

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

541

Vragen van het lid **Gijs van Dijk** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *misstanden in het Europese wegtransport* (ingezonden 16 oktober 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 7 november 2018).

Vraag 1

Kent u het artikel «Vrachtwagens in de race naar beneden»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bestaat er een verschil in het aanvragen van chauffeursattesten in Europese landen? Klopt het dat chauffeursattesten in bepaalde Europese landen zeer eenvoudig te verkrijgen zijn? Zo ja, zijn de verzwaarde eisen voor het Nederlandse chauffeursattest in vergelijking met andere Europese landen nadelig voor Nederlandse vrachtwagenchauffeurs?

Antwoord 2

De voorwaarden voor de afgifte van een bestuurdersattest zijn nader neergelegd in artikel 5 van verordening 1072/2009 van de Europese wet- en regelgeving, waaraan alle lidstaten zich dienen te houden. In Nederland is er daarnaast een nadere bepaling opgenomen in de Wet Wegvervoer Goederen en de Wegenverkeerswet. Nederland stelt onder meer als eis dat de niet-EU-chauffeur in het bezit moet zijn van een geldig Nederlands of EU-rijbewijs C, voorzien van de code vakbekwaamheid (code 95). Ik ben niet bekend met de aanvraagprocedure in andere landen. Er is, voor zover ik heb kunnen nagaan, geen vergelijkend onderzoek gedaan naar de eisen die in de verschillende lidstaten worden gesteld aan aanvragen van attesten. Ik heb dan ook geen inzicht of bestuurdersattesten in bepaalde Europese landen eenvoudiger te verkrijgen zijn.

¹ De Groene Amsterdammer, 3 oktober 2018, «Vrachtwagens in de race naar beneden» (<https://www.groene.nl/artikel/vrachtwagens-in-de-race-naar-beneden>)

Als er al zwaardere eisen zouden gelden voor het verkrijgen van een bestuurdersattest in Nederland is dit niet nadelig voor de Nederlandse vrachtwagenchauffeur. Een Nederlandse chauffeur heeft namelijk geen bestuurdersattest nodig; het bestuurdersattest geldt alleen voor niet-EU-chauffeurs in dienst van een in een lidstaat gevestigde onderneming.

Vraag 3

Is het correct dat er een «explosie» van aanvragen in Polen voor chauffeursattesten is? Klopt het dat de Poolse weginstantie (GITD) slechts twintig procent van de chauffeursattesten kan controleren? Bent u niet bevreesd dat door het gebrek aan controle er levensgevaarlijke situaties kunnen ontstaan, ook op de Nederlandse wegen, doordat niet-gekwalficeerde vrachtwagenchauffeurs op de Nederlandse wegen rijden?

Antwoord 3

Op basis van informele contacten tussen de NIWO en GITD rijst een soortgelijk beeld. Dit zal nog formeel worden bevestigd. Bij de afgifte van het bestuurdersattest dient door de bevoegde autoriteiten te worden gecontroleerd of voldaan is aan de Europese verplichtingen ten aanzien van vakbekwaamheid van beroepschauffeurs. In Nederland is die taak belegd bij de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie. Onvoldoende controle bij de afgifte draagt het risico in zich dat voor niet-gekwalficeerde chauffeurs een attest wordt verstrekt. Indien deze chauffeurs worden ingezet voor internationaal vervoer kan dit in potentie negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid opleveren. Overigens is er in Nederland geen sprake van een significante stijging van het aantal aangevraagde attesten.

Vraag 4

Heeft u zicht op het aantal chauffeurs van buiten de Europese Unie op de Nederlandse wegen, zoals onder meer Moldaven, Wit-Russen, Oekraïners en Filipijnen? Hoeveel Nederlandse transportfirma's hebben een dochteronderneming in Oost-Europa, waarmee zij de Nederlandse wet- en regelgeving kunnen omzeilen? Hoe beoordeelt u de zeer slechte leefomstandigheden van deze vrachtwagenchauffeurs, maar ook die vanuit Midden- en Oost-Europa, die onder contract staan van onder andere Nederlandse transportfirma's?

