

# Groeiend aantal CAO beter na

**De STO – inmiddels twintig jaar actief – en de Stichting Keurmerk Touringcarbedrijf (SKT) hebben hechte banden. STO is die instantie die controleert of bedrijven de CAO wel naleven. Vanaf de eerste stap heeft de naleving van de CAO Besloten Busvervoer onderdeel uitgemaakt van de totale keurmerkprocedure.**



R. Brouwer  
Voormalige directeur STO

Anvankelijk moest bij elke keurmerkaanvraag of verlenging een afzonderlijke goedkeurende verklaring van de STO worden overlegd, als bewijs dat het aspirant keurmerkbedrijf in de voorgaande drie jaren ten minste éénmaal was gecontroleerd op juiste naleving van de CAO. Een onafhankelijke commissie van het STO-bestuur hield hier toezicht op. Het gaat om een tiental kernbepalingen van de CAO die te maken hebben met de juiste beloning van de medewerkers voor de verrichte werkzaamheden, zoals loon, toeslagen, vrije dagen en verlof en doorbetaling bij ziekte. De STO heeft sinds 1987 de opdracht om elk bedrijf minimaal eens in de drie jaar op naleving van de CAO te controleren en doet dat ook. Door de gestage groei van het aantal touringcarbedrijven kwam in de afgelopen jaren die termijn danig onder druk te staan. Inmiddels is hiervoor het aantal controleurs uitgebreid.

## Gele kaart

Met de invoering van het Keurmerk Touringcarbedrijf in 1999 zijn de spelregels veranderd. Het bedrijf dat nu een keurmerk voert, geeft aan dat er naar kwa-

liteitsverbetering en handhaving van die kwaliteit wordt gestreefd. Wat kwaliteit is en hoe je die tot stand brengt en bewaakt, is vastgelegd in een dik pakket regels en voorschriften. Daar vallen automatisch ook allerlei wettelijke verplichtingen onder, zoals het toepassen van de CAO Besloten Busvervoer. Om die regels en voorschriften van het keurmerk te controleren wordt elk half jaar het bedrijf onder de loep genomen door een auditor. Het controleren of de CAO op alle kernbepalingen goed wordt toegepast, is echter niet met een steekproef na te gaan. Die controle is het specialisme van de STO, die volgens een eigen tijdschema blijft controleren. Tussen STO en Stichting Keurmerk Touringcarbedrijf zijn wel afspraken gemaakt die van invloed zijn op de handhaving van het keurmerk. Een bedrijf dat niet vlot meewerkt aan het

STO-onderzoek en daardoor de controle onnodig lang rekt, kan daarvoor een gele kaart krijgen. Een gele kaart houdt een schorsing van het gebruik van het keurmerk in. Gele kaarten kunnen ook rood worden! Een rode kaart wordt uitgedeeld als de STO genoodzaakt is de rechter in te schakelen om de CAO nageleefd te krijgen. Die rode kaart wordt voorgehouden op het moment dat de STO zijn advocaat vraagt de rechtszaak voor te bereiden. Het touringcarbedrijf raakt daarvoor voor een jaar zijn keurmerk kwijt, zelfs als het bedrijf alsnog bliksemsnel meewerkt om de echte rechtszaak te voorkomen. De laatste ontwikkeling, waar STO en SKT afspraken over maken, is dat een keurmerkbedrijf, waarvan wordt geconstateerd dat er te veel CAO-overtredingen worden begaan, ook in die rode gevarezone terecht komt. Dit betekent dat het keurmerkbedrijf

hiervoor een gele kaart of zelfs een rode kaart kan krijgen, waarmee het verleende keurmerk wordt ingetrokken. Een keurmerkbedrijf heeft zich verplicht om zich aan de regels te houden, bewust rommelen met de CAO kan niet, dat wordt bestraft.

## De STO-controles

Elke nieuwe toetreders tot de branche wordt na enkele maanden bezocht door controleurs van de STO. De STO krijgt dan een beeld van hoe de bedrijfsvoering is opgezet en kan meteen advies geven over de juiste CAO-toepassing. Dat zet zoden aan de dijk. In de loop der jaren is de CAO uitgebreider en ingewikkelder geworden, diverse werkzaamheden zijn ondergebracht in speciale CAO-artikelen. Voor een nieuwkomer op de markt is niet altijd even duidelijk wat er precies van toepassing is. De STO helpt de weg te wijzen. Vrij kort daarna volgt een normale controle en dan moet het goed zijn, overtredingen worden dan net zo strak aangepakt als bij elk ander bedrijf. STO-controles werden tot voor kort uitgevoerd met minimaal één jaar terugwerkende kracht. Dat wil zeggen dat

**'Dat moet afgelopen zijn', oordeelde het STO-bestuur**

# bedrijven leeft

ten minste twaalf maanden administratie moet worden overlegd en eventuele in die periode gemaakte overtredingen moeten worden gecorrigeerd. Dat bleek in sommige gevallen niet voldoende te zijn om een ondernemer ervan te weerhouden steeds weer opnieuw dezelfde overtredingen van de CAO te begaan. 'Dat moet afgelopen zijn', was het oordeel van het STO-bestuur. In het vervolg zullen bedrijven waar telkens weer opnieuw dezelfde overtredingen worden begaan, gecontroleerd worden tot aan de datum waarop het vorige onderzoek werd afgesloten. En zullen alle overtredingen met terugwerkende kracht tot aan die datum moeten worden gecorrigeerd. Daarmee worden jaren van concurrentievervalsing alsnog ongedaan gemaakt.

