



ROAD TRANSPORT, AUTOMOTIVE SUPPLY CHAIN

REALITY AND SOLUTION



DE WERELD VAN HET INTERNATIONALE WEGTRANSPORT

Op de Europese wegen rijden vrachtwagenchauffeurs uit meer dan dertig landen. Zij betalen bij het pompstation allemaal evenveel voor een liter diesel. Die prijs is een gegeven, zoals zoveel kosten in de transportsector een gegeven zijn. De verdienmodellen zitten veelal in het creatief weg organiseren van werkgeverslasten op arbeid en het geknoei met de rij- en rusttijden. Er wordt veel gewerkt met ketens van onderaanneming. Op die manier worden de eigen verantwoordelijkheid, werknemersrechten en werkgeverslasten weg georganiseerd. Dit gaat zo ver dat daarmee zelfs de verkeersveiligheid in gevaar komt.

Vanuit Europa en in de lidstaten wordt geen prioriteit gegeven aan het handhaven van wetgeving die er is om werknemers te beschermen en concurrentievervalsing tegen te gaan. Inspectiediensten zijn door de jaren heen budgettair en politiek uitgekleed, werkgevers hebben totaal geen schrik meer van de inspectie en achten zich onaantastbaar.

Het uitbuiten van chauffeurs en het organiseren van concurrentievervalsing is een businessmodel geworden

Hoewel in de sector grote behoefte is aan instroom van nieuwe chauffeurs, staan arbeidsvoorwaarden continu onder druk. Tegen alle economische wetten in geldt in het wegtransport niet wat schaars is, is duur. In het wegtransport wordt wat schaars is schaamteloos uitgebuit of afgedankt.

In de keten van onderaanneming zijn de autofabrikanten uiteindelijk de economische werkgevers van de chauffeurs die hun handel draaiende houden. Die autofabrikanten laten zich voorstaan op hun CSR (Corporate Social Responsibility) beleid over eerlijk en transparant werken. Dat beleid bereikt echter nooit de cabines van de chauffeurs. Terwijl het transport voor de fabrikanten toch de ruggengraat vormt en een essentiële schakel in de productieketen is.

Chauffeurs uit Oost-Europa, de voormalige Sovjet-staten en inmiddels ook al Zuidoost-Azië worden op grote schaal uitgebuit en mensonterend tewerkgesteld. Ondanks het tekort aan chauffeurs is feitelijk sprake van een sociaal failliete sector. De chauffeurs en de nette werkgevers zijn de grote verliezers.

Hoewel zaken in het wegtransport vaak als complex worden weggezet, is de sector overzichtelijk en zijn oplossingen voorhanden. Over de internationale ritten en de toe te passen wet- en regelgeving bestaan de grootste mythes. Op dit moment wordt wet- en regelgeving enkel misbruikt om een rookgordijn op te trekken en chauffeurs hun rechten juist af te nemen. Na het lezen van dit boekje wordt duidelijk wie de daders zijn en welke de oplossingen zijn om deze nog altijd prachtig mooie sector nieuw en gezond leven in te blazen. FNV - Stichting VNB deed onderzoek naar het loon en de arbeidsvoorwaarden van chauffeurs werkzaam in de automotive industrie. De onderzoeksresultaten zijn getoetst op de naleving van Europese en nationale wet- en regelgeving en zijn vergeleken met het CSR beleid van de autoproducenten. De conclusie is schokkend.

Voor het onderzoek zijn in verschillende landen parkeerplaatsen bezocht, is er gepost aan de poort van de auto- en vrachtautofabrikanten en is vertrouwelijk gesproken met transporteurs. Er zijn chauffeurs geïnterviewd van verschillende nationaliteiten.

In dit boekje wordt het businessmodel van de transporteurs De Rooy en Ewals uit Nederland, Waberer's uit Hongarije en XPO uit Spanje beschreven. In het onderzoek kwamen ook vele andere bedrijven voorbij die zich van vergelijkbare praktijken bedienen. Behalve dit boekje heeft FNV - Stichting VNB ook een film gemaakt over dit onderzoek.

