ZE KOMEN UIT HET OOSTEN ZE TREKKEN NAAR HET OOSTEN

HOE UITVLAGGEN SLACHTOFFERS MAAKT ONDER OOST-EUROPESE EN BELGISCHE CHAUFFEURS

ALS MEN DE VOORDEUR SLUIT...

De Belgische Transportarbeidersbond (BTB) heeft de strijd tegen cabotage gewonnen. Belgische bedrijven kunnen voor binnenlandse transporten niet langer onbeperkt gebruik maken van firma's die vanuit het buitenland opereren. Ook de mogelijkheden van die buitenlandse firma's werden aan banden gelegd.

Zowel op Europees vlak als in België hebben de beleidsverantwoordelijken de voorwaarden voor cabotage verstrengd. Voortaan mag het

- enkel binnen de zeven dagen volgend op een internationaal transport
- en voor maximaal drie ritten.

BTB ging als enige Belgische vakbond het gevecht tegen de ongelimiteerde cabotage aan. Bij onze acties stonden we alleen op de barricades. Toch zijn we als overwinnaar uit de strijd gekomen. Dat er vandaag een regelgeving bestaat, is namelijk te danken aan de druk die wij hebben uitgevoerd.

... komt men vaak toch binnen langs de achterdeur

Een aantal Belgische transporteurs heeft ondertussen echter de weg naar Oost-Europa gevonden. Sommige waren daar al aanwezig, anderen richten er nieuwe firma's op. Daardoor kunnen zij alsnog Oost-Europese materialen en chauffeurs in België inzetten, onder andere om hun internationaal transport te organiseren.

Dat is geen probleem als het om volwaardige ondernemingen gaat, die voornamelijk de Oost-Europese markten bedienen. Maar in veel gevallen zijn die ondernemingen niet meer dan een kantoor(tje), met al dan niet een volledige of gedeelde permanentie. In sommige gevallen gaat het zelfs om niet meer dan een postbus of een naamplaatje in een hal.

Hypocrisie aan de onderhandelingstafel

Veel werkgevers die op die manier te werk gaan, komen we aan de onderhandelingstafel tegen. Zij argumenteren dan dat ze niet anders kunnen, omdat hun concurrenten hetzelfde doen.

De enige slachtoffers van dat soort praktijken zijn de beroepschauffeurs. Enerzijds verliezen Belgische chauffeurs steeds vaker hun werk op de internationale transportmarkt doordat 'bastaardfirma's' die ritten voor hun rekening nemen. Anderzijds verdienen Oost-Europese chauffeurs slechts een aalmoes in vergelijking met hun Belgische collega's, maar zijn ze

wel weken van huis. Ze kamperen in hun truck langs autostrades of op een andere verzamelplaats, vaak in erbarmelijke omstandigheden.

De buitenlandse chauffeurs worden aangevoerd met een busje, werken hier verschillende maanden en gaan terug naar huis met het busje dat hun vervangers brengt.
Ook het ingezette materiaal is vaak Oost Europees. Toch verlaten de vrachtwagens België niet, zelfs niet voor een keuring in het land van herkomst. De papieren gaan tijdens het weekend heen en weer naar Oost Europa en komen netjes 'gekeurd' terug.

Reporter ter plaatse

Een voorafgaand onderzoek legde al deze wanpraktijken bloot. Een studiebezoek aan Bratislava van 14 tot 16 april 2010 bevestigde die gegevens opnieuw. Daarnaast vonden we ook op de parkings in Charleroi of aan het Antwerpse Asiadok genoeg bewijzen die ons verhaal ondersteunen.

BTB heeft vandaag slechts een klein stuk van de puzzel voltooid. We hebben in de verste verte nog geen zicht op het volledige verhaal. Want niet enkel Bratislava ligt goed in de markt. Ook de Baltische staten zijn erg in trek bij uitvlaggers.

Als we drie jaar op rij moeten vaststellen dat 85% van de trucks die parkeren op de parkings langs onze autowegen uit Oost-Europa komen, dan weten we wel dat er iets loos is.

BRATISLAVA ZIEN EN ... VAN JE STOEL DONDEREN

Een vodje papier...

Na ons studiebezoek kunnen we niet anders dan concluderen dat een (groot) deel van de Belgische-Slowaakse firma's in Bratislava enkel op papier bestaat.

