

**ZE KOMEN UIT
HET OOSTEN**



**ZE TREKKEN NAAR
HET OOSTEN**



HOE BELGISCHE BEDRIJVEN NOG STEEDS
BLIJVEN UITVLAGGEN ONDANKS VERSTRENGDE
EUROPESE REGELS EN NOG STEEDS SLACHTOFFERS
MAKEN ONDER OOST-EUROPESE EN
BELGISCHE CHAUFFEURS

ALS MEN DE VOORDEUR SLUIT...

De Belgische Transportarbeidersbond (BTB) voerde enkele jaren geleden als eerste en als enige vakbondsactie tegen de vrije cabotage. Het is mee dankzij BTB dat Belgische bedrijven voor binnenlandse transporten niet langer onbeperkt gebruik kunnen 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. Volgens de Richtlijn 2009/1072 mag cabotage:

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

Maar vandaag ligt de herziening van de Europese cabotagerichtlijn opnieuw ter tafel. De Europese commissie pleit voor het volledig liberaliseren van de markt, onbeperkte cabotage dus. Dat betekent dat de Belgische en bij uitbreiding de hele West-Europese markt nog verder overspoeld zal worden door goedkope chauffeurs uit Oost-Europa.

De prijzen voor transport en de lonen staan vandaag in België en in de rest van West-Europa zwaar onder druk door de sociale dumping, die door sommige werkgevers wordt georganiseerd. Indien cabotage nog verder geliberaliseerd wordt valt de laatste verdedigingsmuur tegen de sociale dumping.

... KOMT MEN VAAK TOCH BINNEN LANGS DE ACHTERDEUR

In het eerste zwartboek "Ze komen uit het Oosten" dat BTB in 2010 publiceerde werd in detail beschreven hoe Belgische transporteurs uitvlaggen naar landen met goedkope arbeidskrachten. Met de oprichting van een bedrijf in Oost-Europa kan een Belgische transporteur gemakkelijk Oost-Europese trucks en chauffeurs in België inzetten, onder andere om hun internationaal transport te organiseren, maar ook voor hun binnenlands transport.

Als het daarbij om volwaardige ondernemingen gaat, die ter plaatse activiteiten ontplooiën en er effectief transporteren, voornamelijk om de Oost-Europese markten te bedienen, is er geen probleem. Maar in veel gevallen zijn die ondernemingen niet meer dan een kantoor(tje), al dan niet met 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 ook 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 of andere verzamelplaats, vaak in erbarmelijke omstandigheden.

De buitenlandse chauffeurs worden aangevoerd met een busje, werken hier verschillende maanden en gaan daarna terug naar huis met het busje dat hun vervangers aanvoert.

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.

Een Europese verordening in de strijd tegen sociale dumping

Sinds 4 december 2011 is de Europese verordening 1071 van kracht die het gebruik van buitenlandse filialen strenger reglementeert. Eén van de vestigingsvoorwaarden is dat een onderneming er daadwerkelijk activiteiten ontplooit. Het gebruik van een postbusfirma is dus de facto verboden.

Tot voor deze verordening was het perfect mogelijk om via een postbusfirma goedkope chauffeurs in te zetten op de West-Europese markt. Zolang de cabotagewetgeving werd gerespecteerd konden Oost-Europese chauffeurs dag in, dag uit op onze wegen rondrijden, zolang ze na drie binnenlandse ritten maar even een transport deden net over de grens.

Nadien kon het binnenlands transport opnieuw verdergezet worden. Een planner met een beetje creativiteit kon er zo voor zorgen dat een chauffeur, ingeschreven bij de goedkope postbusfirma, hier in de praktijk constant aan het rijden was. En dit allemaal op een perfect "legale" manier.

Deze manier van werken zorgt ervoor dat het werk van de Belgische chauffeur wordt overgenomen door een goedkope Oost-Europeaan en dat de transportprijzen en zeker de lonen van onze chauffeurs zwaar onder druk staan.