Inmiddels heeft FNV - Stichting VNB de betrokken autofabrikanten aangesproken op hun eigen CSR beleid en hun wettelijke en sociale verantwoordelijkheden.



CASE: DE ROOY UIT SON EN BREUGEL

Transportbedrijf De Rooy uit Son en Breugel is huisvervoerder van DAF Trucks in Eindhoven.

Op de website van De Rooy staat het profiel van het bedrijf:

"450 eigen trucks, marktleider in truck & tractor transport. Klanttevredenheid, daar gaat het om bij De Rooy. Dat geldt ook voor partnership. Geen kortlopende investeringen, maar langdurige relaties. We zijn dan ook trots te mogen werken voor toonaangevende bedrijven over de hele wereld."

Het onderzoek wijst uit dat De Rooy invulling lijkt te geven aan "klanttevredenheid" door gebruik te maken van dochterbedrijven die hun chauffeurs uitbuiten, frauderen met sociale premies, structureel rij- en rusttijden overtreden en aanzetten tot fraude met de tachograaf door chauffeurs te laten werken met chauffeurspassen op naam van een ander.

Op de "450 eigen trucks" rijden voornamelijk chauffeurs uit Roemenië, Oekraïne en Polen. De chauffeurs leven weken achter elkaar illegaal in te kleine cabines. De chauffeurs zijn vrijwel allemaal sociaal verzekerd in Polen, terwijl ze daar niet werken. In de Poolse arbeidscontracten zijn uurlonen opgenomen van 10 Poolse zloty (€ 2,33).

DE ROOY POLAND SP.Z.O.O. POZNAŃSKA 21/48 WARSZAWA

Uit Poolse rechtbankdocumenten en het handelsregister blijkt dat het hoofdkantoor is gevestigd in Warschau. De mevrouw die de deur opent, antwoordt op de vraag of De Rooy daar gevestigd is: "This is only a virtual office". Bestuurder van De Rooy Poland Sp.z.o.o. is Gerardus Martinus De Rooij, tevens directeur van Transportbedrijf De Rooij in Nederland.

Op de arbeidscontracten van de chauffeurs staat een adres in Żary, West-Polen. Midden in het dorp staat een grote, vervallen villa met een vervaagd bord De Rooy aan de muur. Er is niets wat lijkt op een transportbedrijf. Er is ook geen vrachtwagen te bekennen. Er is wel iemand op kantoor. Op de vraag wie de arbeidsovereenkomsten met de chauffeurs ondertekent, wordt geantwoord, "die zit in Nederland".

Op de vraag wie bepaalt of en wanneer chauffeurs worden aangesteld of ontslagen, krijgen we als antwoord dat het in Nederland wordt beslist. Als we aangeven dat er fraude wordt gepleegd door Roemeense chauffeurs die nooit in Polen zijn geweest aan te sluiten op het Poolse sociale zekerheidsstelsel, wordt het gesprek beëindigd.

De Roemeense chauffeur Doru tekende in Son en Breugel een arbeidscontract met Pools recht en een Poolse werkgever. Hij heeft nooit contact gehad met het bedrijf in Polen. Na bijna twee jaar ontving hij een ontslagbrief uit Polen. Toen Doru De Rooy Nederland vroeg wat er aan de hand was, kreeg hij geen antwoord. Hij belde voor het eerst De Rooy in Polen en werd vanuit Polen weer doorverwezen naar Nederland omdat daar de beslissingen zouden worden genomen.



FNV - Stichting VNB belt aan bij het "hoofdkantoor" van De Rooy Poland in Warschau.

WET- EN REGELGEVING

Op wegtransport en chauffeurs zijn verschillende soorten wet- en regelgeving van toepassing.

1. Om chauffeurs te beschermen kent Europa rij- en rusttijden, is er Europese en nationale wetgeving over de toepassing van het juiste loon, coördinatie over het afdragen van premies en fundamentele mensenrechten zoals het recht op een veilige werkplek en de toegang tot schoon drinkwater.

