



**Universiteit
Leiden**
The Netherlands

Met de vlam in de pijp door Europa: de arbeidssituatie van internationale vrachtwagenchauffeurs : constructies en percepties

Hoeven, A.M.H. van der

Citation

Hoeven, A. M. H. van der. (2023, December 12). *Met de vlam in de pijp door Europa: de arbeidssituatie van internationale vrachtwagenchauffeurs : constructies en percepties*. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3672199>

Version: Publisher's Version

License: [Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3672199>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

6.1 INLEIDING

“Boete transporteurs wegens schijnconstructie.

Drie transportbedrijven hebben het afgelopen jaar een boete gekregen van de Inspectie SZW vanwege schijnconstructies met Oost-Europese postbusbv's.”

*De Telegraaf*¹

“Alleen de naam op de vrachtauto is veranderd.

Een Drentse transporteur omzeilt met goedkope Moldavische chauffeurs de Nederlandse wet, vindt FNV.”

*NRC-Handelsblad*²

“Rechter: Hongaarse chauffeurs hebben recht op Nederlands loon.

Tien Hongaarse chauffeurs die werkten voor het Brabantse transportbedrijf Van den Bosch, hebben recht op honderdduizenden euro's achterstallig loon.”

*De Volkskrant*³

Dat transportbedrijven gebruikmaken van allerlei (schijn)constructies om (Oost-Europese) chauffeurs zo goedkoop mogelijk het (vervoers)werk te laten verrichten, is een vaststaand feit. Met dat gegeven is de vraag in welke mate dat gebeurt, niet beantwoord. Dat is ook niet zo gek, omdat in veel gevallen het gebruik van een constructie nooit aan het licht komt. Enerzijds omdat heel veel zaken nooit aan de rechter worden voorgelegd en ontsluiting van een mogelijke constructie via die weg dus niet gebeurt. Anderzijds omdat gebruikte constructies vaak ingewikkeld zijn net zoals de (EU-)regels en jurisprudentie waarvan kennis nodig is om door een constructie heen te kunnen kijken. Voor de chauffeurs zelf, voor zover zij zich al bewust zijn van het feit dat zij werken op basis van een voor hen financieel nadelige constructie, is dat onbegonnen werk. Ook voor vakbonden of anderen die begaan zijn met de arbeidssituatie van (Oost-Europese) chauffeurs en die strijden tegen het gebruik van (schijn)constructies is dat een lastige opgave.

1 Zie: <https://www.telegraaf.nl/nieuws/923054/boete-transporteurs-wegens-schijnconstructie>

2 Eendedijk & Middel *NRC-Handelsblad* 14 juli 2020.

3 De Ruiters 2021.

6.1.1 Onderzoeksvraag

Voordat vastgesteld kan worden dat een (schijn)constructie wordt gebruikt, is essentieel te weten hoe dat gedaan moet worden. Aan die belangrijke (voor)vraag is dit hoofdstuk gewijd wat leidt tot de volgende onderzoeksvraag.

*Hoe kun je bepalen of sprake is van een arbeidsrechtelijke constructie die de chauffeur financieel benadeelt en in hoeverre is van zo'n constructie sprake bij deze chauffeurs?*⁴

6.2 METHODIEK

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden is gebruikgemaakt van een methodiek die hier nader wordt toegelicht. Mogelijk kan deze methodiek als hulpmiddel dienen voor vakbonden en andere praktijkbeoefenaars om (schijn)constructies in concrete arbeidssituaties van vrachtwagenchauffeurs aan het licht te brengen.

Om te bepalen of deze 32 chauffeurs werken op basis van een constructie waardoor op hun loonkosten wordt bespaard en de chauffeurs dus financieel benadeeld worden, is bij allemaal de concrete arbeidssituatie geanalyseerd. Deze analyse is gedaan aan de hand van een aantal indicatoren die het land aanwijzen waar of van waaruit de chauffeurs gewoonlijk werken (hun 'gewoonlijk werkland' in de zin van artikel 8 lid 1 en 2 Rome I). Het gaat dan vooral om indicatoren die iets zeggen over de feitelijke uitvoering van het werk van de chauffeurs. Op die manier kan het gewoonlijk werkland van de chauffeurs worden bepaald en het op de arbeidsovereenkomsten van de chauffeurs toepasselijke recht (artikel 8 lid 2 Rome I). Ook kan worden vastgesteld of sprake is van een constructie die als doel heeft verhulling van het gewoonlijk werkland waardoor op loonkosten wordt bespaard.

6.2.1 Relevante jurisprudentie

De indicatoren die zijn gebruikt, sluiten aan bij de gezichtspunten die de Nederlandse rechter heeft gebruikt in twee zaken waarbij het ging om het bepalen van het toepasselijke recht op de arbeidsovereenkomsten van Hongaarse respectievelijk Roemeense vrachtwagenchauffeurs. De Hongaarse chauffeurs (partij in de in hoofdstukken 3 en 4 besproken zaak *Van den Bosch*) waren in dienst bij een Hongaarse zustersvereniging van een Nederlands transport-

4 In dit onderzoek ligt het accent op de kennis van de chauffeur over de constructie op basis waarvan de chauffeur werkt bij zijn of haar werkgever die ten tijde van het interview de huidige werkgever was. Negen (van de 32) chauffeurs gaven ook informatie over (een) vorige werkgever(s). Op die informatie wordt soms ook ingegaan.

bedrijf.⁵ De Roemeense chauffeurs waren in dienst van een Tsjechische zuster-vennootschap van Wemmers, een Nederlands transportbedrijf.⁶ De rechter moest in beide zaken de vraag beantwoorden welk land het gewone werkland als bedoeld in artikel 8 Rome I was van de chauffeurs. In beide zaken kwam de rechter tot het oordeel dat Nederland het gewoonlijk werkland is en dat dus Nederlands recht op de arbeidsovereenkomsten van toepassing is.

Om tot die vaststelling te komen, onderzocht de rechter in *Van den Bosch met name* in welk land zich de plaats bevindt van waaruit de werknemer zijn transportopdracht verricht, instructies voor zijn opdrachten ontvangt en zijn werk organiseert, en de plaats waar zich de arbeidsinstrumenten bevinden. Verder ging de rechter na in welke plaatsen het vervoer hoofdzakelijk werd verricht, in welke plaatsen de goederen werden gelost en naar welke plaats de werknemer na zijn opdrachten terugkeert. De rechter verwees daarbij naar de beslissing van het HvJ EU in de zaak *Koelzsch*⁷ (punt 49).⁸ Deze opsomming van gezichtspunten door het HvJ EU in *Koelzsch* is niet limitatief en de rechter moet rekening houden met “alle elementen die de werkzaamheid van de werknemer kenmerken” (*Koelzsch* punten 48 en 50). Wel komt veel gewicht toe aan de gezichtspunten die volgens het HvJ EU *met name* moeten worden onderzocht.⁹ Ten slotte heeft de rechter beoordeeld of er factoren zijn die maken dat de arbeidsovereenkomsten nauwer verbonden zijn met een ander land dan – in dit geval – Nederland. Ook hierbij is de rechtspraak van het HvJ EU leidend, in dit geval de zaak *Schlecker*.¹⁰ In *Schlecker* bepaalde het HvJ EU dat

“onder de belangrijke factoren voor die aanknopng dient allereerst rekening te worden gehouden met het land waar de werknemer belastingen en heffingen op inkomsten uit arbeid betaalt en het land waar hij is aangesloten bij de sociale zekerheid en de verschillende pensioen-, ziektekostenverzekerings- en invaliditeitsregelingen. Bovendien dient de nationale rechter rekening te houden met alle omstandigheden van de zaak, zoals met name de criteria betreffende de vaststelling van het salaris en de andere arbeidsvoorwaarden.”¹¹

5 Hof Arnhem-Leeuwarden 27 juli 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:7206, *JAR* 2021/212, m.n.t. E.J.A. Franssen.

6 Rb. Rotterdam 26 augustus 2021, ECLI:NL:RBROT:2021:9943.

7 HvJ EU 15 maart 2011, C-29/10, ECLI:EU:C:2011:151 (*Koelzsch*).

8 Hof Arnhem-Leeuwarden 27 juli 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:7206, *JAR* 2021/212, m.n.t. E.J.A. Franssen.

9 Zie ook HvJ EU 19 mei 2022, ECLI:EU:C:2022:402, punten 56 tot en met 71 (*INAIL en INPS*). In dit recente arrest past het Hof diezelfde criteria toe om te beoordelen welk socialezekerheidsrecht (Iers of Italiaans) van toepassing is op piloten van Ryanair. Het Hof oordeelt uiteindelijk dat moet worden aangesloten bij de thuisbasis van de piloten waar zij hun dag starten en eindigen en komt tot de conclusie dat het Italiaanse socialezekerheidsrecht van toepassing is, tenzij uit A1-verklaringen anders zou blijken.

10 HvJ EU 12 september 2013, C-64/12, ECLI:EU:C:2013:551 (*Schlecker*).

11 HvJ EU 12 september 2013, C-64/12, ECLI:EU:C:2013:551, punt 41 (*Schlecker*).

Ook hier gaat het weer om alle factoren die de arbeidsverhouding betreffen.