Reporter ter plaatse

In ons eerste zwartboek werden Belgische bedrijven met een filiaal in Bratislava onder de loep genomen en werd beschreven op welke locatie en in welke "gedaante" ze er gevestigd waren.

Nu goed anderhalf jaar later keerde BTB terug om te controleren of deze postbusfirma's nog steeds bestaan en in welke hoedanigheid. Is er effectief activiteit ontplooid of is het nog steeds maar een kantoortje of een naamplaatje in de hal?

BTB wil hierbij controleren of Belgische transportbedrijven nog steeds gebruik maken van hun postbusfirma's en dus in overtreding zijn met de Europese regels. Of respecteren deze bedrijven effectief de Europese regels en hebben ze in Bratislava ook een echt transportbedrijf opgericht?

Een tweede studiebezoek aan Bratislava van 21 tot 23 januari 2012 bracht duidelijkheid. Zowel bedrijven die effectief transportactiviteiten ter plekke hebben als zij die in overtreding zijn, worden met naam en toenaam vermeld.

De BTB heeft met dit dossier slechts een klein stuk van de puzzel gelegd. We hebben in de verste verte nog geen zicht op het volledige verhaal.

Want niet enkel Bratislava ligt goed in de markt. Ook de andere Oost-Europese landen zijn erg in trek bij uitvlagers. Onze Nederlandse vrienden van FNV kunnen hierover meespreken en stellen dezelfde misbruiken vast als wij, maar dan in Polen.



BRATISLAVA OP NIEUW ZIEN EN BEVESTIGING KRIJGEN VAN WAT JE AL WEET

Een vodje papier...

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

Slechts op 1 van de 12 bezochte locaties troffen we effectief vrachtwagens aan en dan nog stellen we ons ernstige vragen of er wel effectief transporten in en rond Slowakije mee worden uitgevoerd. Al de andere Slowaakse vestigingen van Belgische bedrijven zijn gevestigd in kantoorgebouwen met tal van andere (postbus?) bedrijven. Er was in geen enkel gebouw een vrachtwagen te zien, laat staan een parking of opslagplaatsen om effectief transportactiviteiten te ontplooiën.

Minibusjes op de parking voor de deur

Onze eerste stopplaats, Trencianska 57 ligt tegenover ons hotel. Het is het officiële adres van Intrabel, de Slowaakse vestiging van Transport Bellekens uit Heist-Op-Den-Berg. Ook Beldyslova heeft hier een "vestiging" maar heeft haar officieel adres op een andere locatie.

We zullen beide firma's later nog eens tegen komen op (een) andere locatie(s). Een kwestie van risicospreiding? Beldyslova is een samenwerking tussen Transport Bellekens, Transport Van Dyck uit Hoogstraten en Transport Van Loon (zowel Paul als Victor) uit Hoogstraten. (Sommige Belgische bedrijven vlaggen blijkbaar samen uit!)

Buiten op de parking staan 2 beletterde minibusjes met Belgische nummerplaat. Er is plaats voor 9 personen en ze worden méér dan waarschijnlijk ingezet om de chauffeurs van Bratislava naar België te vervoeren en ze nadien weer terug te brengen. De dag nadien is het busje van Beldyslova verdwenen en staat er een tweede busje van Intrabel, opnieuw met Belgische nummerplaat. Als de portier onze camera ziet dreigt hij ermee om de politie te bellen. Wie heeft er iets te verbergen!?

Wanneer we binnegaan om informatie te vragen zien we dat beide firma's beheerd worden in hetzelfde kantoor door dezelfde twee personen. We spreken die aan en krijgen de bevestiging dat al de vrachtwagens in en rondom



België rijden en nooit naar Slowakije terugkeren. Alleen de chauffeurs worden heen en weer gereden.

Twee transportfirma's midden in het stadscentrum

Op Mileticova 1 hebben drie Belgische firma's hun Slowaakse vestiging ondergebracht. Op de zevende verdieping kloppen we aan bij Gobo Trans uit Lanaken. Een vriendelijke dame legt ons uit dat ze al 5 jaar werkt voor zowel Gobo als voor Transport Lux uit Borgloon.

