

**Grensoverschrijdend Inlenen van Arbeid
in het wegtransport**
Een branche-impressie

Mr. Anneloes Scholing
Docent Instituut voor Rechtenstudies

Expertisecentrum Grensoverschrijdend Inlenen van Arbeid
Lectoraat Flexicurity
Kenniscentrum Arbeid
Hanzehogeschool Groningen

Groningen, februari 2009

Het Kenniscentrum Arbeid (KCA) van de Hanzehogeschool Groningen levert via toegepast onderzoek een bijdrage aan de kenniscirculatie en innovatie op en rond de Noordelijke arbeidsmarkt. Het KCA bestaat uit vier samenwerkende lectoraten:

- Flexicurity
- Arbeidsparticipatie
- Arbeidsorganisatie en –productiviteit
- Duurzaam HRM-beleid

Dit Working Paper is een product van het Expertisecentrum Grensoverschrijdend Inlenen van Arbeid (GIA), dat in 2007 is opgericht door een Consortium onder leiding van het Kenniscentrum Arbeid van de Hanzehogeschool Groningen en daarnaast bestaand uit de Vereniging van Internationale Arbeidsbemiddelaars (VIA), MKB Noord, CNV en FNV.

Het Expertisecentrum is mogelijk gemaakt door een RAAK-MKB subsidie van de Stichting Innovatie Alliantie.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	De arbeidsmarkt van nu en morgen.....	5
2.1	Inleiding.....	5
2.2	Economische ontwikkelingen.....	5
2.3	Demografische ontwikkelingen.....	5
2.4	Ontwikkelingen op de arbeidsmarkt.....	6
3	Het wegtransport en zijn arbeidsmarkt.....	7
3.1	Inleiding.....	7
3.2	Feiten en cijfers.....	7
3.3	Wettelijk kader.....	8
3.4	Arbeidsvoorwaarden.....	9
3.5	Arbeidsmarktsituatie.....	10
4	Grensoverschrijdend inlenen in het wegtransport.....	11
4.1	Inleiding.....	11
4.2	Grensoverschrijdend inlenen: constructies, regelgeving en effecten.....	11
4.3	Cabotage.....	14
5	Een blik vooruit.....	16
	Geraadpleegde literatuur.....	18
	Geraadpleegde internetsites.....	19

1 Inleiding

Op initiatief van de Vereniging van Internationale Arbeidsbemiddelaars (VIA) heeft het Kenniscentrum Arbeid van de Hanzehogeschool Groningen met en voor deze MKB-bedrijven het kenniscirculatieprogramma 'Grensoverschrijdend inlenen van arbeid' (GIA) ontwikkeld. Aanleiding was de ervaring dat product- en dienstinnovatie in de internationale arbeidsbemiddeling wordt bemoeilijkt door onduidelijkheid en onzekerheid. Bonafide arbeidsbemiddelaars en vakbonden klagen over malafide bedrijven die de regelgeving ontduiken en voor oneerlijke concurrentie zorgen. Potentiële klanten zijn onzeker over bonafide diensten die hen worden aangeboden en durven die niet te aanvaarden.

De eerste stap binnen het in 2007 gestarte GIA-programma was de oprichting van het Expertisecentrum Grensoverschrijdend inlenen van Arbeid door een consortium van de Hanzehogeschool Groningen, VIA, MKB Noord, CNV en FNV. Binnen het Expertisecentrum is vervolgens kennis opgebouwd over zich ontwikkelende constructies en praktijken rond arbeidsmigratie. Kernproduct is de website Grensoverschrijdend Inlenen van Arbeid, waarop op een toegankelijk wijze de belangrijkste juridische informatie over grensoverschrijdend inlenen van arbeid wordt gepresenteerd (www.hanze-kca-gia.nl). De website is op 12 februari 2009 tijdens een congres in het SER-gebouw in Den Haag officieel gelanceerd.

Het Expertisecentrum GIA heeft zich daarbij georiënteerd op een aantal specifieke bedrijfstakken waar relatief veel grensoverschrijdend arbeidsverkeer bestaat. Eén van de bedrijfstakken is het beroepsgoederenvervoer over de weg. Hoewel het kenniscirculatieprogramma geen mogelijkheden bood tot uitgebreid empirisch onderzoek, zijn op basis van deskresearch de recente ontwikkelingen op het terrein van grensoverschrijdend inlenen van arbeid in het wegtransport in kaart gebracht, in het bijzonder de bestaande inleenconstructies en het effect daarvan op de arbeidsmarkt in deze bedrijfstak. Dit rapport geeft een samenvatting van de belangrijkste ontwikkelingen op dit terrein.

Het rapport is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 geeft in vogelvlucht een overzicht van de actuele situatie op de Nederlandse arbeidsmarkt. In hoofdstuk 3 volgt een toelichting op de bedrijfstak aan de hand van een aantal relevante feiten en cijfers over het wegtransport en een schets van het wettelijk kader en de arbeidsmarktsituatie. De ontwikkelingen binnen de bedrijfstak op het gebied van grensoverschrijdend inlenen van arbeid komen vervolgens in hoofdstuk 4 uitgebreid aan de orde. Tenslotte blikken we in hoofdstuk 5 vooruit op de verdere ontwikkeling van (tijdelijke arbeids-)migratie in het wegtransport.

2 De arbeidsmarkt van nu en morgen

2.1 Inleiding

Onder invloed van de economische ontwikkelingen zal de arbeidsmarkt de komende jaren ingrijpend veranderen. De maatschappij individualiseert (verschuivingen in verantwoordelijkheid in het sociaal stelsel), ontgroent en vergrijst. Die combinatie van ontgroening en vergrijzing dreigt op termijn voor een krappe arbeidsmarkt te zorgen. De verdere Europese integratie zal leiden tot een toenemende mobiliteit van werknemers. De komende jaren zal de arbeidsmarkt blijven flexibiliseren. Flexibele beloningstructuren en flexibeler arbeidsverhoudingen zullen verder in belang toenemen.

