

Schijnconstructies in het int

De transportsector maakt volgens *Jan Cremers* steeds vaker gebruik van allerlei schijnconstructies. Chauffeurs worden verplicht in dienst te treden van postbusfirma's in Cyprus om de kosten te drukken. Vakbonden ageren hier tegen. De constructies bestrijden is lastig omdat per geval een juridisch gevecht moet worden geleverd.

De afgelopen jaren heeft de crisis stevig toegeslagen in het internationale wegtransport, een sector waarin Nederland lange tijd een hoog (boven proportioneel) aandeel had. De transporteurs rijdend met een Nederlands kenteken verloren al terrein doordat hun vervoervolume tussen het eind van de jaren '90 en 2007 in absolute cijfers stabiliseerde, in een periode dat het wegvervoer in Europa in volume verdubbelde. Zodoende halveerde het percentuele aandeel van de Nederlandse transportsector in het Europese transport. Vooral de uitbreiding van de vervoersrelaties van en naar de nieuwe Oost-Europese markten bleef achter. In die jaren werd ook marktaandeel ingeleverd op het vervoer van en naar Duitsland en Spanje. Veel Nederlands bedrijven zochten hierop een antwoord door Oost-Europese vestigingen te openen, als wervingskantoor of als dochteronderneming die opereerde als volwaardige transportvestiging. Nederland werd één van de koplopers met vestigingen in Oost-Europa. Dit leidde tot een situatie waarbij, alles bij elkaar opgeteld, ongeveer een derde van het totale door Nederlandse bedrijven gerealiseerde volume werd opgebracht door die buitenlandse vestigingen.

Glossy websites

De economische crisis verhevigde de zoektocht naar goedkope arbeid. Het vestigen van buitenlandse dochters (die niet altijd het beoogde resultaat leverden en vaak het

karakter van een postbusfirma hadden) kreeg navolging. In 2010/11 kwam nieuw aanbod op de markt. Meerdere transportondernemingen ontvingen brieven met de aanbieding het eigen personeel over te hevelen naar een buitenlandse 'dienstverlener' (gevestigd in bijvoorbeeld Cyprus) en de eigen chauffeurs vervolgens in te huren via deze bemiddelingsbureaus. Deze bureautjes werken met glossy websites in verschillende Europese talen en vanaf verschillende adressen in Europa. Onder verwijzing naar het gewijzigde Europese coördinatiestelsel van de sociale zekerheid (de Verordeningen 883/2004 en 987/2009 die 1 mei 2010 ingingen) bieden tussenpersonen aan om de rol van werkgever vanuit Cyprus over te nemen. De vroegere werkgever krijgt als klant maandelijks een factuur voor geleverde diensten. De chauffeurs die voor deze nieuwe klant (hun vroegere werkgever) rijden krijgen het minimumloon uitbetaald (belast in Nederland), alle andere toeslagen en betalingen (voor overwerk en dergelijke) worden nergens vermeld en niet belast (ook niet in Cyprus). Over dat minimumloon worden sociale premies betaald in Cyprus. De vroegere werkgever hoeft geen andere werkgeverslasten of bedrijfstoneigene kosten te betalen, laat staan de vakbondscontributie (in de briefwisseling wordt zelfs uitgerekend wat dit voordeeltje opbrengt!). De tussenpersonen presenteren zichzelf als 'flexibele, internationaal opererende ondernemers' met een grote ervaring in payroll, vlootmanagement, loonadministratie en aanverwante diensten in de maritieme sector, hotel & catering en het internationale wegtransport. Personeel onderbrengen bij de

ternationale wegtransport

postbussen wordt gepresenteerd als een legale methode om fors te besparen op de loonkosten van Nederlandse chauffeurs, en dat allemaal door met de chauffeurs een Cypriotisch arbeidscontract af te sluiten (ook al leven ze er niet en zullen ze er nooit komen). Kortom, het gebruik van tussenpersonen levert veel op:

- lagere sociale premies;
- lagere (of geen) belastingpremies;
- geen werkgeverslasten, Arbo-bijdragen, loonindexering;
- geen arbeidsrelatie tussen 'klant' en chauffeur;
- geen tussenkomst van de vakbeweging.

