



NAAR EEN DUURZAAM, BEDRIJVIG EN BEREIKBAAR EUROPA

—
Van ambitie naar realisatie



Introductie

De transport- en logistieke sector is één van de topsectoren in Nederland. Ook op Europese en mondiale schaal is het een sector van formaat, onmisbaar voor het draaiend houden van de Nederlandse en de Europese economie. Die verwevenheid van de Nederlandse transport- en logistieke sector en de Europese economie maakt dat er Europese antwoorden nodig zijn op de uitdagingen waar de sector de komende jaren mee te maken krijgt. De afgelopen vijf jaar heeft de Europese Unie wetgeving aangenomen die de transport- en logistieke sector (nog) milieuvriendelijker en digitaal moet maken. We gaan CO₂ meten, normeren, rapporteren en beprijzen, inzetten op alternatieve brandstoffen en op elektrisch rijden.

Laadinfrastructuur gaan we bouwen en papierloos vervoeren gaan we omarmen in de gehele logistieke keten. Uitdagingen waar de ambitie van afstraalt. Alleen ambitie is niet genoeg. De komende vijf jaar moeten we die ambities omzetten in de praktijk. Daar ligt een taak voor ondernemers, maar ook voor Brusselse beleidsmakers.

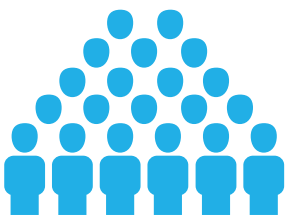
Om die ambities te realiseren, brengt Transport en Logistiek Nederland (TLN) met dit manifest in kaart waar Europa zich de komende vijf jaar voor zou moeten inzetten.

Beleidsmakers in Europa kunnen met de juiste keuzes ondernemers in staat stellen de ambities te realiseren. Op het gebied van verduurzaming, digitalisering en de modernisering van de logistieke keten ligt er voor de sector een aantal uitdagingen dat ook om keuzes vraagt vanuit Brussel. Het gaat erom de juiste randvoorwaarden te creëren, die de totale logistieke keten in zijn geheel beter laten functioneren. Keuzes om vooral ook intermodaal weg-, water- en spoorvervoer te stimuleren. Immers ligt daar, naast zero-emissie rijden, de winst op het gebied van decarbonisatie.

OVER TRANSPORT EN LOGISTIEK IN NEDERLAND



Transport en Logistiek Nederland (TLN) is dé ondernemersorganisatie voor wegtransportbedrijven en logistiek dienstverleners.



TLN is een vereniging met

5.000
leden



cao

TLN is tevens de grootste werkgeversorganisatie van transporterend Nederland en voert cao-onderhandelingen om te zorgen voor een verantwoorde cao voor haar leden.



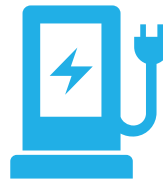
In 2030 zullen bijna

12.000

elektrische vrachtwagens

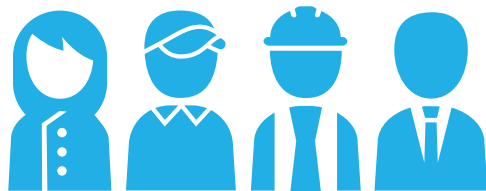
30 tot 40 steden emissievrij bevoorraden.

Om dit te realiseren zijn er ongeveer



7.400

laadpalen nodig. Dat zijn er nu circa 500.



In Nederland waren er in 2020 circa

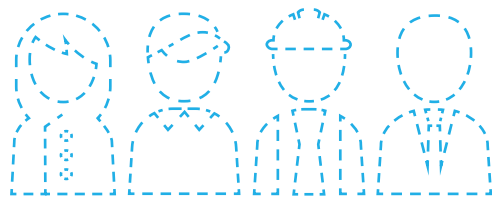
875.000

mensen werkzaam in logistieke functies.

Dit komt neer op ongeveer 10% van het totaal aantal banen in Nederland.