In *Wemmers* beoordeelde de rechter in hoeverre sprake was van een reële vestiging in Tsjechië, waar de planning en aansturing van de chauffeurs plaatsvond, waar de chauffeurs hun werk begonnen en eindigen en waar het transport plaatsvond, met welke vrachtwagens en kentekens de chauffeurs reden en waar het onderhoud van de vrachtwagens plaatsvond. Onder het kopje ‘overig’ onderzocht de rechter welke tankpas (van *Wemmers* of van de Tsjechische vestiging) de chauffeurs gebruikten, in hoeverre de Tsjechische vestiging opdrachten van *Wemmers* weigerde en in opdracht van wie de chauffeurs hoofdzakelijk reden.

Zoals deze jurisprudentie (*Koelzsch, Schlecker, Van den Bosch en Wemmers*) illustreert, is de vaststelling van het gewoonlijk werkland van een chauffeur essentieel om door een bepaalde constructie heen te kunnen prikken. Om het land te kunnen bepalen “waar of van waaruit een chauffeur het belangrijkste deel van zijn verplichtingen jegens zijn werkgever vervult”,¹² moet rekening gehouden worden met “alle elementen die de werkzaamheid van de chauffeur/werknemer kenmerken”.¹³ Om daar inzicht in te krijgen en om de onderzoeksvraag te beantwoorden wordt in dit onderzoek gebruikgemaakt van dat wat de chauffeurs tijdens de interviews vertelden over een aantal, eerdergenoemde, indicatoren.

6.2.2 Gebruikte indicatoren

Om vast te kunnen stellen waar de chauffeurs gewoonlijk werken, en dús welk recht van toepassing is, en of hun gewoontelijke werkland wordt verhuld, is gebruikgemaakt van de volgende indicatoren:

- waar beginnen en eindigen de chauffeurs hun werk?
- waar wordt het vervoer (hoofdzakelijk) verricht?
- met welke kentekens wordt gereden?
- wie is eigenaar van de vrachtwagens?
- hoe is het bedrijf gestructureerd?
- welk recht is van toepassing op het contract?
- waar worden socialezekerheidsbijdragen, belasting en verzekering betaald?

Deze indicatoren zijn ontleend aan de hiervoor in paragraaf 6.2.1 besproken uitspraken.

¹² HvJ EU 15 maart 2011, C-29/10, ECLI:EU:C:2011:151, punt 50 (*Koelzsch*).

¹³ HvJ EU 15 maart 2011, C-29/10, ECLI:EU:C:2011:151, punt 48 (*Koelzsch*).

6.2.3 Categorieën chauffeurs

Een eerste aanwijzing voor het gebruik van een mogelijke constructie is wanneer een chauffeur werkt bij een bedrijf dat niet of mede gevestigd is in zijn woonland. De data worden om die reden weergegeven in drie hoofdcategorieën waarin de chauffeurs gerangschikt zijn. Daarbij wordt steeds als uitgangspunt genomen het woonland van de chauffeur en het land waar het bedrijf waar de chauffeur werkt, (mede) gevestigd is. Onderscheiden worden:

1. Chauffeurs werkzaam bij bedrijven (uitsluitend) gevestigd in het woonland van de chauffeur, waarbij de landen worden onderverdeeld in twee sub-categorieën:
 - a. landen in West-Europa;¹⁴
 - b. landen in Oost-Europa.¹⁵
2. Chauffeurs werkzaam bij bedrijven niet gevestigd in het woonland van de chauffeur.
3. Chauffeurs werkzaam bij bedrijven met hoofdvestiging in een ander land dan het woonland van de chauffeur, maar met (neven)vestiging en/of kantoren in het woonland van de chauffeur.

In de meeste gevallen is het woonland hetzelfde als het land van herkomst van de chauffeur. Bij Ben is dat niet het geval; deze chauffeur is Duits, maar woont (al langere tijd) in Luxemburg en hij werkt bij een Luxemburgs transportbedrijf. Bij Georgi is dat evenmin het geval; hij woont (is geregistreerd) in Hamburg en betaalt daar belasting en sociale zekerheid. Ook betaalt hij *bachelor tax* in Duitsland omdat zijn gezin niet bij hem woont. Zijn vrouw, kinderen en ouders wonen in Bulgarije (Sandanski) en hij gaat tijdens zijn 3 weken rust, na 9 weken werken, naar zijn gezin in Bulgarije en werkt bij een Duits bedrijf dat in Aken gevestigd is. Ook bij Andrei is dat tijdens een deel van zijn werk als chauffeur niet zo; hij is Roemeens, maar woont in Nederland en werkt nu bij een Nederlands bedrijf via een uitzendbureau; daarvoor werkte hij bij R (ook een Nederlands bedrijf), maar toen woonde hij nog in Roemenië.

6.3 RESULTATEN

6.3.1 Chauffeurs (7) die werken bij West-Europees bedrijf (uitsluitend) gevestigd in hun West-Europese woonland

6.3.1.1 Gewoonlijk werkland: geen aanwijzingen verhulling

De eerste groep chauffeurs die in deze categorie (1a) vallen zijn de vier Nederlandse chauffeurs. Hun verhalen bevatten geen enkele aanwijzing die duidt

¹⁴ Duitsland, Luxemburg en Nederland.

¹⁵ Bulgarije, Hongarije, Litouwen, Moldavië, Oekraïne, Polen, Roemenië.

op een ander land dan Nederland als hun gewoonlijke werkland. Alle vier werken zij in en/of vanuit Nederland en rijden zij met Nederlandse kentekens op de vrachtwagen (trekker en trailer). De vrachtwagens waarmee de chauffeurs rijden, staan tot hun beschikking in Nederland bij de diverse bedrijven. De transportopdrachten worden ofwel alleen in Nederland verricht ofwel ook in andere Europese lidstaten zoals Duitsland, België, Frankrijk, Spanje, Italië en Denemarken. Socialezekerheidsbijdragen en belasting worden afgedragen in Nederland; drie chauffeurs werken op basis van de Nederlandse cao beroepsgoederenvervoer en een chauffeur (Bram) werkt op basis van de cao van het bedrijf (G.) waar hij werkt. Op hun contracten is Nederlands recht van toepassing en ook EU-recht, als het gaat om onder meer de rij- en rusttijden die (op Europees niveau) in Verordening 561/2006 geregeld zijn.

De situatie van Ben is vergelijkbaar met die van de Nederlandse chauffeurs, zij het dat deze (Duitse) chauffeur in Luxemburg woont en hij bij een Luxemburgs transportbedrijf werkt. Hij werkt in en vanuit Luxemburg, begint en eindigt zijn werk daar, en rijdt altijd met Luxemburgse kentekenplaten op de vrachtwagen (trekker en trailer). Op zijn contract is Luxemburgs recht van toepassing, en natuurlijk ook Verordening 561/2006. Socialezekerheidsbijdragen en belasting worden in Luxemburg betaald. Ben vervoert luchtvracht en hij voert zijn transportopdrachten uit in Spanje, Portugal, Frankrijk, Zwitserland, België, Nederland, Duitsland, Oostenrijk en Hongarije. Hij reed ook in Italië en Polen, maar op dit moment niet meer. Dat Luxemburg het gewoonlijk werkland van Ben is, is glashelder.

Ook twee Oost-Europese chauffeurs vallen in deze categorie. Andrei, een Roemeen, woont in Nederland en werkt op basis van Nederlands contract bij een Nederlands uitzendbureau. Via dat uitzendbureau is Andrei door een Nederlands transportbedrijf ingeleend. Andrei werkt in en mogelijk ook vanuit Nederland. Andrei vertelt dat hij met hulp van een Nederlandse vakbond bij zijn huidige werkgever werkt. Voorheen werkte Andrei bij de Poolse vestiging van een Nederlands transportbedrijf op basis van een Pools contract en Poolse arbeidsvoorwaarden, terwijl hij ook toen altijd in en vanuit Nederland werkte. Maar, zo zegt Andrei:

“It’s really weird because at the last company I was working at, which is now very blamed within all the Europe, I used to be paid much more, and here I am paid less even though I have a Dutch contract and everything is legal here.”

Volgens Andrei komt het uitzendbureau het contract niet na en wordt hij voor veel minder uren ingezet en betaald dan overeengekomen. Zijn arbeidsvoorwaarden zijn er bij zijn huidige werkgever, een uitzendbureau, helaas niet op vooruitgegaan, ondanks het feit dat geen sprake is van een het gewoonlijk werkland verhullende constructie.

In het geval van Georgi bestaan die twijfels evenmin. Bij deze Bulgaar die in Duitsland (Hamburg) woont en bij een Duits transportbedrijf (gevestigd

in Aken) werkt, wijst alles erop dat Duitsland zijn gewoonlijk werkland is. Hij werkt in en vanuit Duitsland en begint zijn werk in Aken. Georgi verricht vervoer in Duitsland, Zwitserland, Italië, België en Nederland. Hij rijdt met een Duits kenteken op zijn trekker en zijn trailer heeft op het moment van het interview een Nederlands kenteken. Soms rijdt hij ook met een trailer met een Duits kenteken. Volgens Georgi is het bedrijf in Duitsland geregistreerd; of het een vestiging van een Nederlands bedrijf is weet hij niet. Het lijkt erop dat het bedrijf waar Georgi werkt soms een transportopdracht van een Nederlandse bedrijf uitvoert. Deze vorm van onderaanneming is een in de transportwereld veel gebruikte constructie. Welk recht van toepassing is op zijn contract, weet Georgi niet, maar zo zegt hij: “They [het bedrijf waar Georgi werkt] are very good, they respect everything, hours, breaks, everything is respected. I am very content. Also the money, I have a German contract.”