Licentie zo geregeld

Het aanbod varieert; de ene mogelijkheid is het overhevelen van de chauffeursploeg, de andere het volledig onder Cypriotische vlag gaan rijden met 'neutrale' trucks. In beide gevallen dient uiteraard medewerking te worden verleend door het land van vestiging van de postbusfirma. Zo dient dat land ervan te worden overtuigd dat het gaat om een onderneming die beschikt over een licentie voor het internationale wegvervoer. Door de deregulering van het ondernemingsrecht worden deze ondernemingen slechts onderworpen aan een marginale toets, erkent ook minister Lode-wijk Asscher in een brief aan de Tweede Kamer. Een licentie is dan ook zo geregeld. De tussenpersonen in een zaak (uit de Drechtstreek) kregen desgevraagd, zonder verdere controle, een licentie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat waarin tegenover de Cypriotische autoriteiten werd verklaard dat de onderneming als bemiddelaar in het internationaal wegtransport erkend werd. Een vergelijkbare vergunning via de Duitse *Bundesagentur für Arbeit* moest het allemaal nog geloofwaardiger maken. De vrije vestiging van ondernemingen maakt het in Europa mogelijk kant-en-klare ondernemingen te kopen in een ander land zonder werknemers, met een kantooradres dat niet meer is dan een postbus en met verder geen omzet of activiteiten

in het vestigingsland van de postbusfirma. Aldus kan met opportunistische 'witteboordencriminaliteit' veel geld verdiend worden.¹

Slavenloon

De Europese vakbeweging, in Nederland met name FNV Bondgenoten, komt steeds vaker onregelmatigheden tegen en ageert fel tegen deze ontwikkeling. In gerechtelijke stappen beschuldigde FNV Bondgenoten in 2012 het transportbedrijf Van den Bosch van postbuspraktijken in Hongarije. De chauffeurs van de Hongaarse vestiging werkten voor de Nederlandse hoofdzetel, maar stonden op de loonlijst van een vestiging in Boedapest, op het adres van PricewaterhouseCoopers. Er waren geen vrachtwagens in Hongarije gestationeerd. De Nederlandse truckers werden voortdurend onder druk gezet vanwege de goedkopere 'Hongaarse route'. De Hongaarse vestiging heeft een half-time werknemer in dienst (met ouderschapsverlof!) en PricewaterhouseCoopers behandelt alle formaliteiten in Boedapest.

Berucht is het Duits-Lets bedrijf Dinotrans dat werknemers rekruteert op de Filipijnen. De Filippino's, die officieel niet eens de EU in mogen, zijn aangeworven via Letland, officieel omdat daar een tekort bestaat aan goed opgeleide internationale chauffeurs. Zo wordt het verbod op een EU-verblijf omzeild. Aangekomen in Letland worden de chauffeurs ingezet voor andere Europese transporteurs. In de financiële stukken erkent Dinotrans dat de chauffeurs een uurloon krijgen van € 2,36 – een slavenloon.²

Schaamlap

Dit alles heeft geleid tot een sterke neerwaartse druk op de lonen en arbeidsvoorwaarden. Afgezien van de belastingontduiking gaat het in vrijwel alle bemiddelingsgevallen om het ontkennen van een arbeidsrelatie met het bedrijf waarvoor gereden wordt en de ontduiking van de bijbehorende

werkgeverslasten en sociale zekerheidspremies. Het rekruteren van goedkope arbeid is een 'business case' geworden, waarvoor de schaaamlap wordt geleverd door gerenommeerde consultancyfirma's. Het resultaat, een doolhof van schijnconstructies over heel Europa van 'ready-made companies' die op de plank liggen voor ieder die wil (kosten rond de 500 euro), levert diverse wegen om nationale verplichtingen te omzeilen. Vrije vestiging, deregulering van ondernemingsrecht met weinig registratieverplichtingen en het feit dat er tegenwoordig slechts 1 cent startkapitaal nodig is om een Nederlandse BV op te richten, openen de deur voor schijnconstructies bij allerlei frauduleuze grensoverschrijdende transacties.

Daarbij wordt gebruik gemaakt van het feit dat het arbeidscontract zogenaamd een vrije keuze is, afgesloten met het 'officiële' adres in het vestigingsland van de tussenpersoon – met een fictieve firma in een obscuur kantoor in een land waar noch activiteiten, noch omzet plaatsvinden en het risico op controle is nagenoeg nihil. FNV Bondgenoten vond voorbeelden van chauffeurs die ineens op een buitenlandse loonlijst stonden, soms met medeweten, soms zonder, vaak onder druk van de 'oude' werkgever. Zo was er een werkgever die het volgende vragenformulier bij zijn werknemers liet rondgaan:

Welke oplossingen zijn voor jou acceptabel om het bedrijf door de crisis te helpen?

a. op de payroll in Cyprus

b. langer (onbetaald) schaften per dag

c. indeling in een lagere loonschaal

Sociale Verzekeringsbank

De methode om sociale zekerheidsverplichtingen te ontduiken wordt ontleend aan de Europese coördinatieregels, waarbij een A-1 document (vroeger E-101), afgegeven in het land waar de postbusfirma is geregistreerd, een rol speelt. Die regels bevatten ingebouwde controlemechanismen. Zo ligt de competentie voor het uitzuiveren welke overheid een A-1 document moet verstrekken aan Nederlandse chauffeurs die voor een buitenlandse firma werken bij de Nederlandse Sociale Verzekeringsbank (SVB). De coördinatieregels stellen voorwaarden aan een dergelijke

buitenlandse vestiging; het moet bijvoorbeeld gaan om een onderneming met eigen activiteiten en omzet ter plaatse. In enkele cases bleek dat chauffeurs rondreden met buitenlandse A-1 documenten, afgegeven zonder dat de SVB hierin was gekend, in feite onverzekerd, een situatie die nooit de bedoeling is geweest van de Europese coördinatie. Loonstrookjes maken duidelijk dat de sociale zekerheid in het vestigingsland ook 'getild' wordt, doordat alleen over het basisloon premie is betaald en niet over het totale loon.

Onbevredigend

In een zaak die FNV Bondgenoten bij de SVB in maart 2012 aankartte, duurde het anderhalf jaar (en een regeringswisseling) alvorens de SVB daadwerkelijk doorpakte. Van meet af aan was duidelijk dat dingen niet klopten. Vanwege de angst dat Nederland zou worden beschuldigd van het opwerpen van barrières tegen de vrije dienstverlening werd lang geaarzeld. In oktober 2013 kwam de SVB met duidelijke taal: op basis van de Europese Verordeningen dienen chauffeurs die in Nederland leven en op de loonlijst staan van in het buitenland gevestigde tussenpersonen deel te nemen aan de sociale zekerheid van hun woonland (in dit geval Nederland). De SVB verklaarde dat de arbeidsrelatie met de vroegere werkgever nog steeds bestond, omdat het bij de tussenpersoon niet ging om een echte onderneming die materieel in Cyprus was gevestigd en onder wiens gezag werkzaamheden werden verricht. De relatie tussen de chauffeurs en de tussenpersoon werd als schijnconstructie aangemerkt, uitsluitend om sociale zekerheidsverplichtingen in Nederland te omzeilen. Aangezien er geen wetgeving bestaat, is het onbevredigend dat de strijd tegen obscure bemiddelaars nog steeds van geval tot geval gevoerd moet worden.

1 Het inmiddels aangepakte AMFB maakt gebruik van www.mebo.lu (voor de financiële transacties), www.christaintershipping.lu in Luxemburg en www.sealux.ch in Zwitserland (voor het omvlaggen in de binnenvaart) en de postbussen www.afmb.eu en www.seoc.com.cy in Cyprus.

2 Er bestaan meerdere Dinotrans bedrijven en gelieerde bedrijfjes. Latvian Sia Dinotrans is formeel het hoofdkantoor; Dinotrans Nederland is gevestigd in een rijtjeswoning. Dinotrans Zweden heeft een werknemer en Dinotrans Duitsland lijkt klein, maar is goed voor een kwart van de omzet.