Helaas heeft ook de transport- en logistieke sector last van de krapte op de arbeidsmarkt. Er is onder andere een schrijnend tekort aan chauffeurs. In totaal zijn er zo'n

16.000 **openstaande vacatures**



DUURZAME SECTOR

De afgelopen vijf jaar hebben in het teken gestaan van het vaststellen van het ambitieniveau in Brussel als het gaat om de reductie van CO₂. Niet zonder resultaat, want de inspanningen hebben verduurzaming stevig op de kaart gezet. Ook de transport- en logistieke sector is zich ervan bewust dat bedrijven hun steentje kunnen bijdragen aan het reduceren van CO₂. Nu de ambities in wetgeving zijn dan wel worden omgezet, breekt een nieuwe fase aan waarin concrete stappen moeten worden gezet. Ondernemers moeten de juiste keuzes kunnen maken om te verduurzamen. Cruciaal hierin is het reduceren van de uitstoot door gebruikmaking van andere energiebronnen. Drie pijlers ondersteunen een succesvolle energietransitie: betaalbaarheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Deze drie kernbegrippen gelden als voorwaarde voor het doen slagen van de transitie en zijn van toepassing op de volgende elementen van die transitie, namelijk groene energie, ondergrondse infrastructuur, bovengrondse infrastructuur en materieel.

Betaalbaarheid

Voor het slagen van deze transitie is het bieden van een betrouwbaar investeringsperspectief cruciaal. Wensdenken moet daarbij plaatsmaken voor realisme, bijvoorbeeld door naast het stellen van scherpe emissienormen ook de bijbehorende laad- en tankinfrastructuur beschikbaar te maken.

Om schone energie ook voor transport- en logistieke bedrijven haalbaar en betaalbaar te maken is er behoefte aan een langjarige prijspolitiek die de omslag van fossiel naar hernieuwbaar financieel ondersteunt. In Nederland is daar in de afgelopen jaren werk van gemaakt door het invoeren van een vrachtwagenheffing, waarvan de opbrengsten grotendeels gebruikt worden voor investeringen om de energietransitie mogelijk te maken. Denk hierbij aan het aanleggen van laadinfrastructuur en subsidies voor de aanschaf van zero-emissievoertuigen. Dergelijke heffingen zouden baat hebben bij een afstemming op Europees niveau, dat erop gericht is om de opbrengsten uit tol- en kilometerheffingen aan te wenden voor de hoge kosten die de energietransitie voor ondernemers in heel Europa met zich meebrengt. Een gelijk speelveld is hier belangrijk vanwege de con-

currentiepositie van Nederlandse transporteurs. Voertuigen zonder verbrandingsmotor zijn ongeveer drie keer zo duur als voertuigen met een verbrandingsmotor. De gemiddelde aanschafprijs in 2023 bedraagt ca. 350.000 euro. Bedragen die zeker in een MKB-sector als de onze niet zo snel kunnen worden opgehoest. Vervoerders kunnen de transitie in het tempo dat nu (terecht) wordt aangehouden niet bijbenen zonder financiering in de vorm van een aanschafsubsidie.

Beschikbaarheid

Voldoende beschikbaarheid van biobrandstoffen (HVO en bio-LNG) kan zeker tot 2030 een grote bijdrage leveren aan de reductie van CO₂-uitstoot van het wegvervoer gezien het feit dat er momenteel nog maar beperkte beschikbaarheid van batterij-elektrische en waterstofvoertuigen is. Het gebruik van biobrandstoffen in het wegvervoer roept vragen op als het gaat over de verdeling van deze brandstoffen over de verschillende transportmodaliteiten. Daar waar mogelijk moet het wegvervoer kunnen overstappen op batterij-elektrische voertuigen, mits er betaalbare voertuigen zijn die zonder problemen geladen kunnen worden.



