

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

### 79

Vragen van het lid **Gesthuizen** (SP) aan de ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu over *dubieuze faillissementen en doorstarters in de transportsector* (ingezonden 13 augustus 2012).

Antwoord van minister **Opstelten** (Veiligheid en Justitie), mede namens de minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 26 september 2012)  
Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 3382

Vraag 1

Herinnert u zich de eerdere Kamervragen over dit onderwerp?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3 en 11

Bent u bekend met het bericht naar aanleiding van het onderzoek van de Stichting Malafide Doorstarten, dat in meer dan 40 procent van de faillissementen in de transport- en bouwsector gefraudeerd wordt?<sup>2</sup> Wat is uw reactie hierop?

Hoe zou voorkomen kunnen worden dat fraudeurs hun bedrijf opzettelijk failliet laten gaan en vervolgens een doorstart geven om er zelf beter van te worden, waarbij werknemers en schuldeisers berooid achter blijven, zoals nu grootschalig gebeurt?

Welke aanvullende maatregelen gaat u nemen naar aanleiding van deze berichten om faillissementsfraude en malafide doorstarters effectiever aan te pakken?

Antwoord 2, 3 en 11

Tegen malafide ondernemers die profiteren van faillissementen moet krachtig worden opgetreden. Dit is een van de redenen waarom in 2011 een geïntegreerde aanpak van faillissementsfraude is aangekondigd (Kamerstukken II, vergaderjaar 2010–2011, 29 911, nr. 52). In korte tijd zijn belangrijke stappen gezet in de uitvoering van het aangekondigde beleid. Hiermee is een voortvarend begin gemaakt met de geïntegreerde aanpak van faillissementsfraude. De prioriteit is nu om de aangekondigde maatregelen te realiseren. Eerder bent u geïnformeerd over de stand van zaken hierbij (Kamerstukken II,

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, Aanhangsel van de Handelingen, nr. 498

<sup>2</sup> Het Parool, 9 augustus 2012

vergaderjaar 2011–2012, 29 911, nr. 67). In aanvulling op deze rapportage kan ik uw Kamer melden dat er een analyse faillissementsfraude wordt opgesteld op basis waarvan de informatiepositie en de samenwerking in de keten verder kan worden versterkt. Doel van de analyse is om inzichtelijk te maken waar de mogelijkheden van de ketenpartners die betrokken zijn bij het voorkomen en bestrijden van faillissementsfraude verder kunnen worden benut. Strafrecht is een van die mogelijkheden, maar in het kader van preventie van deze fraudevorm zal de analyse ook inzichtelijk moeten maken waar nieuwe barrières tegen faillissementsfraude kunnen worden opgeworpen of bestaande verhoogd. Het in vraag 2 aangehaalde onderzoek van de Stichting Malafide Doorstarten in de Transportsector zal bij deze analyse worden betrokken. Tot slot merk ik op dat in het transformatieplan voor de Nationale Politie is opgenomen dat er meer capaciteit bij politie komt voor aanpak van ondermijnende criminaliteit, waartoe ook faillissementsfraude wordt gerekend. Ook het OM wordt versterkt voor de aanpak van ondermijnende criminaliteit.

#### Vraag 4 en 5

Bent u het eens met de woordvoerder van FNV Bondgenoten dat de faillissementswet op dit moment tekort schiet, omdat er te vaak wordt aangestuurd op een doorstart en er te weinig onderzoek naar fraude en benadeling van schuldeisers en werknemers wordt gedaan? Hoe zou dat voorkomen kunnen worden?

Deelt u de mening dat de belangen van schuldeisers en werknemers nadrukkelijker dan nu het geval is meegewogen moeten worden en dat de failliete ondernemer niet zomaar failliet kan gaan en het bedrijf onder andere naam kan doorstarten om van deze verplichtingen af te zijn? Zou bij een doorstart bij dezelfde eigenaar niet per definitie heel zorgvuldig moeten worden bekeken of geen benadeling van derden plaatsvindt?