Rij- en rusttijden zijn er om de verkeersveiligheid te bevorderen, chauffeurs te beschermen tegen hun werkgever en concurrentievervalsing tegen te gaan.

2. Om concurrentievervalsing tegen te gaan kent de sector specifieke Europese regels voor toetreding tot de markt. Voordat een transporteur de markt op mag, moet zijn aangetoond dat hij vakbekwaam, kredietwaardig en betrouwbaar is en beschikt over een daadwerkelijke en duurzame vestiging in de lidstaat van vestiging. Daarnaast zijn er Europese regels over binnenlandse transporten (cabotage en intermodale ritten).

In Nederland is dit uitgewerkt in de Wet Wegvervoer Goederen, daarin is de eis van dienstbetrekking opgenomen. Nederlandse transporteurs mogen op hun wagens alleen chauffeurs laten rijden die in loondienst zijn. Meer specifiek, een transporteur mag alleen tijdelijk, als hulp en zonder winstoogmerk, chauffeurs van een andere (buitenlandse) onderneming op zijn wagens laten rijden. Deze regels zijn er om sociale dumping en illegale constructies van onderaanneming tegen te gaan. In Nederland zijn dit soort vergrijpen economisch delicten.

Per 1 januari 2013 moeten de lidstaten van de Europese Unie gegevens over ondernemingen in het wegvervoer kunnen uitwisselen.

Het betreft met name gegevens van zeer ernstige overtredingen die door vervoerders zijn begaan in andere lidstaten. De lidstaten moeten daarvoor elektronische registers oprichten. De nationale registers worden onderling gekoppeld om gegevens snel en doelmatig te kunnen uitwisselen. Deze koppeling staat ook wel bekend onder de naam ERRU (Electronic Register of Roadtransport Undertakings). Tot op de dag van vandaag is het systeem nog altijd niet operationeel.

Bovenstaande wet- en regelgeving is door Europa ingevoerd om werknemers en nette werkgevers te beschermen. In de automotive sector zien we dat foute werkgevers de regels juist misbruiken, grofweg overtreden of een rookgordijn optrekken middels het vervalsen van documenten en registratie.

Overtredingen zijn zo normaal geworden doordat er in Europa en in de lidstaten veel te weinig aandacht is voor handhaving. Ook de autofabrikanten hebben het niet willen zien of zijn grofweg bedonderd door hun eigen transporteurs.

3. Afdracht van premies en belastingen zijn een fundament onder de sociale samenleving. In de 'Europese coördinatieverordening sociale zekerheid' zijn spelregels opgenomen waar en wanneer een werknemers in een bepaalde lidstaat sociaal verzekerd moet of mag zijn. Die regels zijn er om ook bij grensoverschrijdende arbeid de werknemer eerlijk en effectief te verzekeren.

In de supply chain van de automotive zien we dat het shoppen van sociale zekerheid een verdienmodel is geworden. Er zijn chauffeurs sociaal verzekerd in een lidstaat waar ze nooit geweest zijn.

CASE: EWALS CARGO CARE UIT TEGELEN

Ewals Cargo Care heeft, zo blijkt uit de website, 3.600 trailers en ongeveer 1000 chauffeurs in dienst. Hoewel Ewals Cargo Care een Nederlandse onderneming is en ook vanuit Nederland opereert, heeft het bedrijf in Nederland transportvergunningen voor 8 vrachtauto's, waarop naar eigen zeggen 14 chauffeurs in dienst zijn bij Ewals Nederland. De overige 986 chauffeurs van wie Ewals gebruikmaakt, staan op de payroll bij Ewals vestigingen in voornamelijk Oost-Europa. Daarnaast maakt Ewals ook gebruik van vele onderaannemers.

Het bedrijf is groot in het transporteren van losse auto-onderdelen naar de fabrieken van onder meer BMW, Renault, Volvo, Jaguar Land Rover, Porsche, DAF, en de Volkswagen Group.

WEBSITE EWALS:

"In 1906, met enkel een paard en wagen, maar flink wat ambitie, richtte Alfons Ewals ons bedrijf op. Ruim 100 jaar later, zet de 4e generatie Ewals zijn naam voort met ons familiebedrijf. Vandaag de dag creëert Ewals Cargo Care onconventionele logistieke oplossingen voor onze klanten en onze markt."