2.2 Economische ontwikkelingen

De wereldeconomie heeft de afgelopen jaren een sterke groei doorgemaakt. Begin 2008 is echter een afvlakking van deze groei te zien. In 2008 verwachtte de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) dat de Nederlandse economie in 2008 nog met 2,4% en in 2009 met 2,3% zou groeien. Het Centraal Plan Bureau (CPB) heeft haar raming voor de groei van de Nederlandse economie in 2008 bijgesteld van 2,25% naar 1,75%. In 2006 en 2007 bedroeg deze groei nog 3% per jaar. Inmiddels zijn de cijfers onder invloed van de kredietcrisis fors bijgesteld. De economie zal in 2009 niet groeien, een krimp wordt zelfs niet uigesloten (NRC, 2008). Er zal sprake zijn van een inflatie van respectievelijk 2% in 2008 en 2,4% in 2009. In 2007 bedroeg de inflatie nog 1,6%. De stijgende inflatie zal samengaan met hogere looneisen van werknemers en oplopende loonkosten. Zo bedraagt de gemiddelde cao-stijging over alle sectoren 2,75% in 2007 en in 2008 naar verwachting 3,25%.

2.3 Demografische ontwikkelingen

De potentiële beroepsbevolking tussen 15 en 64 jaar zal vanaf 2008 licht dalen en wel met 0,2% per jaar. De ontgroening en vergrijzing van de beroepsbevolking gaat door. Het aandeel jonger dan 35 jaar binnen de beroepsbevolking daalt van 36% in 2006 naar 34% in 2012. Het aandeel ouder dan 45 jaar binnen de beroepsbevolking stijgt van 37% in 2006 naar 41% in 2012. De participatiegraad van de beroepsbevolking is door de positieve economische ontwikkelingen echter gestegen van 67% in 2001 tot 70% in 2007. Deze toename is vooral toe te schrijven aan vrouwen (van 56% in 2001 naar 61,6% in 2007) en ouderen. Doordat het aantal banen tot 2012 veel sterker toeneemt dan de beroepsbevolking zal de krapte op de arbeidsmarkt verder toenemen. Vooral in relatief vergrijzde sectoren zoals de land- en tuinbouw zal een grote vervangingsvraag ontstaan (Portegijs et al, 2006).

2.4 Ontwikkelingen op de arbeidsmarkt

Onder invloed van de geschetste economische en demografische ontwikkelingen is de arbeidsmarkt ingrijpend veranderd. Tussen het tweede kwartaal 2006 en 2007 nam het aantal banen toe met 207.000 tot een recordhoogte van 7,8 miljoen. De werkloosheid behoorde met 3,9% in 2007 al tot de laagste van Europa en nam in 2008 nog verder af.

De arbeidsparticipatie van vrouwen en ouderen is toegenomen. Doordat jongeren steeds langer doorstuderen is de arbeidsparticipatie van deze groep de afgelopen jaren afgenomen. Recent nam de arbeidsparticipatie van deze groep echter weer toe. Dit is waarschijnlijk te wijten aan de toename van het aantal bijbaantjes van scholieren en studenten. In 2006 hadden circa 65.000 jongeren geen baan en volgden geen opleiding. Van deze groep was circa 65% niet actief op zoek naar een baan. Hoewel de positie van allochtonen op de arbeidsmarkt de afgelopen jaren is verbeterd, is er nog steeds sprake van een achterstand. Uit een onderzoek van het Sociaal Cultureel Planbureau (SCP, 2006) blijkt dat van de autochtonen die recentelijk het middelbaar beroepsonderwijs hebben verlaten 33% een tijdelijke aanstelling heeft (Portegijs et al, 2006). Bij allochtone jongeren ligt dit percentage rond de 50%.

De Noord-Nederlandse arbeidsmarkt heeft zich de laatste paar jaren spectaculair verbeterd. Het aantal niet-werkende werkzoekenden was eind december 2007 terug gelopen tot 58.000. Ten opzichte van eind 2004, toen de werkloosheid op haar hoogtepunt was, is dat een afname van ruim 30.000, ofwel een daling van maar liefst 34%. Daarmee volgen de noordelijke provincies de landelijke ontwikkeling op de voet, want ook de werkloosheid voor Nederland als geheel daalde met 34%. In Groningen (-33%) en Drenthe (-32%) is de daling iets minder, maar in Friesland is de werkloosheid sinds 2004 zelfs met 38% afgenomen (Broersma et al, 2008).

De werkloosheid loopt sinds 2008 weer op in heel Nederland en dus ook in het Noorden. Veel bedrijven vragen werktijdverkorting om de klap op te kunnen vangen zonder massaal personeel te hoeven ontslaan. Hoewel experts het er over eens zijn dat dit niets verandert aan het middellange termijn perspectief van een krappe Nederlandse arbeidsmarkt, betekent het landelijk en lokaal wel dat de werkloosheid op korte termijn oploopt en voor problemen zorgt voor individuele burgers, bedrijven en gemeenten.

De verdere uitbreiding van het vrij verkeer van werknemers uit de Europese Unie (EU) per 1 mei 2007 in Nederland heeft grensoverschrijdende arbeidsmobiliteit naar Nederland verder vergemakkelijkt. Voor Bulgaren en Roemenen is er wel nog steeds een tewerkstellingsvergunning (TWV) nodig. De krapte op de Nederlandse arbeidsmarkt zal de komende jaren in theorie ten dele kunnen worden opgevangen door de inzet van werknemers uit de nieuwe EU-lidstaten. In hoofdstuk 4 zullen we bezien op welke wijze grensoverschrijdende arbeidsmigratie uit andere EU-landen is waar te nemen op de arbeidsmarkt in het wegtransport. Eerst schetsen we de contouren van deze sectorale arbeidsmarkt in hoofdstuk 3.