Op onze eerste stopplaats, Racianska 66, bevinden zich bijvoorbeeld maar liefst zes verschillende firma's, die samen acht Belgische transporteurs herbergen. Het gaat om bedrijven uit Heist-op-den-Berg, Sint-Niklaas, Waremme, Hoogstraten, Overijse en Essen. Dat toont aan dat sommige bedrijven blijkbaar samen uitvlaggen.

In het gebouw – al dan niet toevallig een notariële zetel – zouden in totaal ongeveer zestig bedrijven gevestigd zijn. Uitvlaggen komt klaarblijkelijk niet alleen in België noch enkel in de transportsector voor. We kunnen daarom niet anders dan denken dat ofwel het gebouw te klein is ofwel dat het aantal bedrijven met activiteit veel lager ligt. We begrijpen dan ook dat een nerveuze portier ons aanmaant om te stoppen met fotograferen.

Pottenkijkers niet welkom

Pluhova 2, het volgende adres, is zo mogelijk nog dubieuzer. Wanneer we het pand willen binnenstappen, worden we op eerder agressieve toon aangesproken. We hoeven geen Slowaaks te spreken om te beseffen dat we hier niet welkom zijn.

We dringen niet verder aan en maken ons, na enkele snelle foto's, uit de voeten. Dat geeft ons de gelegenheid vast te stellen dat een Belgische firma uit Boutersem zich op dit adres nestelde.

Panonska Cesta 17...

blijkt een deel van de universiteitscampus van Bratislava te zijn. Door de vele jongeren, de universiteitscafetaria, een snackbar, ... twijfelen we. Zijn we wel aan het juiste adres? In de inkomhal blijkt van wel: een Waalse transporteur, bekend om zijn cabotage-excessen in het verleden, heeft hier blijkbaar een plaatselijke afdeling.

Tussen de jongeren door glippen we ongecontroleerd naar binnen. Opnieuw maken we foto's van de 'hoofdzetel': een deur waarop een A4'tje bevestigd is dat de firmanaam vermeld. Een metalen naambord was kennelijk een te grote investering.

Schone schijn

Een Noord-Limburgse transporteur speelt het slim. Aangekomen op Kopcianska 92 lijken we een legitieme Slowaakse dochteronderneming te hebben ontdekt. Het terrein is een logistieke site waar een aantal transport- en logistieke firma's gevestigd zijn. Trucks rijden er af en aan.

Omdat we de firmanaam niet onmiddellijk terugvinden, vragen we de portier of hij ons kan helpen. In eerste instantie doet de naam bij hem geen belletje rinkelen. Dan dist hij een lijst op waarop de gezochte Belg wel voorkomt. De vriendelijke man verwijst ons naar een aanpalend appartementsgebouw volgestouwd met bureeltjes.

Ook hier moeten we het stellen met een povere brievenbus en een A4 met daarop de handgeschreven firmanaam op een deur.

Risicospreiding?

De firma uit Heist-op-den-Berg, die we in een samenwerkingsverband al op een ander adres tegenkwamen, vinden we opnieuw op Trencianska 57. Ditmaal met een eigen firma.

Toch blijkt tot onze verbazing het samenwerkingsverband eveneens op dit adres gevestigd te zijn. Een postbus van hetzelfde bedrijf op Racianska én op Trencianska. De ondernemer zal er ongetwijfeld zijn redenen voor hebben. Misschien is risicospreiding er wel een van.

Opvallend is dat er op geen enkele van de bezochte locaties een vrachtwagen te bekennen is.

Nep of niet?

Op Radnicne Namestie 4 zoeken we twee Belgen. Eén onderneming heeft zijn wortels in Andenne. De andere is een bekende transporteur uit Rekkem. Bij een gebrek aan brievenbussen en bellen, richten we ons tot de receptioniste. Zij weet ons te vertellen dat één van de firma's drie jaar geleden opnieuw vertrokken is. De transporteur uit Rekkem heeft wel nog steeds een filiaal ter plekke.

Als we telefonisch contact opnemen met een medewerkster van die laatste bevestigt zij het vertrek van het collega-bedrijf. Ze vertelt er bovendien bij dat het haar eerder een nepfirma leek, die nooit echt zaken deed.
We vermoeden dat zij vanuit Bratislava dispatchingactiviteiten op zich neemt voor de thuisbasis in Rekkem.

Mag het iets meer zijn?