Vanuit dit kantoorje ontfermt ze zich over zowat 60 chauffeurs die met busjes vanuit Bratislava naar België gestuurd worden om daar met de vrachtwagen te rijden. Als we haar vragen of het bedrijf hier magazijnen of andere transportactiviteiten heeft, antwoordt ze negatief. "De enige magazijnen die we hebben liggen in België, daar wordt alles geladen en gelost. Hier in Bratislava zijn alleen de vrachtwagens en chauffeurs ingeschreven. Alleen tussen kerst en Nieuwjaar zijn alle chauffeurs hier in Bratislava en geven we ze 8u vorming in het kader van de 35u permanente vorming opgelegd door Europa." We denken bij onszelf: "Toch tenminste één Europese regel die ze respecteren."

Op de vierde verdieping houdt Slonatrans, de Slowaakse firma van Transport Vandepoel uit Herenthout een kantoor. Er zit een dame die chauffeurs rekruteert om in België en Frank-



rijk te rijden, maar momenteel heeft ze geen vacatures. Ook hier wordt bevestigd dat de vrachtwagens nooit in Slowakije en omstreken rijden, maar uitsluitend ingezet worden op de West-Europese markt.

Eenzelfde verhaal bij het bedrijf van Herman Smets uit Boutersem, Transmet, dat kantoor houdt op Pluhova 2. Bij een vorig bezoek werd ons hier duidelijk gemaakt dat we niet welkom waren, maar nu hebben we meer geluk. We kunnen zelfs een aantal vragen stellen aan een man die werkt voor Transport G. Dilissen, die hier hun vestiging naar toe hebben verhuisd. Bij ons vorig bezoek had deze transporteur uit Overpelt nog een kantoor in Kopcianska 92. Bij ons bezoek daar zagen we dat er nog steeds een brievenbus in de hal hangt met de naam erop. Maar of hij op dat adres nog actief is betwijfelen we.

Oppikken van de post en verder niets...

Racianska 66 blijft een zeer populair adres om naar uit te vlaggen. Het is niet alleen de hoofdzetel in Slowakije voor Gilbert De Clercq uit Sint-Niklaas. Ook het eerder genoemde Beldyslova net als Transport Ginis, Transgem uit Waremmes, Transport Corneel Geerts onder de naam Sventrans, CB Trans en Transport De Vreese uit Melle onder de naam J&E Trans hebben hier een postbus. Als we vragen of er iemand van deze firma's aanwezig is om wat vragen te stellen, antwoordt de dame aan het onthaal ons dat er nooit iemand van deze bedrijven aanwezig is. Af en toe komt er iemand even langs om de post op te pikken. Alleen CB Trans heeft hier iemand in dienst die zich ontfert over de post en de telefoon beantwoordt. Verder niets!

Alles wordt in België geregeld mijnheer...

Twee Waalse firma's en één Brusselse kozen Rybnicna 40 als locatie. Transport Frisaye onder de naam Sodema en Glass Partners Transport delen een kantoor in een kantoorgebouw in de buurt van de luchthaven van Bratislava. In de omgeving ontplooit zich wel degelijk enige industriële activiteit, maar als we navraag doen bij de 2 betrokken heren blijkt dat beide firma's hun activiteiten elders uitoefenen. Beide Slowaakse bedrijven worden volledig gerund vanuit België. Het enige wat in Bratislava gebeurt is het rekruteren van chauffeurs en het bijhouden van hun tachograaf en andere gegevens

Geen vrachtwagens
die geladen
en gelost worden,
geen transport
laat staan enige
logistieke activiteiten

inzake hun geleverde werk. Geen vrachtwagens die geladen en gelost worden, geen transport, laat staan enige logistieke activiteiten.

Als we gaan aankloppen bij Transport Dandoy uit Brussel, dat zich hier vestigde als Eurotrucks staan we voor een gesloten deur. Op naar de volgende dan maar...