3 Het wegtransport en zijn arbeidsmarkt

3.1 Inleiding

Het wegtransport vormt een onderdeel van de overkoepelende sector 'Transport en Logistiek'. Feitelijk duidt de term 'transport en logistiek' op het geheel van bedrijven dat zich bezig houdt met vervoer, distributie, bewerking en/of opslag van goederen van derden. Hieronder valt dan ook een zeer groot aantal, naar hoofdactiviteit verschillende bedrijven, zoals ook blijkt wanneer we kijken naar de door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) gehanteerde Standaard Bedrijfsindeling (SBI). Aan de hand van deze in 1993 vastgestelde bedrijfsindeling rubriceert het CBS bedrijfseenheden naar hun economische activiteit. Onderdeel I omvat 'Vervoer, opslag en communicatie', waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen vervoer over land (spoor, weg, pijpleiding), vervoer over water (zee- en binnenvaart), vervoer door de lucht, dienstverlening voor het vervoer (o.a. laad-, los- en overslag, opslag en expeditie) en post en telecommunicatie. In dit rapport richten wij ons uitsluitend op het goederenvervoer over de weg, in de SBI '93 gerubriceerd als code 6024 met als titel 'vervoer over land'.

3.2 Feiten en cijfers

Sinds de inwerkingtreding van de Wet Goederenvervoer over de weg (WGW) in 1992 verzamelen het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en de stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) gegevens met betrekking tot het Nederlandse beroepsgoederenvervoer. Op 1 januari 2008 telde de NIWO in Nederland 12.098 transportbedrijven die beschikken over een binnenlandse vergunning (NIWO, 2008 p. 6). Van dit aantal beschikken 9.826 bedrijven tevens over een Eurovergunning en mogen daarmee grensoverschrijdend transport uitvoeren. In 2008 bedraagt het totale aantal uitstaande binnenlandse vergunningen 109.732 (NIWO, 2008 p. 6). Dit aantal kan gezien worden als een indicatie voor het aantal voertuigen dat in bezit is van Nederlandse beroepsgoederenvervoerders, omdat een vrachtwagen altijd een binnenlands vergunningbewijs aan boord moet hebben.

Het Nederlandse wegtransport bestaat voor het merendeel uit kleinere bedrijven die vijf of minder vergunningbewijzen bezitten (NIWO, 2008 p. 23). Van de bedrijven met uitsluitend een binnenlandse vergunning behoort 81% tot deze groep en van de Eurovergunninghouders 65%. Gezamenlijk bezitten vergunninghouders die tot de kleinere bedrijven behoren 14% van het totale aantal verstrekte binnenlandse vergunningen. Daar staat tegenover dat de 110 grootste bedrijven in totaal over 21% van alle verstrekte binnenlandse vergunningen beschikken (NIWO, 2008 p. 23). Bijna één derde (31%) van alle vergunninghouders betreft bedrijven met één vrachtauto waarvan de eigenaar tevens chauffeur is (NIWO, 2008 p. 23). Bijna 82% van deze bedrijven, ook wel 'eigen rijders' genoemd, beschikt naast een binnenlandse vergunning over een Eurovergunning.

In 2008 wordt meer dan 8,3 miljard ton aan goederen getransporteerd tussen de regio's in Europa. Dat meldde het kennisinstituut NEA Transportonderzoek- en

opleiding B.V. op zijn website (2009, 23 januari) in een korte samenvatting van het jaarlijkse NEA-rapport 'de grote lijnen 2008-2018'. De meest vervoerde goederen zijn eindproducten met bijna 2 miljard ton, gevolgd door de bouwstoffen met bijna 1,6 miljard ton. Verwacht wordt dat de totale vervoerde hoeveelheid van, naar en binnen Europa in de komende 10 jaar zal toenemen met bijna 2 miljard ton oftewel circa 23% naar een niveau van 10,3 miljard ton.

Nederland neemt op het gebied van het internationaal goederenvervoer een belangrijke positie in. Nederland heeft in het totale aantal tonkilometers voor internationaal vrachtvervoer een aandeel van circa 9%, tegenover een Europees gemiddelde van circa 4% (Policy Research Corporation en NEA, 2007 p. 18). Nederland is daarmee na Spanje en Duitsland de grootste internationale vervoerder in Europa. Deze sterke positie zal naar verwachting onder druk komen te staan door de toenemende concurrentie van buitenlandse vervoerders. Zo is in de periode 1990 – 2005 het internationale vervoer door buitenlandse vervoerders gegroeid met 100% tegenover een groei van het internationale vervoer door Nederlandse vervoerders met 48% (Policy Research Corporation en NEA, 2007 p.18). In hetzelfde rapport werd een stijging geconstateerd van het aandeel van buitenlandse vervoerders in het internationaal vervoer van of naar Nederland van circa 29% naar 36% (2007 p. 19). Een oorzaak van de toenemende buitenlandse concurrentie is dat buitenlandse vervoerders goedkoper zijn dan de Nederlandse. Daarnaast neemt het kwaliteitsverschil af door verbeteringen bij buitenlandse vervoerders. De Kennissite MKB en Ondernemerschap (www.ondernemerschap.nl) meldde over de onder druk staande Nederlandse positie dat als gevolg van de zich ontwikkelende economieën in de Oostbloklanden daar de lonen stijgen, waardoor buitenlandse chauffeurs die voorheen in Nederland werkten er voor kiezen om in eigen land aan de slag te gaan. Het aantal transportbedrijven neemt in deze landen dan ook in snel tempo toe. Verder meldde de Kennissite dat het goederenvervoer over de weg sterk onder druk staat door de wereldwijde recessie. In de afgelopen jaren was sprake van een sterke groei van producten uit opkomende economieën in Azië, die via Nederland naar alle delen van Europa worden getransporteerd. Deze groei is door de recessie tot stilstand gekomen waardoor in 2009 een afname van het goederenvervoer wordt verwacht met 1,25%.