In contrast met de eerder aftandse gebouwen die we voorheen zagen, begeven we ons nu in de chiquere buurten. We zien tal van authentieke Slowaakse burgervilla's die tegenwoordig ambassades en consulaten huisvesten.

Is het toeval dat deze Antwerpse firma zich op Sulekova 2 vestigde? Bij nader inzicht blijkt hij zich in het goede gezelschap van andere Belgen te bevinden. En ook hier vinden we niet veel meer dan (deur)borden met firmanamen op.

Niets nieuws onder de zon

Twee Waalse firma's kozen voor Rybnicna 40 als locatie. Ze delen een kantoor in een spiksplinternieuw gebouw in de buurt van de luchthaven van Bratislava. In de omgeving ontplooit zich wel degelijk enige industriële activiteit. Toch hebben ze alleen maar een bedrijfsparking voor... enkele personenwagens.

Twee transportfirma's midden in het stadscentrum

Op Mileticova 1 zijn twee vogels al gaan vliegen. Is dat een bewijs voor het vluchtige en onzekere karakter van uitvlagoperaties? Zijn ze gewoon verhuisd? Waren ze niet rendabel genoeg? Kregen ze het te heet onder de voeten? Wat er ook van zij, beide zijn met de noorderzon vertrokken.

Twee andere firma's die we zochten waren wel aanwezig in het gebouw, net zoals op het eerste adres samen met een notariaat. Een Kempense transporteur betrekt een kantoor op de vierde verdieping, zijn Limburgse collega vinden we op het zevende.

Op de hoogste verdieping geeft er niemand thuis. Drie etages lager is er in het deurgat van een klein kantoortje een gesprek aan de gang tussen een man en een vrouw. De vrouw organiseert blijkbaar het werk, de man zoekt het. Is hij de zoveelste chauffeur die in West-Europa zijn geluk wil beproeven?

Waar zijn de vrachtwagens?

Opvallend is dat er op geen enkele van de bezochte locaties een vrachtwagen te bekennen is, zelfs niet van ver. Dat zou trouwens ook niet kunnen, want geen van de bezochte vestigingsplaatsen beschikt over een parking voor trucks. Net zoals ook opslagruimtes of garages ontbreken. Op veel plaatsen getuigen enkel een naambordje of brievenbus van de aanwezigheid van een bedrijf.

Waar is het personeel?

Hoewel er in veel gevallen niemand aanwezig is, zit er hier en daar toch iemand achter een bureau. Het weinige personeel dat we ontmoeten zijn echter geen directeurs of bedrijfsleiders, maar uitvoerend personeel, met een Slowaaks contract. Meer tewerkstelling hebben we niet gevonden. Gelukkig maar, want de kantoren meten amper enkele vierkante meter.

EEN ROEMEENSE

Begin januari 2007 ondertekent Marco een arbeidsovereenkomst als vrachtwagenchauffeur bij een Roemeens bedrijf. Het moederbedrijf van zijn werkgever heeft zijn thuisbasis in West-Vlaanderen en wordt bestuurd door twee broers.

Hij rijdt daarnaast nog voor een andere West-Vlaamse transporteur, die in onderaanneming werkt voor het eerstgenoemde Belgische bedrijf. Hij krijgt in principe een salaris van om en bij de € 1.800 per maand. Maar op het einde van de maand houdt hij daar niet veel van over, want zijn werkgever houdt om allerlei redenen geld van dat loon af. Zo verliest Marco € 100 als de verantwoordelijke van de planning belt en hij niet onmiddellijk opneemt. Dat bedrag loopt zelfs op tot € 250 als het de Belgische werkgever is die belt. Een lekke band kost Marco dan weer € 500. Daarnaast krijgt hij ook een boete als hij de rij- en rusttijden niet respecteert. Maar als hij dat wel doet, kan hij nooit tot bij alle vooropgestelde klanten van die dag rijden. En ook daarvoor verliest Marco, net zoals alle andere Roemeense collega's, een deel van zijn loon.

Marco besluit die zaken aan te klagen bij zijn rechtstreekse werkgever, de onderaannemer. Omdat hij er geen gehoor krijgt, dreigt hij de vakbond in te lichten. De dag nadien wordt zijn vrachtwagen echter gestolen. Na twee dagen is die gelukkig opnieuw terecht, maar alle documenten, ... die de aangeklaagde malafide praktijken kunnen bewijzen, zijn uit de vrachtwagen verdwenen.
Na dat voorval heeft de transporteur geen werk meer voor Marco en bedankt hij hem voor bewezen diensten. De chauffeur heeft op dat moment echter nog drie maanden achterstallig loon tegoed en heeft ook recht op een contractbreukvergoeding.