Niets nieuws onder de zon...

Een volgend bezoek brengt ons naar Radnicne Namestie 4. Bij ons eerste bezoek zochten we hier naar twee Belgische firma's. Bij een gebrek aan brievenbussen en bellen, richtten we ons toen tot de receptioniste. Zij wist ons toen te vertellen dat één van de firma's ondertussen vertrokken was. Maar net zoals toen heeft Johnny Delbeeke met Delcatrans nog steeds een filiaal ter plekke, maar geen spoor van vrachtwagens of andere transportactiviteiten.

Tussen de studenten...

Op Panonska Cesta 17 staat een gebouw dat deel uitmaakt van de universiteitscampus van Bratislava. De vele jongeren, de universiteitscafeteria, een snackbar, ... doen niet vermoeden dat hier een transportbedrijf gevestigd is, maar in de inkomhal blijkt van wel: Transport Jost, bekend om zijn cabotage-excessen, heeft hier blijkbaar een plaatselijke afdeling onder de naam Trans-Union.

We worden ontvangen door twee jonge dames die ons haarfijn uitleggen hoe alles in zijn werk gaat. Opnieuw het ondertussen bekende verhaal: alle activiteiten spelen zich af in België, de chauffeurs worden hier gerekruteerd en ingeschreven, maar worden per camionette naar België gevoerd om daar met de vrachtwagens te rijden. Als we buitengaans zien we op de parking inderdaad een witte aftandse Mercedes camionette staan met een Belgische nummerplaat. We vragen ons af hoe vaak deze al het traject Bratislava – Eupen heeft afgelegd.

Kopcianska: het logistieke zwaartepunt van Bratislava?

Ongetwijfeld zullen bedrijven ons gaan vertellen dat de adressen die we bezocht hebben niet hun enige vestiging is, dat ze op een andere locatie in Bratislava effectief activiteiten ontplooiën, dat ze ergens een magazijn of een parking huren van waaruit ze transporteren. Om hierop te anticiperen hebben we aan verschillende mensen die het konden weten (chauffeurs, pompbedienden, ...) gevraagd waar we transportbedrijven en logistieke sites konden vinden. Allen verwezen ze ons door naar Kopcianska.

Transport Saelens uit Ieper heeft zijn Slowaakse vestiging ondergebracht op Kopcianska 65. Het gebouw vinden we moeilijk terug en we belanden uiteindelijk aan de achterzijde van het gebouw. We krijgen bevestiging dat we op de juiste plaats zijn, want in grote blauwe letters



staat de naam van de onderneming geveerd op een witte muur. Ook hier staan twee witte minibusjes geparkeerd. Opnieuw vermoeden we dat hiermee de chauffeurs naar België worden gebracht. Uiteindelijk vinden we de ingang van het gebouw en vragen we aan de receptioniste of we iemand van het bedrijf kunnen spreken. Na wat heen en weer getelefoneer blijkt de verantwoordelijke niet aanwezig te zijn wegens een afspraak elders in de stad en worden we verzocht later terug te komen of een afspraak te maken. Hier hebben we de tijd niet voor en we rijden verder naar de volgende stop.

Transport Vermeulen uit Hulshout is eigendom van Inge en Ilse en hun vader Constant Vermeulen. Je Slowaakse firma dan inschrijven als Ingco is dan ook voor de hand liggend. Transport Ingco heeft zijn zetel op Kopcianska 92, maar

op sommige vrachtwagens staat ook Bardosova 2 als adres. Onderzoek op dit laatste adres kon dit echter niet bevestigen. Kopcianska 92 is een logistieke site waar een aantal transport- en logistieke firma's gevestigd zijn zoals b.v. DB Schenker. Trucks rijden er af en aan. Op een binnenkoer staan enkele vrachtwagens geparkeerd, maar geen magazijn of werkplaats en het kantoor is net zoals alle andere bezochte adressen gevestigd in een gebouw volgestouwd met bureeltjes. Ontplooit Transport Vermeulen hier toch echte transportactiviteiten? Of is dit ook een postbusadres met gewoon een parking die gehuurd wordt van de burens om de vrachtwagens te parkeren in afwachting om in België ingezet te worden? Er was bij ons bezoek niemand aanwezig die ons uitsluitel kon geven.

