

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009

Nr. 53

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 december 2008

Hierbij informeer ik u over maatregelen tegen fraude met de digitale tachograaf. De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft naar aanleiding van berichten in de media over fraude met de digitale tachograaf in vrachtwagens per brief van 22 oktober 2008 om deze informatie verzocht.

Door informatie verkregen uit controles uitgevoerd in Nederland en via informatie van de internationale politiediensten (TISPOL) en internationale inspectiediensten (Euro Contrôle Route, ECR) ben ik op de hoogte van fraudemogelijkheden met de digitale tachograaf. De magneet is één van de mogelijke vormen. Bij de wegcontroles kan fraude ten tijde van de controle («heterdaad») vastgesteld worden. Verder laten sommige vormen van fraude sporen achter. Zo kunnen foutmeldingen in de digitale tachograaf ten gevolge van fraude door controlerende instanties uitgelezen worden. Andere vormen van fraude laten geen sporen achter, maar kunnen wel tijdens bedrijfscontroles onderzocht worden. Bij wegcontroles wordt fraude echter zelden aangetroffen. Daarnaast is het overtredingspercentage van de rij- en rusttijden weinig afgenomen. Dit laatste doet vermoeden dat er van wijdverbreid gebruik van fraude geen sprake is. Het is mogelijk dat fraude op bedrijfsterreinen vaker plaatsvindt dan op de weg, omdat hier immers detectie op heterdaad ontbreekt.

FNV Bondgenoten spreekt in haar dossier «Magneetfraude Digitale Tachograaf» over specifieke controles op fraude in het buitenland. Uit een eerdere inventarisatie via het netwerk van buitenlandse inspectiediensten, waaronder Frankrijk, is mij gebleken dat van dergelijke gerichte controles geen sprake is. Tevens bleek hieruit dat ook internationaal de omvang van de fraude met de magneet onbekend is.

Nederland neemt in Europees verband actief deel aan de expertgroep tegen fraude. Zo worden onder andere via een gemeenschappelijke website (TACHOWEB) kennis over fraude en de mogelijkheden voor opsporing internationaal uitgewisseld. In het kader van de Europese

controlerichtlijn 2006/22 is recent afgesproken extra aandacht aan de bestrijding van fraude te besteden.

Ik ben overigens van mening dat de sector bij de bestrijding van fraude ook zélf een verantwoordelijkheid heeft. Signalen over fraude, en dan met name het onder druk zetten door werkgevers van werknemers, kunnen gemeld worden bij de vakbonden en de brancheverenigingen. Ook bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat kunnen dergelijke signalen gemeld worden. De suggestie, dat een dergelijke vorm van werkgeversdruk, zoals door FNV Bondgenoten verondersteld wordt, op grote schaal voorkomt, wordt tot nu toe niet bevestigd door partijen binnen de sector. Ik wil voorkomen dat er op basis van uitzonderingen beleid wordt gemaakt. Uiteraard blijf ik wel alert op eventuele nieuwe ontwikkelingen.

Ik wil niet onvermeld laten dat er aanwijzingen zijn dat het toepassen van een magneet bij sommige merken voertuigen niet alleen effect heeft op de digitale tachograaf, maar dat ook andere systemen van het voertuig, zoals de snelheidsregistratie en het ABS-systeem beïnvloed worden. Ik blijf deze ontwikkelingen op de voet volgen, want de verkeersveiligheid kan daarmee direct in het geding komen.

Met de Europese Commissie (EC) is afgesproken dat Nederland bij ECR zal aanbieden om een masterclass voor de Europese inspectiediensten te organiseren over fraude. Ook de EC zal hieraan een bijdrage leveren. De nadruk zal liggen op de aandacht voor fraude, het toepassen van de door de EC voorgestelde maatregelen en de gegevens-uitwisseling. Het mogelijke bijeffect van de magneet zal hier zeker een plaats krijgen.

Het zoeken naar aanwijzingen die op fraude kunnen duiden beslaan bij wegininspecties een korte periode van de totale inspectie. Het blijft mijn insteek dat, indien er geen aanleiding voor is, de administratieve last bij controles in het algemeen niet toeneemt. Bij voertuigen en bedrijven waar wel aanwijzingen voor fraude worden gevonden, zullen door nadere inspectie de lasten wel toenemen.

Uw commissie vraagt of de bestaande digitale tachograafsystemen verouderd zijn en een vernieuwing daarvan noodzakelijk is. Zoals bekend heeft de invoering van de digitale tachograaf langer geduurd dan was voorzien. De technische ontwikkelingen volgen elkaar snel op en de wensen van de gebruikers nemen toe. De EC heeft aangegeven dat in 2009 en 2010 gewerkt wordt aan een verbeterde versie van de digitale tachograaf die tot doel heeft het gebruiksgemak te vergroten, de administratieve lasten te reduceren en mogelijkheden tot fraude te beperken.

Herziening van de rij- en rusttijdenverordening is momenteel niet aan de orde. Daarvoor is geen draagvlak binnen de EU, mede omdat de verordening pas recent is vastgesteld. Ik streef wel naar een EU-brede, geharmoniseerde interpretatie van de bestaande regelgeving. Dit is in het belang van de interne markt en tevens wordt op die manier gekomen tot een eerlijke marktwerking die gelijk is in heel Europa. De voor alle lidstaten geldende richtsnoeren die de EC in overleg met de lidstaten uitgeeft, acht ik een praktisch middel waarbij voorkomen wordt dat het fragiele compromis van de verordening opengebroken hoeft te worden. Een voorbeeld daarvan is het door Nederland geïnitieerde richtsnoer voor het bereiken van veilige parkeerplaatsen. Ik verwijs hierbij naar hetgeen gewisseld is tijdens de AO's van 30 september en 2 oktober 2008.

Momenteel bespreekt de Inspectie Verkeer en Waterstaat met brancheorganisaties de knelpunten die chauffeurs en bedrijven tegenkomen bij het naleven van de Europese rij- en rusttijdenverordening. Op 24 november jongstleden heb ik over deze knelpunten met de Europese Commissaris voor Transport, de heer Tajani, gesproken. In dit gesprek heb ik een toelichting gegeven over de uiteenlopende uitvoerings- en

handhavingspraktijken in de EU-lidstaten betreffende de controle van de rij- en rusttijden door middel van de digitale tachograaf. De heer Tajani en ik hebben afgesproken dat Nederland een notitie maakt waarin de problematiek met betrekking tot de 28 controle dagen wordt verhelderd. Deze notitie zal vervolgens als basis dienen voor nadere beraadslaging door de verantwoordelijke specialisten in de Europese Commissie.

In het kader van de totstandkoming van de Kabinetsreactie op de adviezen van de Commissie Noordzij, zal samen met de sector worden gekeken naar kansrijke oplossingen voor een aantal punten rond de rij- en rusttijden en de digitale tachograaf. Daarnaast worden in direct overleg met de Europese Commissie, zoals bij de truckersrun, specifieke Nederlandse problemen besproken.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings