

TLN pleit voor behoud vakbekwaamheid Chauffeursdiploma staat ter discussie

Het kabinet wil af van de vakbekwaamheidsverplichting voor chauffeurs. Transport en Logistiek Nederland is daar fel op tegen. Het veroorzaakt erosie van het beroep en leidt tot schaarste aan gediplomeerde chauffeurs, betoogt TLN.

Sinds 1977 moeten chauffeurs een CCV-B diploma hebben: het chauffeursdiploma. Met de komst van de nieuwe Arbeidstijdenwet wil het kabinet de vakbekwaamheidsverplichting schrappen voor chauffeurs van 21 jaar en ouder; voor 18- tot 21-jarigen blijft het diploma verplicht. Volgens het kabinet is de overheid wel verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid en dus voor de eisen ter verkrijging van het groot rijbewijs, maar niet voor de wijze waarop de beroepschauffeur zijn vak uitoefent. Dit houdt verband met het op deregulering en het bevorderen van de marktwerking gerichte beleid van het kabinet. Het kabinet heeft advies gevraagd aan de Sociaal Economische Raad. In dat advies hebben werkgevers, werknemers en kroonleden zich unaniem uitgesproken voor handhaving in de wetgeving van de vakbekwaamheidsverplichting. Daarmee staat de SER op hetzelfde standpunt dat het hoofdbestuur van Transport en Logistiek Nederland twee jaar geleden al innam. De organisatie voert een groot aantal argumenten aan voor handhaving van de vakbekwaamheid. Samengevat stelt Transport en Logistiek Nederland, dat afschaffing van de vakbekwaamheidsverplichting leidt tot 'erosie van het beroep' en schaarste aan gediplomeerde chauffeurs.

Te weinig chauffeurs

Het wegvallen van de wettelijke verplichting door te verwijzen naar de vakbekwaamheid in de rijbewijzeisen gaat voorbij aan de erkenning van de beroepschauffeur als afzonderlijk beroep, meent TLN. Dat devalueert de beroepsgroep tot de categorie 'ongeschoold' met ernstige gevolgen voor het gemiddeld kwaliteitsniveau en de concurrentiepositie van het Nederlandse wegtransport. De wettelijke verplichting heeft feitelijk geleid tot bescherming van het beroep chauffeur, zoals zoveel beroepen worden beschermd door minimale opleidingseisen. Bovendien zijn hierdoor Nederlandse chauffeurs beter opleidbaar dan buitenlandse.

Transportbedrijven die in de toekomst op zoek gaan naar chauffeurs met een CCV-B diploma voor het vervoer van bijvoorbeeld hoogwaardige producten, zullen deze nog nauwelijks vinden. Volgens TLN komt dat door een samenloop van omstandigheden.

Naar verwachting zal het wegtransport blijven groeien, terwijl de instroom van 18-jarigen op de arbeidsmarkt ten gevolge van demografische ontwikkelingen sterk zal afnemen. Ook zullen 18-jarigen niet snel een diploma halen als ze dat op 21-jarige leeftijd niet meer nodig hebben. Als gevolg daarvan zullen ze in andere bedrijfstakken werk zoeken. Als het diploma niet meer wettelijk verplicht is en er daardoor weinig gediplomeerde chauffeurs zijn, zullen de gediplomeerde chauffeurs die er zijn een goede en goed betaalde baan hebben en niet gemakkelijk van werkgever veranderen.

Cao geen oplossing

Volgens het kabinet is de bedrijfstak zelf verantwoordelijk voor de vakbekwaamheid, waardoor dit bijvoorbeeld via de cao geregeld zou moeten worden. TLN betoogt echter dat daardoor maar een klein deel van alle beroepschauffeurs kan worden bereikt. Voor alle chauffeurs in het eigen vervoer zou het in tientallen cao's moeten worden geregeld en dat is niet uitvoerbaar. Bovendien valt zo'n tien procent van de beroepschauffeurs, de groep die niet in dienstverband werkt, niet onder de cao-verplichting (meewerkende eigenaren, eigen rijders en uitzendkrachten). Hierdoor ontstaat een verschil tussen het eigen vervoer en het beroepsvervoer in het nadeel van het beroepsvervoer. In het eigen vervoer zullen aanzienlijk minder chauffeurs hun diploma moeten halen dan in het beroepsvervoer. Chauffeurs zijn daardoor minder uitwisselbaar tussen het eigen en het beroepsvervoer, waardoor het nog moeilijker zal worden om aan gediplomeerde chauffeurs te komen.

Concurrentie

TLN meent, dat de wettelijke vakbekwaamheid van de chauffeur in feite een

verlengstuk is van het concurrentievoorwaardenbeleid zoals dat tussen overheid en bedrijfsleven is afgesproken. De liberaliseerde wetgeving kon er komen dankzij afspraken over de toetreding tot de markt: vakbekwaamheid van de ondernemer, kredietwaardigheid en goed gedrag, wat onder meer wil zeggen naleving van cao en Rijtijdenbesluit. Het naleven van het Rijtijdenbesluit impliceerde tot dusver ook het werken met gediplomeerde chauffeurs. Dat is nodig, omdat de chauffeur de vakbekwaamheid op afstand van de ondernemer invult met het daadwerkelijk uitvoeren van de vervoerwerkzaamheden.

Als de chauffeur niet vakbekwaam hoeft te zijn, hoeft volgens TLN die eis ook niet aan de werkgever te worden gesteld. Dat zal dan uiteraard wel gevolgen hebben voor de bedrijfsuitoefening. De dominante positie van het Nederlandse wegtransport is juist verkregen dankzij hoge produktiviteit en efficiëntie met schoon en nieuw materiaal waarmee het personeel graag werkt. Dit werkt motiverend op de taakuitoefening en geeft de klant de zekerheid dat zijn producten bij deze vervoerder in vertrouwde handen zijn. De diplomaplicht in de Nederlandse wetgeving voorkomt concurrentie op sociaal terrein. Het zomaar aan de marktwerking overlaten van het vakmanschap van de chauffeur, zal leiden tot verlaging van het kwaliteitsniveau van het Nederlandse wegtransport tot een Europees gemiddelde. Omdat de branche daar te duur voor is, zal een sanering van de Nederlandse transportsector vanzelf volgen.

Tenslotte meent TLN dat het kabinetsplan haaks staat op de trend in de Europese Unie, waar in een resolutie van het Europees Parlement wordt aangedrongen op Europese verzwaring van de vakbekwaamheidseisen. Ook in Frankrijk en België wordt of is de vakbekwaamheid verplicht gesteld. ■

Auteur is beleidsmedewerker bij Transport en Logistiek Nederland.