Ewals Cargo Care doet ook aan medewerkerstevredenheidsonderzoek en duurzame inzetbaarheid van werknemers. Daarbij is gebruikgemaakt van een door het Europees Sociaal Fonds (ESF) beschikbaar gestelde subsidie, speciaal bedoeld voor dit thema. Het onderzoek is gehouden onder medewerkers van bedrijven van Ewals Cargo Care in 16 landen en in 11 talen.

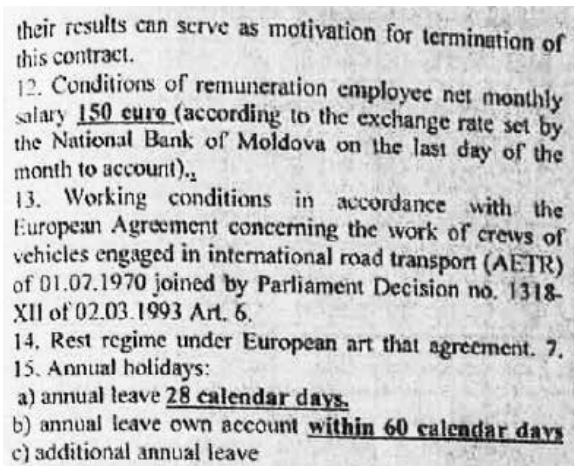
FNV - Stichting VNB sprak met een groot aantal chauffeurs van Ewals op openbare parkeerplaatsen, op parkeerterreinen van Ewals en aan de poort van autofabrieken in Nederland, België, Duitsland, Frankrijk, Engeland en Zweden.

Ewals hanteert een klassiek sociaal dumping model. Chauffeurs worden formeel tewerkgesteld in Oost-Europa, maar werken in en vanuit het Westen. Om de ware lonen van de chauffeurs te maskeren worden documenten over Frans en Oostenrijks minimumloon op grote schaal vervalst. Volgens deze documenten zouden de chauffeurs uurlonen van € 10,- tot € 13,50 uitbetaald krijgen. In werkelijkheid krijgen de Roemeense chauffeurs een maandloon van ongeveer € 300.

De Roemeense chauffeurs komen met bestelbusjes naar Venlo om 6 weken lang onafgebroken te werken. Ze leven in en om hun cabines.

Ewals maakt gebruik van onderaannemers die voornamelijk uit Oost-Europa komen. De Poolse onderaannemers werken veelal met chauffeurs uit Oekraïne, Wit-Rusland en Moldavië. Inmiddels zijn ook de eerste Filipijnse chauffeurs geworven.

De chauffeurs van buiten de EU zijn kwetsbaar voor uitbuiting. Ze hebben nóg lagere lonen en zijn nóg langer van huis. De van origine Nederlandse maar in Polen gevestigde bedrijven, Hoekman Logistics en Boekestijn Transport Service, werken met chauffeurs uit Moldavië. In de arbeidscontracten is een loon opgenomen van € 150 per maand, ongeacht het aantal gewerkte uren. Chauffeurs krijgen daarnaast netto maaltijdvergoedingen waarvan de hoogte afhankelijk is van factoren als het aantal gereden kilometers en de mate waarin chauffeurs de Engelse taal beheersen. De chauffeurs leven drie maanden achtereen in en rondom hun cabines. Deze chauffeurs rijden voor DAF, Renault, Jaguar Land Rover, BMW, Volvo en Volkswagen.



their results can serve as motivation for termination of this contract.

12. Conditions of remuneration employee net monthly salary 150 euro (according to the exchange rate set by the National Bank of Moldova on the last day of the month to account),

13. Working conditions in accordance with the European Agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR) of 01.07.1970 joined by Parliament Decision no. 1318-XII of 02.03.1993 Art. 6.

