

Vergaderjaar 2003–2004

29 366

Wijziging van de Arbeidstijdenwet en de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van het digitale controleapparaat

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld 28 januari 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggend wijzigingsvoorstel betreffende de Arbeidstijdenwet en de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van het digitale controleapparaat. De invoering van deze wijziging is noodzakelijk door een aantal nieuwe Europese verordeningen op het gebied van de rij- en rusttijden in het wegvervoer. Over de uitvoering hebben deze leden nog enkele vragen.

Volgens de regeling kunnen aanvullende regels per lidstaat worden gesteld. In hoeverre is er dan sprake van EU geharmoniseerde regelgeving, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Kan informatie worden verstrekt over de stand van zaken in andere EU landen omtrent de invoering en, indien daar via aanvullende regels wordt afgeweken van een geharmoniseerde invoer, in hoeverre kan dat de concurrentiepositie van de Nederlandse vervoerders beïnvloeden? Wordt de digitale tachograaf in alle lidstaten gelijktijdig ingevoerd?

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het de voorliggende wetsvoorstel. Deze leden erkennen het belang van het digitale controleapparaat, en vooral het belang van naleving rij- en rusttijd. Ze verwijzen graag naar de vragen die ze 24 april 2003 hebben gesteld in verband met rij- en rusttijden van touringcarchauffeurs (document nr.KVR18 039.pdf). En hoewel een digitaal apparaat controle en handhaving vergemakkelijkt, is het zeker ook van belang dat controle en handhaving daadwerkelijk en regelmatig plaatsvindt. De leden van de Partij van de Arbeid zijn daar niet gerust op.

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteyn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), Ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), Voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GL), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Sniijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GL), Halsema (GL), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Hessels (CDA).

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat, net als bij de Wet op de kabelbaaninstallaties, wederom veel regelgeving nodig is om een Europese afspraak in werking te laten treden. Waarom gebeurt dit niet via de Europese richtlijn, zonder verdere ambtelijke regeling? Kan een overzicht worden verstrekt van alle benodigde lagere regelgeving?

De leden van de VVD-fractie vragen of de nieuwe apparatuur direct uniform voor geheel Europa per 1 mei 2004 wordt ingevoerd, vooruit lopend op de verplichte interoperabiliteit per 2007 voor vrachtauto's voor gebruiksheffingsmethoden? Zo nee, waarom niet en wat zijn de verschillen per lidstaat?

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel betreffende de invoering van de digitale tachograaf. De voordelen van de digitale tachograaf met betrekking tot de verkeersveiligheid, de arbeidsomstandigheden en de concurrentieverhoudingen, zijn evident. Deze leden constateren dat de invoering van de digitale tachograaf, zoals voorgeschreven in de desbetreffende Europese verordening, een wettelijke basis krijgt in de Arbeidstijdenwet. Zij informeren of er lidstaten zijn die ervoor kiezen de verordening niet in wetgeving te vertalen. Meer in het algemeen vragen zij welke garanties er zijn dat de wijze van implementatie in de verschillende lidstaten niet zal leiden tot concurrentievervalsing, omdat de ene lidstaat bijvoorbeeld minder strikte eisen stelt dan de andere.

Ten aanzien van de nadere regelgeving vragen deze leden of het de bedoeling is dat deze beschikbaar is voor de plenaire behandeling van dit wetsvoorstel. Zo nee, op welke termijn zal die dan wel gereed zijn en welke deadline is acceptabel voor de fabrikanten en inbouwers? Is het de bedoeling dat de Overlegorganen Goederenvervoer en Personenvervoer nog worden gekend in de voorstellen betreffende de wijziging van de nadere regelgeving en zo ja, hoeveel tijd krijgen zij daarop te reageren?

Doelstelling en kader

De leden van de CDA-fractie vragen of er sprake is van een uniforme invoering in alle EU landen en zo nee, welke mogelijkheden er dan nog bestaan tot aanpassing van verordening 2135/98, zodat een uniforme invoering in alle EU landen tot de mogelijkheden behoort? Geldt dit eveneens voor de nieuw toetredende landen?

