

Notitie FNV,
ten behoeve van rondetafelgesprek over uitbuiting in transport d.d. 23 november 2016

Edwin Atema FNV – Stichting VNB

**Het effectief in de wielen rijden van uitbuiting en misstanden in het wegtransport**

Het wegtransport is bij uitstek een sector met naast nationale, ook internationale spelers en wetgeving. Over de exacte omvang van de misstanden zijn geen statistieken. Logisch, want dit is niet eerder onderzocht. Maar er zijn concrete voorbeelden ten over. Veel chauffeurs en goedwillende werkgevers kunnen bij elke letter uit het alfabet wel een bedrijf noemen dat in Nederland de regels aan haar laars lapt.

Met het rondetafelgesprek wordt gehoor gegeven aan de roep van chauffeurs en goedwillende werkgevers die de Europese economie draaiende houden. Dat willen ze graag op een nette en eerlijke manier blijven doen.

Stichting VNB, het nalevingsorgaan van de FNV, onderzoekt zaken op naleving van de cao, vervoerswetgeving en de rij- en rusttijden. Daarbij stuit het in de praktijk met regelmaat op misstanden en zelfs uitbuiting. Zoals recent bij Wismans Transport uit Venlo dat [Filipijnse chauffeurs uitbuitte](http://www.limburger.nl/cnt/dmf20160618_00021350/filipijnse-slaven-op-wielen). Aan de hand van de feiten: concrete zaken, die zijn onderzocht met chauffeurs, goedwillende werkgevers en vakbonden uit het buitenland willen we ingaan op de oorzaken en suggesties doen voor verbeteringen.

De laatste jaren hebben chauffeurs met succes laten zien wat er misgaat in hun sector en geëist dat dit stopt en dat de overheid bestaande wetgeving effectief en afschrikwekkend handhaaft. Zo is de [markt van het aardappeltransport sinds kort schoon](https://www.nrc.nl/nieuws/2016/02/08/een-loonsverhoging-van-1000-euro-1586320-a765299) en daar is hard voor geknokt (bijlage 1: NRC).

Maar we zijn er nog niet. Zo worden nog altijd cabotageregels overtreden (bijlage 10: Wob – ILT Samskip ). In de zaak Samskip uit Rotterdam worden vele ritten in Nederland uitgevoerd door Oost- Europese chauffeurs. De laatste weken sprak FNV met tientallen Roemeense chauffeurs die 4 maanden in hun vrachtwagen wonen en werken voor het minimumloon van ongeveer € 200 per maand. Deze chauffeurs rijden niet in het land van herkomst maar tegen uitbuitlonen in een straal van 500km rondom Rotterdam.

**Beschikbaar instrumentarium**

In Nederland heeft FNV in handhaving te maken met de Inspectie Leefomgeving en Transport, de Inspectie SZW (oude arbeidsinspectie) en Directie Opsporing ISZW ( oude SIOD ). De drie diensten hebben ieder hun eigen beleid en hun eigen terrein van bevoegdheden. Ziet FNV uitbuiting dan is dat ‘het uitzuigen van werknemers of het onder slechte voorwaarden te werk stellen van werknemers’. Voor Directie Opsporing ISZW is uitbuiting een strafrechtelijk begrip, waarvoor een hogere bewijslast geldt. Met de bril van FNV en de chauffeurs kunnen diensten elkaar juist versterken. Zo heeft ILT bijvoorbeeld instrumenten om uitbuiting en misstanden aan te pakken via handhaving van de rij- en rusttijden.

Ook de belastingdienst kan een grotere rol spelen in het tegengaan van misstanden. De belastingdienst zou daarbij zelfs veel geld kunnen ophalen. Maar in de praktijk merkt de FNV dat de belastingdienst moeilijk te benaderen is.

**Wet Ketenaansprakelijkheid**

Op 1 januari a.s. zal de wet ketenaansprakelijkheid ook voor vervoers-en expeditie overeenkomsten in werking treden. In de markt wordt dit ervaren als een positieve stap die ook preventief moet gaan werken. In de praktijk horen we van ‘welwillende’ werkgevers dat zij de wet een goed instrument vinden om foute collega’s aan te pakken en daarmee valse concurrentie te voorkomen. Kortom een goede stap, maar het is nog te vroeg voor conclusies.

**Cao-naleving bij schijnconstructies**

Ten aanzien van cao naleving bij schijnconstructies zijn procedures traag maar worden ze gewonnen. Zo loopt de [procedure tegen Van den Bosch Transporten uit](https://www.youtube.com/watch?v=OXb6Ip4vQC4) Erp ( 2 filmpje ) over de betaling van Hongaren die rijden voor bekende opdrachtgevers al vele jaren.