3.3 Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor het wegvervoer wordt gevormd door de Wet Goederenvervoer over de weg (WGW) uit 1992. Artikel 1 lid 1 h definieert beroepsvervoer als volgt: "het vervoer van goederen met vrachtauto's tegen vergoeding, niet zijnde eigen vervoer." De WGW bepaalt verder dat de vervoerder moet beschikken over een vergunning, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen een binnenlandse vergunning die toegang geeft tot de binnenlandse markt en een Eurovergoeding die grensoverschrijdend transport toestaat.

Sinds de jaren negentig wordt gewerkt aan een nieuwe wet voor het wegvervoer. Het nieuwe ontwerp daarvoor is in 2006 bij de Tweede Kamer ingediend en na langdurig overleg en diverse aanpassingen heeft de Eerste Kamer in oktober 2008 groen licht gegeven. De nieuwe Wet Wegvervoer Goederen (WWG) zal naar verwachting op 1 mei 2009 in werking treden. Eén van de doelstellingen van de nieuwe wet is een versobering van de regelgeving zodat de Nederlandse

vervoerders onder dezelfde condities kunnen werken als hun Europese concurrenten. Die concurrentie uit andere Europese landen is toegenomen als gevolg van de verregaande liberalisering van de Europese interne markt.

Eén van de belangrijkste wijzigingen in de WWG is dat de binnenlandse vergunning komt te vervallen en dat de Eurovergunning voor zowel binnenlands als grensoverschrijdend vervoer gaat gelden. Bedrijven die voor een deel binnenlands vervoer verzorgen en voor dat deel alleen een binnenlandse vergunning hebben, kunnen deze tegen gereduceerd tarief omzetten in een Eurovergunning. Voor bedrijven die uitsluitend binnenlands vervoeren geldt een overgangsregeling. Hun binnenlandse vergunning blijft geldig zolang de rechtsvorm en vakbekwame bestuurder van het bedrijf niet verandert.

3.4 Arbeidsvoorwaarden

Ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden geldt voor het wegtransport een algemeen verbindend verklaarde CAO. Deze CAO is tot stand gekomen onder de vlag van Transport en Logistiek Nederland (TLN), één van de grote ondernemersorganisaties die de belangen behartigt van werkgevers in het beroepsgoederenvervoer. Een andere grote werkgeversorganisatie is het Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV). De CAO van TLN is door de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid in 2007 algemeen verbindend verklaard, wat betekent dat zowel de bij de werkgeversorganisatie aangesloten bedrijven zich aan deze CAO moeten houden alsook de ongeorganiseerde werkgevers. Eind 2008 hebben partijen overeenstemming bereikt over een nieuwe CAO, die in werking is getreden met ingang van 1 oktober 2008 met een looptijd tot en met 31 december 2009.

In oktober 2004 is een nieuwe werkgeversorganisatie opgericht, de Algemene Trendsettende Ondernemersvereniging Via Internet Aanmelding (Altro VIA). Het initiatief voor de oprichting is afkomstig uit het wegtransport, waar gezocht wordt naar betere mogelijkheden voor de bedrijven om te kunnen overleven in de komende jaren, mede met het oog op de toegenomen Europese concurrentie. Altro VIA vindt dat flexibele aanpassing van arbeidsvoorwaarden mogelijk moet zijn wanneer bedrijven daardoor beter het hoofd kunnen bieden aan de met name in het wegvervoer toegenomen concurrentie uit andere Europese landen. Zo menen de initiatiefnemers bijvoorbeeld dat procenten loon per jaar bespaard kunnen worden door CAO's waarbij ouderdomsvoorzieningen worden uitgevoerd door commerciële verzekeraars. De vereniging heeft een eigen CAO opgesteld onder de naam 'Login-CAO'. Het in 2007 ingediende dispensatieverzoek van de vereniging om deze CAO toe te passen in plaats van de algemeen verbindend verklaarde CAO, heeft de minister van Sociale Zaken afgewezen. Dit betekent dat de bij Altro VIA aangesloten werkgevers op dit moment toch de TLN-CAO moeten toepassen. Altro VIA is tegen dit besluit een gerechtelijke procedure gestart, maar hun vordering is door de rechtbank Rotterdam in december 2008 afgewezen. Ten tijde van het opstellen van dit rapport heeft Altro VIA nog geen besluit genomen over een eventueel in te stellen hoger beroep.

3.5 Arbeidsmarktsituatie

Jaarlijks laat het kenniscentrum voor de Transport en Logistiek (VTL) een arbeidsmarktonderzoek uitvoeren binnen het beroepsgoederenvervoer. In 2007 bedroeg de totale werkgelegenheid in de sector 141.000 personen en was daarmee 3,7% gegroeid ten opzichte van voorgaande jaren (VTL, 2008). Driekwart van de werknemers was chauffeur, waarvan bijna de helft internationaal chauffeur. Het rapport (VTL, 2008) maakte verder melding van een blijvende spanning op de arbeidsmarkt in het beroepsgoederenvervoer. In 2008 had 19% van de bedrijven te maken met een personeelstekort. De vacaturegraad waarmee de verhouding van het aantal vacatures ten opzichte van het aantal werkzame personen wordt aangegeven, bedroeg 3,8% en was daarmee licht gedaald ten opzichte van de 4,5% in 2007. Begin 2008 stonden er 4.700 vacatures open waarvan 4.000 voor chauffeurs. Er zijn allerlei nationale arbeidsmarktprojecten opgezet, gericht op schoolverlaters, scholieren en zij-instromers (Van den Berg, 2008 p. 13). Naast investeringen in opleidingen is ook gewerkt aan verbetering van het imago van de sector. Zo zijn er met name in het binnenlands vervoer steeds meer vrouwen komen werken omdat het daar heel goed mogelijk is om parttime te werken (Van den Berg, 2008). Het VTL-rapport (2008) meldde een groei van het aantal parttime chauffeurs van 4% naar 7% in 2007. Ook de mogelijkheid om (vooral oudere) chauffeurs een wagen te laten delen, heeft aan deze groei bijgedragen. Tevens was in 2007 opnieuw sprake van een groei van het aantal uitzendkrachten, begin 2008 zijn het er 5.500. Van het totale aantal chauffeurs was in 2008 (VTL) een relatief klein percentage van niet-westerse allochtone afkomst, in totaal 3%. Een nog geringer aantal, 2%, was afkomstig uit Midden- en Oost-Europese landen (MOE-landen).