14. Rest regime under European art that agreement. 7.

15. Annual holidays:

a) annual leave 28 calendar days.

b) annual leave own account within 60 calendar days

c) additional annual leave

VERSLEUTELLEN VAN LOON EN PREMIES

Het sociaal verzekerd loon is het salaris waarover sociale premies en belastingen worden afgedragen. Tussen de lidstaten van de EU zijn er als gevolg van de verschillende sociaal-economische omstandigheden ook grote verschillen in de hoogte van de lonen en in de hoogte van de sociale premies en belastingen.

Omdat chauffeurs een mobiele functie hebben, krijgen ze naast hun loon belastingvrije vergoedingen om onderweg te voorzien in hun levensonderhoud. Dat zijn de vergoedingen voor maaltijden, sanitaire voorzieningen en het onderhouden van contact met het thuisfront. De bedragen variëren van € 30,- tot € 60,- per dag en vallen buiten het sociaal verzekerde loon.

Zolang een chauffeur feitelijk werkt in of vanuit het land waar de werkgever is gevestigd of waar hij zelf woonachtig is, vindt er geen ontwrichting plaats. Het sociale stelsel is dan in balans met de economische activiteiten in dat land en de arbeidsmarkt. Dat geldt bijvoorbeeld voor de 14 (van de 1000) chauffeurs in dienst van Ewals zelf die voor Ewals rijden met Nederlandse arbeidsvoorwaarden en premies.

Er vindt sociale en economische ontwrichting plaats wanneer chauffeurs met de lage lonen en premies uit een ander land hetzelfde werk gaan verrichten, zoals de overige 986 chauffeurs van wie Ewals gebruikmaakt. Of, in het geval van Waberer's uit Hongarije, die met 4.300 voertuigen en Hongaarse lonen voornamelijk in West-Europa werkzaam is. De chauffeurs van Waberer's zijn tussen drie weken en drie maanden onderweg en rijden al die tijd in West-Europa. Het bedrijf creëert hiermee een sociale onbalans voor zijn chauffeurs en concurrerende transportbedrijven in West-Europa. Een ander voorbeeld is De Rooy die gebruikmaakt van Roemeense chauffeurs die werken voor het bedrijf in Nederland, maar onder contract staan bij De Rooy in Polen. Ze krijgen Poolse lonen en dragen in Polen premies af. De chauffeurs hebben geen enkele band met Polen. Zo ook onderaannemer Hoekman Logistics uit Polen, die gebruikmaakt van chauffeurs in dienst van Brinkman Trans Holland Services LTD en HCB Logistics, beide gevestigd in de Republiek Moldavië. De chauffeurs rijden niet in Polen voor Hoekman Logistics, maar komen naar Nederland met bestelbusjes om vanuit Nederland ritten uit te voeren voor Ewals Cargo Care uit Tegelen. De allernieuwste trend op dit gebied is de inzet in West-Europa van Filipijnse chauffeurs met Poolse werkvergunningen.

Chauffeur Marin heeft de Moldavische nationaliteit en werkt in onderaanneming voor Ewals Cargo Care uit Tegelen. Marin en zijn collega's voeren ritten uit voor Jaguar, Daimler, BMW, DAF, SCANIA, Renault, Opel en Vauxhall.

Marin woont in Moldavië en is in dienst van Brinkman Trans Holland Services LTD in Moldavië. Vanuit zijn werkgever in Moldavië wordt Marin tewerkgesteld bij Hoekman Logistics in Polen die voor hem een werkvergunning in Polen heeft aangevraagd. In de werkvergunning is opgenomen dat Marin op basis van 40 uur per week een bruto maandloon van 2787,13 PLN (€ 650,-) moet ontvangen. In het arbeidscontract van Marin staat echter een maandloon van maar € 150,-, ongeacht het aantal te werken uren. Boven op dat maandloon ontvangt hij onbelaste nettovergoedingen om onderweg te kunnen overleven. Deze vergoedingen zijn afhankelijk van het aantal gereden kilometers, "good work" en een "bonus for English communications".

Marin en zijn collega's werken in blokken van drie maanden in het Westen en een maand thuis. In de tijd onderweg leven ze in en rondom hun vrachtauto en rijden ze ritten in West-Europa. Ze zijn niet sociaal verzekerd in Europa en hebben een ongevallenverzekering voor toeristen.