**Handhaving van vervoers- en rij en rusttijdenwetgeving**

Ten aanzien van de handhaving van vervoers- en rij en rusttijdenwetgeving ziet FNV grote kansen om daarmee aan de sector een duidelijk signaal af te geven. Werkgevers tuigen ingewikkelde internationale constructies op, waarmee arbeidsuitbuiting en concurrentievervalsing op papier vaak wordt wit gewassen. De inspectiediensten geven aan dat deze constructies moeilijk zijn te bestrijden en onderzoeken lang lopen. Te lang om werkgevers te raken en werknemers en goedwillende bedrijven te beschermen. Volgens FNV kan dit makkelijker worden aangepakt. Vaak gaan ze gepaard met het opmaken van valse documenten en het laten [wonen van chauffeurs in hun vrachtauto’s](http://www.limburger.nl/cnt/dmf20160618_00021350/filipijnse-slaven-op-wielen) (filmpje 3). De rij- en rusttijdenwetgeving biedt soelaas als ze maar wordt gehandhaafd. In Nederland is ILT daar verantwoordelijk voor. De sector constateert dat ILT niet de beschikking heeft over voldoende menskracht. De echte uitbuitconstructies – de sociaal economische criminaliteit - kunnen en moeten meer langs de strafrechtelijke weg worden aangepakt. Niet alleen in de bestraffing maar zeker in de preventie en de beeldvorming.

**Europese verordening**

De Europese verordening rij- en rusttijden is er ter bescherming van de chauffeur tegen zijn werkgever, het tegengaan van concurrentievervalsing en het bevorderen van de verkeersveiligheid. Dit alles wordt teniet gedaan door foute businessmodellen, die er op gericht zijn buitenlandse chauffeurs vele weken en soms zelfs [maanden in hun cabines te laten wonen](https://www.youtube.com/watch?v=sjfgb6i7GU0) (filmpje 4 van Bulgaarse chauffeur). Ingewikkelde constructies die effectief en op verzoek van de chauffeurs zelf aangepakt kunnen worden. Minister Asscher werd afgelopen week in de krant nog geciteerd: ‘Er moet meer gebruik gemaakt worden van het reeds beschikbare instrumentarium, zoals het aan de ketting leggen van vrachtwagens.’ ( bijlage 5: De Limburger).

Sinds 2006 is het al verboden om chauffeurs hun normale weekeindrust te laten genieten in hun cabines. In de media wordt dit vaak beschreven als bivakkeren in cabines en er doen veel anekdotische verhalen de ronde waarom het niet gehandhaafd zou kunnen worden. In 2014 deed FNV een verzoek tot handhaving aan de ILT ( bijlage 5: verzoek tot handhaving ). Inmiddels is overtreding opgenomen in de [boetecatalogus van de inspectie](https://www.ilent.nl/Images/stcrt-2016%20Beleidsregel%20boeteoplegging%20ATBv_tcm334-351316.pd) (6: link boetecatalogus ILT ). Chauffeurs vragen om handhaving en dat [gebeurt wel in België](http://www.1limburg.nl/wismans-weigert-boete-te-betalen-roemenen-vast-truck?context=topstory) ( 7: Wismans aan de ketting in België). Inmiddels deelt ILT waarschuwingen uit aan ondernemers met dit foute businessmodel. Uitgebuite chauffeurs snappen niet dat hun werkgever niet wordt aangepakt. De wetgeving beschermt hen in theorie, maar de inspectie laat het afweten als het gaat om handhaving. De gezamenlijke inspectiediensten hebben deze middeleeuwse toestanden op de Nederlandse wegen al vastgesteld, zijn daar de pers mee ingegaan maar er zijn geen boetes uitgedeeld (bijlage 8: Arbeidsuitbuiting op de loer bij vrachtwagenchauffeurs). Dit is voor foute bedrijven vooral een signaal om gewoon door te gaan.

Kwetsbare chauffeurs worden, doordat ze wonen in hun vrachtwagens, in alles afhankelijk van hun foute werkgever. Een lokale werkgever die zijn chauffeurs een uur te lang laat rijden, wordt staande gehouden en beboet. Een werkgever die Oost- Europese chauffeurs met loon uit het land van herkomst maanden achtereen door Nederland en België laat rijden, wordt geen strobreed in de weg gelegd. Lokale werkgevers willen chauffeurs minder laten werken, omdat ze vinden dat chauffeurs ook een privéleven hebben. De Oost- Europese chauffeurs zijn de nomaden die het werk opknappen en waar deze statements blijkbaar niet voor gelden.

Over de interpretatie van veel wet- en regelgeving kan worden gedebatteerd. Het is echter klip en klaar dat het fenomeen -bivakkerende chauffeurs die maanden achtereen onderweg zijn, in hun cabines wonen en werken tegen uitbuitlonen- is verboden, kan worden beboet en dat dit praktisch te handhaven is. Inzake Wolter Koops Transport uit Zeewolde blijkt dat ook uit rapporten van ILT ( bijlage 9: Wob – ILT Wolter Koops ). Hierin worden de misstanden wel geconstateerd, maar wordt op dat punt niet doorgepakt. Dit nog naast de vele andere overtredingen uit het rapport.

**Hoe we uitbuiting, concurrentievervalsing en arbeidsverdringing effectief in de wielen rijden:**

- Handhaving verbod op weekeindrust in cabines ( lik op stuk beleid )

- Strafrechtelijke aanpak arbeidsuitbuiting ( sociaal economische criminaliteit )

- Meer menskracht naar de Inspectie Leefomgeving en Transport

- Operationele internationale samenwerking en voor Nederland integraal overheidsoptreden