

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

3305

Vragen van de leden **Spekman** en **Van Dekken** (beiden PvdA) aan de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *het bericht dat Poolse chauffeurs via nepbedrijven worden ingezet op Nederlandse trajecten* (ingezonden 7 juli 2011).

Antwoord van minister **Kamp** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid) (ontvangen 15 augustus 2011).

Vraag 1

Kent u het bericht «Poolse trucker overspoelt markt» waarin FNV Bondgenoten stelt dat steeds meer Nederlandse vrachtwagenchauffeurs worden verdrongen door buitenlandse collega's?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Is bekend hoe vaak het voor komt dat bijvoorbeeld Poolse vrachtwagenchauffeurs in dienst zijn van Nederlandse bedrijven, maar worden ingehuurd via buitenlandse vestigingen of «nepbedrijven» om zo de Nederlandse wet- en regelgeving te omzeilen?

Klopt het dat deze buitenlandse chauffeurs via een dergelijke buitenlandse constructie vaak tegen een veel lager loon werken dan hun Nederlandse collega's, en daarmee de Nederlandse chauffeurs uit de markt verdringen?

Antwoord 2 en 3

Er zijn geen gegevens over het aantal buitenlandse chauffeurs in dienst van Nederlandse bedrijven. Indien buitenlandse chauffeurs worden ingehuurd door een Nederlands bedrijf dient het bedrijf de Nederlandse wet- en regelgeving in acht te nemen, waaronder de Wet minimumloon en minimum vakantiebijslag. Daarnaast gelden volgens de Detacheringsrichtlijn (96/71/EC) (vertaald in de Wet arbeidsvoorwaarden grensoverschrijdende arbeid) voor in Nederland gedetacheerde werknemers de kernbepalingen van de tot 1 januari 2012 algemeen verbindend verklaarde «cao voor het Beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen». Daarmee gelden voor buitenlandse en Nederlandse chauffeurs dezelfde loonafspraken.

¹ <http://www.rtvnoord.nl/nieuws/nieuws.asp?pid=101934>

Voor het aantal meldingen en klachten bij de Arbeidsinspectie over onderbetaling onder het minimumloonniveau en een verdere toelichting op de naleving en handhaving van cao-afspraken verwijs ik naar de beantwoording van vraag 5.

Voorgaande is recent bevestigend door de uitspraak van de kantonrechter in Roermond over het transportbedrijf «Mooij Oost Europe Services» uit het Limburgse Milsbeek. De rechter heeft geoordeeld dat het transportbedrijf op oneigenlijke gronden Poolse chauffeurs tegen Poolse arbeidsvoorwaarden te werk heeft gesteld. De Poolse chauffeurs werden vanuit een Pools uitzendbureau uitsluitend voor het Nederlandse bedrijf ingezet. De rechtbank vordert dat het bedrijf haar werknemers conform de geldende cao, dient te betalen. Op momenten dat de cao niet algemeen verbindend is verklaard, dient Mooij het Nederlandse minimumloon te betalen, inclusief vakantiegeld en vakantiedagen.

Vraag 4

Klopt het dat het vaak voorkomt dat buitenlandse chauffeurs tussen internationale routes door ook worden ingezet voor lokale (enkel Nederlandse) ritten, maar daarvoor niet naar lokaal tarief en lokale cao worden beloond? Zo ja, hoe vaak? Worden daarbij ook andere cao-afspraken geschonden, zoals afspraken over arbeidstijden etc?

Deelt u de mening dat er niet geconcurrereerd dient te worden op arbeidsomstandigheden en veiligheid?

Antwoord 4

Volgens de cabotageverordening (Vo(EG) nr. 1072/2009) mogen buitenlandse vervoerders in een ander EU-land enkele binnenlandse ritten uitvoeren. Na 3 ritten na eerste lossing moeten de voertuigen van buitenlandse vervoerders de lidstaat weer verlaten ofwel moeten deze voertuigen de lidstaat binnen zeven dagen na de eerste lossing weer verlaten hebben. In geval van dergelijk cabotagevervoer kan er geen sprake zijn van schending van cao-afspraken aangezien het om buitenlandse vervoerders gaat die niet gebonden zijn aan Nederlandse cao-afspraken. Er zijn geen gegevens over het aantal binnenlandse ritten dat door buitenlandse bedrijven worden uitgevoerd.

Ik deel de mening dat concurrentie op arbeidsomstandigheden en veiligheid ongewenst is. Doordat normen voor deze aspecten vastliggen in Europese regelgeving, wordt deze vorm van concurrentie sterk beperkt en is er binnen de EU een minimumniveau van veiligheid gewaarborgd.

Vraag 5

Op welke manier kan nu worden opgetreden tegen constructies die moedwillig de Nederlandse cao-afspraken omzeilen? Acht u die mogelijkheden voldoende?

Bent u bereid verdere stappen te zetten tegen deze constructies? Wat is daarbij de rol van de Arbeidsinspectie, de vakbonden en de overheid? Bent u bereid naast de faciliterende buitenlandse «nepbedrijfjes» en de inlenende Nederlandse transportbedrijven ook de overheden van de vestigingslanden aan te spreken op hun rol in deze kwestie?

Antwoord 5

De cao-partijen hebben zelf een grote verantwoordelijkheid als het gaat om de handhaving van de cao. Daartoe zijn in de «cao voor het Beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen» nalevingsbepalingen opgenomen die algemeen verbindend zijn verklaard. Cao-partijen kunnen bij de handhaving van de avv'de cao indien nodig de hulp inroepen van de Arbeidsinspectie, indien er sprake is van een gegrond vermoeden en met een oogmerk op rechtsvervolging. De Arbeidsinspectie legt indien nodig in het kader van onderzoeken en de handhaving contact met de bevoegde instanties van andere landen. Daartoe maakt de Arbeidsinspectie op grond van de Detacheringsrichtlijn onderdeel uit van een Europees netwerk van «verbindingsbureaus».

In het kader van het periodiek overleg met werkgevers- en werknemersorganisaties in diverse sectoren heeft de Arbeidsinspectie op 26 april jongstleden met partijen uit de transportsector gesproken. Daarbij is de afspraak bevestigd dat meldingen en klachten over onderbetaling onder het

minimumloonniveau bij de Arbeidsinspectie kunnen worden gedaan. Dergelijke meldingen worden door de Arbeidsinspectie onderzocht in het kader van het toezicht op de Wet minimumloon en minimum vakantiebijslag. In 2010 en 2011 zijn tot dusver in totaal 9 meldingen gedaan over onderbetaling in het wegvervoer waarvan er overigens bij 8 meldingen geen sprake bleek te zijn van overtredingen en in één zaak het onderzoek nog loopt.