

## 2011Z03676

Vragen van het lid **Ulenbelt** (SP) aan de ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Infrastructuur en Milieu over *Liberalisering Europese goederenvervoer* (ingezonden 22 februari 2011).

Vraag 1

Wat uw reactie op de uitzending van Argos over de gevolgen van de liberalisering van het goederenvervoer in Europa?<sup>1</sup>

Vraag 2

Bent u bekend dat er Oost- Europese chauffeurs met buitenlands gekente-kende voertuigen in Nederland actief zijn in binnenlands vervoer? Zo ja, is het ook bekend dat er ver beneden het minimumloon uitbetaald worden? Zo nee waarom niet?

Vraag 3

Is het waar dat naleving van de cabotagerichtlijn in Nederland niet gecontroleerd wordt? Zo ja, wat gaat u daaraan doen? Zo nee, waaruit blijkt dat?

Vraag 4

Is het waar dat het niet bestraffen op overtreding van de richtlijn in de praktijk betekend dat de omstrede oorspronkelijke versie van de dienstenrichtlijn voor het beroepsgoederenvervoer in Nederland is ingevoerd?

Vraag 5

Heeft de controle op naleving van de cabotagerichtlijn prioriteit bij de inspectiediensten? Ze nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? Hoeveel sancties zijn er op overtredingen opgelegd? Hebben de inspectiediensten voldoende capaciteit om effectief de naleving van de cabotage richtlijn te controleren? Zo ja, wat zijn de inspectieresultaten?

Vraag 6

Bied de wet voldoende mogelijkheden of effectief te controleren op cabotage? Zo nee, bent u bereid om de wet aan te passen?

<sup>1</sup> Argos 19 februari 2011.

Vraag 7

Op welke wijze dient de cabotage richtlijn 1072/2009 in Nederland geïnterpreteerd te worden t.a.v. de drie ritten in zeven dagen, na zeven dagen terug naar land van herkomst, of enkel de grens over en Nederlands dan weer beladen binnenrijden?

Vraag 8

Wordt er door de inspectiediensten gecontroleerd op de verklaring van dienstbetrekking / verklaring van terbeschikkingstelling? Zo ja, hoe vaak hebben deze controles plaatsgevonden in 2010? Zo nee, waarom niet?

Vraag 9

Heeft de controle op de verklaringen ter beschikkingstelling prioriteit bij de inspectiediensten en hebben de inspectiediensten voldoende mankracht om hierop te controleren?

Vraag 10

Controleert de inspectie bij bedrijfscontroles op de eis van dienstbetrekking in samenwerking met de tachograafschrijven en arbeidscontracten? Wat zijn de resultaten? Zo nee waarom niet?

Vraag 11

Is het waar dat overtreding van de eis van dienstbetrekking / terbeschikkingstelling niet gesanctioneerd is? Zo ja wat gaat u daaraan doen? Zo nee, waaruit blijkt dat?

Vraag 12

Hoe moet «het niet meer betrouwbaar zijn» uit art. 2. 11 sub 6 van de Wet wegvervoer goederen (Wwg) geïnterpreteerd worden? Betekend overtreding van de eis van dienstbetrekking ook intrekking van de vergunningen, dit gezien het feit dat het betrouwbaar zijn een van de drie pijlers is met betrekking tot de intrekking van de vergunningen?

Vraag 13

Is het waar dat de Kiwa de verklaringen van terbeschikkingstelling verstrekt zonder daarop het terbeschikkingstellingnummer te vermelden? Zo ja, wat gaat u daaraan doen?

Vraag 14

Is het waar dat er in het goederenvervoer gewerkt wordt met valselijk opgemaakte verklaringen dienstbetrekking / ter beschikkingstelling en dat dit met zich mee brengt dat er in Nederland Oost- Europese chauffeurs worden uitgebuit? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen om paal en perk te stellen aan deze uitbuiting?

Vraag 15

Bent u van mening dat het doel van de verklaring dienstbetrekking / terbeschikkingstelling, het beschermen van de rechtspositie van de chauffeurs, op deze wijze effectief is? Zo nee, wat bent u van plan om daaraan te doen?

Vraag 16

Aan welke opleidingseisen dient een buitenlandse vrachtwagenchauffeurs te voldoen indien er gereden wordt met een Nederlands gekentekend voertuig?

Vraag 17

Aan welke opleidingseisen dient een vrachtwagenchauffeur te voldoen indien er met een buitenlands gekentekend voertuig vervoer wordt verricht op de binnenlandse markt?