#### Antwoord 4 en 5

Een faillissementsprocedure wordt doorlopen in het belang van de crediteuren, die in de regel ook de aanvraag doen. De belangen van de crediteuren worden nadrukkelijk meegewogen bij het optreden van de curator en in rechterlijke beslissingen. Onderzoek naar benadeling van werknemers en andere schuldeisers kan door de curator worden gedaan en wordt op basis van de dit voorjaar herziene Garantstellingsregeling Curatoren juist gestimuleerd.

Het is overigens niet zo dat een ondernemer zomaar failliet kan gaan. Er gelden duidelijke wettelijke criteria voor de betalingsonmacht van de debiteur die door de rechter worden getoetst. Blijkt een faillissement onvermijdelijk, dan moet een doorstart worden beschouwd als een poging van de curator om de onderneming (en de bijbehorende werkgelegenheid en verplichtingen) tenminste gedeeltelijk te behouden.

#### Vraag 6

Hoe is het mogelijk dat een relatief kleine groep van tien tot vijftien faillissementsfraudeurs in de transportsector er steeds weer in slaagt failliet te gaan en door te starten? Waarom worden deze personen niet strafrechtelijk aangepakt?

#### Antwoord 6

Het uitgangspunt voor optreden van het OM in het kader van faillissementsfraude is dat het strafrecht in beginsel complementair is aan andere (civielrechtelijke) instrumenten. Pas als er bij de afwikkeling van het faillissement concrete signalen of meldingen zijn van mogelijk strafbaar handelen, bijvoorbeeld door het verstrekken van onjuiste of (gedeeltelijk) valse informatie, kan er aanleiding zijn voor strafrechtelijk onderzoek. Uit het aangehaalde artikel valt niet op te maken in hoeverre een dergelijke situatie bij de genoemde «doorstarters» aan de orde is.

#### Vraag 7

Wat is uw reactie op het verwijt dat er te weinig aandacht is voor aangiftes door curatoren van strafrechtelijk relevante fraudegevallen? Hoe rijmt u dit onder curatoren bestaande beeld met de in uw brief van 11 april 2012

genoemde maatregelen?<sup>3</sup> Bent u bereid om voor de werkzaamheden van curatoren in het strafrechtelijke traject een regeling open te stellen zoals die van de Garantstellingsregeling Faillissementscuratoren (GSR 2012)?

Antwoord 7

Ik herken mij niet in het beeld dat er te weinig aandacht is voor het doen van aangifte door curatoren bij een vermoeden van faillissementsfraude. Ik verwijs naar het meldpunt faillissementsfraude, dat sinds februari 2012 operationeel is en waar curatoren in toenemende mate gebruik van maken. Verder zijn door het Rijk financiële middelen beschikbaar gesteld om te bevorderen dat bij het vermoeden van faillissementsfraude ook bij lege boedels aangifte wordt gedaan. Op deze wijze kunnen curatoren een passende vergoeding ontvangen voor de kosten die zij in het kader van het doen van aangifte moeten maken. De regeling voorziet uitsluitend in een vergoeding van de kosten voor het doen van strafrechtelijke aangifte (uren voor het doen van aangifte ad € 180, reis- en parkeerkosten) ingeval van een ontoereikende boedel.

Vraag 8

Bent u op de hoogte van het feit dat diverse transporteurs die in Nederland failliet zijn gegaan, nu vanuit Duitsland eenvoudigweg hun activiteiten voortzetten vanuit postbusondernemingen? Bent u bekend met het feit dat zij illegaal op de Nederlandse transportmarkt actief blijven wegens strijd met EU-verordening 1071/2009, zodat er sprake is van concurrentievervalsing? In hoeverre bent u uw eerdere toezegging nagekomen om de betrouwbaarheidstoets van een vervoersonderneming in het kader van EU-Verordening 1071/2009 uit te breiden?

