

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

2406

Vragen van het lid **Laçin** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *eerlijke concurrentie in het vrachtvervoer* (ingezonden 13 april 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 12 juni 2018). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 1985.

Vraag 1, 2

Kunt u aangeven welke maatregelen er genomen zijn om te voorkomen dat voor terminalgebruik gekeurde trekkers zich op de openbare snel- en autowegen in en rondom het havengebied van Rotterdam begeven? Hoe vaak en op welke wijze is de afgelopen vier jaar handhavend opgetreden tegen oneigenlijk gebruik van de openbare snel- en autowegen door deze teruggekeurde trekkers?

Antwoord 1, 2

Bij voor terminalgebruik gekeurde trekkers gaat het om vrachtauto's die zijn aangepast voor gebruik op terminals. De keuring en toelating van deze voertuigen geschiedt door de Dienst wegverkeer (RDW). Deze voertuigen, motorvoertuigen met beperkte snelheid (MMBS) mogen maximaal 25 km/u rijden. Het is toegestaan met deze voertuigen korte stukken over de openbare weg te rijden. De verkeershandhaving is een verantwoordelijkheid van de politie. De controle op het gebruik van deze teruggekeurde trekkers op de openbare weg neemt de politie bij haar reguliere controles mee. Er vindt geen afzonderlijke registratie plaats van de handhaving op het oneigenlijke gebruik van teruggekeurde trekkers op de openbare weg. Als gevolg daarvan is het niet mogelijk om aan te geven hoe vaak en op welke wijze hiertegen handhavend is opgetreden.

Vraag 3

Op welke wijze zorgt u er op dit moment voor dat er in milieuzones voor vrachtverkeer in de binnensteden gehandhaafd wordt op voertuigen met een niet-Nederlands kenteken? Welke maatregelen bent u voornemens op korte termijn te nemen voor betere naleving?

Antwoord 3

Gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de handhaving van milieuzones. De handhaving op buitenlandse voertuigen is niet gemakkelijk, omdat er geen inzage is in bestanden waaruit de leeftijd van de buitenlandse voertuigen kan worden afgelezen. De handhaving is daardoor alleen mogelijk door een voertuig staande te houden en te controleren. De Staatssecretaris van IenW en ik willen dat internationale uitwisseling van de juiste voertuiggegevens zo snel mogelijk geregeld is. Wij kaarten dit aan in Brussel en verkennen de mogelijkheden voor bilaterale afspraken.

Vraag 4

Kunt u inzichtelijk maken hoe momenteel middels de ketenaansprakelijkheid voor loon ervoor gezorgd wordt dat chauffeurs die op de Nederlandse wegen rijden het minimumloon ontvangen?

Antwoord 4

Op 1 juli 2015 is de Wet aanpak schijnconstructies in werking getreden. Een van de maatregelen in deze wet is de civielrechtelijke ketenaansprakelijkheid voor loon. Per 1 januari 2017 geldt de ketenaansprakelijkheid voor loon ook voor vervoersovereenkomsten betreffende goederenvervoer over de weg. Op basis van de ketenaansprakelijkheid op loon kan een werknemer de opdrachtgever van de werkgever aansprakelijk stellen voor de betaling van het loon waar hij recht op heeft. Werknemers hebben hiermee een extra pressiemiddel om achterstallig loon te achterhalen. Hierdoor is er ook sprake van een preventieve werking naar de opdrachtgever om correcte betaling van het loon te waarborgen. Daarnaast is de Wet minimumloon en vakantiebijslag van toepassing. De Inspectie SZW houdt toezicht op de naleving hiervan en kan bij een geconstateerde overtreding een bestuursrechtelijke boete dan wel een last onder dwangsom opleggen.

Vraag 5

Kan inzichtelijk gemaakt worden of en zo ja hoe in ons omringende landen er via vergelijkbare afspraken rondom ketenaansprakelijkheid gehandhaafd wordt op het minimumloon? Kunt u daarbij tevens aangeven welke lessen daaruit te leren zijn voor de Nederlandse praktijk?

Antwoord 5

Op 15 mei 2014 hebben de Europese Raad en het Europees parlement een akkoord bereikt over richtlijn 2014/67/EU inzake de handhaving van de detachingsrichtlijn (hierna, handhavingsrichtlijn). In artikel 12 van deze richtlijn is de ketenaansprakelijkheid voor loon opgenomen. De handhavingsrichtlijn is in Nederlandse wetgeving geïmplementeerd met de Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie, die op 18 juni 2016 in werking is getreden. Per 1 januari 2017 geldt de ketenaansprakelijkheid voor loon ook voor vervoersovereenkomsten betreffende goederenvervoer over de weg. Omdat de handhavingsrichtlijn pas zeer recent in nationale wetgeving is omgezet en dit proces in sommige lidstaten nog loopt, is het op dit moment nog niet mogelijk om aan te geven op welke wijze in de omringende landen door middel van afspraken rond ketenaansprakelijkheid wordt gehandhaafd. In 2019 zal de Europese Commissie een evaluatie publiceren van de wijze waarop de verschillende lidstaten de handhavingsrichtlijn geïmplementeerd hebben. In het kader hiervan inventariseert de Europese Commissie onder andere de wijze waarop de ketenaansprakelijkheid in nationale wetgeving is omgezet. Mogelijk vloeien hier ook lessen uit voort voor de Nederlandse praktijk.

Vraag 6

Wat zijn tot nu toe de resultaten van de handhaving, sinds begin dit jaar, op het niet doorbrengen van de weekendrust in de cabine? Hoe vaak gaat de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) hiervoor op pad en hoeveel boetes zijn er inmiddels uitgedeeld?

Antwoord 6

In eerste instantie heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) flyers uitgedeeld op alle grote verzorgingsplaatsen, waarin is aangekondigd dat de ILT gaat handhaven op het verbod om de normale wekelijkse rust van 45 uur (weekendrust) in de cabine door te brengen.

Vanaf februari is gestart met de handhaving door middel van speciale acties gedurende enkele weekenden. Bij deze controles zijn tot 17 mei in totaal 315 vrachtwagenchauffeurs gecontroleerd en is in 72 gevallen een boeterapport uitgeschreven.