

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

2448

Vragen van het lid **Ulenbelt** (SP) aan de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *het bericht «Sjoemeltransporten bij Mercedes blootgelegd»* (ingezonden 4 april 2016).

Antwoord van Minister **Asscher** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid) (ontvangen 2 mei 2016).

Vraag 1

Wat is uw reactie op het bericht «Sjoemeltransporten bij Mercedes blootgelegd»?¹

Antwoord 1

Ik hecht erg aan fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden voor alle werknemers, juist ook op Europees niveau. Dit is met name voor internationale sectoren als het transport van belang.

Vraag 2

Bent u bereid om met Mercedes in contact te treden om hen aan te spreken op de genoemde misstanden en afspraken te maken teneinde hieraan een einde te maken? Zo ja, op welke termijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Op alle opdrachtgevers in de transportsector, èn daarbuiten, rust – los van de formele wettelijke verplichtingen – de morele plicht om er op toe te zien dat de ondernemingen, van wier diensten zij gebruikmaken, zich als goede werkgevers gedragen. Echter, doen zich bij die bedrijven misstanden voor, dan is het in eerste instantie aan werknemers zelf om die werkgevers daarop aan te spreken. Dit kan door middel van loonvordering op de werkgever of door de gang naar de rechter te nemen. Daarnaast kunnen sociale partners op grond van artikel 10 van de Wet op het algemeen verbindend en het onverbindend verklaren van bepalingen van collectieve arbeidsovereenkomsten (Wet Avv) bij de Inspectie SZW een verzoek indienen om aanvullend onderzoek te doen naar naleving van de cao-voorwaarden.

¹ <https://www.fnv.nl/over-fnv/pers/persberichten/persarchief/2016/maart/sjoemeltransporten-bij-mercedes-blootgelegd/>

Vraag 3

Bent u bereid een onderzoek te doen naar de naleving van de Nederlandse wet door Hödlmayr? Zo ja, op welke termijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

De Inspectie SZW houdt onder meer toezicht op de naleving van de Wml. De Inspectie neemt alle signalen van mogelijke niet-naleving van arbeidswetgeving serieus. Zoals bij het antwoord op vraag 2 aangegeven kunnen de sociale partners bij een gegronnd vermoeden dat de cao niet wordt nageleefd bij de Inspectie een verzoek doen op grond van artikel 10 van de Wet Avv. Conform de normale werkwijze doe ik geen uitspraken over lopende onderzoeken van de Inspectie SZW. Sinds 1 januari 2016 worden de inspectieresultaten met betrekking tot de wet Minimumloon en Minimumvakantiebijslag (WML), de Wet Arbeid Vreemdelingen (Wav) en de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs (Waadi) op het domein Eerlijk Werk openbaar gemaakt op een speciale website van de Inspectie SZW (www.inspectieresultaten.nl).

Vraag 4

Is het mogelijk voor Hödlmayr om dergelijke arbeidsvoorwaarden te hanteren zonder daarbij de cabotagewetgeving binnen de EU te overtreden? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 4

Dit hangt af van de specifieke omstandigheden van het geval. Cabotage is binnenlands vervoer in een EU-lidstaat, uitgevoerd door een vervoerder die gevestigd is in een andere EU-lidstaat. Aan cabotage worden voorwaarden gesteld. Eén daarvan is dat het van tijdelijke duur moet zijn. Volgens de Wet Wegvervoer Goederen en de Europese Verordening 1072/2009/RG mogen maximaal drie cabotageritten binnen een periode van 7 dagen worden uitgevoerd. Daarbij dient dit wel plaats te vinden in aansluiting op een internationaal transport. Indien er inderdaad sprake is van cabotage dan is de Detacheringsrichtlijn van toepassing (overweging 17 van genoemde Verordening). Op grond van de detacheringsrichtlijn geldt het wettelijk minimumloon derhalve ook voor deze groep. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met de toezicht op de naleving van de cabotageregels.

Vraag 5

Is het toegestaan om chauffeurs een vergoeding per gereden kilometer te geven?

Antwoord 5

Indien een chauffeur onder de Nederlandse WML valt dient die chauffeur tenminste het wettelijk minimumloon te ontvangen. Daarbij is het mogelijk dat een chauffeur op basis van stukloon wordt betaald. Bij betaling op basis van stukloon moet de werkgever een norm hanteren waardoor een werknemer redelijkerwijze het wettelijk minimumloon kan verdienen. De huidige stukloonregeling in de WML is onwenselijk, omdat het voor de Inspectie SZW niet goed mogelijk is de norm die een werkgever voor stukloonbetaling hanteert op redelijkheid te beoordelen. In de praktijk is het niet mogelijk voor de Inspectie of, en zo ja hoeveel, er op individueel niveau wordt onderbetaald. In mijn brief van 21 april jl. heb ik daarom ook aangegeven dat ik de WML ga aanpassen waardoor ten aanzien van het wettelijk minimumloon alleen betaling naar tijdseenheid mogelijk is. Er mag dan nog wel op basis van stukloon worden betaald, maar de werknemer dient voor de uren die hij werkt wel ten minste het wettelijk minimumloon te ontvangen.

Vraag 6

Is het in Nederland toegestaan om € 100 op het loon in te houden voor een fonds waaruit chauffeurs eventuele schade moeten betalen? Zo ja, op basis waarvan? Zo nee, welke stappen gaat u ondernemen?

Antwoord 6

Op basis van artikel 7:631 BW is het toegestaan dat een werknemer een schriftelijke volmacht geeft om een bedrag in te houden op het loon zodat de werkgever bepaalde betalingen kan doen namens de werknemer. In de Wet aanpak schijnconstructies (WAS) is geregeld dat een dergelijke schriftelijke volmacht niet kan worden gegeven als er wordt ingehouden op het bedrag van het minimumloon. Indien het een fonds is dat voldoet aan de vereisten zoals deze zijn vastgelegd in het Besluit fondsen en spaarregelingen, geldt de grens van het minimumloon niet. Dit fonds dient dan bijvoorbeeld wel aan vereisten te voldoen ten aanzien van de samenstelling van het bestuur van het fonds, de statuten, en de rechten van de deelnemers. Inwerkingtreding van het verbod op verrekeningen en inhoudingen uit de WAS is voorzien voor 1 januari 2017.

Vraag 7

Bent u bereid om uw steun uit te spreken voor het initiatief Fair Transport Europe? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

In Europees verband maak ik mij al geruime tijd sterk voor gelijk loon voor gelijk werk. Het voorstel van de Europese Commissie voor de aanpassing van de detacheringsrichtlijn draagt daar sterk aan bij. Ook de in 2014 aangenomen Europese handhavingsrichtlijn draagt daar aan bij. Recentelijk heb ik een wetsvoorstel bij uw Kamer ingediend waarin uitvoering wordt gegeven aan de implementatie van de handhavingsrichtlijn. Specifiek voor de transportsector heeft de Europese Commissie in haar werkplan 2016 aangegeven nog dit jaar met voorstellen te zullen komen. Op dit moment is nog niet bekend wat die voorstellen gaan inhouden maar ik ga er van uit dat die een bijdrage kunnen leveren aan het bevorderen van betere arbeidsvoorwaarden in het Europese wegtransport.