CASE: WABERER'S UIT HONGARIJE

Waberer's uit Hongarije was vroeger een staatsbedrijf genaamd Hungarocamion. Tegenwoordig rijden er op de West-Europese wegen 4.300 vrachtauto's en is het een beursgenoteerd bedrijf. In de automotive werkt het bedrijf voor Volkswagen, Opel, Scania, DAF, Jaguar Land Rover, New Holland en nog een aantal andere spelers.

Hoewel het bedrijf op zijn website heeft staan dat de 4.300 vrachtauto's in eigen beheer zijn, bestaat het in werkelijkheid uit vele onderaannemers. De onderaannemers zijn veelal gevestigd in kleine Hongaarse dorpjes waar vrijwel geen economische activiteit is. Een team van FNV - Stichting VNB was ter plaatse om onderzoek te doen in het dorpje Nagypáli in West-Hongarije. Op het adres van het gemeenschapshuis zouden transportbedrijven gevestigd zijn. Er waren daar geen activiteiten die op

een transportbedrijf leken. De mensen die we daar spraken, zeiden dat er voor deze constructie was gekozen vanwege fiscale redenen.

FNV - Stichting VNB sprak met Hongaarse en Roemeense chauffeurs op parkeerplaatsen in West-Europa. De chauffeurs verklaarden dat ze tussen de drie weken en drie maanden onderweg waren in West-Europa. Ze leven in hun cabine en werken tegen Hongaarse lonen.

Waberer's wordt in België beboet voor overtreding van de rij- en rusttijdenwetgeving



CASE: XPO

XPO is in Amerikaans eigendom. Het bedrijf kwam in Europa op de markt door het van origine Franse Norbert Dentressangle over te nemen.

In landen als Nederland, België, Engeland en Frankrijk werkt XPO met chauffeurs in lokale loondienst. Daarnaast maakt het bedrijf op grote schaal gebruik van chauffeurs in dienst van XPO Roemenië, XPO Polen of Oost-Europese onderaannemers. Deze chauffeurs worden voornamelijk ingezet op ritten binnen West- en Zuid-Europa. In Amerika en Spanje staat het bedrijf bekend om de slechte en soms zelfs misdadige manier waarop wordt omgegaan met werknemers.

Op de website schrijft het bedrijf dat het werkt voor de automotive en industriële sector. FNV - Stichting VNB onderzocht een case waarbij auto-onderdelen van Spanje naar België werden gebracht. Voor de feitelijke transporten vanuit Spanje huurt XPO kleine, zelf-



Daniel Iacob, netwerker van FNV - Stichting VNB (rechts), wisselt gegevens uit met een Roemeense chauffeur van XPO.

standige, Oost-Europese onderaannemers in. De chauffeurs die de ritten uitvoeren, hebben Roemeense arbeidscontracten, zijn sociaal verzekerd in Roemenië, maar rijden daar geen trucks. In werkelijkheid rijden de chauffeurs voor en vanuit XPO in Spanje. De chauffeurs leven maanden in hun cabines, krijgen Roemeense minimumlonen en zijn slecht verzekerd.

AUTO-INDUSTRIE EN DUURZAAMHEIDSBELEID

Nadat het veldonderzoek van FNV - Stichting VNB was afgerond, zijn de conclusies vergeleken met het duurzaamheidsbeleid (CSR) van de autofabrikanten. De feiten van de Europese wegen komen - nog heel zacht uitgedrukt - niet overeen met het geschetste beeld en de ambities ten aanzien van duurzaamheid van de auto-industrie zelf.

De auto-industrie is aangeschreven en gewezen op de schokkende conclusies. In de brieven is verwezen naar het eigen CSR beleid, de UN Guiding Principles on Business and Human Rights, de OECD Guidelines for Multinational Enterprises en de ILO Tripartite Declaration of Principles concerning Multinational Enterprises and Social Policy. Ook volgens deze VN- en OECD-richtlijnen rust op de auto-industrie de verantwoordelijkheid als het gaat om werknemersrechten.

