

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

1153

Vragen van het lid **Spekman** (PvdA) aan de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *het bericht dat vrachtwagenchauffeurs actie aankondigen tegen arbeidsverdringing* (ingezonden 10 november 2011).

Antwoord van minister **Kamp** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid) (ontvangen 11 januari 2012) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 837.

Vraag 1

Kent u het bericht «Hete winter op de snelweg»?¹

Antwoord 1

Ik heb kennis genomen van het bericht.

Vraag 2

Bent u op de hoogte van de problemen van arbeidsverdringing waarmee de Nederlandse transportsector kampt? Wat is naar uw mening de oorzaak van deze problemen?

Antwoord 2

In het bericht wordt gesproken over arbeidsverdringing door Oost-Europese chauffeurs. In feite is er in de Europese Unie grotendeels sprake van een open markt. Dat houdt in dat we te maken hebben met grensoverschrijdende arbeid. Dit is zeker in sectoren als het wegtransport het geval. Om dit goed te reguleren bestaat er voor wat betreft de arbeidsvoorwaarden wet- en regelgeving die arbeidsverdringing moet voorkomen.

Vraag 3

Bent u ook van mening dat er sprake is van rechtsongelijkheid en valse concurrentie tussen Europese vrachtwagenchauffeurs? Zo ja, wat is de reden van die rechtsongelijkheid? Welke Nederlandse wetten zijn hier mede debet aan? Welke Europese richtlijnen?

Antwoord 3

Valse concurrentie wordt voorkomen door gelijke rechten en plichten op het gebied van de arbeidsvoorwaarden voor iedere chauffeur die in Nederland werkt. Er kunnen zich drie situaties voordoen. Ten eerste kunnen buiten-

¹ <http://www.spitsnieuws.nl/archives/binnenland/2011/11/hete-winter-op-de-snelweg>

landse chauffeurs (structureel) worden ingehuurd door een Nederlands bedrijf. Het bedrijf dient in dit geval de Nederlandse wet- en regelgeving in acht te nemen, waaronder het wettelijk minimumloon, alsmede de van toepassing zijnde cao. Ten tweede kan er tijdelijk in Nederland worden gewerkt, dan gelden volgens de Detacheringsrichtlijn de kernbepalingen van de algemeen verbindend verklaarde cao. De kern bestaat met name uit loon, verlof en werktijden. Daarmee gelden voor buitenlandse en Nederlandse chauffeurs dezelfde loonafspraken. Op deze manier wordt arbeidsverdringing voorkomen.

Een derde situatie doet zich voor wanneer buitenlandse vervoerders in Nederland enkele binnenlandse ritten uitvoeren. Volgens de Europese regelgeving (Vo(EG) nr. 1072/2009), moeten de voertuigen van buitenlandse vervoerders de lidstaat na drie ritten of zeven dagen na eerste lossing weer verlaten. In geval van dergelijk cabotagevervoer zijn de vervoerders op het gebied van arbeidsvoorwaarden niet gebonden aan de Nederlandse wet- en regelgeving of de cao.

Vraag 4

Welke gevolgen heeft deze arbeidsverdringing voor kleine Nederlandse transportondernemingen en voor de individuele vrachtwagenchauffeur? Welke gevolgen zijn er voor de Nederlandse transportsector? En welke voor de verkeersveiligheid?

Antwoord 4

De huidige wet- en regelgeving moet arbeidsverdringing voorkomen. Ik ben in overleg met zowel cao-partijen als de inspectiediensten over de manier waarop de handhaving kan worden verbeterd. Tevens zal de minister van Infrastructuur en Milieu dit thema op Europees niveau bespreken (zie vraag 7).

Vraag 5

[5 ontbreekt]

Vraag 6

In Verordening 1072/2009 zijn onlangs nieuwe Europese regels vastgelegd aangaande cabotage. Van loslaten van Europese regelgeving omtrent cabotage is dan ook geen sprake.

Aan de Tweede Kamer is toegezegd 2 jaar na inwerkingtreding van de Wet wegvervoer goederen een evaluatie van een aantal onderwerpen van deze wet uit te voeren. In het kader van deze evaluatie wordt ook gekeken naar de eis van dienstbetrekking en naar de vraag welke bescherming deze de Nederlandse chauffeur biedt. De evaluatie zal in het eerste kwartaal van 2012 gereed zijn en de Minister van Infrastructuur en Milieu zal u hierover vervolgens informeren.

Antwoord 6

In Verordening 1072/2009 zijn onlangs nieuwe Europese regels vastgelegd aangaande cabotage. Van loslaten van Europese regelgeving omtrent cabotage is dan ook geen sprake.

Aan de Tweede Kamer is toegezegd 2 jaar na inwerkingtreding van de Wet wegvervoer goederen een evaluatie van een aantal onderwerpen van deze wet uit te voeren. In het kader van deze evaluatie wordt ook gekeken naar de eis van dienstbetrekking en naar de vraag welke bescherming deze de Nederlandse chauffeur biedt. De evaluatie zal in het eerste kwartaal van 2012 gereed zijn en de Minister van Infrastructuur en Milieu zal u hierover vervolgens informeren.

Vraag 7

Welke stappen bent u bereid te zetten om ervoor te zorgen dat Nederlandse vrachtwagenchauffeurs hun werk veilig kunnen blijven uitoefenen? Wat kunt u in Nederland voor de vrachtwagenchauffeurs betekenen? Wat zal u met uw Europese collega's bespreken?

Antwoord 7

Het is vanzelfsprekend van belang dat wet- en regelgeving goed wordt nageleefd en gehandhaafd. Dit is een gedeelde verantwoordelijkheid. De handhaving van de cao is de verantwoordelijkheid van cao-partijen. In de «cao voor het Beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen» zijn nalevingsbepalingen opgenomen die algemeen verbindend zijn verklaard. Meldingen over betaling onder het minimumloon-niveau kunnen bij de Inspectie SZW worden gedaan en deze worden onderzocht. De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt toezicht op de verordening 1072/2009 over cabotage. Als er sprake is van een overtreding, kan daartegen bestuursrechtelijk worden opgetreden. Een vrachtwagen kan dan bijvoorbeeld worden stilgezet.

Naar aanleiding van de signalen over constructies en wetsontduiking in de transportsector hebben de verantwoordelijke toezichthouders de samenwerking gezocht. De Inspectie SZW en de Inspectie Verkeer en Waterstaat trekken gezamenlijk op in de transportsector.

Om de veiligheid te garanderen is het belangrijk dat iedereen dezelfde rechten en plichten heeft en dat hierop goed wordt gecontroleerd. Hiervoor zijn betrokken partijen gezamenlijk verantwoordelijk. Zoals ik heb toegezegd in het mondeling vragenuur op 15 november jl. ben ik met cao-partijen in overleg gegaan om te bezien hoe de samenwerking bij de handhaving kan worden geoptimaliseerd. Dit overleg wordt begin volgend jaar voortgezet, samen met de betrokken inspectiediensten.

In het vragenuur op 15 november jl. heb ik tevens mijn bereidheid getoond om in Europees verband aan te dringen op onderzoek naar de uitwerking van de Europese regels, met name voor de kleinere bedrijven. Daaruit moet blijken of sprake is van problemen door onbedoelde gaten in wet- en regelgeving die op Europees of Nederlands niveau moeten worden aangepakt. Ik heb dit inmiddels onder de aandacht gebracht van mijn collega van Infrastructuur en Milieu. Zij zal dit in Europees verband bespreken.

Vraag 8

Welke boodschap heeft u voor de Nederlandse vrachtwagenchauffeurs die deze winter «de straat op» willen?

Antwoord 8

We bekijken samen welke problemen er zijn en of die op Nederlands of op Europees niveau kunnen worden aangepakt. Mijn collega van Infrastructuur en Milieu en ik zijn hierover in contact met partijen die de chauffeurs vertegenwoordigen.