Georgi weet zeker dat socialezekerheidsbijdragen in Duitsland (Hamburg) worden betaald door de werkgever, omdat hij daarover brieven ontvangt. Die brieven kan hij niet lezen, maar met behulp van een vertaler begrijpt hij “bits and pieces”. Georgi vertelt dat hij in ieder geval *bachelor tax* (van € 200) in Duitsland betaalt, omdat zijn familie niet bij hem woont. Dit laatste is een duidelijke aanwijzing dat Georgi als werknemer in dienst is bij het Duitse transportbedrijf. In Duitsland wordt deze maandelijkse loonbelasting namelijk geïnd bij werknemers die alleen wonen en een bruto maandsalaris ontvangen van € 1.050 of hoger (*Steuerklasse 1*).¹⁶

Al met al kan bij deze categorie chauffeurs vrij eenvoudig worden vastgesteld wat het gewoonlijk werkland is. Deze chauffeurs werken niet op basis van constructies die opgezet zijn om dat gewoonlijk werkland te verhullen met als doel het besparen op (loon)kosten. Dat er los daarvan ook andere oorzaken kunnen zijn die leiden tot (financiële) benadeling van chauffeurs, blijkt uit het verhaal van Andrei over de niet-nakoming door het uitzendbureau van zijn arbeidscontract.

6.3.2 Chauffeurs (14) die werken bij Oost-Europees bedrijf (uitsluitend gevestigd in hun Oost-Europese woonland)

6.3.2.1 Gewoonlijk werkland: geen aanwijzingen verhulling

Voor elf (Hanna, Levente, Alexandru, Matas, Nazar, Yaroslav, Jakub, Luca, Viktor, Aleksander en Stanislaw) chauffeurs in deze categorie (1b) zijn er geen aanwijzingen dat zij werken op basis van een constructie die het gewoonlijk werkland verhult. Voor allen geldt dat zij werken bij een bedrijf dat gevestigd is in hun woonland, al dan niet met meer dan één vestiging in dat woonland.

16 Zie over belasting in Duitsland voor alleenstaanden: <https://www.smartsteuer.de/online/steuerwissen/steuerklassen/>

Zo werkt Hanna bij een bedrijf dat veel kleine vestigingen in Hongarije heeft en heeft het bedrijf waar Stanislaw werkt vier vestigingen in Polen. Jakub, een Poolse chauffeur, vertelt over het Poolse bedrijf waar hij werkt:

“(...) In our firm, there are 2 forwarders but I drive under a completely different forwarding firm. So I’m seconded to a totally different forwarding firm, where I get a cargo and I drive at the moment to Germany, to Benelux countries and to Italy.”

Ook Aleksander en Stanislaw, eveneens Poolse chauffeurs werkzaam bij Poolse bedrijven, werken onder leiding van *forwarders*. In het geval van Stanislaw gaat het om een Duitse *forwarder* en, zo zegt hij: “The firm separates from me. When I leave Poland, my firm no longer cares about me. I drive under the management of German forwarding firm. They deal with my matters (...).” Aleksander ten slotte zegt dat zijn bedrijf met *large freight forwarding* en *forwarding trade firms* werkt. Hij heeft contact met de *forwarder* met wie hij de ladingen en de routes regelt/bepaalt. Het bedrijf van Aleksander is als (*sub*)*contractor* werkzaam voor de *forwarder* (en andere klanten). Aleksander beschrijft de *forwarder* als:

“(...) a company that deals maybe not with transport but with the logistics of freight and cargo. This company probably has some truck resources, a few trucks. However, it has so much loadings that it can’t deliver it by itself, so it hires subcontractors like my firm. But I don’t know how many subcontractors, like my firm, such firm can have.”

Een *forwarder*, of expediteur, is de tussenpersoon of bemiddelaar tussen de verlader en de transporteur. Deze laatste is alleen verantwoordelijk voor het daadwerkelijke vervoer van goederen. De *forwarder* daarentegen is zoals gezegd bemiddelaar en zorgt ervoor dat de goederen op de meest efficiënte en snelste manier van plek A naar plek B worden vervoerd.¹⁷

De meeste chauffeurs rijden met vrachtwagens met kentekens (op zowel de trekker als de trailer) met de nationaliteit van het woonland. Alleen bij Luca is dat anders: hij vervoert trailers met ofwel een Engels ofwel een Nederlands kenteken. En in het geval van Alexandru, die in een kleine truck zonder oplegger rijdt, komt de nationaliteit van het kenteken niet aan de orde in het interview. De vrachtwagens waar de chauffeurs mee rijden zijn eigendom van of worden beheerd door de bedrijven waar de chauffeurs werken. Het op hun contract toepasselijke nationale recht, voor zover bekend bij de chauffeurs, is dat van hun woonland.

17 Zie over de expediteur en zijn taken uitgebreid: <https://www.twentepoort-logistiek.nl/kennisbank/wat-doet-een-expediteur/> en Van der Merché 2021.

Alle elf chauffeurs beginnen hun werk in hun woonland en van vijf chauffeurs is bekend dat zij hun werk ook daar eindigen. Het vervoer wordt verricht in heel Europa, behalve door Matas, Nazar en Yaroslav. Nazar en Yaroslav, beiden Oekraïense chauffeurs, rijden altijd dezelfde route: van Oekraïne naar Nederland en terug. Matas vertelt dat bij het bedrijf waar hij nu werkt:

“(...) we are driving specifically to the Netherlands. We don’t travel as much in Europe. So Lithuania, Poland, Germany, Belgium and the Netherlands, all the closest ones. We had England sometimes, but that is very rare.”

Opvallend aan de situatie van Levente is wat hij vertelt over het vervoer in Duitsland:

“(...) [Zijn werkgever] claim[s] that we don’t do domestic transportation of goods in Germany.” En “We actually have quite some domestic German work but I don’t know how they can avoid this because we don’t get the German fee for these rides.”¹⁸

Dit zou kunnen duiden op overtreding van de in Duitsland in 2018¹⁹ geldende cabotageregels, een praktijk die (in Duitsland) veel voorkomt.²⁰ In al deze gevallen kan het woonland van de chauffeurs aangemerkt worden als hun gewoonlijke werkland.

Uit wat de chauffeurs vertellen over hun sociale zekerheid, belasting en ziektekostenverzekering blijkt evenmin dat hun arbeid(sovereenkomst) nauwer verbonden is met een ander land dan hun gewoonlijk werkland (tevens woonland). Van toepasselijkheid van het recht van een ander land op hun arbeid(scontract) dan dat van hun gewoonlijke werkland (tevens woonland) is geen sprake. Voor zeven chauffeurs geldt dat socialezekerheidsbijdragen en belasting betaald worden in het woonland van de chauffeurs. Alexandru en Viktor vertellen ook nog dat hun ziektekostenverzekering (door de werk-

18 Levente doet hiermee op de onder meer in Duitsland uitgevaardigde minimumloonwet die toegepast moet worden op chauffeurs die werken op Duits grondgebied. Zie over dit complexe onderwerp dat het bestek van dit onderzoek te buiten gaat: Van Overbeeke 2019; <https://www.helex-advocaten.com/duitse-mindestlohngesetz-milog-toch-niet-van-toepassing-op-buitenlandse-vervoerders>; <https://www.a-law.eu/en/node/149>.

19 Het interview met Levente vond plaats op 21 oktober 2018. Sinds 14 mei 2010 zijn in Duitsland 3 cabotageritten binnen 7 dagen toegestaan, mits volgend op een grensoverschrijdende rit met hetzelfde voertuig, waarbij eerst de lading bestemd voor Duitsland werd gelost. Eén cabotagerit is toegestaan wanneer het voertuig leeg Duitsland binnenreed in aansluiting op een internationale rit, waarbij goederen werden gelost in een andere EU-lidstaat. CMR-vrachtbrieven van internationale ritten dienen aan boord te zijn. zie: <https://transportnaarDuitsland.nl/transport/cabotage/>.

20 Zie <https://www.ttm.nl/transport/regelgeving/bijna-de-helft-duitse-cabotage-is-illegaal/130558/> en <https://www.nt.nl/wegvervoer/2020/11/17/illegale-cabotage-komt-in-Duitsland-nog-altijd-massaal-voor/> Zie voor een definitie van cabotage artikel 2 lid 6 Verordening 1072/2009 en ook Zwanenburg & Van Overbeeke 2021, p. 25.

gever) wordt betaald in hun woonland, respectievelijk Roemenië en Bulgarije. En Luca zegt dat er verzekeringen zijn die door zijn werkgever in zijn woonland, Roemenië worden betaald.

Voor Nazar en Yaroslav worden geen socialezekerheidsbijdragen betaald en Yaroslav benadrukt: “We don’t have this system in Ukraine. (...) Our state still is very out-dated compared to Europe. It’s 50 years behind in development compared to Europe.” Nazar weet niet of zijn werkgever belasting betaalt, maar wel zegt hij: “(...) I mean they have to pay a corporate income tax, it’s obligatory.”

