

Vergaderjaar 2017–2018

34 734

EU-voorstellen: EU-mobiliteitspakket

Nr. 16

VERSLAG VAN EEN POLITIEKE DIALOOG

Vastgesteld 14 november 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft in het kader van een politieke dialoog een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Europese Commissie over het EU-mobiliteitspakket.

De Europese Commissie heeft de vragen bij brief van 7 november 2017 beantwoord. De vaste commissie voor Europese Zaken brengt verslag uit door openbaarmaking van de gewisselde stukken¹.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Azmani

De waarnemend griffier van de commissie,
Van Haaster

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Aan de Europese Commissie

Den Haag, 28 juni 2017

Geachte mevrouw Bulç,

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer (hierna: de commissie) heeft naar aanleiding van de publicatie van het mobiliteitspakket d.d. 31 mei jl. door de Europese Commissie een subsidiariteitstoets uitgevoerd op de voorstellen over rust en rijtijden (COM (2017) 277), cabotage (COM (2017) 281) en detachering wegverkeer (COM (2017) 278). Deze toets leidde tot een positief oordeel van de commissie over de subsidiariteitsaspecten. Wel heeft een aantal fracties een aantal opmerkingen en vragen over deze EU-voorstellen in het kader van een politieke dialoog met de Europese Commissie.

Vragen en opmerkingen van de fracties van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

De commissie onderkent de problemen in de Europese transportsector waarbij de behoefte aan enerzijds een gelijk speelveld en anderzijds adequate sociale regelgeving en eerlijke concurrentie een voortdurende spanning opleveren, mede veroorzaakt door verschillen in interpretatie, uitvoering en handhaving in de lidstaten. Voor een goed functionerende Europese transportmarkt is, zo meent de commissie, wijziging van de bestaande regelgeving essentieel. De commissie heeft waardering voor het feit dat de Europese Commissie de herziening grondig ter hand wil nemen maar is ook kritisch over de inhoud van de EU-voorstellen en heeft een aantal zorgen en vragen over de nu voorgestelde richtlijn en verordeningen.

Algemeen – handhaving

De Europese Commissie betoogt dat een eenduidige interpretatie van wet- en regelgeving in de EU lidstaten essentieel is, maar dat richtsnoeren en zelfregulering binnen lidstaten niet voldoende zijn. De leden van de commissie vraagt of de Europese Commissie dit kan onderbouwen. Zij vragen tevens hoe op een aantal aspecten de voorstellen beter kunnen worden gehandhaafd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de handmatige invoer in de tachograaf bij de detacheringsrichtlijn. Ook vragen zij of het klopt dat de Europese Commissie meer handhavingsbevoegdheden aan zich wil trekken, en zijn zij van mening dat deze bevoegdheden specifiek bij de lidstaten horen te (blijven) liggen. Bovendien zou, zo geven zij aan, de handhaving kunnen verbeteren als definities eenduidiger zijn. Kan de Europese Commissie hierop reflecteren? Tot slot wordt gevraagd of een handhavingstoets is uitgevoerd op de voorstellen.

Samenhang tussen transportvoorstellen en de sociale zaken-pijler

De juridische, inhoudelijke en politieke effecten van voorstellen die zowel op het gebied van transport als van het sociale domein spelen zijn niet duidelijk, aldus enkele leden. Er zijn verschillende tijdpaden en beslissingsprocedures voor de detacheringsrichtlijn en de arbeidstijdenrichtlijn versus het pakket voor de sociale rechten binnen de SZW-pijler. De commissie heeft behoefte aan inzicht in de consequenties van de EU-voorstellen voor de interne markt, en voor de concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector in het bijzonder. De commissie wil ook graag de voorstellen in samenhang beoordelen, temeer daar een deel van

de commissie van mening is dat een aantal aspecten van het sociaal beleid een verantwoordelijkheid van de lidstaten zelf is.

Effecten op de Nederlandse transportsector

Een deel van de commissie heeft zorgen over de effecten van de voorstellen op de Nederlandse transportsector en op het Nederlandse stelsel van sociale zekerheid. Dit geldt zowel binnenlands vervoer als grensoverschrijdend vervoer. Ook leeft de vraag of met deze voorstellen de nationale invulling van arbeidsvoorwaarden en ondernemerschap moet worden gewijzigd; en tevens wat deze voorstellen zowel in positieve (kansen voor de transportsector) als in negatieve zin (administratieve lasten) aan de Nederlandse transportmarkt hebben te bieden.

Cabotage – COM (2017) 281

Een aantal leden vraagt of de voorgestelde wijziging van de cabotagevoorstellen zal leiden tot de gewenste verbetering, daar de nieuwe regels niet eenduidig en daardoor moeilijk handhaafbaar lijken. Inhoudelijk leven voorts bezwaren van meerdere leden tegen de versoepeling van de cabotageregels (het nu voorgestelde onbepaalde aantal stops tijdens de cabotageperiode), zijn er vragen over de handhaafbaarheid en controleerbaarheid daarvan en wordt gewezen op de noodzaak van het gebruiken van slimme technologieën. Deze leden vragen of onderzoek is verricht naar de effecten op verdringing met de nationale / lokale arbeidsmarkten.