4 Grensoverschrijdend inlenen in het wegtransport

4.1 Inleiding

In de afgelopen jaren klinken er geluiden dat werknemers uit de MOE-landen zouden zorgen voor verdringing van Nederlandse ingezetenen. Over de vraag in hoeverre hiervan sprake is in het wegtransport is in 2005 een felle discussie ontstaan. In dat jaar verschijnt een rapport van Bosch en Ruiter Advocaten, waarin zij concluderen dat in Nederland gevestigde transportbedrijven op betrekkelijk eenvoudige wijze gebruik kunnen maken van de inzet van goedkope arbeidskrachten elders uit de EU die niet bij het transportbedrijf zelf in dienst zijn. Aanleiding voor het rapport van Bosch en Ruiter Advocaten (2005) was de constatering van de door FNV Bondgenoten opgerichte stichting Vervoersbond Naleving cao beroepsgoederenvervoer over de weg (VNB), dat er sprake zou zijn van een toenemende concurrentie op arbeidsvoorwaarden op de Nederlandse markt voor goederenvervoer over de weg. Deze toenemende concurrentie zou het gevolg zijn van het feit dat werkgevers chauffeurs uit nieuwe EU-lidstaten zoals de MOE-landen inzetten. Op die manier zou goede werkgelegenheid worden verdrongen en een neerwaartse druk ontstaan op de CAO. In de volgende paragraaf gaan we nader in op de in het wegtransport toegepaste constructies voor grensoverschrijdend arbeidsverkeer en de mogelijke effecten daarvan voor de Nederlandse werkgelegenheid in de sector.

4.2 Grensoverschrijdend inlenen: constructies, regelgeving en effecten

Het rapport van Bosch en Ruiter Advocaten (2006) geeft een overzicht van de relevante regelgeving en behandelt de diverse constructies waaronder werknemers uit andere lidstaten in het wegtransport worden ingezet, namelijk:

1. een in Nederland gevestigde transportondernemer met werknemers elders uit de EU in loondienst;
2. een in Nederland gevestigde transportondernemer met uitzendkrachten elders uit de EU;
3. een in Nederland gevestigde transportondernemer met werknemers op detacheerbasis elders uit de EU;
4. een elders in een EU-land gevestigde Nederlandse transportondernemer opereert op de Nederlandse markt met chauffeurs elders uit EU;
5. een in Nederland gevestigde transportondernemer maakt gebruik van eigen rijders uit de EU.

Eén van de acties van FNV Bondgenoten in vervolg op het rapport van Bosch en Ruiter was de start op 5 december 2005 van de meldmaand 'Gelijk werk, gelijk loon'. Chauffeurs werden opgeroepen om oneigenlijke constructies met Oost-Europese collega's zoveel mogelijk te melden en daarbij zoveel mogelijk bewijsmateriaal te verzamelen. De uitkomsten van de actie, ruim 300 meldingen, legde FNV Bondgenoten vast in het rapport 'Te koop aangeboden: Poolse vrachtwagenchauffeur' (2006). Volgens FNV Bondgenoten toonden de uitkomsten

aan dat het probleem van de oneigenlijke constructies in het wegtransport ernstiger waren dan verwacht. Zo constateerde FNV Bondgenoten (2006 p. 3) een afname van het aantal Nederlandse internationaal rijdende chauffeurs sinds de toetreding van Oost-Europese landen tot de EU per 1 mei 2004. Daarnaast stelde zij een toename vast van het aantal Oost-Europese chauffeurs op Nederlandse auto's met ruim 1500. Tegelijkertijd constateerde FNV Bondgenoten een groei van het internationale transport, maar een gelijkblijvend aantal chauffeurs in Nederlandse dienst. Hieruit zou volgens FNV Bondgenoten niet de conclusie moeten worden getrokken dat Nederland niet heeft geprofiteerd van de groei van het internationaal transport, maar dat veel internationaal transport veelal via schijnconstructies wordt uitbesteed aan Nederlandse bedrijven die gevestigd zijn in Polen. Verder constateerde FNV Bondgenoten dat werkgevers diverse constructies gebruiken om Oost-Europese chauffeurs in te zetten zonder het CAO-loon te hoeven betalen. Zes constructies waarbij het in de praktijk mis zou gaan zijn:

1. collegiale inleen;
2. overtreden charterbepaling;
3. uitzendconstructie;
4. zelfstandigen zonder personeel (eigen rijders);
5. in dienst van een Nederlandse firma, maar geen CAO-betaling;
6. gebruik van discriminerend CAO-artikel in de Altro Via-CAO.

FNV Bondgenoten constateerde onder andere dat bij collegiale inleen en het uitvoeren van charters (onderaanneming) werkgevers de Nederlandse arbeidsvoorwaarden zouden proberen te omzeilen door het opzetten van een Oost-Europese vestiging. Bij uitzendconstructies zou het misgaan doordat Poolse chauffeurs via niet-erkende uitzendbureaus worden ingehuurd. Verder wees FNV Bondgenoten op de voorkomende schijnconstructie waarbij Poolse zelfstandigen zonder personeel (ZZP'ers) feitelijk geen eigen auto hebben maar deze leasen dan wel gefinancierd krijgen van een Nederlandse werkgever. Ook zouden Nederlandse werkgevers in arbeidsovereenkomsten met Poolse werknemers bepalingen opnemen over een dusdanige afwisseling van werk en vrije tijd, waardoor de chauffeur minder zou verdienen dan het wettelijk minimumloon. Tenslotte zou de in 2004 nieuw afgesloten Login-CAO van Altro VIA discriminerend zijn op basis van nationaliteit, door te bepalen dat een buitenlandse werknemer die zijn werkzaamheden voornamelijk in het buitenland verricht, betaald mag worden conform de arbeidsvoorwaarden van het thuisland.