Zoals gezegd wijst bij deze elf chauffeurs niets erop dat een ander land dan hun woonland als het gewoonlijk werkland kan worden beschouwd. In deze gevallen wordt wel geregeld gewerkt op basis van (onder)aanneming (zie hoofdstuk 3, tabel 3.1 onder 1 *contracting*). Een constructie die in de vervoersbranche gebruikelijk is, zeker als bedrijven met *freight forwarders* werken: expediteurs die het vervoeren van ladingen uitbesteden aan derden, zoals de bedrijven van Jakub, Aleksander en Stanislaw. In de vervoersbranche wordt vaak gewerkt met een expediteur die het vervoer van goederen organiseert en de schakel is tussen zijn opdrachtgever en de vervoerder. De expediteur sluit met zijn opdrachtgever een overeenkomst met als doel zorg te dragen voor het doen vervoeren van goederen. De expediteur sluit daartoe – meestal in eigen naam – een overeenkomst met een vervoerder die de goederen van A naar B vervoert.²¹ Ook bij deze specifieke vorm van *contracting* kan sprake zijn van het ook in hoofdstuk 5 genoemde risico: een lange en ondoorzichtige keten. Bij de drie chauffeurs (Jakub, Aleksander en Stanislaw) die expliciet vertellen dat zij (en dus ook het bedrijf waar zij werken) in opdracht van *freight forwarders* vervoer doen, lijkt daarvan geen sprake. Alle drie hebben ze rechtstreeks contact met de *freight forwarder* over het vervoer van de ladingen. Hoewel deze transportbedrijven niet sjoemelen met constructies om op loonkosten te besparen, wil dat niet zeggen dat zij zich op alle vlakken aan de regels houden zoals het verhaal van Levente over het interne vervoer in Duitsland illustreert.

6.3.2.2 Gewoonlijk werkland: wel aanwijzingen verhuiling

Bij twee (David en Adam) chauffeurs in categorie 1b zijn er wel aanwijzingen die de conclusie rechtvaardigen dat hun gewoonlijk werkland anders was, dan wel is, dan hun werkgever wil doen geloven. Zo vertelt David, een Roemeense chauffeur werkzaam bij een Roemeens bedrijf gevestigd in Roemenië,

21 Een *freight forwarder* wordt in het Nederlands expediteur genoemd en een logistiek bedrijf kan onder meer diensten als expediteur aanbieden. Zie over deze logistieke definities: <https://www.boltrics.nl/logistieke-definities/>. Zie nader over de juridische relatie tussen opdrachtgever, expediteur en vervoerder: Van der Merché 2021, p. 2. Zie ook over de expediteur: Van de Molen 2015, p. 71.

dat toen zijn bedrijf een contract had met een groot logistiek bedrijf (P) de vrachtwagens steeds in Frankrijk stonden. Hij begon en eindigde zijn werk in Frankrijk en werd vanuit Frankrijk naar alle EU-landen gestuurd, behalve Zwitserland. Volgens David vervoerde zijn bedrijf (en hij als werknemer van dat bedrijf) goederen voor P als onderaannemer. David werd met een busje van de werkgever van Roemenië naar Frankrijk vervoerd (en *vice versa*) en die kosten waren voor rekening van de werkgever.

Op dit moment zegt David, werkt zijn bedrijf voor een ander logistiek bedrijf dat in de UK is gevestigd en waar ze trailers voor vervoeren. Daarover zegt David:

“The subcontractors pay a certain amount of money which is very small, and you are thankful. The thing is that the subcontractor pays to the Romanian firm and then the Romanian firm pays us. For example, the D company, which is a huge one. They provide maritime transportation, land transportation. They have thousands of trucks. Therefore, they need drivers. (...) The big company in the UK we are working for is D and from them we take more trailers.”

David vertelt verder dat het kenteken van de trekker altijd Roemeens is. Het kenteken van de trailer wisselt en is afhankelijk van het land waar de trailer opgehaald wordt. Over het toepasselijke recht op zijn arbeidscontract zegt David: “They only apply the Romanian law. We are not spending a lot of time in a foreign country, because that would oblige them to pay us according to the legislation of that country, and they don’t want it.” Waar David op dit moment zijn werk begint en eindigt is niet duidelijk. David zegt dat hij rijdt in Frankrijk, Engeland, Schotland, Noorwegen, Zweden, Denemarken, Tsjechië en Italië. Socialezekerheidsbijdragen en belasting worden betaald in Roemenië.

Tijdens de periode dat David voor P vervoer verrichtte, is duidelijk dat de aanwijzingen naar Roemenië als gewoonlijk werkland het feitelijke werkland, Frankrijk verhulden. De meest wezenlijke indicatie daarvoor is dat David zijn vervoerswerk in en vanuit Frankrijk verrichtte en dat ook de vrachtwagens waar David mee reed zich daar bevonden. In plaats van de door David genoemde onderaanneming en toepassing van het Roemeense recht is er alle aanleiding om te spreken van transnationale detachering (in het kader van een overeenkomst van (onder)aanneming). David verrichtte de diensten voor P in Frankrijk tijdelijk: op dit moment werkt hij immers niet meer in opdracht van P uitsluitend in Frankrijk, maar in opdracht van D in diverse EU-landen. De detacheringsrichtlijn is dus van toepassing en, in dit geval, de ‘harde kern’ van arbeidsvoorwaarden zoals bepaald in het Franse (arbeids)recht. Beide constructies zijn te vinden in hoofdstuk 3 in tabel 3.1 onder 1 (*contracting*) en 3 (transnationale (schijn)detachering).

Vanaf het moment dat (het bedrijf van) David voor D vervoer verricht, is het gewoonlijk werkland moeilijk vast te stellen temeer omdat niet duidelijk is waar David zijn vervoerswerk begint en eindigt. In ieder geval is duidelijk dat ook hier sprake is van onderaanneming. Gelet op wat David vertelt over

de betaling aan zijn bedrijf door D is aannemelijk dat D de opdrachtgever van David is, maar dat D zelf ook onderaannemer is. De kans is groot dat het hier wél gaat om een lange en ondoorzichtige keten.

Adam, een Poolse chauffeur werkzaam bij een Pools bedrijf gevestigd in Polen, vertelt dat hij eerst als zelfstandige voor dit bedrijf werkte, maar dat hij nu als werknemer in dienst is. Hij rijdt altijd met Poolse kentekens op de trekker en de trailer. Het contract is in het Pools en Adam heeft het gelezen. De vraag welk recht op zijn contract van toepassing is, begrijpt Adam niet. Hij zegt:

“To my contract? I don’t understand exactly. Contract says about firm’s obligations towards me, and my obligations towards the firm. Apart from that, EU law applies because I need to fulfil EU requirements like time of work, various stuff which EU requires. As far as my truck driving work is concerned, EU law applies.”

Adam begint en eindigt zijn werk in Polen. Zijn werkgever vergoedt de reiskosten van zijn huis naar het werk niet. Het bedrijf van Adam heeft een contract met bedrijf X en Adam verricht vervoer in opdracht van X in Nederland en België. Hij reed voor X ook naar de UK, maar dat wil hij niet meer. Het bedrijf rijdt nog wel naar de UK. Zijn werkgever betaalt socialezekerheidsbijdragen en belasting in Polen: *“Everything else, like health contributions, is done and paid by the employer.”* Hoewel deze indicaties naar Polen als gewoonlijk werkland lijken te wijzen, is niets minder waar. Het staat vast dat Adam alleen in Nederland en België vervoer verricht in opdracht van X en dat hij uitsluitend in die landen zijn werk uitvoert. Het is niet aannemelijk dat hij met die feitelijke werkzaamheden in Polen begint en eindigt zoals hij zelf zegt. Adam zal bedoelen dat hij vanuit Polen met zijn reis naar het werk in Nederland en België begint. Dat hij nadat hij klaar is met zijn vervoer voor X ook in Polen eindigt, is logisch, omdat hij in Polen woont. Ook hier wordt, net als bij David tijdens de periode dat hij voor D vervoer verrichtte, het gewoonlijk werkland verhuld. In het geval van Adam is dat Nederland of België en is dus het (arbeids)recht van toepassing van Nederland of België. Van enige tijdelijkheid van de werkzaamheden van Adam blijkt niet en dus is het volledige Nederlandse of Belgische arbeidsrecht op zijn werk van toepassing op grond van artikel 8 Rome I. Om te bepalen welk recht van welk land de doorslag geeft, zijn (nog) meer feitelijke gegevens nodig die hier ontbreken.

In tegenstelling tot bij de hiervoor besproken elf chauffeurs, kan bij deze twee chauffeurs wel worden vastgesteld dat zij werken op basis van een constructie die het gewoonlijk werkland verhult. Voor de betreffende chauffeurs pakt dat nadelig uit: zij krijgen in ieder geval niet het loon waar zij recht op hebben. De werkgever bereikt hiermee het beoogde loonkostenvoordeel en versterkt op die manier zijn concurrentiepositie op de EU-wegtransportmarkt. Kortom: duidelijke voorbeelden van ongewenst werkgeversgedrag ten koste van de (arbeidsvoorwaarden van) de chauffeurs.

