

Branchesignalering: Juridische actualiteiten voor transport in 2019

In de veranderende transportbranche is het continu laveren tussen nieuwe regels en wetgeving. De leden van de SRA-Branche-expertgroep Transport en advocaten Kevin Vierhout en Michelle Vrolijk (Vallenduuk Advocaten) kwamen gezamenlijk tot de onderstaande highlights in de transportwereld.

Vakantieloon en de TLN-deal

Bij de berekening van de waarde van een vakantiedag telt sinds 1 januari 2019 ook het gemiddelde aan overuren en toeslagen mee. Dit komt neer op ongeveer 600 tot 1.100 euro bruto per jaar, al zal dit per persoon verschillen. Daarnaast kunnen transporteurs met hun werknemers een regeling treffen om de vordering van de afgelopen vijf jaar af te kopen tegen 750 euro bruto, verdeeld over drie gelijke termijnen. De werknemer moet dan afstand doen van zijn recht hierover te procederen.

In de transportbranche wordt hierover volop gediscussieerd: stuur ik mijn werknemers deze afstandsverklaring of maak ik dan juist slapende honden wakker? Volgens Michelle Vrolijk is het bedrag van 750 euro een goede deal voor transporteurs. “De FNV roept chauffeurs op om de deal niet te accepteren, maar een loonvordering te laten berekenen. De vakbond heeft daar zelfs een programma voor ontwikkeld. Ik acht de kans groot dat de rechter in een zaak een bedrag zal toewijzen en dat zal dan waarschijnlijk hoger zijn dan 750 euro. Als transportbedrijf ben je zuur als je in dat geval alleen een passieve brief hebt gestuurd of slechts mondelinge afspraken hebt gemaakt, zonder getekende afstandsverklaring of toelichting.”

Werken met buitenlandse chauffeurs

Bij internationale arbeidsovereenkomsten is het van belang om vast te stellen wat het gewoonlijk werkland van een chauffeur is: in welk land ligt het centrum van zijn werkzaamheden? In de praktijk gaat het hier dikwijls mis. Internationale chauffeurs worden vaak aangestuurd door Nederlandse planners, stappen ook in ons land op en wisselen en rusten in Nederland. Na drie weken gaan ze een weekje terug naar hun thuisland en dan begint de cyclus opnieuw. In zulke gevallen zou Nederland zo maar eens het gewoonlijk werkland kunnen zijn. Dat hangt af van een heleboel factoren, maar drie zeer belangrijke aandachtspunten zijn in ieder geval:

- Let op dat uw klant een reële vestiging heeft in het buitenland, geen postbusfirma
- De feitelijke aansturing moet vanuit het buitenland gebeuren. Zorg in elk geval voor HR-sturing vanuit het buitenland, maar laat de dagelijkse aansturing bij voorkeur ook daar plaatsvinden
- Zorg nu en dan voor wisselplaatsen, op- en afstapplaatsen in het thuisland van de chauffeur

Tip!

Adviseer uw transportklanten om in een internationale arbeidsovereenkomst altijd een rechtskeuze van het vestigingsland van de werkgever op te nemen.

Als het gewoonlijk werkland niet kan worden vastgesteld, dan geldt het recht van het land van de vestiging waar de chauffeur in dienst is genomen, tenzij er sprake is van een kennelijk nauwere band met een ander land dan het gewoonlijk werkland of het vestigingsland (de ontsnappingsclausule). Hierin is belangrijk dat de belastingen en sociale premies terecht worden afgedragen in het andere land.

Detacheringsrichtlijn

Voor werknemers uit een ander Europees land die tijdelijk in Nederland werken, geldt de Detacheringsrichtlijn. De arbeidsmigranten hebben volgens de richtlijn recht op dezelfde behandeling als Nederlandse werknemers als het gaat om de basisvoorwaarden, zoals beloning. Het is echter de vraag of deze richtlijn wel geldt voor internationaal transport. Er staat namelijk in dat het moet gaan om werkzaamheden op het grondgebied van de lidstaat. Dat is bij internationaal transport niet het geval.

Het Europees Parlement heeft onlangs daarom op hoofdlijnen een nieuwe Detacheringsrichtlijn voorgesteld als onderdeel van het Mobiliteitspakket. De nieuwe regels voor detacheren in internationaal transport kunnen als volgt worden samengevat:

- Op bilateraal transport blijven de eigen regels van het vestigingsland van toepassing, onder de voorwaarde dat er zowel op de heen- als terugweg een keer geladen of gelost mag worden (of tweemaal op de terugweg als hij dat op de heenweg niet heeft gedaan). Ook moet elke grensoverschrijding geregistreerd worden.
- Voor al het overige transport (cabotageritten en andere grensoverschrijdende ritten) geldt dat de basisvoorwaarden van het land van lossen toegepast moeten worden.