Ondernemers moeten de juiste keuzes kunnen maken om te verduurzamen

Betrouwbaarheid

Europa heeft in het afgelopen mandaat via Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) de nodige ambities gesteld. Een bijbehorende upgrade van het elektriciteitsnet is een voorwaarde om te kunnen voorzien in voldoende bruikbare laadinfrastructuur voor vrachtwagens. Het is daarom van belang dat er vanuit de Europese Unie (EU) voldoende waarborgen komen dat de voertuigen en laadinfrastructuur beschikbaar zijn zodat ondernemers met vertrouwen zero-emissievoertuigen aan kunnen schaffen.

EFFICIËNTE LOGISTIEK

De Nederlandse logistieke sector bekleedt al jaren een toppositie. Om die te behouden is het van belang dat de voorwaarden waarbinnen logistieke bedrijven hun rol kunnen vervullen optimaal zijn. Dit betekent dat de herziening van het Douane Wetboek van de Unie (DWU) duidelijk moet zijn over de rol die de Authorised Economic Operators (AEO's) vervullen, zodat zij zich kunnen richten op hun kerntaken. Dit versnelt de afhandeling van goederen in mainports als de Rotterdamse haven en Schiphol en verbetert de doorstroming en efficiëntie van de goederenstromen in Nederland. Verdere efficiëntie voor de luchtvracht wordt bereikt door de slotverordening (die de capaciteit van beschikbare slots voor vliegtuigen om te landen of op te stijgen regelt) te herzien en lidstaten ruimte te geven om bepaalde segmenten luchtvracht te kunnen prioriteren in de vaststelling en toewijzing van capaciteit.

Daarnaast moet de logistieke keten worden aangepast aan de energietransitie. De huidige inrichting van de keten is gebaseerd op technologie die straks verdwijnt. Digitalisering levert hier een belangrijke bijdrage. Maar ook de inzet van langere en zwaardere vrachtwagens of het harmoniseren van toegang tot de steden en venstertijden. Het gebruik van elektrische voertuigen zorgt voor een nieuwe manier van het inplannen van ritten, waarbij rekening gehouden moet worden met de laadtijd van het voertuig. Ook dit heeft impact op de mate van efficiëntie van het vervoer. Europees beleid ligt aan de basis hiervan en zou aangepast moeten worden om ervoor te zorgen dat wetgeving de transitie niet hindert.



Wat kan Europa doen?

- > EU-wetgeving moet anticiperen op de energie transitie. Pas daarom, indien onderzoek dat uitwijst, de rij- en rusttijdenwetgeving aan de nieuwe voertuigtechnieken aan. Voertuigen die moeten laden, moeten verplaatst kunnen worden, rust- en pauzetijden moeten rekening houden met de tijd van laden van voertuigen, uiteraard met behoud van verkeersveiligheid en welzijn van de chauffeur.
- > Harmoniseer de venstertijden tot steden in de EU zoveel als mogelijk.
- > Pas de milieueisen aan die de toegang tot Europese steden bepalen zodat de administratieve lasten voor vervoerders verlaagd worden. Een voertuig met een groene Duitse 'Umweltzonesticker' kan net zo goed in andere EU lidstaten worden erkend.
- > Wend opbrengsten uit bijvoorbeeld het emissiehandelssysteem voor wegtransport aan om schone voertuigen te subsidiëren.
- > Zorg ervoor dat logistieke dienstverleners hun rol optimaal kunnen vervullen door in te zetten op efficiëntie taakverdeling in afhandeling van douaneformaliteiten en het aanpassen van de slotverordening voor luchtvaart.



Intermodaal vervoer: snelle winst voor duurzaamheid

Om zero-emissie doelstellingen te bereiken, speelt het gebruik van andere modaliteiten dan het wegvervoer een prominente rol. Intermodaal vervoer (het combineren van verschillende modaliteiten in één transportoperatie) is een duurzame optie. Vervoer per spoor en water stoot aantoonbaar minder CO₂ uit. Ondernemers, ook 'traditionele wegvervoerders', willen graag gebruikmaken van andere vervoermodaliteiten. Juist nu, want het draagt bij aan de verduurzamingsdoelstellingen, ontlasting van het wegennet, reduceren van het chauffeurstekort en vermindering van de druk op de overvolle parkeerplaatsen. Kleine stapjes, maar iedere vrachtwagen telt.