Antwoord 4

Ik heb geen zicht op het aantal chauffeurs van buiten de Europese Unie dat gebruik maakt van de Nederlandse wegen. Houders van een bestuurdersattest kunnen zich net zo vrij door de Europese Unie bewegen als hun collega's uit EU-landen. Gegevens over buitenlandse vrachtwagens in Nederland zijn wel voorhanden; deze bieden echter geen beeld van de nationaliteit van de chauffeur.

Er zijn geen CBS-cijfers over het aantal Nederlandse transportbedrijven met een dochteronderneming in het buitenland. TLN schat dat circa 100 Nederlandse transportbedrijven een vestiging in Oost-Europa hebben.

Ik ben van mening dat chauffeurs, ongeacht hun land van herkomst, onder fatsoenlijke omstandigheden moeten kunnen werken. Het uitgangspunt voor Nederland is daarbij in principe gelijk loon voor gelijk werk.

Vraag 5

Hoe vaak heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) al opgetreden tegen de slechte leefomstandigheden? Hoe vaak vinden er controles plaats op overnachten in vrachtwagens en hoeveel boetes of waarschuwingen zijn er uitgedeeld? Vindt u het bovendien ook onwenselijk dat de Europese regels rond rij- en rusttijden en tachograaffraude massaal worden overtreden? Wat gaat u doen om de pakkans op nationaal en Europees niveau te verhogen?

Antwoord 5

Vanaf februari 2018 heeft de ILT in totaal 724 chauffeurs gecontroleerd en 165 boeterapporten opgesteld, omdat chauffeurs hun verplichte normale wekelijkse rust in de vrachtauto hebben doorgebracht.

Het overtreden van de Europese regels rond rij- en rusttijden en fraude met tachografen kan de veiligheid, gezondheid en het welzijn van chauffeurs én de veiligheid van andere weggebruikers in gevaar brengen. Dit is onwenselijk en ernstig, daarom treedt de overheid hiertegen op. De Inspectie Leefomge-

ving en Transport (ILT) en de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW) werken nauw samen bij wegcontroles (objectinspecties) en bedrijfscontroles (administratie inspecties) om eerlijk, gezond en veilig werk in de Transportsector te bevorderen. Het is de verantwoordelijkheid van de werkgever en de chauffeur om te voldoen aan wet- en regelgeving van de rij- en rusttijden en het juist gebruik van de rijtijdenkaart en tachograaf. Met omliggende landen wordt over zowel het boetebeleid als de handhavingspraktijk afgestemd, met als doel de hoogte van de boete en de pakkans in lijn te brengen. De handhaving van de rij- en rusttijden is een van de onderwerpen waarover Nederland regelmatig in overleg is met andere lidstaten, waaronder Duitsland en België. Dit onderwerp wordt besproken in Euro Control Route (ECR) en in de Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE). Nederland werkt binnen EU-verband actief mee aan regelgeving rondom de tachograaf, onder andere gericht op het verminderen van de fraudegevoeligheid ervan.

Vraag 6

In hoeverre zijn autofabrikanten en de voedings- en retailsector, als grootverbruikers van het internationale wegvervoer, verantwoordelijk voor de arbeidsomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs? Deelt u de mening dat deze bedrijven medeverantwoordelijk zijn op grond van de Wet ketenaansprakelijkheid en de Wet aanpak schijnconstructies voor uitbuiting en onderbetaling van vrachtwagenchauffeurs? Zo ja, in hoeverre zult u deze bedrijven aanspreken op hun verantwoordelijkheid en zo nodig handhaven?