Op het rapport van FNV Bondgenoten kwam de nodige kritiek van onder andere werkgeverszijde. In een gezamenlijke brief van 7 maart 2006 aan FNV gaven Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) hun reactie op het rapport. Hoewel zij evenals FNV Bondgenoten van mening waren dat eventuele illegale constructies gesanctioneerd zouden moeten worden, vonden zij dat FNV Bondgenoten onvoldoende bewijslast aandroeg voor de vermeende ontduikingsconstructies. Naar de mening van TLN en KNV werden in het rapport bedrijven aan de schandpaal genageld op basis van eenzijdige informatie en zonder hoor en wederhoor. Hun inziens kon een merendeel van de in het rapport beschreven werkwijzen niet gekwalificeerd worden als onwettig of illegaal, maar als blijkbaar onwenselijk in de ogen van FNV.

De toenmalige staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid Van Hoof liet in zijn reactie op gestelde Kamervragen blijken de mening van FNV Bondgenoten, dat er in de transportbranche geen enkele controle zou zijn op het naleven van regels en CAO-bepalingen, niet te delen. Zo wees de staatssecretaris

op de diverse bestaande wettelijke regelingen zoals de Wet arbeidsvoorwaarden grensoverschrijdend arbeid (Waga), die een implementatie is van de Europese Detacheringsrichtlijn. Op basis van de Waga moeten werkgevers uit de EU die tijdelijk werknemers in Nederland detacheren, de werknemers betalen volgens de Nederlandse CAO-bepalingen in alle sectoren van het bedrijfsleven. Ook wees de staatssecretaris op de voor alle lidstaten geldende wetgeving voor ZZP'ers, waaronder de vereisten van het beschikken over een vakbekwaamheidsdiploma en een vergunning om als zelfstandige te mogen werken. Verder is sinds juli 1998 de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs (Waadi) van kracht waarin regels zijn opgenomen ten aanzien van uitzendconstructies, aldus de staatssecretaris. Wel erkende de staatssecretaris de vraag of alle voorkomende situaties binnen de bestaande bepalingen passen, een vraag die volgens hem gesteld zou kunnen worden bij bijvoorbeeld de door FNV Bondgenoten geconstateerde constructie dat een Nederlands transportbedrijf een vestiging in Polen heeft en Poolse chauffeurs volgens de Poolse regels laat rijden.

Nadat deze discussie in de bedrijfstak zich rond 2005 ontspon en tot in 2007 in hevigheid toenam, was het in afgelopen paar jaren een stuk rustiger in de publiciteit. Dit betekent echter niet dat er geen ontwikkelingen op dit terrein hebben plaats gevonden.

Zo is in de strijd tegen malafide uitzendbureaus eind 2008 een voorstel voor een wetwijziging bij de Tweede Kamer ingediend. De wijziging beoogt te regelen dat bedrijven die werknemers inhuren via niet-gecertificeerde uitzendbureaus door uitzendkrachten aansprakelijk gesteld kunnen worden voor het betalen van het wettelijk minimumloon en vakantiegeld. Voor wat betreft de discriminerende bepaling in de Altro VIA-CAO (zie ook paragraaf 3.4), deze bepaling is inmiddels niet meer van kracht. In 2007 heeft de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid het dispensatieverzoek voor deze CAO afgewezen, zodat de aangesloten werkgevers toch de algemeen verbindend verklaarde TLN-CAO moeten toepassen. Altro VIA heeft tegen dit besluit een vordering bij de rechtbank ingediend, maar deze is in 2008 afgewezen. Of Altro VIA hiertegen in hoger beroep gaat is ten tijde van het opstellen van dit rapport nog niet bekend. Verder heeft de Arbeidsinspectie (AI) in de periode 15 mei 2007 en 15 februari 2008 in het beroepsgoederenvervoer over de weg inspecties uitgevoerd naar de naleving van de Wet arbeid vreemdelingen (Wav) en de Wet op het minimumloon en minimumvakantiebijslag (WML) (AI, 2008). De aanvankelijke verwachtingen over mogelijk aan te treffen misstanden kwamen daarbij niet uit. Slechts bij een klein percentage van de geïnspecteerde bedrijven constateerde de AI een overtreding van de Wav en WML. In eerdere rapporten van AI bleken met name werknemers uit Oost-Europa illegaal te werkgesteld, maar sinds mei 2007 voor deze groep vrij verkeer van werknemers geldt, is er geen sprake meer van illegale arbeid van deze arbeidskrachten. Ten aanzien van mogelijke onderbetaling in het kader van de WML geeft de AI aan geen intensieve inspecties te hebben uitgevoerd, maar van werknemers- of werknemersorganisaties ook geen signalen te hebben ontvangen dat er sprake zou zijn van onderbetaling (AI, 2008 p. 9).

Het door FNV Bondgenoten geconstateerde beeld dat de (toenemende) inzet van Oost-Europese chauffeurs een negatief effect zou hebben op de werkgelegenheid voor Nederlandse chauffeurs, wordt door recente onderzoeken niet bevestigd. Zo concludeerde Heyma (2008) op basis van een onderzoek naar de economische impact van arbeidsmigratie uit onder andere de MOE-landen dat de impact hiervan op de Nederlandse economie gering is en dat er nauwelijks sprake is van

verdringing van Nederlandse werknemers. Van den Berg (2008) constateerde dat er geen harde cijfers beschikbaar zijn over verdringing van Nederlandse werknemers door MOE-landers. Op basis van een analyse van bestaande onderzoeken naar dit probleem schatte hij dat op macroniveau de verloren werkgelegenheid tussen de tien à twintig procent ligt (2008, p. 27). Op microniveau kunnen er echter verschillen per regio of per sector bestaan. Zo wijst Van den Berg ten aanzien van de transportsector op de wettelijke regeling inzake cabotage waardoor in de transportsector op de binnenlandse markt geen sprake zou zijn van concurrentie van MOE-landers. Op het onderwerp cabotage gaan we in de volgende paragraaf nader in.

