

Vergaderjaar 2000–2001

**21 501-09**

**Transportraad**

**21 501-10**

**Telecommunicatie- en Postraad**

**21 501-18**

**Raad Werkgelegenheid en Sociaal Beleid**

**Nr. 127**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 april 2001

Tijdens het Algemeen Overleg op 29 maart 2001 (21 501-09/21 501-10/21 501-18, nr. 126) is door de heer Herrebrug de vraag gesteld waarom het chauffeursattest wordt ingevoerd, terwijl het maar om 1000 gevallen van cabotage (vervoer binnen een bepaald EU-land verricht door een beroepsvervoerder die gevestigd is in een ander land) gaat.

Tijdens de Transportraad op 4 en 5 april 2001 is een gemeenschappelijk standpunt bereikt over het introduceren van een chauffeursattest voor het beroepsgoederenvervoer over de weg onder dekking van een in één van de EU-lidstaten afgegeven communautaire vergunning. Het gaat hier om het communautair vervoer op grond van Verordening 881/92 en cabotagevervoer op grond van Verordening 3118/93. Het gaat hier dus om alle vervoer binnen de EU waarop niet EU-chauffeurs worden ingezet, dit omvat dus veel meer dan alleen het cabotagevervoer.

Het chauffeursattest, dat alleen geldt voor niet-EU chauffeurs, is bedoeld om binnen de EU controle te kunnen uitoefenen op de legaliteit van de tewerkstelling van buitenlandse chauffeurs. Dit in verband met geconstateerde onregelmatigheden, zoals lage lonen, oneerlijke concurrentie en dergelijke.

Op dit moment vindt geen registratie plaats van chauffeurs. Exacte aantallen van niet-EU chauffeurs die worden ingezet op Nederlandse voertuigen zijn mij dan ook niet bekend. Op grond van de afgegeven tewerkstellingsvergunningen voor buitenlandse chauffeurs kan worden afgeleid dat het gaat om een aantal van nog geen 1000 buitenlandse chauffeurs per jaar die op Nederlandse voertuigen worden ingezet. Echter, dit aantal betreft alleen de niet-EU chauffeurs die op Nederlands grondgebied rijden. Een aanzienlijk deel van het Nederlandse beroepsgoederenvervoer over de weg vindt plaats buiten Nederland. Van al dit vervoer is ruim 75% uitgedrukt in tonkilometer internationaal vervoer dat verricht wordt op basis van een communautaire vergunning. Slechts een

zeer klein deel van dat vervoer betreft cabotage. Volgens opgave van de Europese Commissie is in de periode 1990–1998 van het totale nationale en internationale goederenvervoer over de weg binnen de EU slechts 1,16% cabotage. Ik wil er echter op wijzen dat veruit het meeste cabotagevervoer verricht wordt in Duitsland (68%). Van dit vervoer nemen Nederlandse vervoerders 30% voor hun rekening. Het is mij bekend dat Duitsland nationale maatregelen heeft genomen om, voorafgaand aan de introductie van het chauffeursattest op EU niveau, de illegale tewerkstelling met name in het cabotagevervoer tegen te kunnen gaan.

In Nederland geldt, ook voor niet-EU chauffeurs, de zogenaamde werkgeversverklaring op grond van artikel 14 van de Wet goederenvervoer over de weg. Hierop wordt door de Rijksverkeersinspectie gecontroleerd. Voorzover het de tewerkstelling van niet-EU chauffeurs op Nederlandse vrachtauto's betreft zal de werkgeversverklaring kunnen worden vervangen door het chauffeursattest op het moment dat dit attest binnen de EU wordt geïntroduceerd.

Ik onderschrijf dat tegen oneerlijke concurrentie, zoals illegale tewerkstelling, moet worden opgetreden. Het EU chauffeursattest dient als controle-middel zonder dat hiermee de administratieve belasting behoeft te worden verhoogd. Ik ben van mening dat het hier gaat om een maatregel ter behoud van een gezonde marktwerking voor het communautaire beroepsgoederenvervoer over de weg.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos