

Meer informatie

EESC-website

<http://www.eesc.europa.eu>

Afdeling Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij (TEN):

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-section>

Vaste studiegroep "Tenuitvoerlegging van het Witboek vervoer"

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.transports-permanent-study-group>

Witboek van 2011 getiteld "Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system"

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

EESC-adviezen

"Het effect van de conclusies van COP21 op het Europees vervoersbeleid" (2016)

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-opinions.38424>

"De interne markt voor internationaal goederenvervoer over de weg: sociale dumping en cabotage" (2015)

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-opinions.36372>

"Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – vooruitgang en uitdagingen" (2015)

(verkennend advies op verzoek van het Europees Parlement)

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-opinions.34623>

Witboek getiteld "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" (2011)

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-opinions.20491>

Aanverwante evenementen

Openbare hoorzitting van het EESC over Het effect van de conclusies van COP21 op het Europees vervoersbeleid, 4 april 2016

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.events-and-activities-cop21-transport-impact>

Conferentie van het EESC over Wegvervoer: sociale dumping en grensoverschrijdende infrastructurele integratie, 11-12 november 2015

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.events-and-activities-road-transport>

Conferentie van de Europese Commissie van 2016 over wegvervoer, getiteld Driving change for business and people, gehouden op 19 april 2016

http://ec.europa.eu/transport/modes/road/events/2016-04-19-road-transport-conference_en.htm

Conferentie op hoog niveau van de Europese Commissie van 2015, getiteld A Social Agenda for Transport, gehouden op 4 juni 2015

http://ec.europa.eu/transport/media/events/2015-06-04-social-agenda-for-transport_en.htm

eesc.europa.eu/ten
ten@eesc.europa.eu

EESC-2016-64-NL



Europees Economisch en Sociaal Comité

Wegvervoer

Standpuntnota – Oktober 2016

Inleiding

Het wegvervoer vormt een essentieel onderdeel van de interne markt van de Europese Unie en haar economie als geheel. Tegelijkertijd is het een vitale bedrijfstak die werk biedt aan circa 5 miljoen mensen in de hele Unie, goed is voor bijna 2 % van het bbp van de EU en een belangrijke rol speelt voor de levenskwaliteit van miljoenen Europese burgers. De sector wegvervoer in de EU heeft door de jaren heen een grote ontwikkeling doorgemaakt die bevorderlijk is geweest voor de handel, de economie en de vrijheid van verkeer. Dit succes heeft echter ook een keerzijde. De sector ziet zich vandaag de dag met aanzienlijke uitdagingen geconfronteerd wat betreft verkeersveiligheid en -beveiliging, de werkomstandigheden van beroepschauffeurs, de noodzaak van een vermindering van luchtvervuiling en geluidshinder, en de kolstofvoetafdruk, waarin het wegvervoer een groot aandeel heeft¹.

Het vervoer is verantwoordelijk voor 25 % van de broeikasgasemissies in de EU en is daarmee na de energiesector de op een na grootste uitstoter². Indien de EU de in de COP21-conclusies vastgelegde doelstellingen en haar klimaatdoelstellingen voor de lange termijn wil verwezenlijken, is een sterke vermindering van de vervoersemissies noodzakelijk. Dit geldt met name voor het wegvervoer, dat meer dan twee derde van de vervoersgerelateerde broeikasgasemissies veroorzaakt.

Eerlijke voorwaarden voor markttoegang en de sociale dimensie van het (weg)vervoer, met inbegrip van de bestrijding van sociale dumping, zijn andere onderwerpen die hoog op de politieke agenda van de EU staan.

Wat de Europese Unie doet

Doel van het vervoersbeleid van de Europese Unie is om voorwaarden te scheppen waaronder de vervoersector efficiënt, veilig en met een zo klein mogelijke impact op het milieu kan functioneren³.