## Verbetering

Een verheugende ontwikkeling is dat het aantal bedrijven groeit waar de CAO beter wordt nageleefd. De herhaalde driejaarlijkse controles werpen hun vruchten af. Voor de STO betekent het, dat de controles in die ondernemingen sneller verlopen en dat de nazorg van elke controle minder tijd vraagt. Ook neemt het aantal bedrijven toe waar sinds kort met een ietwat lagere frequentie wordt gecontroleerd, tussen twee periodieke hercontroles wordt een wat langere tijd ingelast. Het belangrijkste voordeel van deze twee ontwikkelingen is dat er meer tijd beschikbaar komt om extra aandacht te besteden aan bedrijven waar het met de CAO-regels minder nauw genomen wordt. En om bij bedrijven waar zich altijd problemen met de CAO-naleving voordoen, wat vaker en met kortere tussenperioden onderzoek te doen.

## Klachten over naleving

Zo lang de STO bestaat, komen

er telefoontjes en brieven binnen met klachten over de toepassing van de CAO. Alle klachten worden serieus genomen en op hun waarde beoordeeld. Klachten kunnen ertoe leiden dat de planning wordt omgegooid en dat een bedrijf eerder wordt bezocht. Klagers horen echter niet of hun klacht ergens toe heeft geleid, want het privacyreglement van de STO verbiedt dat. De vraag is of dat nog van deze tijd is en er niet meer openheid moet worden gegeven over de afhandeling van klachten. Het is een lastig vraagstuk. Niet elke klacht is even zwaar, weliswaar belangrijk voor de klager, maar uit het oogpunt van concurrentievervalsing misschien niet echt ernstig. Ook in goed geleide bedrijven gaat er wel eens wat fout, maar om dan de onderneming aan de schandpaal te nagelen? In elk geval heeft de klachtenafhandeling, met name als het gaat om meer openheid, de volle aandacht.

## Zwart bijverdienen

Klagen over de STO is een ander hoofdstuk. De klachten beperken zich meestal tot degenen die niet blij zijn met een instituut als de STO. Men vindt dan dat de STO-wijsneuzen, die diep in de administratie duiken, het touringcarproduct onnodig duur maken. Of omdat de STO het niet goed vindt dat iemand met een uitkering er als touringcarchauffeur zwart nog een centje bij verdient, of er wordt gezegd dat er niet eens voor betaald wordt omdat anders 'de uitkering in gevaar komt'. Met

dit soort klachten is de STO gauw klaar: het touringcarbureau zal moeten meewerken om de zaak op te lossen, zwarte betalingen wit te maken, stoppen met uitkeringsfraude en men zal de regels moeten gaan naleven om op een eerlijke wijze de concurrentie binnen de bedrijfstak aan te gaan. Echt ernstige overtredingen worden gemeld aan de instanties, zoals de Belastingdienst, UWV en IVW, die toezien op de overige spelregels. Overigens zijn bedrijven die zonder vergunning rijden ook verplicht om de CAO toe te passen en zullen bij de IVW worden gemeld.

## Schemerzone

De kernbepalingen zijn ruim geformuleerd en dekken alle geldkostende, arbeidsloonverschuldigde, CAO-voorschriften. Toch blijven er

onderdelen buiten schot, domweg omdat de STO bij een normale controle onvoldoende tijd heeft om alles te onderzoeken. En omdat er heel veel zaken per bedrijf verschillend geregeld zijn, wat niet altijd op papier staat. Te denken valt dan aan de tijd die nodig is om de checklist van het Keurmerk af te werken voordat een rit begint, de touringcar aftanken, schoonmaken, maaltijdvergoedingen, wat betaalt de baas en wat betaalt de opdrachtgever? Kortom alle interne bedrijfsregeltjes over afspraken en bijbehorende werkzaamheden die niet door de tachograaf geregistreerd worden, waardoor de STO geen duidelijk zicht krijgt op het juist betalen van die gewerkte tijd. Het zijn deze ogenschijnlijk kleine zaken waarover werkne-

mers zich ook bij de STO beklagen en waarvoor de STO-controleurs graag tijd voor zouden willen krijgen.

## Eer en geweten

De STO verricht jaarlijks ongeveer vijf zware controles, buiten de reguliere controles. Zulke controles duren drie tot vier weken en in die tijd wordt een zeer groot aantal tachoschijven, rittenstaten, loonstroken, ritopdrachten en nog veel meer onder de microscoop gelegd. Die uitgebreide controles worden niet voor de lol uitgevoerd, er is voor de controleurs dan altijd een goede reden om er toe over te gaan. De STO zou graag zien dat er ruimte komt voor het uitvoeren van vijftien van dergelijke controles. Het zal ongetwijfeld meer ondernemers afschrikken om door te blijven gaan met knoeien en sjoemelen. Overigens werkt het merendeel van de keurmerkhouders er hard aan om alle spelregels, die bij een keurmerk horen, naar eer en geweten na te komen. Jammer genoeg gaat het nog niet voor iedere keurmerkhouders op. Voor sommigen is het keurmerk slechts een noodzakelijk lastig iets, wat je moet hebben om bepaalde vervoersopdrachten binnen te halen. Dat is jammer en dat doet afbreuk aan de doelstelling en het belang van de hele bedrijfstak. Een laatste wens van de STO is dan ook dat het onmogelijk wordt, dat een Keurmerkhouders werk uitbesteed aan een niet-Keurmerkhouders voor werkzaamheden waarvoor het keurmerk een vereiste is.