Gegevens over het internationaal gebruik van lichte voertuigen moeten door de lidstaten worden ontwikkeld en verzameld; een aantal leden vraagt hoe het in het voorstel genoemde toezicht daarop is geregeld en of dit de lidstaten nog ruimte biedt om de categorie lichte voertuigen uit te kunnen sluiten van de verordening. Tevens verzoeken deze leden de Europese Commissie duidelijkheid te bieden over de verplichte regels over professionalisering van de sector lichte bedrijfsvoertuigen, over de voorziene verkleining van verschillen in concurrentievoorwaarden tussen exploitanten (en welke dat zijn), en om te reflecteren op de vraag of deze regels leiden tot verbetering van de (Europese en nationale) concurrentieverhoudingen en de interne markt.

Brievenbusfirma's

De commissie vraagt om toelichting op de bepalingen over het tegengaan van brievenbusfirma's, meer specifiek aangaande de in het voorstel genoemde «proportionele verhoudingen tussen activiteiten, personeel en activa»; zij vragen welk afwegingskader hierbij wordt gehanteerd en welke consequenties deze bepalingen hebben.

Rust- en rijtijden – COM (2017) 277

De regelgeving rondom rust- en rijtijden is complex, meent een aantal leden – waardoor mogelijk de verschillen in de praktijk ontstaan. Wanneer een chauffeur in één maand tijd diverse landen aandoet en met veel verschillende loonregimes te maken krijgt, kan dat veel administratieve ingewikkeldheden opleveren. De uitbreiding van de referentieperiode voor rust- en rijtijden kan de mogelijkheid vergroten tot een slechtere behandeling van Oost-Europese chauffeurs door hen «drie weken lang non-stop te laten werken en ze vervolgens een week goedkoop te laten rusten in de eigen lidstaat», aldus enkele leden.

Wat is de definitie, zo wordt gevraagd, van een vervangende betere accommodatie (voor de 45-uursrust), en welke ruimte voor flexibiliteit bij

dringende gevallen of bijzondere omstandigheden bestaat daarbij voor ondernemers en lidstaten?

Ten aanzien van sancties vragen deze leden zich af of de in het voorstel opgenomen eis dat sancties proportioneel moeten zijn en dat wijzigingen van nationale sanctiestelsels moeten worden gemeld aan de Europese Commissie, leidt tot nieuwe bevoegdheden voor de Europese Commissie en of deze ingrijpt in de nationale bevoegdheden.

Detachering wegverkeer – COM (2017) 278

In het voorstel over detachering wegverkeer wordt bepaald dat een verblijf van langer dan drie dagen in een andere EU-lidstaat na drie dagen als detachering moet worden opgevat. Daaruit voortvloeiend bestaat er zorg bij enkele leden over de mogelijkheid om nog steeds drie dagen een laag loon te kunnen betalen, omdat dit de mogelijkheid zou vergroten voor West-Europese transportbedrijven om Oost-Europese chauffeurs «tegen een hongerloontje te laten werken». Er leven vragen over de sociale voorwaarden waarop EU chauffeurs in Nederland aanspraak kunnen maken bij een detachering, de administratieve lasten die het voorstel met zich meebrengt en de zeggenschap van de lidstaten hierbij. Bij enkele leden is verbazing over de veronderstelde switch van commissaris Bulç, die – zo leek het deze leden – eerst voornemens was betere arbeidsvoorwaarden te creëren, maar uiteindelijk toch transporteurs in staat stelt drie dagen «het minimumloon te ontduiken».

Anderen spreken hun zorg uit over de reikwijdte die te breed zou zijn in verband met internationaal vervoer: «waarom moet op al het internationale vervoer de detacheringsrichtlijn van toepassing zijn, nu blijkt dat vooral social dumping en oneerlijke concurrentie de grootste problemen zijn». Vooral het langdurige derde-landenvervoer lijdt daaronder (en niet het transitio- of het bilaterale vervoer), dit zou dus beter daarop toegespitst moeten worden.

Tot slot vragen enkele leden wat het betekent dat er een gemeenschappelijke aanpak komt voor invoering van en controle op «andere werkzaamheden» buiten de cabine (en dus niet op de tachograaf te zien). Wat betekent dit voor bevoegdheden van de Europese Commissie en onder welke voorwaarden gebeurt dit?

Micro-ondernemingen

De drie voorstellen bieden geen vrijstellingen voor micro-ondernemingen, zo wordt gesteld – dit terwijl er toch een belangrijk onderscheid is tussen bijvoorbeeld de slager en de bakker en de grotere transportbedrijven als het gaat om concurrentie op grensoverschrijdend transport. De commissie vraagt naar het hoe en waarom van het over één kam scheren van deze bedrijven.

Algemeen – concluderend

Een aantal leden van de commissie vraagt of met deze voorstellen wel het gewenste doel wordt bereikt, nu het beleid naar verwachting nog steeds veel lasten voor ondernemers in een aantal landen zal opleveren, nog niet de adequate oplossing biedt voor het voorkómen van sociale misstanden en daarmee mogelijk minder draagvlak voor het EU beleid ontstaat. Zij vragen de Europese Commissie of zij van mening is dat met de nieuwe voorstellen voldoende balans wordt gevonden tussen flexibele regelgeving, vermindering van complexiteit en een goede aanpak van sociale misstanden alsook beter werkbare wet- en regelgeving met minder lasten voor ondernemers.

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu ziet met belangstelling uw reactie tegemoet en stelt het op prijs uw antwoord zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen drie maanden na dagtekening van deze brief te ontvangen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Veldhoven