

<sup>(18)</sup> PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1.

<sup>(19)</sup> PB L 166 van 30.4.2004, blz. 1.

3.6. De hierboven bedoelde uitvoeringsproblemen hebben, samen met een wens om sociale dumping met urgentie aan te pakken, geleid tot een situatie waarin een aantal lidstaten nationale wetgeving hebben aangenomen om het probleem van lonen en sociale normen het hoofd te bieden. Deze maatregelen veroorzaken reeds problemen voor de goede werking van de interne markt, bijvoorbeeld als het gaat om nationale minimumlonen en regelgeving voor rij- en rusttijden<sup>(20)</sup>.

#### 4. Het probleem en wie de negatieve gevolgen ervan ondervinden

4.1. Dit verkennend advies heeft betrekking op sociale dumping en cabotage in het goederenvervoer over de weg. Voor West-Europese vervoerders vormt arbeid verreweg de grootste operationele kostenpost. Voor in Midden- en Oost-Europa gevestigde marktdeelnemers zijn de hoogste gemiddelde kosten daarentegen de brandstofkosten. Een andere kostenstructuur zou ook meer investeringen kunnen induceren. Tegen deze achtergrond ondervinden sommige vervoerders in de EU-15 een concurrentienadeel en proberen ze dit te ondervangen door gebruik te maken van lagelonenarbeid. Dit gebeurt soms door vervoerders uit de EU-15 en ook de EU-13 via regelingen die EU- of nationale wetgeving (d.w.z. Verordening (EG) nr. 1071/2009, Richtlijn 96/71/EG, brievenbussystemen, enz.) omzeilen of daarmee in strijd zijn. Maken in wetgeving en het mobiele karakter van vervoersactiviteiten kunnen het moeilijk maken om illegale regelingen te ontdekken. Zoals in paragraaf 4.6 wordt uitgelegd, kunnen arbeidskosten ook op volkomen legale wijze omlaag worden gebracht. Wel zal dit in elk geval vaak spanningen veroorzaken.

4.2. De **partijen die negatieve gevolgen van socialedumpingpraktijken ondervinden** zijn met name wegvervoerondernemingen die niet hun toevlucht nemen tot dergelijke praktijken en beroepschauffeurs, althans in de EU-15. Ook serieuze marktdeelnemers lijden imagoschade en staan bloot aan de negatieve effecten van de unilaterale maatregelen als bedoeld in paragraaf 3.6. Daarom is de Europese Commissie voornemens om in 2016 met voorstellen te komen om het probleem van sociale dumping in het wegvervoer aan te pakken. Zonder een deugdelijke en grondige analyse van de wegvervoermarkt zijn steekhoudende voorstellen echter nauwelijks te verwachten. Via de nationale elektronische registers zijn reeds gegevens over wegvervoerondernemingen op nationaal niveau beschikbaar. Op EU-niveau zouden gegevens in beginsel sinds december 2012, zoals voorzien in Verordening (EG) nr. 1071/2009, beschikbaar moeten zijn via het Europees Register van wegvervoerondernemingen (ERRU), dat de nationale elektronische registers aan elkaar zou moeten hebben gekoppeld en de uitwisseling van gegevens over de reputatie van ondernemingen zou moeten hebben vergemakkelijkt. Het ERRU is evenwel nog steeds niet ten uitvoer gelegd. Het EESC betreurt dit en is van mening dat deze tekortkoming negatieve gevolgen heeft voor de nalevingscontrole.

4.3. Met betrekking tot **beroepschauffeurs** hebben onwettige praktijken hoofdzakelijk betrekking op:

- betaling — beloning overeenkomstig de regels in het thuisland van de chauffeur (het „land van oorsprong”-beginsel) is weliswaar volkomen normaal en acceptabel indien aan de wettelijke voorwaarden is voldaan, maar er zijn gevallen, met name in het cabotagevervoer, waarin dit beginsel verkeerd en in strijd met de richtlijn betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers of de Rome I-verordening wordt toegepast;
- werkomstandigheden — niet-correcte planning van de werkdagen van de chauffeur, hetgeen leidt tot buitensporige rijtijden; beloning van alleen de rijtijd, en niet van werkzaamheden als laden en lossen;
- sociale zekerheid — niet-betaling van socialezekerheidspremies door de werkgever, met een kritiek effect op de rechten en uitkeringen van chauffeurs en hun gezinnen;
- ziektekosten — ondernemingen die de chauffeur kosten van ziektekostenverzekeringen en/of medische zorg in rekening brengen, enz.