Uiteindelijk wendt Marco zich met zijn dossier tot BTB. Wij nemen zowel contact op met de twee Belgische bedrijven, zijnde de onderaannemer en het moederbedrijf, als met de werkgever in Roemenië. De West-Vlaamse ondernemers ontkennen allebei dat Marco ooit bij hen in dienst was of voor hen gereden heeft. Bovendien komen we ook in Roemenië geen stap verder. Daarom vragen we de sociale inspectie in België om een onderzoek in te stellen naar het bedrijf van de twee broers en naar dat van de onderaannemer. Tot onze grote verbazing stelt de sociale inspectie noch bij de een, noch bij de ander overtredingen vast. Nochtans staat duidelijk op de website van het moederbedrijf te lezen dat zij enkel met buitenlandse chauffeurs werken. Ze melden zelfs dat ze voor de planningsdienst

CHAUFFEUR* DOET ZIJN VERHAAL...

daarom iemand aanwierven die hun taal spreekt. Verder telt het bedrijf maar één vrachtwagen die in België is ingeschreven, terwijl hun website beweert over veertig voertuigen te beschikken. Waar zijn die 39 andere vrachtwagens dan ingeschreven en wie bestuurt ze?
Daarnaast liggen ook bij de onderaannemer de bewijzen voor het rapen. Alle chauffeurs moeten bijvoorbeeld in het weekend op de binnenplaats van het bedrijf verblijven. Een betonnen omheining rond het domein houdt ongewenste pottenkijkers op afstand. De chauffeurs zitten er zo goed als geïsoleerd tijdens het weekend. Met hun vrachtwagen mogen ze het terrein namelijk niet verlaten en een ander vervoermiddel hebben ze niet. Er zijn geen sanitaire voorzieningen en de chauffeurs hebben geen andere keuze dan in hun vrachtwagen te slapen. Hun boodschappen moeten zij tijdens de week doen, aangezien er geen enkele winkel in de nabijheid van het bedrijf ligt.

Hoewel de inspectie vermoedelijk nooit tot op de binnenplaats geraakt is, werd het na hun bezoek en door de aanhoudende druk van de vakbond blijkbaar toch te heet onder de voeten van de onderaannemer. Plots moesten de chauffeurs namelijk hun weekend doorbrengen op het terrein van een andere transporteur. Ondertussen zocht en vond het in het nauw gedreven bedrijf een manier om het vuur af te wenden. Het legt de boeken neer en stuurt alle Roemeense chauffeurs naar huis. Ze krijgen echter wel te horen dat ze binnen een tweetal maanden opnieuw mogen langskomen. Tegen dan zal er wel een nieuwe firma opgericht zijn.

Sommige chauffeurs houden het daarna voor bekeken. Een aantal anderen is ondertussen alweer aan de slag bij een andere West-Vlaamse transportfirma. Enig verschil? Zij werken nu niet met een Roemeens, maar een Slowaaks contract. Het bedrijf in kwestie heeft immers nog geen dochteronderneming (of postbusadres) in Roemenië opgestart.
Marco heeft het er ondertussen beter van afgebracht. Hij liet zijn Roemeense werkgever ter plekke door een rechtbank veroordelen en kreeg daardoor zijn achterstallige loon en de contractbreukvergoeding alsnog in handen. Hij verblijft nu definitief in België en werkt opnieuw bij een West-Vlaamse transporteur. Hij heeft echter wel een contract dat de Belgische loon- en arbeidsvoorwaarden toepast.

** We gaven onze Roemeense chauffeur om begrijpelijke redenen een fictieve schuilnaam: Marco.*

Een transportvakbond? Nooit van gehoord!

Van bij het begin waren we geboeid door de vraag waarom zoveel Belgische transporteurs zich in Bratislava – en bij uitbreiding in Slowakije – vestigen. Ongetwijfeld zijn er tal van redenen, maar één ervan ontdekten we ter plekke: er bestaat geen transportvakbond.