6.3.3 Chauffeurs (7) die werken bij een bedrijf niet gevestigd in het land waar zij wonen (Bence, Vasil, Todor, Milán, Kacper, Igor en Filip)

6.3.3.1 Gewoonlijk werkland: geen aanwijzingen verhulling

Voor vier (Vasil, Todor, Kacper en Filip) chauffeurs in deze categorie (2) zijn er geen aanwijzingen dat zij werken op basis van een constructie die het gewoonlijk werkland verhuult. Alle vier chauffeurs (Vasil, Todor, Kacper en Filip) rijden altijd met kentekens van dezelfde nationaliteit (Pools, Nederlands of Duits) op zowel de trekker als de trailer. Alleen Filip weet welk recht van toepassing is op zijn contract; in zijn geval is dat Duits recht. De overige drie chauffeurs weten het niet (zeker). Vasil en Todor, twee Oekraïense chauffeurs, beginnen hun werk in Polen en Todor eindigt zijn werk ook in Polen. Waar Vasil zijn werk eindigt, komt niet aan de orde in het interview. Filip begint en eindigt zijn werk in Duitsland en in het interview met Kacper komt dit aspect niet aan de orde. Vasil, Todor en Kacper rijden in veel verschillende landen in de EU. Filip rijdt sinds vier jaar alleen in Duitsland. Vier jaar geleden reed Filip door heel Europa en Scandinavië. Voor alle chauffeurs worden socialezekerheidsbijdragen (in het geval van Vasil is dat kinderbijslag), belasting en – soms ook – ziektekostenverzekering betaald in het land waar het bedrijf gevestigd is. Van enige het gewoonlijk werkland verhullende constructie blijkt in deze gevallen niet.

6.3.3.2 Gewoonlijk werkland: wel aanwijzingen verhulling

Bij drie (Bence, Milán en Igor) chauffeurs zijn er wel aanwijzingen die de conclusie rechtvaardigen dat hun gewoonlijk werkland een ander land is dan het land waar de werkgever (mede) gevestigd is. Bence en Milán, twee Hongaarse chauffeurs, werken beiden vanuit Oostenrijk. Bence zegt dat zijn bedrijf Oostenrijks is en dat het hoofdkantoor in Wenen zit. Het bedrijf heeft een vestiging in Slowakije, waardoor het bedrijf minder hoeft te betalen dan in Oostenrijk. De chauffeur doelt hier op het feit dat het bedrijf, omdat het in Slowakije gevestigd is, onder meer minder loon hoeft te betalen aan de chauffeurs die bij/via die vestiging werken.

De trucks gaan nooit naar Slowakije, behalve één keer per jaar wanneer de inspectie gedaan wordt. Omdat de trucks Slowaakse kentekens hebben, moet de inspectie in Slowakije worden gedaan; dat duurt een halve dag. Het kantoor in Slowakije bestaat echt (en is dus geen postbusbedrijf). Bence komt alleen in Slowakije voor het kantoor en ook is hij er geweest voor de inspectie (van de trucks). Bence zegt dat hij voor dat Slowaakse kantoor werkt. Bence rijdt met een Slowaaks kenteken op de trekker en zijn trailer heeft altijd een Oostenrijks kenteken. Bence zegt dat volgens hem het recht dat op zijn contract van toepassing is in de hele EU hetzelfde (recht) is. Ook verwijst hij naar de regels over rijtijden die hij moet naleven. Dat staat in zijn contract. Vervolgens

moet hij van zijn werkgever frauderen met de tachograaf. Doet hij dat niet dan kan hij vertrekken; voor hem zijn er veel andere werknemers. Bence begint en eindigt zijn werk in Wenen. Hij begint meestal vanaf Schwechat, het vliegveld in Wenen, omdat het bedrijf luchtvracht vervoert. Bence rijdt in onder meer Engeland, Italië, Nederland en Duitsland. Ziektekostenverzekering wordt volgens zijn werkgever voor hem betaald in Slowakije; hij heeft echter nog steeds geen *insurance card* en als er iets met hem gebeurt, moet hij de artsen zelf betalen. Ook belasting en socialezekerheidsbijdragen worden in Slowakije betaald.

Milán werkt bij een Oostenrijks bedrijf dat veel vestigingen heeft in Europese landen zoals Oostenrijk, Polen, Slowakije, Hongarije, Tsjechië en Roemenië. De trucks staan geregistreerd in Hongarije, omdat dat goedkoper is: ze betalen Hongaars loon aan de chauffeurs en betalen belasting in Hongarije. De trekker van Milán heeft altijd een Hongaars kenteken en de trailer een Oostenrijks of Nederlands kenteken. Registratie hangt af van de belasting die in een bepaald land betaald moet worden:

“If one year it is better in Austria then they register all trucks in Austria. Or they register them in Poland. But it doesn’t matter. In my experience this is the best company in providing social support for drivers. (...) But they don’t pay us Austrian salary so we don’t get 13th and 14th month salary. But in every place where the company has offices, for example in Austria, Luxembourg, or wherever, they provide sites, where we can park the truck and they provide us shower, resting room, diner, mechanics.”

Milán licht toe dat dit gaat om *weight tax* welke afhankelijk is van de trailer. Het bedrijf kiest het goedkoopste regime, volgens Milán:

“There are many trucks so it is worth to change the registration depending where it is cheaper to have trucks. For example now, there are a lot of Polish drivers, because the Polish government provides a huge deduction from the taxes when companies establish employment for Polish citizens. But all the trucks are in Linz. It is so complicated how it works. Not easy to explain (...).”

Het contract van Milán is gebaseerd op het Hongaarse recht:

“We work by the Hungarian rules, we pay taxes in Hungary, we are registered in Hungary. But for the Polish drivers the Polish law applies. The company makes sure that all drivers get approximately the same amount of money. The amount depends on the tax law but they calculate the amount in such way so at the end of the month everyone gets the same amount. The drivers wouldn’t like it if there was difference in it.”

In het contract staat dat het bedrijf transportbussen verzorgt om van Lebeny (plaats in Hongarije) naar het werk dat begint in Linz, Oostenrijk, te komen.

De tolk die tijdens het interview vertaalde, bevestigt dat socialezekerheidsbijdragen in Hongarije worden betaald.

Igor, een Oekraïense chauffeur, werkt bij een heel groot bedrijf, dat in Litouwen is gevestigd. Het bedrijf heeft veel verschillende afdelingen en verricht transport op veel routes. Het verhaal van Igor over onder meer zijn transportroutes doet vermoeden dat het bedrijf ook veel twijfelachtige constructies toepast. Zo vertelt Igor dat zijn werk begint in Vilnius (Litouwen) en dat hij per bus of vliegtuig van Oekraïne naar Litouwen reist. Die kosten betaalt hij zelf. Als hij zijn reis per truck in Europa begint en hij wordt met de bedrijfsbus vanaf Litouwen naar die plek in Europa gebracht dan is zijn dagvergoeding € 68. Als hij met zijn truck in Litouwen begint dan is zijn dagvergoeding € 66. Op de route die hij reed toen hij werd geïnterviewd moest Igor van Litouwen naar Duitsland reizen om vanaf daar met de truck zijn route te beginnen en de truck over te nemen van een andere chauffeur. Daarom is zijn dagvergoeding voor deze route € 68. Het komt voor dat hij een dag met de bus moet reizen om vanaf Vilnius bij de truck te komen en ook weer een dag om van de truck naar Vilnius terug te komen. Igor keert zelden [met de truck] terug naar Litouwen, omdat er nauwelijks ladingen zijn in Litouwen: "So whenever I want to go home and need a substitute, I call the manager" Alleen als er in Litouwen vracht moet worden gelost dan keert hij met de truck terug naar Litouwen. Dit lijkt er dus op dat Igor vaak ergens in Europa zijn werk eindigt en dat hij dan door een andere chauffeur wordt afgelost die verder met de truck rijdt waarna Igor naar huis kan.

Over de landen waar hij vervoer verricht(te) vertelt Igor dat hij aanvankelijk uitsluitend in Frankrijk vervoer verrichtte, maar dat hij volgens EU-recht maar drie routes in Frankrijk mag doen en daarna Frankrijk moet verlaten en vervolgens dan pas weer terug naar Frankrijk kan keren. Igor doelt hiermee op de cabotageregels, die door (het bedrijf van) Igor kennelijk wel worden nageleefd. Deze zomer reed Igor van Rotterdam naar Duitsland en weer terug. Momenteel rijdt Igor een langere route van Nederland naar Italië. Op het moment van het interview reed ook Igor met dezelfde, in zijn geval Litouwse, kentekens op de trekker en de trailer. Maar, zegt Igor:

"(...) if tomorrow they tell me to change the trailer, I will change.(...) I think it [twee verschillende kentekenplaten op trekker en trailer] just depends on the companies that, for example, have only trailers but does not have their own trucks. So instead of spending money on trucks, maintenance and drivers, they just hire other companies, like ours, that carry their trailers (...)."

Igor weet niet welk recht van toepassing is op zijn contract. Pensioenbijdragen worden volgens Igor in Litouwen betaald, maar, zegt Igor:

"(...) regarding the pension I still need to go to the Lithuanian pension fund to clarify certain aspects and provide them with documents that I have children because then the pension is bigger. What I understand for now, I will get my

pension only when I reach the retirement age and retire in Lithuania. But if I decide to go home after some time, then the pension and interest will stop adding up (...)."

In deze drie gevallen is duidelijk sprake van een constructie die de werk- of opdrachtgever gebruikt om te besparen op (loon)kosten.

De constructies gebruikt bij Bence en Milán vertonen veel gelijkenissen. Alle indicatoren wijzen naar Oostenrijk als gewoonlijk werkland en de Oost-Europese vestiging van deze bedrijven wordt gebruikt om dat feitelijke werkland te verhullen. Deze constructie wordt genoemd in hoofdstuk 3, tabel 3.1 onder 2a. Opvallend is dat beide chauffeurs op de hoogte zijn van het gebruik van de constructie, maar er toch voor kiezen om bij het bedrijf te (blijven) werken. In het geval van Bence omzeilt de werkgever niet alleen zijn betalingsverplichtingen, maar verplicht hij Bence ook om te frauderen met de tachograaf. Desondanks is Bence blij met deze baan. Datzelfde geldt voor Milán; hij vindt dit bedrijf het beste waar hij ooit gewerkt heeft als het gaat om de door hem genoemde arbeidsomstandigheden.

In het geval van Igor wijst alles erop dat Litouwen niet zijn gewoontelijke werkland is en dat Litouws (arbeids)recht niet van toepassing is op zijn vervoerswerk is. Hij begint daar nooit met zijn transportwerk en eindigt er ook zelden. Het lijkt erop dat hij steeds voor bepaalde periodes gedetacheerd is bij transportbedrijven, eerst in Frankrijk en later in Nederland, om daar respectievelijk in en vanuit vervoer te verrichten. Op grond daarvan zou hij dan recht hebben op de Franse en Nederlandse harde-kernarbeidsvoorwaarden. Voor zijn vervoerswerk in Frankrijk zou dat op basis van Richtlijn 2020/1057, als die op dat moment van kracht zou zijn geweest, in ieder geval vaststaan.²² Voor zijn werk in Nederland dat op basis van Richtlijn 2002/1057 als *cross trade* wordt gezien, is dat afhankelijk van de werkingssfeerbepalingen van de Detacheringsrichtlijn zelf.²³ Het is ook mogelijk dat het gaat om elkaar voortdurend opvolgende detacheringen in Nederland. In dat geval moet Nederland als het gewoontelijke werkland van Igor worden aangemerkt op grond van artikel 8 Rome I. Dán is het volledige Nederlandse arbeidsrecht op het vervoerswerk van Igor van toepassing.

6.3.3.3 *Ten slotte nogmaals Andrei*

Bij Andrei werd door zijn vorige werkgever een constructie toegepast die lijkt op de bij Bence en Milán gebruikte constructies. De huidige arbeidssituatie van Andrei is besproken bij categorie 1a. Andrei werkte eerder bij een (mede) in Nederland gevestigd transportbedrijf (R) op basis van een Pools contract. Andrei woonde toen in Roemenië. Het interview met Andrei ging hoofdzakelijk

²² Zwanenburg & Van Overbeeke 2021, p. 25.

²³ Zwanenburg & Van Overbeeke 2021, p. 25.

over zijn werk bij R en om die reden wordt die arbeidssituatie, die in categorie 2 valt, ook besproken.

Andrei had een sollicitatiegesprek en een rijtest bij (een vestiging van) R in Roemenië. Ook volgde hij bij (een vestiging van) R in Nederland een training van twee weken. Andrei begon zijn werk in, dan wel vanuit, Nederland en is nooit in Polen geweest. Andrei reed meestal routes in de UK, maar er waren ook routes naar Frankrijk, Italië, Duitsland en Oostenrijk. Andrei reed bij R soms met een vrachtwagen met Nederlandse kentekens en soms met een vrachtwagen met Poolse kentekens. Andrei:

“The interesting thing was that during the months we were driving the Dutch trucks, there was a paper which said that we have been detached for the R company Netherlands for 28 days. The thing is that I was only working in the Netherlands, I had never been in Poland. So we were fully working in the Netherlands, yet my contracts were for Poland.”

Belasting en socialezekerheidsbijdragen werden in Polen betaald.

Geconcludeerd moet worden dat Nederland, en niet Polen, als het gewone werkland van Andrei moet worden aangemerkt. De werkgever R heeft gedaan alsof Andrei bij de Nederlandse vestiging van het Poolse transportbedrijf gedetacheerd was, maar feitelijk in dienst was bij het Poolse bedrijf. Dit laatste zou dan volgens R de toepasselijkheid van Pools recht op de arbeidssituatie van Andrei meebrengen en dus ook de betaling van een Pools (lager) loon. Allereerst is het bestaan van het Poolse bedrijf twijfelachtig, omdat Andrei zegt nooit in Polen te zijn geweest en dus ook nooit een bezoek aan het bedrijf daar heeft gebracht. Zijn sollicitatieprocedure bij R speelde zich uitsluitend in Roemenië en Nederland af. De kans is groot dat het gaat om niet meer dan een postbusvennootschap (zie voor deze constructie hoofdstuk 3 tabel 3.1 onder 2a) met als enige doel het regelen van de indiensttreding van Andrei op basis van Pools (arbeids)recht. Een situatie die ver afstaat van de feitelijke arbeidssituatie zoals door Andrei weergegeven. Zelfs als de vennootschap wel bestaat, dan nog had Andrei recht op Nederlandse basisarbeidsvoorwaarden op grond van de detacheringsrichtlijn. In dat geval was er immers sprake van intraconderndetachering, zoals ook blijkt uit het hiervoor weergegeven citaat van Andrei. Deze laatste constructie is genoemd in tabel 3.1 onder 3 in hoofdstuk 3.

6.3.4 Chauffeurs (4) die werken bij een bedrijf met de hoofdvestiging in een ander land dan het woonland van de chauffeur, maar met wel een vestiging in dat woonland (Marcell, Dominik, Antoni en Dima)

6.3.4.1 Gewoonlijk werkland: geen aanwijzingen verhulling

Voor één chauffeur (Marcell) in deze categorie (3) zijn er geen aanwijzingen dat hij werkt op basis van een constructie die het gewoonlijk werkland verhuult.

Deze Hongaarse chauffeur werkt bij de Hongaarse vestiging van een Frans bedrijf dat in Parijs is gevestigd. Het bedrijf waar Marcell werkt, heeft dezelfde naam als het Franse bedrijf, maar dan met de toevoeging 'Hungaria'. Marcell weet niet wat de relatie is tussen het Hongaarse en het Franse bedrijf. In ieder geval kan hij de site van het bedrijf in Frankrijk gebruiken net zoals de site van het bedrijf in Frankfurt. Het bedrijf heeft ook een site in Oostenrijk. Marcell zegt ook nog: "We are not a transport company; we are a distribution company."²⁴ Volgens Marcell is zijn bedrijf Hongaars en wordt er bijna altijd met Hongaarse kentekens gereden op zowel de truck als de trailer. Soms wordt met trailers met een Frans kenteken gereden: "(...) originally P is in Paris and sometimes we get jobs from them where we have to take their trailers". Marcell heeft dat zelf twee keer gedaan. Over de trailers voegt Marcell later nog toe: "We use three different trailers at the company ... German ones ... sorry, we use four, not three. Also Dutch trailers." Het bedrijf *least* de trekkers en heeft de trailers in eigendom. Op dit moment huurt het bedrijf trailers met Duitse kentekens, omdat de nieuwe [aan te schaffen] trailers nog niet klaar zijn.

Hoe dat zit met de trailers met Nederlandse kentekens licht Marcell niet toe. Een verklaring voor het gebruiken van trailers met Nederlandse kentekens die in Nederland zijn geregistreerd, kan zijn dat het bedrijf op die manier bespaart op de belasting die voor het gewicht van de trailer betaald moet worden. Die zogenaamde *weight tax* en de registratie van trailers in landen die op dat gebied voordelig zijn en dus voor de werkgever (het transportbedrijf) een kostenbesparing opleveren, worden ook door Milán (hiervoor besproken onder categorie 2) en Dominik (zie hierna) genoemd.

Bij deze respondent komt opnieuw naar voren dat in de transportvervoersbranche vaak op basis van (onder)aanneming vervoer wordt gedaan. In dit geval werkt de Hongaarse vestiging in opdracht van het Franse (moeder)bedrijf. Als Marcell arriveert bij de Hongaarse vestiging krijgt hij het kenteken van de trailer waarmee hij op pad gaat. Daar begint hij zijn werk dus; waar hij eindigt komt niet aan de orde. Uit wat Marcell over het bedrijf vertelt, wordt duidelijk dat er geen sprake is van een postbusfirma, maar dat het een actief bedrijf is van waaruit vervoer (distributie) wordt verricht. Marcell en zijn collega's verrichten vervoer in Slovenië, Kroatië, Oostenrijk, Frankrijk, Italië, Engeland, België, Holland, Slowakije en Tsjechië. Chauffeurs die met zijn tweeën op één vrachtwagen rijden, gaan ook naar Roemenië; hijzelf doet

24 Zie over het verschil tussen transport en distributie: <https://www.peterappeltransport.nl/distributie-transport/>: Transport kan op meerdere momenten in de logistieke keten plaatsvinden. Bijvoorbeeld eerst wanneer het halffabrikaat naar de fabrikant gaat om vervolgens als product naar het distributiecentrum te gaan. Zodra het product het distributiecentrum verlaat, is er – zoals de naam al suggereert – sprake van distributie. Wat hier verwarring kan wekken, is dat transport ook een onderdeel is van distributie. Het verplaatsen van het eindproduct naar de winkel of consument is immers ook een vorm van transport. In logistieke zin spreken we hier echter niet meer van transport maar van distributie.

dat niet en gaat nooit naar Roemenië. Op het arbeidscontract van Marcell is het Hongaarse *labour law book* van toepassing. Hij weet niet welk Europees recht van toepassing is op zijn arbeidssituatie; zijn werkgever heeft het nooit over de toepassing van Europees recht. Over de betaling van belasting en socialezekerheidsbijdragen zegt Marcell:

“From a gross minimum wage we pay a pension contribution, a health contribution. We pay tax, we are also paying personal income tax. And even after our gross minimum wage, employers have to pay contributions too. This is automatically deducted from the gross wage in Hungary.”

Uit het verhaal van Marcell over deze aspecten van zijn arbeidssituatie wijst alles erop dat Hongarije zijn gewoontelijke werkland is. Van enige constructie om de (hogere) loonkosten van een ander land te omzeilen, is geen sprake. Wel wordt ook door het bedrijf van Marcell in opdracht van derden distributie verricht en werkt ook dit bedrijf als (onder)aannemer. Zie voor deze constructie hoofdstuk 3 tabel 3.1 onder 1.

6.3.4.2 Gewoonlijk werkland: wel aanwijzingen verhulling

Voor twee chauffeurs (Dominik en Antoni) in categorie 3 zijn er wel degelijk aanwijzingen dat zij werken op basis van eenzelfde het gewoonlijk werkland verhullende constructie. Deze chauffeurs wonen in Hongarije (Dominik) en Polen (Antoni) en hebben de nationaliteit van hun woonland. Dominik werkt bij de Hongaarse vestiging van een Oostenrijks bedrijf. Antoni werkt bij de Poolse vestiging van een Nederlands bedrijf. Hoewel Dominik als naar (de structuur van) het bedrijf gevraagd wordt eerst zegt:

“Well, I don’t really want to talk about it”, vertelt hij toch over het bedrijf dat het “(...) is a very big company, the head office is in Austria and it has locations in many places. Romania, Slovakia, Czech Republic, Poland, Serbia, Hungary ... but there are also more offices in Austria”.

Volgens Dominik wordt er bij elk Hongaars bedrijf veel illegaals gedaan. Hij baseert deze stelling op zijn ervaringen met zijn vorige drie (Hongaarse) werkgevers. Hij zegt dat ook bij zijn huidige bedrijf veel gefraudeerd wordt, maar nu “regulations became stricter this year” het bedrijf de dingen wat serieuzer neemt. Dominik vindt zijn huidige bedrijf tot nu toe het beste. De vrachtwagen waar Dominik in rijdt, is eigendom van het bedrijf. Over kentekens op de vrachtwagens zegt Dominik het volgende:

“For example, our company has trucks with all sorts of different license plates: Hungarian, Czech, Slovak, all sorts. But we only drive with the Hungarian ones because that’s where we are registered. If you are registered in Romania, you drive with Romanian ones. But the trailers are usually Dutch and Austrian. Most likely, it is because perhaps the tax paid after weight is lower here. Everybody knows that it’s about the money. So for example if the company has to pay 500.000 HUF

after a trailer each year and this amount is only 200.000 HUF in Holland then why not?"

Dominik weet niet welk recht(ssysteem) van toepassing is op zijn contract. Dominik begint en eindigt zijn werk in Wenen; hij reist met zijn eigen auto van huis naar Wenen en weer terug naar huis. Bij het bedrijf waar Dominik nu werkt, rijdt hij/verricht hij vervoer in heel Europa: Italië, Frankrijk, België, Nederland, Duitsland, Tsjechië, Polen, Roemenië (niet vaak), Servië, Slovenië en UK (zelden). Dominik zegt: "(...) and I'll tell you a secret ... we do air cargo". Belasting en socialezekerheidsbijdragen worden in Hongarije betaald, zo zegt Dominik: "Of course, this is all done on the Hungarian side. They do everything as it should be done. They file our tax returns for us as well."

Antoni werkt zoals hij zelf zegt "in cooperation" met een Nederlands en een Pools bedrijf. Hij licht dat toe en zegt dat het Nederlandse transportbedrijf: "by merging with Polish firm or by opening their subsidiary in Poland, can have a bigger amount of truck drivers, thus have more trucks and thanks to that, have bigger profits". In zijn geval gaat het om een vestiging in Polen opgericht door het Nederlandse bedrijf. Antoni beschouwt de Poolse vestiging als zijn baas en niet het Nederlandse bedrijf. Ook zegt hij dat alle trekkers in Polen zijn geregistreerd en alle trailers in Nederland. Het kenteken van de trekker is altijd Pools en dat van de trailer is altijd Nederlands. Volgens Antoni is het onmogelijk om, als je bijvoorbeeld een Nederlands contract hebt, een truck met een Pools kenteken te rijden. Als je een Nederlands contract hebt, moet je een truck met een Nederlands kenteken rijden en als je een Pools contract hebt, moet je een truck met een Pools kenteken rijden. Werktijden (rijtijden) worden geregeld door arbeidsrecht voor chauffeurs (niet door het contract) en zijn in alle landen hetzelfde. Antoni bedoelt hiermee Verordening 561/2006. Verder zegt Antoni over zijn contract: "I know all my rights, those which are in my contract, and in Polish labour law. (...) It is a Polish contract and Polish labour law applies." Over waar hij zijn werk begint en eindigt vertelt Antoni:

"When I arrive to work, I drive from Poland to the Netherlands, it's already a part of the work, it takes about 10 hours. This is already counted as work. Later, I must have minimum 9 hour rest. And this is arrival to work. Not by the truck because the truck is in the Netherlands. After those 9 hours of break, I start the work with the truck. (...) Well, it's always like that after second week of work I finish my work in the Netherlands. I always come back to Poland from the Netherlands. And always after that second week, I'm in the Netherlands and I go back to Poland. I cannot be stuck in other country because I always finish my work here."

Antoni vervoert bloemen en rijdt routes van Nederland naar Duitsland, van Nederland naar Frankrijk, van Nederland naar België en soms van Nederland naar Spanje. Belasting en socialezekerheidsbijdragen worden beide in Polen betaald.

Zowel Dominik als Antoni beginnen en eindigen hun werk altijd in een ander land dan hun woonland, namelijk Oostenrijk en Nederland en vanuit daar doen zij hun vervoerswerk. Die omstandigheid is bepalend voor de vaststelling dat Oostenrijk (Dominik) en Nederland (Antoni) als het gewoonlijk werkland moet worden beschouwd.²⁵ Alle andere indicaties die naar het woonland van deze chauffeurs als het gewoonlijk werkland wijzen, zijn bedoeld om de feitelijke situatie te verdoezelen. Daarbij wordt gebruikgemaakt van de Oost-Europese vestigingen van deze bedrijven waar alle administratieve kwesties inzake de arbeidssituatie van deze chauffeurs worden geregeld. Uit niets blijkt dat in of vanuit die vestigingen ook activiteiten op het gebied van feitelijk vervoer plaatsvinden, in ieder geval niet door deze twee chauffeurs. Het gevolg daarvan is dat zowel de arbeidssituatie van Dominik als van Antoni geregeld wordt door een – onjuist – Oost-Europees rechtstelsel dat volgens hun contract van toepassing is. In deze categorie (3) is voor beide chauffeurs duidelijk dat zij werken op basis van een constructie die hun gewoonlijk werkland verhuult en die leidt tot hun (financiële) benadeling.

6.3.4.3 Gewoonlijk werkland: niet vast te stellen

Met behulp van de toegepaste methodiek is het voor het merendeel van de chauffeurs gelukt te bepalen wat hun gewoonlijk werkland is. Dat geldt ook voor het aan het licht brengen van constructies die verhulden waar of van waaruit de chauffeurs gewoonlijk hun werk verrichten. In twee gevallen lukte dat niet.

Voor één chauffeur in categorie 1b, Gabriel een Roemeen, is het gewoonlijk werkland niet vast te stellen en dus ook niet of al dan niet sprake is van verhulling daarvan. Waar Gabriel zijn vervoerswerk begint is niet duidelijk en uit wat hij vertelt over zijn terugkeer naar zijn woonland Roemenië na het einde van zijn werktijd lijkt het erop dat zijn werk niet in Roemenië eindigt. In welk land zijn werk dan wel eindigt, is ook onduidelijk. Zo vertelt Gabriel dat nadat hij twee maanden in de EU heeft gewerkt: "(...) Afterwards I go ..., a car comes and we change places. And we change drivers and ... Yes, we go home." Door het ontbreken van informatie over deze twee zeer belangrijke aspecten is de vaststelling van Roemenië als gewoonlijk werkland niet mogelijk. Dit ondanks het feit dat andere indicatoren (kenteken en eigendom van de trekker, toepasselijke recht op arbeidscontract, betaling socialezekerheidsbijdragen en medische bijdragen) wel naar Roemenië als gewoonlijk werkland wijzen.

Ook voor Dima, een Moldavische chauffeur in categorie 3, is het gewoonlijk werkland niet vast te stellen, omdat niet duidelijk is waar hij zijn werk begint en eindigt: in Roemenië of Moldova.

25 Zie in dezelfde zin HvJ EU 19 mei 2022, ECLI:EU:C:2022:402, punten 56 tot en met 71 (*INAIL en INPS*).

Deze chauffeur werkt bij een bedrijf dat gevestigd is in Roemenië. Over het bedrijf vertelt Dima dat: “the firm itself is Romanian but the owners are Moldovan. It is a Romanian company where the company is registered but the main offices are in Moldova.” Het kenteken van de trekker is altijd Roemeens, het kenteken van de trailer is meestal Nederlands. Het komt zelden voor dat het kenteken van de trailer Belgisch is. Het bedrijf heeft alleen trekkers in ‘eigendom’ via een *lease*-constructie. De trailers worden gehuurd van andere bedrijven, meestal van een Nederlands bedrijf (Z) dat, zo zegt Dima: “ha[s] the(...) registered office in the Netherlands with the place of management and control in Belgium.” Op de vraag of hij kan verklaren waarom het kenteken van de trailer Nederlands is, antwoordt Dima: “I don’t know maybe because the owner of the company is Dutch and he registered company in the Netherlands but the work is carried out for Belgium because it is cheaper. I don’t know.” In de vervoersbranche is het mogelijk om trailers te huren. Dit kan voor een bedrijf aantrekkelijker (flexibel en daardoor kostenbesparend) zijn dan het hebben van een eigen vloot.²⁶ Dat laatste zal met name zo zijn als het gaat om een klein bedrijf, zoals het bedrijf waar Dima werkt (22-25 trekkers en 25 chauffeurs). Hoewel Dima de Nederlandse kentekens van de trailers niet kan verklaren, lijkt de meest voor de hand liggende reden te zijn de genoemde trailerhuur. Aanleiding om hier iets anders achter te zoeken, is er niet.

Dima weet niet welk recht van toepassing is op zijn arbeidscontract, maar wel zegt hij: “Look, we have a Romanian contract because the firm itself is Romanian but the owners are Moldovan.” Dat het Roemeense recht van toepassing is op het contract van Dima, lijkt aannemelijk. Dima vertelt ook dat zijn contract stopt op het moment dat hij thuiskomt na zijn vervoerswerk van enkele maanden. Hij is dan 3-4 maanden thuis en als hij weer aan het werk gaat, sluiten hij en zijn werkgever een nieuw arbeidscontract af. Dima rijdt in heel Europa: Italië, Frankrijk, Spanje, Zwitserland, Oostenrijk, Duitsland, Nederland, België, UK, Tsjechië en Slowakije. De laatste tijd komen de meeste vervoersorders uit België, Nederland en Frankrijk. Dima zegt dat de werkgever belasting in Roemenië betaalt. Over socialezekerheidsbijdragen weet Dima niets, behalve dat zijn pensioen gebaseerd is op zijn basissalaris. Ook voorziet het bedrijf hem van een ziektekostenverzekering.

Nu onduidelijk blijft waar deze chauffeur zijn werk begint en eindigt en, in het verlengde daarvan, waar de vrachtwagens zich bevinden, kan het gewoonlijk werkland niet worden vastgesteld. Informatie over die meest wezenlijke elementen is nodig om te bepalen waar deze chauffeur gewoonlijk zijn werk doet. Ondanks het feit dat de indicatoren waar de chauffeur wel informatie over geeft, wijzen op Roemenië als gewoonlijk werkland, kan dat laatste ook Moldavië zijn. Temeer nu Dima zelf zegt dat “the main offices” van het bedrijf zich in Moldavië bevinden. Er zijn geen aanwijzingen die erop

26 Zie bijvoorbeeld de website van een bedrijf dat trailers verhuurt: <https://pnorental.com/nl/verhuur/>

duiden dat een ander land dan een van de genoemde Oost-Europese (buur)landen, als het gewoonlijk werkland moet worden beschouwd.

6.4 CONCLUSIE

Bij deze 32 chauffeurs blijkt de toegepaste methodiek effectief om te achterhalen of zij al dan niet werken op basis van een arbeidsrechtelijke constructie die hen financieel benadeelt. Essentieel is om elk geval systematisch te analyseren aan de hand van een aantal indicatoren die gaan over de feitelijke uitvoering van het werk en daarnaast over een aantal financiële aspecten van het werk. Aan de hand van die gegevens is beoordeeld wat het gewoonlijk werkland van deze 32 chauffeurs is en het op hun arbeidsovereenkomst toepasselijke recht. Bij elke chauffeur is meegewogen de door hem of haar gegeven informatie over waar zij hun werk beginnen en eindigen, waar zij hun vervoer (hoofdzakelijk) verrichten, met welke kentekens zij rijden, wie eigenaar van de vrachtwagens is, hoe het bedrijf gestructureerd is, welk recht van toepassing is op hun contract, en waar socialezekerheidsbijdragen, belasting en verzekering betaald worden.

Analyse van het samenstel van deze factoren maakt veel duidelijk over de feitelijke werkzaamheden van de chauffeurs. Essentiële factoren zijn in ieder geval waar het vervoerswerk begint en eindigt en in welk(e) land(en) het vervoer plaatsvindt. Tevens geeft zo'n analyse inzicht in factoren die – bedoeld of onbedoeld – dat gewoonlyke werkland verhullen en hiermee de chauffeurs en ook anderen op het verkeerde been zetten als het gaat om het toepasselijke (arbeids)recht. Een voorbeeld daarvan is de nationaliteit van de kentekens op de vrachtwagens. Op het eerste oog lijkt dat niet relevant, maar sommige chauffeurs verbinden daar wel degelijk conclusies aan als het gaat om het toepasselijke recht op hun arbeidscontract. Ook de rechter neemt de nationaliteit van de kentekens op de vrachtwagens in aanmerking bij de beoordeling van het gewoonlijk werkland in de zaken *Van den Bosch*²⁷ en *Wemmers*.²⁸ Verder wordt duidelijk dat met de kentekens wordt gesjoemeld met als doel registratie van de vrachtwagens in het land met het voordeligste belastingtarief (*weight tax*). Enerzijds is dat vanuit het oogpunt van een transportbedrijf begrijpelijk, anderzijds creëert het veel onduidelijkheid en mogelijk zelfs (verkeers)onveilige situaties²⁹ of oneerlijke concurrentie.

Al met al biedt deze methodiek voldoende houvast om een specifieke arbeidssituatie te ontleden en te ontdoen van die elementen die het wezen van het werk verdoezelen. De meerwaarde hiervan is dat ook praktijkbeoefe-

27 Hof Arnhem-Leeuwarden 27 juli 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:7206, r.o. 3.18, *JAR* 2021/212, m.n.t. E.J.A. Franssen.

28 Rb. Rotterdam 26 augustus 2021, ECLI:NL:RBROT:2021:9943, r.o. 2.13.

29 Vlakveld, Stipdonk & Bos 2012, p. 40-43.

naars, die zich inzetten voor (internationale) vrachtwagenchauffeurs, deze methodiek ook kunnen gebruiken. Op die manier kan (verhulling van) het gewoonlijk werkland en het daaruit voortvloeiende toepasselijke recht sneller worden vastgesteld waardoor ook chauffeurs die niet kunnen of willen procederen er baat bij hebben.

In de arbeidssituatie van deze respondenten heeft toepassing van de methodiek geleid tot de vaststelling dat zeven van hen werken op basis van een constructie waardoor het gewoonlijk werkland wordt verhuld. Als gevolg daarvan is op hun werk – ten onrechte – Oost-Europees arbeidsrecht van toepassing en worden zij (financieel) benadeeld. De constructies die toegepast zijn, komen allen voor in tabel 3.1 in hoofdstuk 3. Echt nieuwe constructies zijn niet aan het licht gekomen. Opmerkelijk is dat de constructies duidelijk konden worden onderkend ondanks dat alleen gewerkt is met mondelinge informatie van de betreffende chauffeurs over diverse aspecten van hun werk. Veel chauffeurs vertelden graag en gedetailleerd over diverse aspecten van hun werk. Tegelijkertijd is dit een factor om rekening mee te houden en er niet al te stellig vanuit te gaan dat de onderkende constructies overeenstemmen met de feiten.

Een tweede punt dat opvalt, is dat niet eens eenderde van deze chauffeurs op basis van een constructie werkt. Gelet op de *framing* van dit probleem in het maatschappelijk debat is dat een onverwachte uitkomst. Deze vrachtwagenchauffeurs zijn in ieder geval níet op grote schaal werkzaam op basis van dubieuze constructies. Het is goed mogelijk dat de situatie in de transportsector, als het gaat om het gebruik van (schijn)constructies, minder ernstig is dan door onder meer de media en vakbonden wordt geschetst. Reden temeer voor beleidsmakers en wetgevers hun aanpak niet teveel te laten beïnvloeden door informatie in de krant en door uitingen van vakbonden, waarin de nadruk ligt op uitwassen en extreme situaties. Nuancering van die informatie is onontbeerlijk en kan worden verkregen door ook met de chauffeurs zélf te praten en hun percepties in aanmerking te nemen. Alleen dan kan beleid en regelgeving worden ontworpen die recht doet aan de internationale (vervoers)praktijk.

Ten slotte is opnieuw duidelijk dat elke arbeidssituatie in het internationale wegtransport anders is en door de vele betrokken partijen ook gecompliceerd. Het achterhalen van constructies zal om die reden altijd casuïstisch zijn, waarbij de in dit onderzoek toegepaste methodiek een bruikbaar hulpmiddel is.