Om de werkomstandigheden in de sector te verbeteren, moet het vervoer veiliger worden. Door het openstellen van de vervoersmarkten in Europa is de concurrentiedruk op vervoerders en hun mobiele werknemers aanzienlijk toegenomen. De EU heeft daarom een kader van sociale regels voor vervoerders van goederen en personen over de weg opgesteld, dat drie elkaar onderling aanvullende doelstellingen omvat: zorgen voor een goede sociale bescherming van werknemers in het wegvervoer, waarborgen van eerlijke concurrentie tussen ondernemingen en verhogen van de veiligheid op de weg door het voorkomen van vermoeidheid bij chauffeurs⁴.

De in Parijs gehouden COP21-conferentie heeft geresulteerd in een historische overeenkomst. Toch zullen ook de komende jaren grote inspanningen moeten worden ondernomen om de ambitieuze verbintenissen te vertalen naar concrete acties. In haar Witboek vervoer van 2011 had de Europese Commissie reeds doelstellingen vastgelegd die in overeenstemming zijn met de COP21-doelstellingen (een vermindering van de broeikasgasemissies met 60 % ten opzichte van het niveau van 1990). In deze omvattende strategie werd ook een aantal maatregelen en initiatieven voorgesteld om het vervoer in Europa nog koolstofarmer te maken. De Commissie heeft deze doelstellingen overgenomen in het EU-beleidskader voor klimaat en energie 2030 (2014) en heeft in het Pakket energie-unie (2015) verklaard dat de Unie haast moet maken met het koolstofarm maken van de vervoersector. In juli 2016 kwam zij met een mededeling over een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit, waarin zij beschreef hoe de vervoersector kan bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstelling om de broeikasgasemissies tegen 2030 met 30 procent te verminderen, en richtsnoeren voor de lidstaten en belanghebbenden opstelde met betrekking tot de verschillende opties voor het bereiken van dat streefdoel.

1. Brochure "Road transport: a change of gear", Europese Commissie, 2012.

2. Webpagina's van de Europese Commissie over klimaatacties.

http://ec.europa.eu/clima/policies/international/paris_protocol/transport/index_en.htm.

3. Webpagina's van de Europese Commissie over de bevordering van efficiënt, veilig en milieuvriendelijk vervoer over land.

http://ec.europa.eu/transport/modes/road/index_en.htm.

4. Webpagina's van de Europese Commissie over sociale regelgeving in het wegvervoer.

http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/index_en.htm

De Commissie heeft recentelijk verschillende conferenties op hoog niveau georganiseerd om nationale en Europese besluitvormers, deskundigen, sociale partners en andere belangrijke stakeholders bijeen te brengen om te discussiëren over verschillende aspecten van het vervoer. Tijdens de conferentie over wegvervoer (2016) werd bijzondere aandacht besteed aan de door de Commissie geplande initiatieven die erop gericht zijn om voor een goed functionerende interne markt voor het wegvervoer, een schoner milieu door koolstofarme vervoer (met name wegvervoer) en de eerbiediging van de werknemersrechten te zorgen. Tijdens de conferentie over een sociale agenda op vervoersgebied (2015) stonden belangrijke sociale vraagstukken van het vervoerbeleid centraal, in het bijzonder de opleiding van vervoerswerknemers van de toekomst, verbetering van de arbeidsvoorwaarden en werkomstandigheden en het waarborgen van een grotere betrokkenheid van de sociale partners bij het vervoerbeleid van de EU.

Het standpunt van het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC)

De afdeling Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij (TEN) van het EESC en met name haar vaste studiegroep Tenuitvoerlegging van het Witboek vervoer, voert discussies over en houdt zich actief bezig met deze fundamentele ontwikkelingen, die een ingrijpend effect zullen hebben op het toekomstige vervoerbeleid van de Unie.