Uit een onderhoud met Paval Adámek van OZ KOVO, aangesloten bij de vakbondskoepel KOZSR, leerden we twee zaken:

- Een vakbondsdelegatie aanstellen is in Slowakije niet moeilijker dan bij ons. Integendeel, de wettelijke regeling is gunstiger en laat toe om vanaf vijf werknemers een vakbond in het bedrijf op te richten.
- In de transportsector bestaat momenteel geen vakbond voor loontrekkende chauffeurs. De enige organisatie die zichzelf als vakbond bestempelt, is eigenlijk een corporatistische organisatie van hoofdzakelijk zelfstandige chauffeurs. Zij ijveren tegen het wegenvignet of de duurte van de brandstofprijzen.

Na flink wat overleg besluit het OZ KOVO de dossiers waarover we momenteel over beschikken op te nemen en de betrokken bedrijven eens extra onder de loep te nemen.
Wordt ongetwijfeld vervolgd...

ZE KWAMEN UIT HET OOSTEN... NAAR HET ASIADOK

Het Asiadok is sinds een jaar of vier de wekelijkse verzamelplaats van Oost-Europese chauffeurs. Zij brengen er het weekend door in de meest schrijnende omstandigheden. De meeste chauffeurs die we aanspraken bekeken ons zeer argwanend en waren niet erg happig om ons te woord te staan. Gelukkig liepen we een Poolse chauffeur tegen het lijf die al meer dan tien jaar in België woont én werkt. Hij was op bezoek bij zijn Poolse collega's en verschafte ons de meeste informatie.

De meeste chauffeurs komen uit Polen en Litouwen en parkeren hun vrachtwagen aan het Asiadok om verschillende redenen. Zo is er zeer veel plaats om (gratis) te parkeren, liggen de winkels Aldi en Lidl vlakbij, zodat ze goedkoop boodschappen kunnen doen en hebben ze er het gezelschap van landgenoten tijdens het weekend. De meeste chauffeurs zijn twee tot drie maanden van huis en keren daarna voor twee weken terug. Anderen keren na zes tot acht weken huiswaarts. Het transport van de chauffeurs wordt collectief georganiseerd. Er komt een autobus naar het Asiadok om een groep naar hun land van herkomst mee terug te nemen. Tegelijk levert die een nieuwe 'lading' af om met de achtergebleven vrachtwagens verder te rijden. De meeste chauffeurs rijden voor een firma uit hun thuisland, die meestal internationale opdrachten krijgt van een al dan niet Belgische opdrachtgever.

De chauffeurs krijgen naast hun salaris van € 500 bruto per maand (€ 300 netto) een vaste netto vergoeding van € 40 à € 45 per dag. Dat maakt dat velen zo'n € 1.500 per maand verdienen. Daarvoor moeten ze wel elke avond hun familie missen en zijn ze vaak weken, zo niet maanden, van huis.

Als de chauffeurs in het weekend willen douchen, gaan ze naar een sauna in de stad. Het Asiadok beschikte tot voor kort namelijk niet over sanitair. Er was zelfs geen degelijk toilet. In geval van nood moesten ze zich behelpen met een werfcontainer waarin een laag smurrie van 2 cm op de grond drijft. Bovendien waren de muren en wc's besmeurd met uitwerpselen. Sinds begin september heeft het Antwerpse havenbestuur een vandalismebeveiligd sanitair blok geplaatst.

BELGISCHE CHAUFFEURS VERLIEZEN WERK

OOST-EUROPESE CHAUFFEURS NEMEN HET OVER!

De veldslag tegen cabotage heeft BTB gewonnen. De oorlog tegen de amorele praktijken in de transportsector is pas begonnen!

Tal van chauffeurs nemen contact op met ons om blijvende wantoestanden aan te kaarten. Uit het Luikse kregen we bv. vijf oproepen van verschillende chauffeurs van hetzelfde bedrijf. Eén van de boodschappen luidt: "Wij zijn economisch werkloos, maar onze baas schakelt ondertussen wel Roemeense chauffeurs in."

In Sint-Katelijne-Waver kamperen 's nachts en tijdens het weekend Roemeense chauffeurs in Sloveense vrachtwagens. Wij besparen u de leefomstandigheden van die 'werknemers'. We geven u echter wel graag mee dat de chauffeurs van een West-Vlaamse onderaannemer ons contacteerden. Zij melden dat hun werkgever hen dagelijks op non-actief zet met de mededeling: "Er is morgen geen werk. Vergeet de doorgegeven planning." Ondertussen rijden de Roemeense kampeerders in hun plaats.

