

2018Z18500

Vragen van het lid **Gijs van Dijk** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *misstanden in het Europese wegtransport* (ingezonden 16 oktober 2018).

Vraag 1

Kent u het artikel «Vrachtwagens in de race naar beneden»?¹

Vraag 2

Bestaat er een verschil in het aanvragen van chauffeursattesten in Europese landen? Klopt het dat chauffeursattesten in bepaalde Europese landen zeer eenvoudig te verkrijgen zijn? Zo ja, zijn de verzwaarde eisen voor het Nederlandse chauffeursattest in vergelijking met andere Europese landen nadelig voor Nederlandse vrachtwagenchauffeurs?

Vraag 3

Is het correct dat er een «explosie» van aanvragen in Polen voor chauffeursattesten is? Klopt het dat de Poolse weginstantie (GITD) slechts twintig procent van de chauffeursattesten kan controleren? Bent u niet bevreesd dat door het gebrek aan controle er levensgevaarlijke situaties kunnen ontstaan, ook op de Nederlandse wegen, doordat niet-gekwificeerde vrachtwagenchauffeurs op de Nederlandse wegen rijden?

Vraag 4

Heeft u zicht op het aantal chauffeurs van buiten de Europese Unie op de Nederlandse wegen, zoals onder meer Moldaven, Wit-Russen, Oekraïners en Filipijnen? Hoeveel Nederlandse transportfirma's hebben een dochteronderneming in Oost-Europa, waarmee zij de Nederlandse wet- en regelgeving kunnen omzeilen? Hoe beoordeelt u de zeer slechte leefomstandigheden van deze vrachtwagenchauffeurs, maar ook die vanuit Midden- en Oost-Europa, die onder contract staan van onder andere Nederlandse transportfirma's?

Vraag 5

Hoe vaak heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) al opgetreden tegen de slechte leefomstandigheden? Hoe vaak vinden er controles plaats op overnachten in vrachtwagens en hoeveel boetes of waarschuwingen zijn er

¹ De Groene Amsterdammer, 3 oktober 2018, «Vrachtwagens in de race naar beneden» (<https://www.groene.nl/artikel/vrachtwagens-in-de-race-naar-beneden>)

uitgedeeld? Vindt u het bovendien ook onwenselijk dat de Europese regels rond rij- en rusttijden en tachograaffraude massaal worden overtreden? Wat gaat u doen om de pakkans op nationaal en Europees niveau te verhogen?

Vraag 6

In hoeverre zijn autofabrikanten en de voedings- en retailsector, als grootverbruikers van het internationale wegvervoer, verantwoordelijk voor de arbeidsomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs? Deelt u de mening dat deze bedrijven medeverantwoordelijk zijn op grond van de Wet ketenaansprakelijkheid en de Wet aanpak schijnconstructies voor uitbuiting en onderbetaling van vrachtwagenchauffeurs? Zo ja, in hoeverre zult u deze bedrijven aanspreken op hun verantwoordelijkheid en zo nodig handhaven?

Vraag 7

Hoe staat het met de uitvoering van de moties van Gijs van Dijk en Jasper van Dijk om gelijk loon voor gelijk werk te bewerkstelligen en oneerlijke concurrentie in Europa tussen vrachtwagenchauffeurs tegen te gaan en de transportsector ook onder de detachingsrichtlijn (96/71/EG) te laten vallen?^{2 3} Ziet u ook het grote risico dat de oneerlijke concurrentie voor Nederlandse vrachtwagenchauffeurs blijft bestaan zolang er geen goede regeling is en er bovendien veel buitenlandse vrachtwagenchauffeurs in slechte arbeidsomstandigheden aan het werk moeten blijven? Zo nee, waarom niet?

Vraag 8

Hoe beoordeelt u het enorme verschil in minimumloon tussen Nederlandse chauffeurs en vrachtwagenchauffeurs uit Midden- en Oost-Europa? Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat zij voor 250 tot 300 euro per maand in Nederland rondrijden? Vindt u het acceptabel dat belastingvrije dagpremies, dus zonder sociaal vangnet, worden misbruikt om vrachtwagenchauffeurs uit Midden- en Oost-Europa een iets hoger inkomen te geven? Vreest u niet dat Nederlandse vrachtwagenchauffeurs hierdoor volledig uit de markt worden geprijsd? Bent u bereid om dit enorme verschil in salaris op Europees niveau aan te kaarten en op te lossen?

Vraag 9

Deelt u de mening dat de eenvoudigste oplossing voor de grootschalige problemen van rampzalige leefomstandigheden en de zeer slechte arbeidsvoorwaarden bestaat uit het toepassen van de nationale arbeids- en loonvoorwaarden van de plaats waar de chauffeurs werkelijk hun transportopdrachten uitvoeren? Zo nee, waarom kan een vrachtwagenchauffeur van buiten de Europese Unie dan wel in Polen onder contract staan?

Vraag 10

Bent u bereid deze vragen een voor een en voor de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat te beantwoorden?

² Motie van de leden Gijs van Dijk en Jasper van Dijk over gelijk loon voor gelijk werk en geen oneerlijke concurrentie tussen vrachtwagenchauffeurs (21 501-31, nr. 442)

³ Motie van de leden Jasper van Dijk en Gijs van Dijk over de Detacheringsrichtlijn ook laten gelden voor de transportsector (21 501-31, nr. 443)