Echter lopen ondernemers tegen tal van zaken aan die gebruik van intermodaal vervoer ontmoedigt. Er zijn grote congestieproblemen bij terminals, er is een groot tekort aan capaciteit op het spoor voor railgoederenvervoer en de gebruiksvergoedingen voor het spoor zijn hoog, waardoor (intermodaal) spoorvervoer erg duur is. Ook zijn er knelpunten op het spoor, waardoor de betrouwbaarheid en stabiliteit in het geding zijn. Oplossingen zijn nodig. Door de markt zelf én de overheid. Slechts een goede samenwerking tussen markt en overheid kan zorgdragen voor verbetering van de situatie.

Het Europese beleid is er tot nu toe op gericht om het aandeel wegvervoer in de EU te verminderen en intermodaal vervoer te stimuleren, maar dat heeft aantoonbaar niet gewerkt. Het recente rapport van de Europese Rekenkamer laat daar geen misverstand over bestaan.¹

Hoe moet het dan wel?

Er is geen uiteraard geen simpele oplossing. De huidige aanpak is niet succesvol gebleken. Voor de gehele logistieke keten is het beter om in te zetten op het bereiken van een modal optimum: alle modaliteiten moeten op een flexibele manier, vaak in combinatie met elkaar, kunnen worden ingezet en de keuze van de modaliteit ligt bij de marktpartij, dus de verlader of logistiek dienstverlener. EU-wetgeving en juiste randvoorwaarden moeten ten dienste hiervan komen staan. Een gelijk en eerlijk speelveld bereiken is belangrijk om gelijke concurrentievoorwaarden te creëren. Door de markt ervaren knelpunten op weg, spoor, binnenvaart en short sea shipping moeten in gezamenlijkheid en in samenwerking met overheden in kaart worden gebracht en aangepakt. Een bloeiende, efficiënte en duurzame logistieke keten is de optelsom van het gebruikmaken van

¹ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR-2023-08/SR-2023-08_NL.pdf



de krachten van alle modaliteiten. Gedwongen modal shift beleid in de huidige vorm is hier niet de oplossing gebleken. De optimale keuze verschilt altijd per situatie en is afhankelijk van onder andere het soort goederen, de afstand, de route die moet worden afgelegd en de tijd die beschikbaar is. Marktpartijen baseren hun keuze op deze criteria.

Om marktpartijen meer te 'verleiden' naar andere modaliteiten, kan gedacht worden in creatieve oplossingen zoals het aanbieden van een klimaatbonus of introductie van toelatingen bij gebruik van andere modaliteiten. Denk ook aan het opheffen van rittenbeperkingen in het voor- en natransport bij intermodaal vervoer, het schrappen van rijverboden bij voor- en natransport van intermodaal vervoer, waardoor voertuigen efficiënter kunnen worden ingezet.

Tot slot draagt verdere digitalisering bij aan de totstandkoming van een betrouwbare en veilige

basis infrastructuur qua datadelen, onder andere door brede acceptatie e-documenten, ontwikkeling van standaarden en het verhogen cybersecurity. Modaliteiten kunnen via verdere digitalisering beter op elkaar worden aangesloten. Het introduceren van Engels als voertaal in het spoorvervoer, net als in de luchtvaart, bevordert de samenwerking en communicatie.

Op veiligheidsgebied moet haast worden gemaakt met een versnelde invoering van European Rail Traffic Management System (ERTMS). ERTMS is een digitale oplossing die ervoor zorgt dat treinen sneller de grens over kunnen, dichter op elkaar kunnen rijden en er zodoende extra capaciteit wordt gecreëerd op het spoor. Een versnelde invoering van ERTMS draag bij aan meer goederenvervoer per spoor en is mogelijk indien Europa meer middelen ter beschikking stelt. Op die manier kan er echt werk gemaakt worden van een échte Europese interne markt op het spoor.



Wat kan Europa doen?