Operatie undercover

Een BTB-medewerker gaf zich uit als werkgever. Hij ging in op een contactadvertentie van een gespecialiseerd bureau dat werkgevers uit de transportsector helpt om zich te vestigen in Oost-Europa. We kregen prompt een prijsofferte. Daarin toont het bureau aan hoe we tot 60% kunnen besparen op loonkosten... door een postbusfirma op te richten in Bratislava. Die firma is weliswaar administratief in orde, maar bestaat eigenlijk niet. Alles wordt vanuit België gestuurd. Deze offerte is op simpele aanvraag in te kijken op de BTB-kantoren.

Zonder schaamte

Hoe kan het bovendien dat vrachtwagens die in een Oost-Europees land zijn ingeschreven, maar voortdurend in België trafiek rijden – en dus nooit naar hun land van herkomst terugkeren – toch aan de nodige keuringsbewijzen geraken? De papieren reizen eenvoudigweg tijdens het weekend massaal heen en komen netjes voorzien van de nodige stempels terug.

En wat moeten we ten slotte denken van TNL, de Nederlandse patroonsfederatie van de transportsector, die een handboek verkoopt met als titel 'Succesvol uitvlaggen'?

Wij zijn economisch werkloos, maar onze baas schakelt ondertussen wel Roemeense chauffeurs in.

ZO HOOR JE HET EENS VAN IEMAND ANDERS: EEN BELGISCHE WERKGEVER AAN HET WOORD!

"Als de politiek, zowel op Belgisch maar zeker ook op Europees niveau, niet snel in actie schiet, is het 'over en out' voor de Belgische chauffeurs!"

Aan het woord is een Belgische transporteur die principieel weigerde om goedkope Oost-Europese chauffeurs in te schakelen en uiteindelijk verplicht werd om de boeken neer te leggen, omdat concurrentie onmogelijk werd met die firma's die wel een filiaal in Oost-Europa hebben opgericht en werken met veel goedkopere arbeidskrachten.

Uitvlaggen is in

"Ik heb een paar keer het aanbod gekregen om met een deel van mijn onderneming uit te vlaggen naar Slowakije, maar heb dit om principiële redenen geweigerd. Ik had mijn bedrijf van niets uitgebouwd tot een bloeiende onderneming met een zeventigtal chauffeurs. Maar op het moment dat landen zoals Bulgarije, Slowakije, Polen, ... tot de Europese Unie toetraden, zijn de problemen begonnen."

"Werknemers in die landen zijn een stuk goedkoper zijn dan hun Belgische collega's. Transporteurs, die werken met chauffeurs uit het vroegere Oostblok, kunnen daardoor hun tarieven lager houden dan de concurrentie. Als je met Belgische chauffeurs werkt, kan je op de duur niet meer mee concurreren met die prijzen. Een Belgische chauffeur verdient ongeveer € 3.000 bruto per maand. Daarop betalen zowel de chauffeur als de werkgever nog een pak sociale lasten betalen. Een chauffeur uit het voormalige Oostblok verdient ongeveer € 450 bruto per maand. Als werkgever betaal je ongeveer € 145 sociale lasten. Soms voeg je bij dat loon een aantal premies waarop je geen RSZ verschuldigd bent. Daarnaast hoef je de feestdagen niet dubbel te betalen of bijdragen te betalen voor het vakantiegeld. Uiteindelijk krijgen die Oost-Europese chauffeurs bijna hetzelfde nettoloon als hun Belgische collega's, maar voor de werkgever zijn ze een pak goedkoper."

Iedereen tevreden?

"Het grote probleem is dat er geen sociale harmonie is binnen de EU, waardoor zulke praktijken mogelijk zijn. Veel Belgische transportondernemingen richten een filiaal op in Oost-Europa, omdat ze anders het hoofd niet boven water kunnen houden."

Nvdr: Volgens ons is overleven inderdaad een belangrijk aspect om uit te vlaggen. Maar ook winstmaximalisatie lijkt een belangrijk argument om goedkope chauffeurs in te schakelen, zeker met het voordelige belastingstarief in de Oostbloklanden in het achterhoofd.

Overheid doet niets!

"De belasting op eventuele winst ligt in de Oostbloklanden veel lager dan in ons land. Bovendien controleert de overheid de cabotagereglementering te weinig. Integendeel, ze staat het oogluikend toe! Onze controlediensten zijn niet chauvinistisch genoeg: ze controleren liever Belgische transporteurs dan buitenlandse. Dat is namelijk veel eenvoudiger ...."