4.3 Cabotage

Niet zijnde een inleenconstructie maar wel van belang in het licht van de toenemende concurrentie op arbeidsvoorwaarden is cabotage. Hiermee wordt bedoeld op het verrichten van binnenlands vervoer tussen twee of meer adressen in een andere EU-lidstaat dan de lidstaat waar de ondernemer is gevestigd. Het voordeel is dat vervoerders op deze manier lege ritten kunnen beperken. In 2005 is Nederland marktleider op het gebied van cabotage met een aandeel van 19% (Policy Research Corporation en NEA, 2007 p. 19). Het Europees gemiddelde bedraagt dan 4% en het aandeel cabotage van buitenlandse vervoerders in Nederland minder dan 1%. Hierbij moet worden opgemerkt dat het aandeel cabotagevervoer in de totale Europese vervoersmarkt slechts 1 tot 2% bedraagt.

Oorspronkelijk gold binnen de EU een verbod op cabotage doordat de lidstaten voor binnenlands vervoer de eis stelden dat de vervoerondernemer in het land zelf moest zijn gevestigd. Met ingang van 1 juli 1990 werd een Europese verordening van kracht die bepaalde dat cabotage is toegestaan mits de vervoerder over een cabotagevergunning beschikt. Op basis van de verordening werd een beperkt aantal cabotagevergunningen, met een geldigheid van twee maanden, over de lidstaten verdeeld. Dit aantal werd in 1991 uitgebreid. In de jaren daarna, sinds de totstandkoming van de EU-interne markt in 1992, is cabotage geleidelijk geliberaliseerd. In eerste instantie werd cabotage toegestaan mits met een bijzondere vergunning en sinds 1 juli 1998 is cabotagevervoer voor de oorspronkelijke 15 EU-lidstaten volledig vrijgemaakt.

Bij de uitbreiding van de EU in 2004 met de lidstaten Estland, Letland, Litouwen, Hongarije, Polen, Slovenië, Slowakije, Tsjechië, Cyprus en Malta zijn met deze landen aparte afspraken gemaakt over cabotage. Op basis hiervan is tot 1 mei 2009 in alle EU-lidstaten en Noorwegen cabotage toegestaan met uitzondering van Polen, Hongarije, Roemenië en Bulgarije. Na 1 mei 2009 geldt alleen nog een cabotageverbod voor Roemenië en Bulgarije tot in ieder geval 1 januari 2010, dat eventueel nog verlengd kan worden tot 1 januari 2012. Het cabotageverbod is wederzijds, dit betekent bijvoorbeeld dat een Poolse vervoerder niet in Nederland mag caboteren en een Nederlandse vervoerder geen cabotage mag verrichten in Polen.

De huidige Europese cabotageverordening (3118/93) die in 1994 van kracht werd, schrijft voor dat cabotage van tijdelijke aard moet zijn. Dit begrip is echter nooit nader gekwantificeerd. Als gevolg hiervan heeft een aantal lidstaten zelf maatregelen genomen om cabotage in tijd en duur te beperken. Deze lidstaten zijn

Duitsland, Frankrijk, Engeland, Griekenland, Italië en Oostenrijk. Om de uiteenlopende nationale regelingen te vervangen door één uniform Europees systeem hebben de ministers van Transport van de Europese Unie in juni 2008 politieke overeenstemming bereikt over een nieuwe wettelijke regeling voor cabotage over de weg. Iedere wegvervoerder mag voortaan aansluitend op een beladen rit naar het buitenland drie cabotageritten verrichten binnen zeven dagen in het buitenland. Dit kan in het land waar de lading is gelost, maar ook op de terugweg naar de thuisbasis. Over het voorstel van het Europese Parlement om vanaf 2014 volledige cabotagevrijheid toe te staan wordt ten tijde van het opstellen van dit rapport nog gesproken.

5 Een blik vooruit

De vraag is hoe de (tijdelijke arbeids)migratie vanuit Oost-Europa zich in de toekomst zal ontwikkelen. Blijven de Oost-Europeanen (komen) of gaan ze terug? Voor de hele arbeidsmarkt geeft de Raad voor Werk en Inkomen daarover in haar laatste jaarlijkse arbeidsmarktanalyse de volgende bespiegelingen (RWI, 2008). Naar verwachting zal de groei van de tijdelijke arbeidsmigratie vanuit Oost-Europa nog wel een aantal jaren aanhouden. Het toenemend aanbod van goedkope lijndiensten (per bus maar ook per vliegtuig) speelt hierin ook een rol. Op de langere termijn zal de economische ontwikkeling in de nieuwe EU-lidstaten van doorslaggevend betekenis zijn. De meeste onderzoeken waarin stromen van (tijdelijke arbeids)migranten vanuit de nieuwe EU-lidstaten naar West-Europese landen (van MOE-8 naar EU-15) worden geprognosticeerd, gaan uit van (een zekere mate van) convergentie (CPB, 2004). Voor Oost-Europeanen wordt bij een goed lopende binnenlandse economie de (financiële) noodzaak om (tijdelijk) in het buitenland te gaan werken minder. Op dit moment werken er bijvoorbeeld al niet veel Tsjechen in West-Europa, om de eenvoudige reden dat dat land zelf relatief welvarend is. De European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), ook wel bekend als de Oost-Europabank, meldde vorig jaar dat doordat veel Polen in West-Europa zijn gaan werken er in dat land een arbeidstekort is ontstaan (EBRD, 2007). Daardoor stijgen de lonen in Polen nu scherp. Dat, in combinatie met de sterke economische groei, zou er volgens de EBRD toe kunnen leiden dat de Polen weer terug naar huis gaan. Ook Roemenië heeft ondertussen te kampen met een arbeidstekort. Doordat de afgelopen jaren zo'n twee miljoen Roemenen hun land hebben verlaten om in West-Europa (met name in Spanje en Italië) aan het werk te gaan, kunnen een half miljoen vacatures niet worden vervuld (vooral in de bouw, de auto- en de machine-industrie).