4.4. Een aantal ondernemingen heeft complexe en ambigue arbeidsregelingen ontwikkeld, gebruikmakend van het grensoverschrijdende en zeer mobiele karakter van de sector, door hun toevlucht te nemen tot agentschappen, uitzendbureaus en fictieve vennootschappen (het „brievenbus”-systeem) in lidstaten met een laag niveau van bescherming en arbeids- en sociale normen. Afhankelijk van de omstandigheden kunnen dergelijke regelingen de grenzen van de wet opzoeken of illegaal zijn, met name wanneer de verbanden van het arbeidscontract met een land met lage lonen en lage sociale normen fictief zijn.

<sup>(20)</sup> Persbericht van de Commissie van 19 mei 2015 en artikel in de Financial Times van 19 mei 2015 „Protests from Road haulage industry forces Brussels to act”. Zie ook de nieuwsbrief van DG MOVE (aflevering 183 van 12.9.2014) en de antwoorden van de Commissie op de vragen van het Europees Parlement E- 006597-14 en E- 007161-14.

4.5. De complexe arbeidsregelingen in het wegvervoer maken het moeilijker om de onderneming op te sporen en aansprakelijk te stellen in geval van, bijvoorbeeld, vorderingen in verband met niet-betaalde lonen of sociale premies. Omgekeerd maken deze twijfelachtige arbeidspraktijken het voor niet-ingezetene chauffeurs — en al helemaal voor chauffeurs uit derde landen — moeilijker om hun rechten en arbeidsvoorwaarden te begrijpen, te beheren en af te dwingen.

4.6. Voorbeelden van praktijken die mogelijk in strijd zijn met de wet, zijn:

- opereren via een brievenbusmaatschappij — dit is verboden sinds 2011, na de vaststelling en inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 1071/2009, die bepaalt dat het recht om een bedrijf op te richten in een lidstaat alleen wordt verleend en blijft bestaan als de vennootschap stabiel en effectief in die lidstaat is gevestigd.
- toepassing van de lonen en andere arbeidsvoorwaarden van het land van oorsprong, en niet van de verplichte regels van de lidstaat waar of waarvoor de chauffeur de activiteit normaliter verricht — indien dit in strijd is met de richtlijn betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers of de Rome I-verordening (en het arrest van het HvJ-EU in de zaak-Koelzsch), zoals toegelicht in paragraaf 3 hierboven.
- beloning per gereden kilometer — dit is in strijd met Verordening (EG) nr. 561/2006, die dit type betaling verbiedt voor zover het een risico voor de verkeersveiligheid met zich meebrengt.
- maandenlang in en rond de vrachtwagen leven, met beperkte of geen toegang tot sanitaire voorzieningen, warm eten enz. — in strijd met artikel 31 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie: „Iedere werknemer heeft recht op gezonde, veilige en waardige arbeidsomstandigheden”.

Uiteraard zullen er ook situaties zijn waarin kosten op een volkomen legale wijze kunnen worden verminderd, bijvoorbeeld door een dochteronderneming op te richten of door gebruik te maken van een onafhankelijk uitzendbureau.