Your own virtual office for only €40 per month...

Sulekova 2 ligt in de chiquere buurten van Bratislava. We zien tal van authentieke Slowaakse burgervilla's die tegenwoordig ambassades en consulaten huisvesten. Hier heeft David Faquet (F.I.R.S.T.) zijn Slowaaks filiaal gevestigd onder de naam DF Group. Ook Eutraco uit Roeselare heeft er een naamplaatje in de hal. De grote banners aan het hek buiten trekken onze aandacht. Ze adverteren voor een virtueel kantoor en de diensten die ze kunnen aanbieden als je een postbusfirma zou wensen op te richten in Slowakije. We stappen naar de receptie en presenteren ons als een Belgische transporteur die een onderneming in Slowakije wil oprichten. In een lang gesprek wordt ons uitgelegd hoe alles in zijn werk gaat en wordt ons bevestigd dat de Belgische ondernemingen in het gebouw niet meer zijn dan een virtueel kantoor. Het bevestigt opnieuw wat we in ons vorig zwartboek al schreven, alleen nu hebben we het ook bevestigd gekregen voor onze verborgen camera.

Last but not least...

Onze laatste halte is een nieuw adres. Op Bazova 9 heeft Jean Heck zijn Slowaakse onderneming ondergebracht. Het is te zeggen, hij heeft de firma CIBS in de hand genomen om er zich wettelijk in orde stellen. Als we de hal instappen om aan te bellen valt ons onmiddellijk één bepaalde brievenbus op, die van CIBS.

Naast Jean Heck biedt deze firma ook zijn diensten aan aan andere Belgische transporteurs waaronder: CBS Transport, Eurokamion, Fraikin Slovakia en 2XL. Maar ook Sodema, Transmet, Beldyslova en Intrabel die al elders in Bratislava een postbusadres hebben, vonden hier hun toevlucht.

We hebben de kans om met één van de vier aanwezige dames te spreken en zij bevestigt opnieuw het ons al bekende verhaal van vrachtwagens en chauffeurs die uitsluitend in en rond België opereren, dat je als chauffeur met een busje naar België wordt gebracht en daar voor enkele weken blijft.





Waar zijn de vrachtwagens?

Toen we een tweede keer afreisden naar Bratislava vroegen we ons af of de Belgische bedrijven nu rekening zouden houden met de nieuwe Europese verordening die sinds 4 december van kracht is. Opvallend is dat, ondanks de verstrengde vestigingsvoorwaarden, we op slechts één van al de bezochte locaties vrachtwagens hebben gezien. Niet onlogisch, want de meeste van de bezochte adressen beschikken noch over een parking voor trucks, noch over opslagruimtes of garages. Op de meeste plaat-

sen getuigen enkel een naambordje of brievenbus en een kantoortje van de aanwezigheid van een bedrijf. Het enige vervoermiddel dat we regelmatig hebben gezien op de bedrijfsparkings zijn de minibusjes om de chauffeurs naar België te brengen.

Waar is het personeel?

Chauffeurs hebben we nergens gezien want die rijden allemaal in een minibusje richting België om daar te werken. Logistieke arbeiders en garagepersoneel evenmin bij gebrek aan

magazijnen of garages waar de vrachtwagens zouden kunnen hersteld worden, Als er al personeel aanwezig was in het kantoor dan zijn dat diegenen die we hebben ontmoet of hebben kunnen spreken, zeker geen directeurs of bedrijfsleiders, maar uitvoerend personeel met een Slowaaks contract. Zowel zij als de firma's die in opdracht/onderaanneming werken zoals bv CIBS krijgen al hun orders vanuit België.



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 verschaftte 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) meestal ook een vaste vergoeding van €40 à €45 per dag. Dat maakt dat velen zo'n 1500 euro per maand verdienen. Daarvoor moeten ze wel elke avond hun familie missen en zijn ze vaak weken, zo niet maanden, van huis. Maar er zijn ook buitenlandse chauffeurs die slechts 30 % verdienen van wat hun Belgische collega's verdienen.

Als de chauffeurs in het weekend willen douchen, gaan ze naar een sauna in de stad. Het Asiadok beschikt namelijk niet over sanitair. Er staat een toilet, dat er geplaatst is door het havenbedrijf. Eenvoudig en soms zelfs tamelijk proper. Binnenkort verdwijnt deze parking echter. Benieuwd waar de chauffeurs naar toe zullen trekken.



BELGISCHE CHAUFFEURS VERLIEZEN WERK

OOST-EUROPESE CHAUFFEURS NEMEN HET OVER!

Tal van chauffeurs nemen contact op met ons om blijvende wantoestanden aan te kaarten. Eén van de boodschappen luidt:

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

ZO HOOR JE HET VAN EEN ANDER!

In oktober 2011 heeft Telefacts een reportage uitgezonden onder de titel “Ze zijn zo goedkoop meneer!”. Dinsdag 25 oktober - Aan de haven van Zeebrugge troepen elke vrijdagavond honderden trucks samen. Allemaal Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs die maanden langs onze snelwegen wonen. ‘Klein Polen’ heet de parkeerplaats in Zeebrugge.

Voor chauffeurs, als **Gjorgi Kamilov, uit Macedonië**, is België hun tijdelijk thuisland. “Het is hard werken. 60 dagen geen huis. Ik slaap al die tijd in mijn truck. En voorts: alleen maar rijden, rijden, rijden. 13 000 km per maand.” Het leven langs de weg is hard, maar het is beter dan wat Gjorgi in zijn thuisland kan verdienen, vertelt hij: “1500 euro per maand. Minder dan de Belgische collega’s, maar mijn vrouw moet in Macedonië 5 maanden in een textiel fabriek werken om hetzelfde te verdienen!”.

Na 2 maanden wordt Gjorgi afgelost door andere collega’s. De trucks blijven in België, want de meeste Oost-Europeanen werken allemaal voor Belgische firma’s met een dochterbedrijf in de Oost-Europese landen.

**BELGISCHE
CHAUFFEURS
STAAN ERBIJ
EN ZIEN HET AAN ...**

Alain Deswarte chauffeur bij DD Trans: “Bij DD Trans komen we van 215 chauffeurs in 2008 naar 110 nu. Bovendien voorziet de werkgever om nog te verminderen naar 75. Dit gebeurt niet door naakte ontslagen (de werkgever wil immers een sociaal plan en uitbetalingen vermijden). Ze doen dit door onze mensen minder werk te geven en zo minder loon of door pesten. Ze zeggen ook dat dit komt door de liberalisering van de Europese markt die deze wilde concurrentie teweeg brengt. Daardoor zijn ze verplicht oostblokchauffeurs aan te werven via hun postbusbedrijf Baltictans uit Polen.”

Jean-Marie Rappaert, chauffeur bij DD Trans: “Dit Pools bedrijf telt nu een 130-tal chauffeurs. In Polen doet dit bedrijf geen enkele transportopdracht. Het is zelfs zo erg dat die Poolse vrachtwagens nog nooit in Polen hebben gereden. Ze worden hier in België gekeurd en de nummerplaten worden vanuit Polen naar hier verstuurd. De Belgen die nog overblijven mogen alleen nog lokaal werk doen. Wij zijn zagezegd te duur, bv. door nachtvergoeding, zondaguren, overuren.... Wij mogen nog juist die ritten doen in noodgevallen, of als het om een delicate vracht gaat. Het resultaat is werkverlies voor de Belgische chauffeurs en 30% minder loon voor die die nog werken.”

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. Die offerte van IS Consulting 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. Of via de juiste contacten worden zelfs papieren hier in België afgestempeld door diplomatiek personeel van het betrokken land.



Wat wil BTB?



De detacheringsrichtlijn versterken

Wie ergens werkt, dient een loon te krijgen overeenkomstig de voorwaarden van dat land, inclusief alle loonelementen (extralegale voordelen, taxatie, ...). De detacheringsrichtlijn dus ook toepasbaar maken op het internationaal transport dat momenteel niet onderhevig is aan de detacheringsrichtlijn.

De **cabotagewetgeving verstrengen** (verplichte terugrit naar het land van herkomst na drie cabotageopdrachten,...) en vooral een betere controle van de praktijk door het inzetten van GPS-functie op de digitale tachograaf. De herziening van de digitale tachograaf ligt bij de Europese Commissie momenteel opnieuw ter tafel. Een perfect moment om de daad bij het woord te voegen.

Meer toezicht op de daadwerkelijke toepassing op de Europese richtlijn tegen de postbusfirma's. Bij overtreding van de **vestigingsvoorwaarden** – parking voor trucks op bedrijfsterreinen, activiteiten ontplooiën in het land van vestiging – (Europese verordening 1071) onmiddellijke sancties voor de betrokken firma's met mogelijke intrekking van transportvergunningen.

Het invoeren van een Europees minimumloon. De loonkloof tussen de West-Europese chauffeurs en hun Oost-Europese collega's is al te groot en lokt dumpingpraktijken uit. De Oost-Europese lonen moeten dan ook dringend omhoog. Een eerste stap daartoe kan de invoering van een Europees minimumloon zijn.

De opdrachtgevers moeten dringend geresponsabiliseerd worden. Klanten die weet hebben van de dumpingpraktijken van hun transporteur moeten mee aansprakelijk worden voor deze praktijken. Daarom pleiten we ervoor dat de opdrachtgevers mee aansprakelijk worden voor eventuele overtredingen.

**DE SCHATKIST
LOOPT LEEG ...**

Het wordt dringend tijd dat de overheid inziet dat de praktijk van uitvlaggen ook zeer grote nadelen heeft voor haar financiën, sterker nog, dat zulke praktijken pure diefstal uit de Belgische schatkist zijn.

De sociale zekerheid heeft extra kosten door het uitbetalen van tijdelijke of volledige werkloosheid aan Belgische chauffeurs, omdat goedkope Oost-Europese chauffeurs hun werk hier overnemen. Belgische bedrijven met een filiaal in Oost-Europa, die toch beroep doen op tijdelijke werkloosheid of erger nog hun Belgische chauffeurs op volledige werkloosheid zetten om ze te vervangen door Oost-Europese, plegen eigenlijk massaal sociale en fiscale fraude.

Er is ook een verlies aan inkomsten voor de sociale zekerheid door het mislopen van bedrijfsvoorheffing en sociale bijdragen, die niet moeten worden betaald omdat men Oost-Europese chauffeurs inzet en geen Belgische chauffeurs.

De overheidsdienst financiën verliest inkomsten omdat de Oost-Europese chauffeurs hier geen belastingen betalen, maar wel in het land waar ze hun contract hebben.

Ook de postbusbedrijven betalen hun belastingen in het land waar ze opgericht zijn. Belgische bedrijven met een postbusfirma onttrekken dus zo een groot deel van de verschuldigde belastingen aan de Belgische schatkist.

Ook de federale dienst mobiliteit loopt inkomsten mis aangezien elk ingeschreven voertuig inkomsten genereert zoals inschrijvingstaks, vervoersvergunningen, keuring, boetes ... maar deze niet meer in België worden betaald, maar wel in het land waar de postbusfirma wordt opgericht.



Verantwoordelijke uitgever: Frank Moreels
Federaal Secretaris BTB Wegvervoer & Logistiek
Belgische Transportarbeidersbond
Paardenmarkt 66 – 2000 Antwerpen

www.btb-abvv.be

FEBRUARI 2012 - DEEL II