Antwoord 8

Deze problematiek is bekend. Indien de Duitse bevoegde instanties vaststellen dat er sprake is van een postbusconstructie, dan zullen zij de communautaire vergunning van de postbusonderneming weigeren of intrekken. Overigens zijn op Duitse ondernemingen die in Nederland goederenvervoer voor derden verzorgen de cabotageregels van toepassing, waardoor hun mogelijkheden om binnen Nederland actief te zijn worden beperkt. Verordening 1071/2009 kent een uitbreiding van de betrouwbaarheidstoets die inhoudt dat alle in een lidstaat uitgesproken onherroepelijke veroordelingen en opgelegde sancties wegens zeer ernstige inbreuken, als bedoeld onder bijlage IV van verordening 1071/2009, in een elektronisch sanctieregister worden opgenomen. Indien uit dit, door alle lidstaten te vullen en te raadplegen, sanctieregister blijkt dat de vervoerder of de vervoersmanager een minimum aantal veroordelingen of sancties heeft overschreden, zal dit leiden tot het verlies van de betrouwbaarheid respectievelijk tot het ongeschikt verklaren van de vervoersmanager. De NIWO zal in dat geval de vergunning intrekken of schorsen. De desbetreffende wetgeving is reeds enige tijd bij uw Kamer aanhangig (Kamerstukken II, vergaderjaar 2011–2012, 33 184, nr. 2) en de organisatorische voorbereidingen om de wet in te kaderen zijn in volle gang.

Vraag 9

Wordt er in deze gevallen met betrekking tot de vergunningverlening of de intrekking van transportvergunningen vanuit Nederland door de Inspectie Leefomgeving en Transport en de stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) informatie uitgewisseld dan wel samenwerkt met de Duitse instanties? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe vaak en hoe effectief gebeurt dit?

Antwoord 9

De Duitse bevoegde instanties, de ILT en de NIWO wisselen een paar maal per maand over en weer gegevens met elkaar uit. Dat gebeurt over het algemeen naar aanleiding van het vermoeden bij één van de bevoegde instanties dat een transportonderneming niet (meer) aan de gestelde eisen voldoet. Daarnaast zullen alle EU-lidstaten in de nabije toekomst het elektronisch sanctieregister kunnen raadplegen. In het elektronisch sanctiere-

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 29 911, nr. 67

gister zal weergegeven worden of een transportonderneming in een bepaalde lidstaat een communautaire vergunning heeft dan wel heeft gehad en of deze om betrouwbaarheidsredenen is ingetrokken of geschorst. De Nederlandse autoriteiten hebben een paar maal per maand contact met hun Duitse collega's.

#### Vraag 10

Is bij u bekend hoe de Duitse overheid omgaat met vanuit Nederland door inspectiediensten of vakbonden overgedragen dossiers met betrekking tot het onderzoeken dan wel de intrekking van transportvergunningen op grond van verordening 1071/2009 aangaande de feitelijke vestigingseisen en de betrouwbaarheid van bestuurders? Zo nee, bent u bereid in contract te treden met uw Duitse ambtgenoten om zo een effectieve handhaving van verordening 1071/2009 te bewerkstelligen?

#### Antwoord 10

Vooropgesteld moet worden dat alle gestelde eisen zien op de transportondernemingen en de betrokken vervoersmanagers en niet op de in de vraagstelling genoemde bestuurder. De ILT en de NIWO hebben recent (juli 2012) constructieve samenwerkingsafspraken met de Duitse handhavende instanties gemaakt. De aanleiding voor het aanhalen van deze contacten vormde een concrete zaak, waarin naar het oordeel van de Nederlandse autoriteiten sprake was van een postbusconstructie. De afgesproken intensievere samenwerking ziet niet alleen op goede onderlinge contacten en gegevensuitwisseling, maar ook op de afspraak dat de betrokken instantie bedrijfsonderzoek zal instellen indien een van de autoriteiten daarom vraagt.

#### Vraag 12

Bent u bereid met de Stichting Malafide Doorstarten en de vakbonden deze problemen te bespreken en te overleggen over mogelijke oplossingen?

#### Antwoord 12

Zoals mag blijken uit de antwoorden op de voorgaande vragen zijn reeds de nodige maatregelen in gang gezet om de aanpak van faillissementsfraude te intensiveren, en zijn er specifiek in de transportsector nog aanvullende acties en waarborgen. Ik zie dan ook geen aanleiding voor het door u bedoelde gesprek.