Controle en naleving cao BGV

De cao Beroepsgoederenvervoer bevat een aantal artikelen waarvoor een omgekeerde bewijslast geldt. Dit houdt in dat de werkgever moet aantonen dat de artikelen getrouwelijk worden nageleefd. Artikel 26A van de cao BGV gaat over de loonberekening en vormt het grootste obstakel. Dit schrijft voor dat alle diensturen moeten worden uitbetaald, minus de pauzestafel en de daadwerkelijk aaneengesloten rust. Er gelden twee uitzonderingen:

1. De normeringsregeling, mits daar toestemming voor is gegeven door de vakbonden. Bijvoorbeeld: een chauffeur mag maximaal tien minuten tanken, alle extra tijd wordt niet betaald.
2. De werkgever mag uren van de werknemer controleren en zo nodig op individueel niveau corrigeren. De correcties mag hij baseren op ervaringsregels. Bijvoorbeeld: in de afgelopen tien jaar heb ik vastgesteld dat al mijn chauffeurs ongeveer een half uur doen over wassen, Chauffeur A doet er altijd 45 minuten over. Bij hem trek ik 15 minuten af.
Let op! De scheidslijn tussen corrigeren en normeren op deze manier is wel ontzettend dun en is niet in alle gevallen correct.

De VNB mag controleren op normeren, maar niet op corrigeren. Adviseer uw transportklant om transparant te zijn naar zijn werknemers en uit te leggen waarom hij corrigeert. Standaardinstellingen in de software verdienen niet de voorkeur, tenzij de chauffeur eerst een waarschuwing krijgt en de meertijd kan toelichten. Als dat het geval is, dan moet de meertijd ook gewoon betaald worden. Het gaat dan om een extra verantwoording van de tijd boven de richttijd.

Tip voor uw transportklant!

Lever niet zomaar alle stukken aan die de VNB opvraagt. Schakel tijdig bijstand van een gespecialiseerde accountant en advocaat in om uw positie te bepalen. Als u stukken aanlevert die betrekking hebben op meerdere chauffeurs, zorg dan dat u anonimiseert.

Slimme tachograaf en boordcomputer

Vanaf 15 juni 2019 is de slimme tachograaf verplicht in nieuwe voertuigen. Een van de wijzigingen is DSRC, het systeem waarmee de toezichthoudende instantie de tachograaf kan uitlezen, op maximaal 15 meter afstand. De toezichthouder ziet niet de rij- en rusttijden, maar alleen de fouten en gebeurtenissen over de laatste 10 dagen. De tachograaf is alleen toegankelijk voor de inspectiediensten en in beginsel worden er geen persoonsgegevens gedeeld, tenzij met toestemming.

Dit laatste heeft betrekking op de Intelligent Transportation Systems (ITS), niet-verplichte parameters die aan de tachograaf kunnen worden toegevoegd. Veel van deze parameters zijn echter persoonsgebonden. De werkgever moet voor elke parameter bij elk gebruik van de tachograaf toestemming vragen voor het delen van de gegevens. De werkgever is verder verplicht om de chauffeur te informeren dat hij met een slimme tachograaf rijdt die op afstand kan worden uitgelezen.

Bij controle moet de chauffeur in beginsel meewerken, maar laat hem terughoudend zijn met het verstrekken van informatie. Het is bijvoorbeeld niet verplicht om gegevens over de vrije tijd te verstrekken. Bij concrete verdenking is er geen verplichte medewerking meer en mag de chauffeur zwijgen. Laat hem dan bellen met de werkgever en schakel advies in. Eis in het buitenland een tolk en teken alleen onder protest/consignatie.

Tip!

Als uw klant met een nieuwe tachograaf rijdt, moet hij zijn hard- en software aanpassen in verband met de administratieplicht. Dit kan behoorlijke kosten met zich meebrengen. Wijs uw klant daar in een vroeg stadium op.

NIWO

De NIWO is de vergunningverlener voor het Nederlandse wegtransport. Bedrijven die actief zijn in het beroepsgoederenvervoer over de weg, moeten in bezit zijn van de Eurovergunning. Onderdeel van het verkrijgen van de vergunning is dat het transportbedrijf moet aantonen dat het kredietwaardig is. Dit betekent dat het bedrijf risicodragend vermogen moet hebben op zijn voertuigen.

Transportbedrijven kunnen hun kredietwaardigheid alleen aantonen met een (openings)balans eventueel aangevuld met een vermogensopstelling, en een verklaring van een AA- of RA-accountant (NBA). Deze verklaring moet zijn opgesteld volgens de bepalingen in het 'Onderzoeksprotocol aanvraag en verlenging Eurovergunning'.

Colofon

SRA-Branche-expertgroep Transport i.s.m. Kevin Vierhout en Michelle Vrolijk van Vallenduuk Advocaten.
Datum: 31 oktober 2019