Antwoord 6

In het kader van de civielrechtelijke ketenaansprakelijkheid zoals opgenomen in de Wet aanpak Schijnconstructies, zijn in beginsel alle schakels die betrokken zijn binnen een keten, aansprakelijk te stellen voor de voldoening van het loon. Per 1 januari 2017 geldt de ketenaansprakelijkheid voor loon ook voor vervoersovereenkomsten betreffende goederenvervoer over de weg. Hier wordt geregeld dat een werknemer die werkzaam is in de sector goederenvervoer over de weg niet alleen zijn directe werkgever kan aanspreken voor de voldoening van het loon, maar ook diens directe opdrachtgever en hogere schakels in de keten. Uiteindelijk kan de hoofdpdrachtgever worden aangesproken. Het gaat om een civielrechtelijke aansprakelijkheid, wat wil zeggen dat een werknemer zelf zijn loon moet opeisen. De ILT en de Inspectie SZW hebben hierin geen toezichthoudende rol. Overigens zal de goede opdrachtgever de kans op succesvolle loonvoorwaarden aanzienlijk kunnen verkleinen door bijvoorbeeld zelf waarborgen in te bouwen door middel van afspraken met de opdrachtnemers over de naleving van arbeidsvoorwaarden. Ook achteraf, bij geconstateerde misstanden, kan de opdrachtgever navraag doen bij de werkgever van de chauffeur, controle uitvoeren en eventueel bemiddelen. Op deze wijze zou hij niet alleen kunnen bijdragen aan betere arbeidsvoorwaarden op het gebied van beloning, maar ook op andere gebieden.

Vraag 7, 8 en 9

Hoe staat het met de uitvoering van de moties van Gijs van Dijk en Jasper van Dijk om gelijk loon voor gelijk werk te bewerkstelligen en oneerlijke concurrentie in Europa tussen vrachtwagenchauffeurs tegen te gaan en de transportsector ook onder de detachingsrichtlijn (96/71/EG) te laten vallen?²
³ Ziet u ook het grote risico dat de oneerlijke concurrentie voor Nederlandse vrachtwagenchauffeurs blijft bestaan zolang er geen goede regeling is en er bovendien veel buitenlandse vrachtwagenchauffeurs in slechte arbeidsomstandigheden aan het werk moeten blijven? Zo nee, waarom niet?
Hoe beoordeelt u het enorme verschil in minimumloon tussen Nederlandse chauffeurs en vrachtwagenchauffeurs uit Midden- en Oost-Europa? Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat zij voor 250 tot 300 euro per maand in Nederland rondrijden? Vindt u het acceptabel dat belastingvrije dagpremies,

² Motie van de leden Gijs van Dijk en Jasper van Dijk over gelijk loon voor gelijk werk en geen oneerlijke concurrentie tussen vrachtwagenchauffeurs (21 501-31, nr. 442)

³ Motie van de leden Jasper van Dijk en Gijs van Dijk over de Detacheringsrichtlijn ook laten gelden voor de transportsector (21 501-31, nr. 443)

dus zonder sociaal vangnet, worden misbruikt om vrachtwagenchauffeurs uit Midden- en Oost-Europa een iets hoger inkomen te geven? Vreest u niet dat Nederlandse vrachtwagenchauffeurs hierdoor volledig uit de markt worden geprijsd? Bent u bereid om dit enorme verschil in salaris op Europees niveau aan te kaarten en op te lossen?

Deelt u de mening dat de eenvoudigste oplossing voor de grootschalige problemen van rampzalige leefomstandigheden en de zeer slechte arbeidsvoorwaarden bestaat uit het toepassen van de nationale arbeids- en loonvoorwaarden van de plaats waar de chauffeurs werkelijk hun transportopdrachten uitvoeren? Zo nee, waarom kan een vrachtwagenchauffeur van buiten de Europese Unie dan wel in Polen onder contract staan?

Antwoord 7, 8 en 9

Het kabinet is volop bezig met deze problematiek: op dit moment is in Europa het Mobility Package onderwerp van bespreking. Met dit pakket wordt onder andere beoogd te verhelderen welke regels op vrachtwagenchauffeurs van toepassing zijn. Uitgangspunt voor Nederland is daarbij in principe gelijk loon voor gelijk werk, ook bij de toepassing van de Detacheringsrichtlijn op het wegtransport. Belangrijk is daarbij dat enerzijds de sociale bescherming van chauffeurs wordt bevorderd, en dat anderzijds het bedrijfsleven niet wordt geconfronteerd met onnodige administratieve lasten. Daarnaast zet Nederland in op een gelijk speelveld voor Nederlandse chauffeurs en bedrijven en is de handhaafbaarheid van de regels een belangrijk aandachtspunt.

Vraag 10

Bent u bereid deze vragen een voor een en voor de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat te beantwoorden?

Antwoord 10

Het streven is deze vragen binnen de gestelde termijn te beantwoorden, zo mogelijk voor de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat.