

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

1534

Vragen van het lid **Van Kent** (SP) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *het bericht «Oezbeekse trucker staakt bij truckstop in Venlo: «ik vrees voor m'n leven»»* (ingezonden 6 februari 2025).

Antwoord van Minister **Van Hijum** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 4 maart 2025). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2024–2025, nr. 1506.

Vraag 1

Welke stappen gaat u nemen om deze stakende werknemer te ondersteunen en beschermen tegen illegale dwangmiddelen die de werkgever inzet om de werknemer te straffen?

Antwoord 1

Vooropgesteld moet worden dat dit kabinet staat voor een veilige en eerlijke transportsector. Onderbetaling en intimidatie van welke aard dan ook zijn volstrekt onacceptabel. Mijn ministerie heeft van de Nederlandse Arbeidsinspectie vernomen dat zij via haar eigen kanalen al signalen heeft ontvangen over de situatie van de Oezbeekse chauffeur. De Arbeidsinspectie heeft naar aanleiding van deze signalen nog dezelfde dag ter plaatse een onderzoek uitgevoerd. Over lopende onderzoeken kan ik geen mededelingen doen.

Vraag 2

Welke stappen gaat u nemen om ervoor te zorgen dat meneer Khudayberdiev zijn volledige loon krijgt uitbetaald door de werkgever?

Antwoord 2

Ik deel de zorgen over deze vrachtwagenchauffeur. De Arbeidsinspectie onderzoekt of de Nederlandse Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag (Wml) in dit geval van toepassing is en of deze wet is nageleefd. Over lopende onderzoeken kan ik geen mededelingen doen. In algemene zin is het niet acceptabel als vrachtwagenchauffeurs via schijnconstructies in Nederland werken en niet de juiste arbeidsvoorwaarden ontvangen. Tegelijkertijd is er sprake van een complex internationaal juridisch kader dat de naleving en het toezicht significant bemoeilijkt. Eerst moet vastgesteld worden of er sprake is van detachering in Nederland, en er een voldoende nauwe band bestaat tussen de chauffeur en Nederland. In de transportsector, die naar haar aard internationaal en mobiel is, is het lastig

vast te stellen wanneer iemand gedetacheerd is. Dit maakt naleving van en toezicht op de arbeidsvoorwaarden zeer complex. Daarom is per 1 juni 2023 in Nederland de Implementatiewet Richtlijn 2020/1057/EU inzake detachering in de wegvervoersector in werking getreden. De richtlijn beoogt om te verduidelijken wanneer er sprake is van detachering. Volgens deze richtlijn is er sprake van detachering als de chauffeur cabotage en cross-trade uitvoert, maar niet als hij een bilaterale rit rijdt. De ervaring leert dat het ondanks de bedoelingen van de richtlijn nog steeds ingewikkeld is om vast te stellen over welke delen van een vervoersdienst sprake is van detachering.

Als er sprake is van detachering heeft de chauffeur volgens de Europese juridische kaders recht op de Nederlandse wettelijke arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden (bijvoorbeeld het wettelijke minimumloon), en op de harde kern van arbeidsvoorwaarden uit algemeen verbindend verklaarde cao's. Als de chauffeur in dienst is bij een bedrijf dat in een andere lidstaat is gevestigd, en wel in Nederland rijdt maar niet gedetacheerd is, dan zijn meestal het recht en de arbeidsvoorwaarden van het land van vestiging van toepassing. De autoriteiten van dat land zijn dan verantwoordelijk voor het toezicht hierop.

Vraag 3

Wat gaat u doen om te voorkomen dat de tijdelijke verblijfsvergunning van meneer Khudayberdiev op illegale wijze wordt ingetrokken door zijn werkgever?

Antwoord 3

In de berichtgeving staat dat de tijdelijke verblijfsvergunning is ingetrokken door de werkgever. In de regel kan een door een officiële instantie afgegeven verblijfsvergunning alleen door die instantie zelf worden ingetrokken. Dat is niet aan de werkgever.

Vraag 4

Bent u het ermee eens dat er een onderzoek moet plaatsvinden of het Litouwse bedrijf Baltic Transline de Europese Cabotagerichtlijnen overtreedt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De ILT verricht in Nederland wegcontroles en handhaaft onder andere op regels omtrent cabotage. Cabotage is vervoer binnen een EU-lidstaat door een vervoerder die gevestigd is in een andere EU-lidstaat. Een voorbeeld: de in Litouwen gevestigde vervoerder die goederen laadt in Lille en lost in Parijs, verricht cabotage. De in het artikel beschreven rit van Frankrijk naar Denemarken door Nederland is dus geen cabotage, waardoor van overtreding van de voorschriften voor cabotage bij deze rit geen sprake kan zijn. Bedrijfsonderzoek naar aanleiding van signalen kan worden verricht door de autoriteiten in de lidstaat waar het bedrijf is gevestigd. Als er sprake is van overtredingen waar de ILT zelf niet bevoegd voor is dan wordt dit gedeeld met autoriteiten in de betreffende lidstaat. In het onderhavige geval heeft de ILT geen aanwijzingen dat de Litouwse vervoerder de regels voor cabotage heeft overtreden.

Vraag 5

Welke verdere maatregelen gaat u nemen om de werkgever Baltic Transline te straffen voor zijn illegale activiteiten?

Antwoord 5

Vooropgesteld moet worden dat niet onafhankelijk vastgesteld is dat genoemde onderneming zich schuldig heeft gemaakt aan illegale activiteiten in Nederland. De Arbeidsinspectie doet op dit moment onderzoek. Bij constatering van een bestuursrechtelijke overtreding van de arbeidswetgeving wordt een boeterapport opgemaakt en kan een boete worden opgelegd. Bij aanwijzingen voor een strafbaar feit kan de bijzondere opsporingsdienst van de Arbeidsinspectie strafrechtelijk onderzoek doen onder gezag van het Openbaar Ministerie.

Vraag 6

Bent u bereid onderzoek te doen naar de arbeidsomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs om te achterhalen in hoeverre deze illegale praktijken de norm zijn binnen de transportsector?

Antwoord 6

In opdracht van de Minister van SZW loopt er al een onderzoek naar de toepassing van de Implementatiewet Richtlijn 2020/1057/EU. De richtlijn beoogt om te verduidelijken wanneer er sprake is van detachering, en dus wanneer de Nederlandse arbeidsvoorwaarden van toepassing zijn. Als een vrachtwagenchauffeur uit een derde land rechtmatig in dienst is bij een Nederlands bedrijf heeft hij recht op alle Nederlandse arbeidsvoorwaarden. Als de chauffeur in dienst is bij een bedrijf dat in een andere lidstaat is gevestigd, en wel in Nederland rijdt maar niet gedetacheerd is, dan zijn meestal het recht en de arbeidsvoorwaarden van het land van vestiging van toepassing. De autoriteiten van dat land zijn verantwoordelijk voor het toezicht hierop. In de transportsector, die naar haar aard internationaal en mobiel is, is het echter lastig vast te stellen wanneer een chauffeur gedetacheerd is. Dit maakt naleving van en toezicht op de arbeidsvoorwaarden zeer complex. Volgens Richtlijn 2020/1057/EU is er sprake van detachering als de chauffeur cabotage en cross-trade uitvoert, maar niet als hij een bilaterale rit rijdt.

De ervaring leert dat het ondanks de bedoelingen van de richtlijn nog steeds ingewikkeld is om vast te stellen over welke delen van een vervoersdienst sprake is van detachering. Dit kan ertoe leiden dat vrachtwagenchauffeurs niet de juiste arbeidsvoorwaarden ontvangen. Daarom heeft de Minister van SZW opdracht gegeven om een invoeringstoets te doen. Met de invoeringstoets wordt onder andere onderzocht in hoeverre de richtlijn bijdraagt aan de correcte toepassing van de juiste arbeidsomstandigheden in de transportsector. Naar aanleiding van de conclusies van het onderzoek wordt er waar mogelijk op nationaal niveau bijgestuurd. Als de knelpunten niet op nationaal niveau opgelost kunnen worden, geeft de invoeringstoets mogelijk aanleiding om dit op Europees niveau te signaleren. De uitkomsten van de invoeringstoets worden eind 2025 verwacht. De uitkomsten zullen in het eerste kwartaal van 2026 met uw Kamer gedeeld worden.

Vraag 7

Deelt u de mening dat de transportsector misbruik maakt van goedkope arbeidskrachten uit Azië en Afrika door arbeidswetgeving en de cabotageregels te overtreden, en dat dit keihard moet worden aangepakt?

Antwoord 7

Ik deel de mening dat transportondernemers moeten worden aangepakt die de Europese en nationale regels overtreden, waaronder regels ter bescherming van werknemers tegen onderbetaling, uitbuiting, en onveiligheid en regels ter bevordering van een gelijk speelveld.

Om een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke internationale goederen- en personen vervoersector te bevorderen zijn hierover regels vastgelegd in Europese en Nederlandse regelgeving. De Europese Commissie is vanuit haar beleidsverantwoordelijkheid ook actief betrokken bij de situatie rond chauffeurs uit niet-EU-landen. In opdracht van de Commissie onderzoekt de International Road Union (IRU) op dit moment hoeveel chauffeurs er precies vanuit derde landen de EU binnenkomen, uit welke landen ze komen en welke voorwaarden de verschillende lidstaten daarbij hanteren. Daarnaast wordt in het onderzoek bekeken hoe groot het verschil is dat moet worden overbrugd van hun nationale eisen naar de EU-eisen, bijvoorbeeld bij examens of nascholing. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek kunnen er aanvullende maatregelen worden voorgesteld. Het onderzoek wordt naar verwachting in het eerste kwartaal van 2025 opgeleverd.

De ILT en de Nederlandse Arbeidsinspectie houden in Nederland toezicht op de naleving van de diverse (Europese) regels in het internationaal wegtransport. Toezicht in deze mobiele sector is om juridische en praktische redenen complex.

De ILT is belast met het toezicht op de naleving van de cabotageregels en de regels voor rij- en rusttijden, waaronder het verbod op de normale wekelijkse rust in het voertuig door te laten brengen. De Arbeidsinspectie houdt

bestuurlijk toezicht op eerlijke en fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden. De inspectiediensten hebben elk hun eigen risicogerichte programma's, gericht op het aanpakken van misstanden in deze sector. De bijzondere opsporingsdienst van de Arbeidsinspectie kan strafrechtelijk onderzoek doen op verschillende beleidsterreinen van de Ministers van SZW en VWS, zoals arbeidsuitbuiting, fraude in de sociale zekerheid, fraude met subsidies, illegale tewerkstelling en zorgfraude. Opsporingsonderzoeken vinden plaats onder gezag van het Openbaar Ministerie.

De ILT en de Arbeidsinspectie werken nauw samen, bijvoorbeeld in het Transport Informatie- en Expertisecentrum (TIEC) en bij administratieve controles op cabotage en detachering. Er worden onder meer gegevens uitgewisseld, risicoanalyses gedaan en gezamenlijke controles uitgevoerd. Daarnaast wordt internationaal samengewerkt met andere landen, veelal met ondersteuning van de Europese Arbeidsautoriteit (ELA). Ze zorgt ervoor dat de autoriteiten van de verschillende landen snel met elkaar in contact komen en dat er gezamenlijk kan worden opgetreden bij grensoverschrijdende misstanden.