Er is sprake van een ware CSR economie waarin veel werknemers werkzaam zijn, veel geld omgaat en rapporten worden geschreven zonder dat chauffeurs en nette werkgevers daarvan profiteren.

FNV - Stichting VNB stuurde brieven naar: Volkswagen, BMW en Daimler in Duitsland, Jaguar Land Rover en CNH Industrial (eigenaar van Iveco en New Holland) in Engeland, DAF en Tesla in Nederland, Volvo

en Scania in Zweden, Groupe PSA (eigenaar van Peugeot, Citroen, Opel en Vauxhall) in Frankrijk en PACCAR in Amerika.

Zonder enige uitzondering hebben al deze bedrijven CSR beleid of doen ze publieke statements over duurzaamheid en tegen moderne slavernij. Er worden plannen gemaakt, er worden afdelingen duurzaamheid opgericht en er wordt geld begroot om duurzaamheid te promoten. In het duurzaamheidsbeleid van een aantal fabrikanten is zelfs opgenomen dat hun beleid moet worden uitgevoerd, zelfs als dit verdergaat dan dat wat voortvloeit uit wet- en regelgeving.

Tot op heden hebben alle intenties en statements niet de vrachtautocabines van de chauffeurs bereikt. Ook transportbedrijven waarmee FNV - Stichting VNB vertrouwelijk sprak, verklaren dat CSR beleid in de praktijk niet de hoogste prioriteit heeft als het gaat om het verstrekken van opdrachten. Ze verklaren te worden weggeconcentreerd door bedrijven die regels en werknemersrechten aan hun laars lappen.



Corporate Responsibility

PACCAR conducts business so as to reflect the highest ethical standards, fulfil our legal obligations, and meet our social responsibilities. We strive to gain the favorable regard of customers, shareholders, employees, governments, and the general public through superior performance and effective communications.



ROUTE NAAR FAIR TRANSPORT

Niemand zal ontkennen dat de transportsector staat te springen om instroom van nieuwe chauffeurs. Ook zal geen enkel weldenkend mens kunnen ontkennen dat de arbeidsomstandigheden van chauffeurs vaak slecht en zelfs onmenselijk is. Met het CSR beleid van de auto-industrie zouden deze slechte arbeidsomstandigheden en illegale praktijken niet eens moeten kunnen bestaan.

Toch zit de sector in een vicieuze cirkel waar hij zelfstandig niet uitkomt. Arbeidsomstandigheden zijn mensonterend, lonen staan zwaar onder druk, nette werkgevers verliezen marktaandeel en de voorlopers in het uitbuiten van chauffeurs komen ongestraft weg.

De loonkosten van chauffeurs in de totale productiekosten van een auto zijn marginaal. De auto-industrie heeft veel aandacht voor en besteedt veel geld aan het veilig maken van auto's. Door de manier waarop chauffeurs in hun productieketen worden tewerkgesteld, wordt de verkeersveiligheid ook nog eens in gevaar gebracht.

Als het CSR beleid had gewerkt, zou het onderzoek niet zulke schokkend conclusies hebben gekend. Het feit dat een team van vakbondsonderzoekers samen met vakbondskaderleden en chauffeurs deze feiten boven

water krijgt, maakt dat chauffeurs zelf en hun vakbonden moeten worden betrokken bij het in de praktijk brengen van het CSR beleid.

Er zal altijd wel een transporteur te vinden zijn die vals probeert te spelen. Vanuit de opdrachtgevers moet de manier van aanbesteden veranderen door vooraf de businessmodellen van transporteurs te toetsen om valsspelen niet meer de norm te laten zijn.

Chauffeurs moeten arbeidscontracten krijgen en premies afdragen in de landen waar ze ook daadwerkelijk werken. Dat bevordert duurzaamheid, transparantie en een gelijk speelveld en doet recht aan de energie die chauffeurs steken in het draaiende houden van de auto-industrie.

In de toekomst mogen dit soort "doodskisten" van cabines niet meer voorkomen.