- > Zet in op het bereiken van een modal optimum.
- > Creëer de juiste randvoorwaarden om intermodaal vervoer aantrekkelijker, betrouwbaarder en betaalbaarder te maken.
- > Wees creatief en 'verleid' ondernemers tot gebruikmaking intermodaal vervoer via maatregelen als een klimaatbonus, toelatingen en opheffen rittenbeperkingen.
- > Breng marktpartijen en overheden bij elkaar om de knelpunten van intermodaal vervoer in gezamenlijkheid in kaart te brengen en oplossingen aan te dragen.
- > Zet meer middelen in op het uitbreiden en verbeteren van multimodale knooppunten langs de TEN-T corridors.
- > Standaardiseer, net als in de luchtvaart, de voertaal in het intermodale vervoer (weg-trein).
- > Verbeter de digitale gegevensuitwisseling in intermodaal vervoer.
- > Voer ERTMS versneld in en maak voldoende middelen hiervoor vrij.



DIGITALE, DATAGEDREVEN SECTOR

De transport- en logistieke sector streeft ernaar om goederen zo efficiënt mogelijk van A naar B te brengen. Digitalisering biedt bedrijven kans om beter gebruik te maken van data die logistieke operaties genereren. Daarmee is digitalisering ook van breder maatschappelijk belang. Omdat logistiek niet stopt bij de Nederlandse grens, is het van belang op Europees niveau kaders te stellen.

Papierloos transport

Een belangrijke voorwaarde voor ketendigitalisering is papierloos werken. Het belangrijkste document in transport is de vrachtbrief, waarvan het gebruik verplicht is. Voor internationaal transport is dit de CMR-vrachtbrief. Nationaal kunnen lidstaten andere vrachtbrieven toepassen, deze vertonen inhoudelijk en functioneel veel overeenkomsten met de CMR-vrachtbrief. De transitie van een papieren CMR naar een elektronische variant, eCMR, betekent een enorme stap vooruit op het gebied van data delen en digitalisering. De eCMR is een duurzaam alternatief voor de papieren vrachtbrief, bespaart het bedrijfsleven veel admi-

nistratieve lasten, levert een forse kostenbesparing op en is tevens de basis voor ketendigitalisering in transport en logistiek. De vertaling van de regelgeving omtrent de eCMR naar de praktische toepassing is complex en verloopt daarom moeizaam. eCMR-oplossingen moeten voldoen aan de geldende wet- en regelgeving en aansluiten op de bedrijfsprocessen. Daarnaast dient er een gelijk speelveld te zijn voor aanbieders van eCMR op Europees niveau.

Om belangrijke vraagstukken, als interoperabiliteit en (mogelijke) certificering van eCMR-oplossingen, te realiseren is publiek-privé samenwerking nodig binnen Europa en de landen die het CMR- en eCMR-verdrag geratificeerd hebben. In Nederland hebben de ondernemersorganisaties TLN en evofenedex enkele jaren geleden het initiatief genomen om een voor het brede bedrijfsleven acceptabele oplossing te ontwikkelen voor de eCMR. In samenwerking met de overheden in de Benelux en met de International Road Transport Union (IRU) blijft TLN zich inzetten voor een snelle adoptie en implementatie van de eCMR in heel Europa.





Wat kan Europa doen?

- › Streef naar een snelle adaptatie en implementatie van het eCMR protocol in heel Europa door alle lidstaten het eCMR protocol te laten ratificeren.
- › Zorg voor een standaardisering en certificering van eCMR aanbieders en een interoperabiliteit en standaardisering certificering van eCMR aanbieders op Europees niveau.
- › Gebruik voor een Europese federatieve datastructuur de integratie van al bestaande oplossingen (Open Trip Model, iSHARE).
- › Ondersteun actief bedrijven die de stap naar verdere digitalisering moeten maken (specifiek MKB) door middel van informatievoorziening en financiering.
- › Zorg dat de bepalingen die worden uitgewerkt in de eFTI verordening goed aansluiten op de processen in de logistieke praktijk.