Nvdr: Een Oost-Europees filiaal is daarnaast handig om boetes te ontlopen. Voor een vrachtwagen die ingeschreven staat in het buitenland moet de boete namelijk doorgestuurd worden naar dat land. De boete in kwestie wordt nooit betaald en komt uiteindelijk in de vuilbak terecht.

Sociale en fiscale dumping ...

"Een ander probleem is dat werknemers die ingeschreven staan in hun thuisland, maar hier werken, betalen geen belastingen in België. Er wordt niet bijgedragen aan de sociale zekerheid. Op deze manier 'verarmt' België maand na maand!"

Nvdr: Uitvlaggen biedt daarnaast chauffeurs met een loonbeslag een manier om te ontsnappen aan hun schulden. Ze nemen een Oost-Europees postbusadres en laten zich inschrijven met bv. een Bulgaars contract. Ze verdienen netto evenveel en doordat ze ontsnappen aan het loonbeslag houden ze zelfs meer over dan voordien. Wat de gevolgen zijn voor hun sociaal zekerheidsstatuut realiseren ze zich natuurlijk niet! Ze leveren geen bijdrage voor de pensioenen, om nog maar te zwijgen van de ziekenzorg!

Is er een oplossing?

"Van de Belgische overheid moeten we niets verwachten. Ik heb het probleem meermaals aangekaart, zelfs tot in de hoogste politieke kringen. Maar als puntje bij paaltje komt, gebeurt er niets! Er is weinig tot geen controle en als de sociale inspectie toch langsgaat, kunnen zij geen onregelmatigheden vaststellen."

"Iedereen weet dat die buitenlandse chauffeurs hun weekends vaak doorbrengen in Zeebrugge, en dat zeker niet altijd in de beste omstandigheden. Die parkings staan overvol ... De dossiers worden doorgespeeld naar de politici. Maar het blijft allemaal zonder gevolg."

"De politieke en controleoverheid verschuilen zich achter de Europese wetgeving, voor hen een ideale paraplu. Ik vind het hallucinant dat de politiek niets aan die problematiek doet. Het gebeurt immers niet alleen in onze sector, maar ook in de schoonmaak, de bouw, ... We worden overspoeld met dit fenomeen."

"Zolang er geen Europese harmonisatie komt voor loon- en arbeidsvoorwaarden valt er maar weinig aan te doen! Bovendien moet er ook een fiscale herziening komen."

Een werkgeversorganisatie die ons heeft geholpen? Vergeet het maar!

"Omdat ik was aangesloten bij twee werkgeversorganisaties heb ik ook daar meermaals het probleem aangekaart. Maar ook zij hebben nooit actie ondernomen. Net als de politici verschuilen zij zich achter de Europese regelgeving! Volgens mij is er momenteel dan ook geen enkele werkgeversorganisatie

die opkomt voor de belangen van transportfirma's die bewust alleen maar met Belgische chauffeurs werken."

Nvdr: Ondertussen klagen de werkgeversorganisaties dat ze zo moeilijk goede chauffeurs kunnen vinden en dat er op termijn een massaal tekort aan chauffeurs zal zijn. Een noodkreet die sterk overdreven is. Veel werkgevers waarmee BTB contact heeft, melden namelijk dat ze altijd zeer vlot chauffeurs gevonden hebben. Wat de werkgeversorganisaties volgens ons op termijn zoeken zijn chauffeurs die weinig kosten, die flexibel zijn en zonder veel protest alles uitvoeren wat van hen gevraagd wordt. Vandaar hun klaagzang!

"Ik begrijp niet dat er vanuit werkgevershoek geen enkele (re)actie komt. Deze problematiek geeft meer dan genoeg redenen om samen met de vakbonden de strijd aan te binden. Als dit zo verdergaat, heeft binnen een aantal jaren nog slechts een handvol Belgische chauffeurs werk!"

Nvdr: Dat de werkgeversorganisaties niets doen is niet echt verwonderlijk als je weet dat één van hen in het verleden aan haar leden voor € 189 een boek verkocht met als titel "Hoe succesvol uitvlaggen". Auteur van dat boek was de zusterorganisatie Transport en Logistiek Nederland. Bovendien hebben flink wat van hun leden, inclusief bestuursleden, boter op het hoofd. Daardoor blijven bedrijven, die er principieel voor kiezen om Belgen aan het werk te houden en hier belastingen en sociale bijdragen te betalen, in de kou staan.