Een aantal van de landelijk geconstateerde ontwikkelingen zijn ook van invloed op de (tijdelijke arbeids)migratie in het wegtransport. Zo heeft de wereldwijde economische recessie directe gevolgen voor het wegtransport. De kennisite MKB en Ondernemerschap meldde in dit verband een verwachte afname van het goederenvervoer in 2009 van 1,25%. Daar staat echter tegenover dat er tot nu toe sprake is van een krapte op de arbeidsmarkt in de sector. In 2008 stonden er 4.000 vacatures open voor chauffeurs en bedroeg de vacaturegraad 3,8%. Toch lijkt deze krapte niet massaal te worden ingevuld door werknemers uit MOE-landen. In 2007 was slechts 2% van de nieuwe werknemers in de sector afkomstig uit MOE-landen. Volgens diverse berichtgeving zouden werkgevers in het wegtransport eerder minder dan meer enthousiast zijn geworden om werknemers uit Oost-Europa in te zetten. Zo berichtte Transport Online in juni 2007 dat er volgens FNV Bondgenoten sprake is van een stagnatie van het aantal Poolse werknemers in het wegtransport. Op dat moment zouden zo'n 2500 Europese chauffeurs werkzaam zijn in Nederland waarvan zo'n 80% afkomstig is uit Polen. De afname van het enthousiasme voor chauffeurs uit deze landen zou deels te maken hebben met kwaliteit. Met name voor bedrijven die gevaarlijke of snel ontvlambare stoffen vervoeren vormt de taal een belangrijke barrière. Chauffeurs moeten goed begrijpen wat zij in hun wagen hebben. Een andere reden voor de afname van het aantal Poolse chauffeurs in Nederland zou gelegen zijn in het in Polen ontstane tekort aan chauffeurs, zo'n 30.000. Dit tekort zou tezamen met een stijging van de lonen voor Poolse chauffeurs een prikkel zijn om in eigen land aan de slag te gaan. Volgens het ING Economisch

Bureau (2008) speelt ook imago een rol. Het imago van het bedrijf lijkt er onder te lijden wanneer er te veel niet-Nederlandse werknemers zijn.

Een vraag die nu nog niet beantwoord kan worden is wat de gevolgen zullen zijn indien in 2014 inderdaad sprake zal zijn van volledige vrijheid van cabotage. Afhankelijk van de afspraken over de toepasselijkheid van loon- en arbeidsvoorwaarden zou dit oneerlijke concurrentie in de hand kunnen werken. Met name bedrijven met vestigingen in Oost-Europese landen zouden hiervan kunnen profiteren.

Geraadpleegde literatuur

- Arbeidsinspectie (2008). *Projectverslag. Inspectie naleving Wet arbeid vreemdelingen en Wet op het minimumloon en minimumvakantiebijslag in de Transportsector 2007/2008*. Den Haag: Arbeidsinspectie
- Berg, N. van den, M. Bukman, & C. van Rij (2008). *De Europese grenzen verlegd. Evaluatie flankerend beleid vrij verkeer van werknemers MOE-landen*. Amsterdam: Regioplan Beleidsonderzoek.
- Broersma, L. T. Stelder & J. van Dijk (2008). *Noordelijke Arbeidsmarktverkenning 2008*. Groningen: RUG.
- FNV Bondgenoten, team Beroepsgoederenvervoer (2006). *Te koop aangeboden: Poolse vrachtwagenchauffeur*. Utrecht: FNV Bondgenoten
- Greebe, M. & P. Bosch (2005). *Gaten in de weg. Rapportage over juridische constructies en MOE-werknemers werkzaam voor Nederlandse bedrijven in het wegvervoer*. Amsterdam: Bosch en Ruiter Advocaten
- Heyma, Arjan, Ernest Berkhout, Siemen van der Werff & Bert Hof (2008). *De economische impact van arbeidsmigratie uit de EU-landen, Bulgarije en Roemenië. Een studie naar omvang, aard en economische effecten van arbeidsmigratie*. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek in opdracht van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.
- ING Economisch Bureau (2008). *Sectorvisie Binnenlands- en grensoverschrijdend vervoer*. Amsterdam: ING Bank N.V.
- NIWO (Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie) (2008). *Jaarverslag 2007* (p. 6). Rijswijk: NIWO.
- NRC (2008). 'Groei Nederlandse economie staat stil.' In: *NRC Handelsblad*, 14 november 2008.
- Policy Research Corporation en NEA Transportonderzoek en –opleiding B.V. (2007). *Nota. Toekomstverkenning vrachtvervoer over de weg*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Portegijs, W., B. Hermans & V. Lalta (2006). *Emancipatiemonitor 2006*. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau.
- Transport en Logistiek Nederland, Koninklijk Nederlands Vervoer. Brief d.d. 7 maart 2006
- VTL Nederland B.V. (2008). *Arbeidsmarktonderzoek. De arbeidsmarkt in het Beroepsgoederenvervoer*. Alphen aan de Rijn: VTL.

Geraadpleegde internetsites

<http://www.nea.nl/index.cfm/19,877,163,32.html>. NEA Transportonderzoek en – opleiding B.V., 23 januari 2009. *De Grote lijnen 2008-2018*.

<http://www.ondernemerschap.nl/index.cfm/1,147,0,0.html/Transportsector>
Kennissite MKB en Ondernemerschap, 3 februari 2009. *Transportsector, groei door internationaal goederenvervoer*.

<http://www.transport-online.nl/site/transportnieuws/index.php?comments=2103>
Transport Online, 6 juni 2007. Afnemend enthousiasme om Poolse chauffeurs in te zetten.