De leden van de PvdA-fractie merken op dat er nog steeds te veel negatieve berichten te lezen zijn over de slechte arbeidsomstandigheden, specifiek in de touringcarbranche, zoals de artikelen in het *Algemeen Dagblad* op 10 oktober 2003 – «Keurmerk bussen in opspraak» – en 3 januari 2004 – «Werkdruk sloop chauffeur»- laten zien. Wat voor verbetering houden deze wetswijzigingen in voor touringcarchauffeurs? En wat voor concrete maatregelen worden genomen om dit soort situaties te verbeteren, waarbij rij- rusttijd echt wordt nageleefd? Bestaat nog het vertrouwen dat de branche dit zelf regelt? En is de recente uitkomst van het onderzoek van Stichting Medibus nog niet bepalend geweest voor een «nadere standpuntbepaling»? Zijn de verschillende, relevante ministeries (Sociale Zaken en Werk-gelegenheid en Verkeer en Waterstaat) in overleg? Graag zien de leden van de PvdA-fractie antwoord op deze vragen die refereren aan eerder gestelde vragen op 24 april 2003. Het gaat erom: hoe wordt controle voor de touringcarbranche verbeterd?

De leden van de VVD-fractie vragen of er bij de te gebruiken apparatuur een samenhang met eventuele gebruiksheffingsmethoden is? Zo ja, hoe dan? En hoe speelt deze regeling daar op in?

De leden van de fractie van de ChristenUnie juichen het toe dat de introductie van de digitale tachograaf ook zal leiden tot betere bestrijding van fraude en in samenhang daarmee ook tot betere arbeidsomstandigheden voor de betrokken werknemers. Zij herinneren in dit verband aan de Kamervragen die de leden Van Dijke en Huizinga-Heringa eind 2002 over de fraude met verlofbrieven stelden. Het is deze leden nog niet geheel duidelijk hoe waterdicht het nieuwe systeem zal zijn. Zo veronderstellen dat er nog wel mogelijkheden zijn tot het plegen van fraude, als een chauffeur wordt ingezet in zowel een voertuig dat onder de reikwijdte van de verordening valt als een voertuig waarin nog met de analoge tachograaf wordt gewerkt. Daarnaast is het digitale controleapparaat in sommige situaties niet beschikbaar. In de toelichting wordt het voorbeeld genoemd van het lossen en laden van een aanhanger zonder trekker. Kan worden aangegeven op welke wijze ernaar wordt gestreefd fraude zoveel mogelijk tegen te gaan? Zijn er in EU-verband ook concrete plannen de reikwijdte van de verordening te verbreden naar andere voertuigen?

Voor wat betreft de technische mogelijkheden van een digitale tachograaf vragen de leden van de fractie van de ChristenUnie in hoeverre bij de formulering van de technische eisen rekening wordt gehouden met te verwachten ontwikkelingen, zoals de invoering van een vorm van kilometerheffing. Zij zouden het betreuren als de transportsector in de nabije toekomst wordt geconfronteerd met forse investeringen op grond van dit wetsvoorstel en vervolgens nogmaals aanzienlijke kosten moet maken om de kilometerheffing technisch mogelijk te maken. Wat wordt concreet ondernomen om een duurzame oplossing te bieden, waarmee ook op de middellange termijn kan worden volstaan?

Inwerkingstermijn verordening

De leden van de CDA-fractie vragen of er een mogelijkheid bestaat, indien de datum van begin mei 2004 niet wordt gehaald, de digitale tachograaf zodanig in te voeren dat deze deel uitmaakt van een geïntegreerd systeem, waarin maatregelen als b.v. de tolheffing eveneens zijn ondergebracht. Van verschillende zijden bereiken deze leden berichten dat de termijn van 5 augustus 2004 niet wordt gehaald als het gaat om een goedgekeurd en voldoende getest apparaat. Overweegt de regering in dat kader nog uitstel te bepleiten? En scheidt dit wellicht mogelijkheden in het kader van invoering van een geïntegreerd systeem?

De leden van de PvdA-fractie merken graag op dat er nog zorgen bij de sector leven, zeker wat betreft de invoering en de kosten (MvT, blz. 4, 9–10). Graag zien deze leden een reactie op de zorgen zoals geuit door Transport en Logistiek Nederland. Hoe wordt daarmee omgesprongen, als het niet mogelijk blijkt te zijn de apparaten op tijd in te bouwen in verband met het nog niet kunnen testen van de technische specificaties? Omdat het gaat om een Europese Verordening met rechtstreekse werking, maakt de formele omzetting in Nederlandse wet niets uit. Wat zijn de mogelijke consequenties van het gedogen? Wat voor stappen worden ondernomen om het probleem van tijdige implementatie aan de orde te stellen? Zijn er voornemens de invoeringsdatum uit te stellen? En hoe staat dit alles in relatie tot eerlijke concurrentie, waarbij andere landen misschien ook op een ander datum de tachograaf verplicht mogen stellen?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met de feitelijke invoering. Geldt voor alle Europese landen per 1 mei 2004 hetzelfde schema, of hebben de nieuwe leden een soepeler invoeringsregiem? Zo ja, hoeveel soepeler en waarom? Zijn er met de ontwikkeling en invoering van de nieuwe apparatuur risico's te verwachten zoals met de Duitse LKW-Maut? Zo ja, wie loopt die risico's?