Federatief data delen

Op nationaal en internationaal niveau werken partijen in publiek-private samenwerking aan een Basis Data Infrastructuur (BDI) om federatief data delen mogelijk te maken. Federatief datadelen is de wens om data eenvoudig te delen zonder menselijke tussenkomst, machine-to-machine zogezegd. Hierbij blijven de data zoveel mogelijk bij de bron liggen, waar deze (geautomatiseerd) opgehaald kunnen worden. Het is cruciaal dat de data-infrastructuur aansluit bij de wensen, eisen, bedrijfsprocessen en systemen van het bedrijfsleven om data te kunnen delen tussen het bedrijfsleven. Met name bij het delen van data binnen het bedrijfsleven (B2B) maar ook naar de overheid in het kader van rapportage en handhaving (B2G) en vanuit de overheid naar het bedrijfsleven als het gaat om data over ontheffingen, vergunningen en milieuzones.

Om deze doelstellingen te bereiken zijn eenduidige en aantoonbaar werkende semantische modellen nodig en een afsprakenstelsel voor veilig en vertrouwd data delen. In Nederland zijn belangrijke stappen gezet met de ontwikkeling van het Open Trip Model, een semantisch model

voor data in transport en logistiek en iSHARE als afsprakenstelsel voor vertrouwd data delen (IAA Identificatie, autorisatie en authenticatie). Integratie van deze ontwikkelingen biedt concrete toegevoegde waarde voor zowel het bedrijfsleven als de overheid. Dit geldt op nationaal niveau en in de Europese interne markt. Het beter delen van data biedt bedrijven die grensoverschrijdend zaken doen veel voordelen. Het toepassen van deze modellen is ook een belangrijke aanjager om het gebruik van de eCMR binnen Europa te versnellen. In Brussel wordt momenteel de verordening voor elektronische vrachtinformatie uitgewerkt (eFTI). Dit moet een werkbaar kader opleveren dat verdere digitalisering van de sector bevordert. Dit moet een werkbaar kader opleveren dat verdere digitalisering van de sector bevordert.



Digitalisering is breder maatschappelijk belang

SECTOR ONVOLDOENDE (H)ERKENND

De transport- en logistieke sector wordt niet altijd in verband gebracht met haar relevantie voor de maatschappij en de bijdrage aan de economie in Europa. Transport wordt eerder gezien als een noodzakelijk kwaad, vrachtwagens als vervuילend en chauffeurs als slecht betaalde werknemers. Deze beeldvorming strookt niet met de werkelijkheid: beroepschauffeurs worden gezien als het visitekaartje van de onderneming. De werkomstandigheden kunnen echter vooral voor de internationaal actieve chauffeur in Europa sterk verbeteren. Een aantal issues vraagt om snelle actie van de EU.

Veiligheid

Een veilige werkomgeving is voor iedere werknemer van belang. In onze sector is de werkplek vaak de vrachtwagen. De mobiele aard brengt met zich mee dat werknemers meer dan gemiddeld aangewezen zijn op voorzieningen onderweg in Europa. Om de sector aantrekkelijk te maken is het van belang dat werknemers onderweg toegang hebben tot plekken waar zij toegang hebben tot een maaltijd en schoon sanitair. Daarnaast moeten werknemers en ondernemers beter beschermd worden tegen toenemende transportcriminaliteit. Denk hierbij aan 'inklimmers',

ondermijning, ladingdiefstal en identiteitsfraude. Er is niet alleen een groot gebrek aan voldoende parkeerplaatsen, maar vooral aan beveiligde parkeerplaatsen. Momenteel is er een structureel tekort van zo'n 100.000 plekken in Europa.² Ook zijn er nauwelijks parkeerplaatsen toegerust op de toekomst: een parkeerplaats met adequate laadinfrastructuur. Een dekkend Europees netwerk van parkeerplaatsen die in deze behoeften voorzien is dringend nodig om die veilige werkomgeving te bieden.