En de chauffeurs zelf reageren niet!

"Ten slotte begrijp ik ook niet waarom de Belgische chauffeurs dat accepteren. Je zou toch verwachten dat ze massaal op straat komen om daartegen te protesteren? Want ik, als ondernemer, ben niet het enige slachtoffer in de zaak. Door het faillissement van onze zaak verloren zeventig chauffeurs hun job. Werkgevers die het goed voor hebben met hun chauffeurs en volgens het boekje proberen te werken worden bestraft."

BTB-ABVV zal alvast haar verantwoordelijkheid opnemen. We nodigen de werkgeversfederaties uit om kleur te bekennen en samen met de vakbonden onze sector te saneren. Deze sociale en fiscale dumping moet stoppen!

Wat wil BTB?

De detacheringsrichtlijn versterken. Wie ergens werkt, moet een loon krijgen dat overeenkomt met de voorwaarden van dat land, inclusief alle loonelementen (extra legale voordelen, fiscaliteit, ...). Toelaten dat buitenlandse werknemers quasi permanent in België werken, terwijl ze minder betaald worden dan hun Belgische collega's kan niet. Sociale en fiscale dumping benadelen bovendien werkgevers die Belgische chauffeurs willen inschakelen tegenover zij die werken met buitenlandse chauffeurs. Het volstaat dus niet om de grenzen economisch open te zetten en te zorgen voor vrij verkeer. Ook sociaal en fiscaal moet Europa vorm krijgen en dringt zich een harmonisering op.

De cabotagewetgeving verstrengen. De wetgeving die vandaag in de Europese Unie geldt is een stap in de goede richting, maar blijft onvoldoende. De cabotagereglementering moet worden aangescherpt. Na de drie toegelaten cabotageritten die aansluiten op een internationaal transport moet de vrachtwagen **terugkeren naar het land van herkomst**.

Vandaag volstaat een simpele grensoverschrijdende rit om opnieuw te kunnen caboteren. België is een klein land, waardoor dit soort ritten makkelijk te organiseren zijn. Daarnaast worden vandaag op de CMR valse bestemmingen ingevuld (een rit naar Zeebrugge wordt op CMR een rit naar Groot-Brittannië). De huidige regeling is te gemakkelijk te omzeilen, dus moet ze verstrengd worden. Bovendien zijn er méér en gerichtere controles nodig. De inspectiediensten reageren momenteel veel te laks op onze klachten. We nodigen die diensten uit om aan de uitgang van de Belgische zeehavens controles op het terrein uit te voeren en de CMR-info te vergelijken met de tachograafgegevens.

Vestigingsvoorwaarden vastleggen op Europees niveau. Parkeerfaciliteiten voor de ingezette trucks aanleggen bij het bedrijf zal vermijden dat trucks her en der in de straten geparkeerd worden. Bovendien zal dat de postbusfirma's het leven moeilijker maken. Tot slot kunnen postbus- of spookfirma's bestreden worden door te eisen dat ze in het land waarin een firma zich vestigt ook daadwerkelijk activiteiten ontplooien.

De digitale tachograaf inzetten in de strijd tegen illegale cabotage. Vandaag houdt een digitale tachograaf nauwgezet de rij- en rusttijden van de chauffeur bij. Daarnaast zetten de meeste werkgevers ook een blackbox in de truck om de vrachtwagens via GPS te kunnen volgen en de planning te vergemakkelijken. Wij stellen voor om de digitale tachograaf te voorzien van de GPS-functie, zodat de gegevens van de digitale tachograaf ook kunnen gebruikt worden om de cabotage op te sporen en dus om overtredingen op de cabotagewetgeving te bestrijden. Tegelijk willen we een soepelere toepassing van de rij- en rusttijdenregeling om uitwassen bij het uitdelen van boetes tegen te gaan (een verplaatsing van 100 meter tijdens de rusttijd, omdat de truck ergens in de weg staat, betekent vaak dat de chauffeur in de illegaliteit terecht komt.) En is het verantwoord dat een chauffeur op 10 minuten van huis de lange rust moet nemen?

Verantwoordelijke uitgever: Frank Moreels
Federaal Secretaris BTB Wegvervoer & Logistiek
Belgische Transportarbeidersbond
Paardenmarkt 66 – 2000 Antwerpen
www.btb-abvv.be