De leden van de fractie van de ChristenUnie informeren naar de stand van zaken betreffende de ontwikkeling en de goedkeuring van het controleapparaat. Wordt ten aanzien van de invoering vooralsnog vastgehouden aan de datum van 6 augustus 2004? Hoe wordt gegarandeerd dat in de hele EU sprake zal zijn van een gelijktijdige introductie van de digitale tachograaf?

De digitale tachograafkaarten

De leden van de CDA-fractie vragen in hoeverre het voorstel tot het persoonlijk afhalen van de bestuurderskaarten afwijkt van de invoering in de overige EU-landen. Of wordt dit in alle landen op dezelfde wijze ingevoerd?

Waarom komen niet EU-chauffeurs, ondanks het bezit van een chauffeursattest, niet in aanmerking voor een bestuurderskaart? En nu ze niet in aanmerking komen, welke gevolgen heeft dit voor ons internationale vervoer?

De leden van de fractie van de ChristenUnie ontvangen graag meer duidelijkheid over de mogelijkheden die transportondernemingen in de EU onder de werking van de nieuwe regelgeving zullen hebben om niet-EU-werknemers in te zetten. Klopt het dat niet-EU-chauffeurs niet in aanmerking komen voor een bestuurderskaart? Zo ja, kan dat nader worden toegelicht?

Handhaving: toezicht en controle

De leden van de CDA-fractie vragen of er al dan niet in Europees verband maatregelen worden overwogen voor extra controles op vervoerders met vestiging buiten de EU-landen. Deze leden maken zich namelijk zorgen over de mogelijkheid van ondernemers van buiten de EU een gedeelte van het vervoer over te nemen, zonder dat zij direct vallen onder de strengere controlemogelijkheden van een digitale tachograaf. Of valt een aanpassing te verwachten van bijvoorbeeld de AETR of andere regelingen in het kader van rij- en rusttijden voor landen buiten de EU, zodat men ook daar moet voldoen aan eisen als binnen de EU?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe bij controle met niet Europese vrachtauto's wordt omgegaan.

De leden van de fractie van de ChristenUnie leiden uit het commentaar van de Overlegorganen Goederenvervoer en Personenvervoer op het concept-wetsvoorstel d.d. 16 juni 2003 af dat de Europese Commissie nog hiaten signaleert op het terrein van de handhaving. Kan daarop worden ingegaan?

Administratieve lasten en bedrijfseffecten

De leden van de CDA-fractie vragen of er niet sprake is van een toch wel aanzienlijke stijging van administratieve lasten. Is dit in overleg met de sector wellicht, enigszins, te beperken?

De leden van de VVD-fractie merken op dat uit de toelichting blijkt dat de kosten/baten verhouding onduidelijk is. Waarom is dit zo? Zonder een goede kosten/baten afweging is een Europees besluit toch ook niet mogelijk? Is er door het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) geadviseerd, en zo ja wat zijn de bevindingen? Tot welke resultaten heeft het overleg met de sector geleid? Is de sector akkoord met deze regeling? Zo nee, waarom niet?

De leden van de fractie van de ChristenUnie leiden uit de memorie van toelichting af dat in het commentaar van Actal kritische vragen zijn gesteld over de berekening en kwantificering van de administratieve lasten. Kan dit commentaar ook aan de Kamer worden gezonden? In reactie op dit commentaar delen de indieners mee dat hierop in de nadere regelgeving tot uitwerking van het wetsvoorstel zal worden teruggekomen. Wanneer zal dat naar verwachting gebeuren?

De leden van de fractie van de ChristenUnie verzoeken het kabinet meer duidelijkheid te verschaffen over de te verwachten kosten van de digitale tachograaf, op grond van de laatste inzichten.

De voorzitter van de commissie,
Ten Hoopen

De griffier van de commissie,
Roovers