Sociale aspecten

In zijn advies "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – vooruitgang en uitdagingen" pleit het EESC sterk voor een verbetering van de sociale normen, de harmonisatie van de sociale en arbeidsomstandigheden en de bestrijding van sociale en loondumping als voorwaarden voor een vlot opererende vervoerssector met gelijke spelregels. In zijn advies "De interne markt voor internationaal goederenvervoer over de weg: sociale dumping en cabotage" besteedt het EESC aandacht aan de noodzaak om illegale praktijken en fraude te bestrijden en een passende handhaving en controle te garanderen, en dringt het aan op verduidelijking en vereenvoudiging van de regels voor de toegang tot de wegvervoermarkt. Meer specifiek:

- bevestigt het EESC zijn steun voor de doelstelling van de Commissie-Juncker om sociale dumping te bestrijden, waar het zich in zijn advies van 2015 "Stappenplan voor een interne

Europese vervoersruimte" al achter schaarde, en verzoekt het de Commissie eens te meer om preventieve maatregelen voor te stellen.

- Het EESC betreurt het dat het begrip sociale dumping, hoewel het veelvuldig wordt gebruikt, niet is gedefinieerd. In de context van dit advies verstaat het EESC onder sociale dumping: praktijken die sociale of markttoegangswetgeving schenden of waarmee wordt beoogd om die wetgeving te omzeilen (brievenbusmaatschappijen) om op die manier een concurrentievoordeel te behalen.
- Het EESC is ingenomen met de plannen van de Commissie voor een vereenvoudiging en verduidelijking van de EU-wetgeving en een aanscherping van de vestigingscriteria, ter voorkoming van misbruik door brievenbusmaatschappijen, alsook met haar plannen voor een arbeidsmobiliteitspakket ter vergemakkelijking van het vrije verkeer van werknemers en ter versterking van 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.
- Het EESC is van mening dat er dringend behoefte bestaat 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. Door succesvolle maatregelen op EU-niveau kunnen gunstige omstandigheden voor een verdere openstelling van de markt worden gecreëerd.
- 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.
- Het EESC wijst erop dat de Commissie bij het formuleren van voorstellen voor de vereenvoudiging van markttoegangsregels, met inbegrip van cabotage, zou kunnen overwegen te kiezen voor 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, rekening houdend met het specifieke karakter van de vervoerssector. 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.

- 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.

Het advies werd gepresenteerd tijdens een conferentie over Wegvervoer: sociale dumping en grensoverschrijdende infrastructurele integratie, en diende tevens als uitgangspunt voor de discussie tijdens deze op 11-12 november 2015 in Luxemburg gehouden conferentie, die door het Europees Sociaal en Economisch Comité werd georganiseerd op initiatief van het Luxemburgse voorzitterschap.

Het effect van de conclusies van COP 21

De COP21-overeenkomst is de eerste overeenkomst waarbij alle lidstaten van de Verenigde Naties zich ertoe hebben verbonden versneld werk te maken van de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Aangezien de vervoerssector een van de grootste veroorzakers van broeikasgasemissies is (het wegvervoer is verantwoordelijk voor 71 % van de uitstoot in die sector) zal het een radicale transformatie ondergaan die van invloed zal zijn op alle domeinen van het leven. Om het gesprek aan te gaan met het maatschappelijk middenveld en een discussie te voeren over de fundamentele veranderingen die de vervoerssector te wachten staan, heeft de afdeling TEN van het EESC in samenwerking met de Commissie vervoer van het Europees Parlement een openbare hoorzitting georganiseerd (gehouden op 4 april 2016 in Brussel). De bevindingen van de hoorzitting zijn verwerkt in het initiatiefverslag van het EESC over "Het effect van de conclusies van COP21 op het Europees vervoerbeleid"⁶:

- Het EESC is verheugd dat op de 21e vergadering van de Conferentie van de Partijen (COP21) bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC) de Overeenkomst van Parijs werd goedgekeurd, en is ingenomen met de voorgenomen nationaal vastgestelde bijdrage (INDC) van de EU en haar lidstaten, die zich ertoe verbinden hun broeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 40 %, en tegen 2050 met 80 tot 95 % terug te dringen ten opzichte van het uitstootniveau van 1990.

5. PB C 291 van 4.9.2015, blz. 14.

6. PB C 303 van 19.8.2016, blz. 10.