Momenteel loopt de doorontwikkeling van beveiligde parkeerplaatsen stuk op praktische problemen, ondanks dat het gebrek aan dit type parkeerplaatsen groot blijft. In de toekomst zal die behoefte alleen maar groeien gezien de verwachte stijging van het goederenvervoer over de weg: tegen 2030 is de verwachte activiteit in het goederenvervoer over de weg gestegen met 35%³.

2 <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/promoting-safe-parking-areas-european-truck-parking-award>

3 Impact assessment EC SWD(2017) 180 final





Wat kan Europa doen?

- › Maak fondsen vrij voor aanleg, beheer en onderhoud van nieuwe, beveiligde parkeerplaatsen.
- › Moderniseer de code 95 zodat er meer gebruik gemaakt kan worden van e-learning.
- › Maak het mogelijk dat data rond het intrekken van rijbewijzen makkelijker wordt uitgewisseld zodat ook werkgevers hier, indien nodig, van op de hoogte zijn.
- › Zorg voor coördinatie op Europees niveau middels een agentschap om de objectiviteit van handhaving te verbeteren.



Opleidingen

Vanuit arbeidsmarktbeleid is het van belang dat verdergaande digitalisering invloed heeft op diverse werkprocessen. Veel beroepen worden daardoor beïnvloed. Een leven lang leren (om bij te blijven of voor omscholing als het beroep verdwijnt) is daarom erg belangrijk. Voor chauffeurs in het beroepsgoederenvervoer is het belangrijk als er binnen de vakbekwaamheidsrichtlijn met dat doel meer mogelijk wordt.

Omdat de ontwikkelingen snel gaan, is flexibiliteit zeer gewenst. De tendens van deze Europese richtlijn gaat juist de andere kant op. De onderwerpen in de nascholing volgens de richtlijn vakbekwaamheid worden vooraf afgebakend, met als gevolg dat met de nascholing onvoldoende wordt ingespeeld op ontwikkelingen in de sector. TLN ziet graag minder afbakening vooraf, zodat beroepschauffeurs kunnen blijven inspelen op de snel veranderende sector van nu en de toekomst. Daarnaast is binnen de vakbekwaamheidsrichtlijn e-learning redelijk beperkt, terwijl we tijdens de coronapandemie juist meer behoefte daaraan hadden. Er moeten daarom betere kwaliteitseisen komen voor e-learningssystemen en op basis daarvan forse uitbreiding van het mogelijk aantal uren e-learning dat binnen de nascholing voor code 95 mogelijk is.

Gelijk speelveld op het gebied van sociale zekerheid en handhaving

Juiste loonbetalingen en efficiënte handhaving zijn noodzakelijk voor het garanderen van een gelijk speelveld. Loonkosten vormen het grootste kostenaandeel voor een transportondernemer in de EU. De grote loonverschillen in de EU hebben uiteindelijk geleid tot een herziene detacheringsrichtlijn, die toeziet op de juiste loonbetalingen voor soorten transporten. TLN vindt dat een goede zaak. De wetgeving is op papier goed geregeld, in de handhavingspraktijk echter moeilijk uit te voeren. Lidstaten hebben moeite met de omzetting naar nationale wetgeving en ook de handhaving zelf blijkt erg moeilijk. Om betere en vooral meer uniforme handhaving tot stand te brengen is er meer regie of coördinatie nodig vanuit Brussel (in de vorm van een agentschap) om voorspelbaarheid en objectiviteit van handhaving te verbeteren.



Veiligheid en scholing om het imago van de sector te verbeteren

Onze ambitie is om Nederland haar logistieke toppositie in Europa te laten behouden door te werken aan een efficiënt, slim en duurzaam logistiek systeem.

Dit manifest biedt handvatten voor beleidsmakers in de Europese Unie, waarmee ze na de Europese Parlementsverkiezingen direct aan de slag kunnen gaan.

Contact

Mick Evers
Adviseur Public Affairs
Megers@tln.nl

T 088-4567567
E info@tln.nl

BEZOEKADRES

Boris Pasternaklaan 22-30
2719 DA Zoetermeer

POSTADRES

Postbus 3008
2700 KS Zoetermeer