4.7. Cabotage wordt gedefinieerd als „nationaal goederenvervoer door niet-ingezetene vervoerders dat tijdelijk wordt verricht in een lidstaat van ontvangst”. „Tijdelijk” wordt in Verordening (EG) nr. 1072/2009 omschreven als drie cabotageritten in een periode van niet langer dan zeven dagen aansluitend op een internationale rit naar de gastlidstaat. Handhaving en controle van cabotage zijn moeilijk omdat de markttoegangsverordening handhaving niet eenvoudig maakt. De verordening belet handhavers om aanvullende documenten op te vragen teneinde de naleving van de cabotageregels te controleren. Bovendien zijn de regels zelf op een aantal punten niet duidelijk en worden ze in verschillende lidstaten verschillend uitgelegd. Dat geldt bijvoorbeeld voor de definitie van „rit”. Dit heeft geleid tot een laag controlepercentage, zowel langs de weg als in de bedrijfsruimten van de ondernemingen.

4.8. Het EESC is van mening dat een andere kostenstructuur in de EU-13 bedrijven zal aantrekken. Vanuit het oogpunt van de interne markt is dit als zodanig geen probleem. Opgemerkt moet echter worden dat er sprake kan zijn van een geval van sociale dumping, als van activiteiten wordt gezegd dat ze vanuit een lidstaat van de EU-13 worden verricht terwijl het feitelijk om brievenbusmaatschappijen gaat zonder echte activiteit in de EU-13. In 2013 signaleerden de Europese sociale partners in de wegvervoersector, de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Internationale Wegvervoerorganisatie (IRU), geconfronteerd met de plannen van de Europese Commissie om de cabotageregels te liberaliseren, dat de markt niet klaar was voor de volledige openstelling van het binnenlands wegvervoer voor concurrentie, juist vanwege de sociale en fiscale ongelijkheden in de EU<sup>(21)</sup>. De IRU en de ETF riepen ertoe op om de regels niet te veranderen, maar effectiever te handhaven.

4.9. Het EESC vraagt ook aandacht voor de noodzaak om ervoor te zorgen dat chauffeurs uit derde landen die bij EU-ondernemingen in dienst zijn worden aangeworven met volledige inachtneming van de van toepassing zijnde immigratieregels, werken tegen voorwaarden die de verplichte wettelijk bepalingen respecteren en worden voorzien van een rijbewijs zoals vereist door de EU-wetgeving.

<sup>(21)</sup> Social Sector Partners Proposal for a Policy Package for the Next Revision of the EU Regulations (EC) No 1071/2009 on Access to Profession and 1072/2009 on Access to the Road Haulage Market, 2013



4.10. Het is tegen deze achtergrond dat de huidige focus van de Commissie op sociale dumping, zoals deze tot uitdrukking komt in de politieke prioriteiten en het Werkprogramma 2015 van de Commissie-Juncker en in, onder andere, het programma van het Luxemburgse voorzitterschap van de Raad, moet worden gezien.

Afgezien van het voorliggende voorstel voor een platform om zwartwerk en sociale dumping te bestrijden, heeft de Commissie twee significante initiatieven aangekondigd:

- een herziening van de wegvervoerswetgeving om de vestigings- en cabotageregels te verduidelijken en de controles te vergemakkelijken;
- een arbeidsmobiliteitspakket om omzeiling en misbruik van wetgeving te voorkomen.

Succes op deze punten is essentieel om versnippering van de interne markt in het wegvervoer als gevolg van nationale uitvoeringsmaatregelen te voorkomen en de voorwaarden voor een verdere openstelling van de markt in deze sector te scheppen.

4.11. Het EESC wil opperen om de markttoegangsregels inzake cabotage te vereenvoudigen door een regel in te voeren die vergelijkbaar is met die welke van toepassing is op de grensoverschrijdende verrichting van diensten in het algemeen. Dit betekent dat het recht om cabotagediensten te verrichten duidelijk moet worden gekoppeld aan het tijdelijke karakter ervan. Dit zou het eindeloos en stelselmatig opstapelen van cabotageperioden van zeven dagen, dat momenteel mogelijk lijkt, vermijden en duidelijk maken wanneer er een plicht ontstaat om een vestiging in de gastlidstaat op te richten. Ook zou dit de huidige situatie van uiteenlopende interpretaties van de redelijk gedetailleerde, maar onduidelijke bepalingen in de huidige wetgeving corrigeren.

Brussel, 17 september 2015

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Henri MALOSSE

---