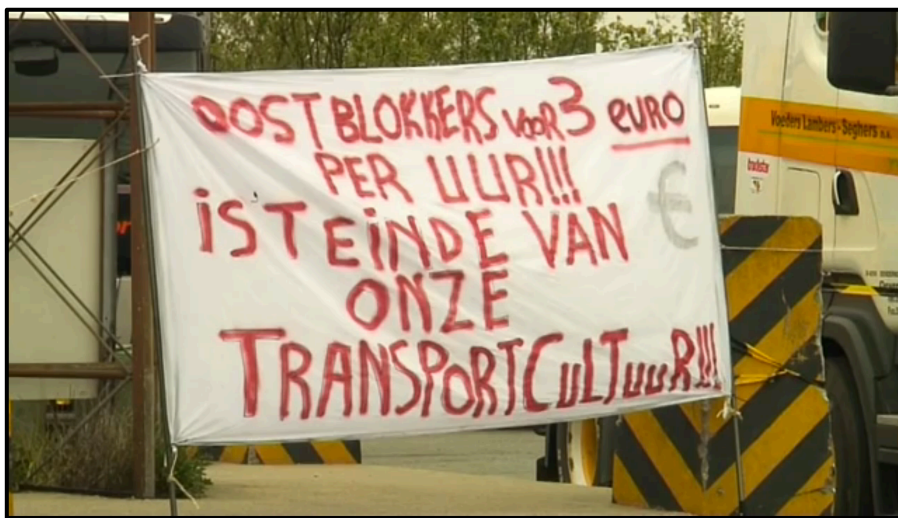


Het Gedrag van Schengen: trauma van de transportsector

Na het openen van de grenzen binnen de Europese Unie zoeken Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs massaal hun geluk in West-Europa. Naar hun normen verdienen ze genoeg om hun leven thuis in te ruilen voor een leven langs de West-Europese snelwegen. Het inzetten van die goedkope arbeidskrachten creëert een situatie van oneerlijke concurrentie. Transportfirma's die weigeren mee te doen, gaan overkop.



In 2004 treden heel wat Centraal- en Oost-Europese landen toe tot de Europese Unie. Het is pas in 2009 dat de grenzen ook effectief open gaan voor Oost-Europese werknemers, maar op dat moment maken al enkele grote spelers binnen de transportsector gebruik van ingewikkelde illegale constructies om goedkope Oost-Europese arbeidskrachten in te zetten. Ze vlaggen uit naar Oost-Europa door er een dochteronderneming op te richten. Hun Oost-Europese chauffeurs laten ze hier rijden.

Goedkoper presteren

“Eigenlijk zijn er twee manieren om legaal in België te komen werken”, zegt **Filip Van Overmeiren**, specialist in Europees Sociaal Recht. “Enerzijds heb je het vrij verkeer van werknemers. Een Belgisch bedrijf kan een Pool rechtstreeks in dienst nemen zoals men een Belg in dienst neemt. Dan moet hij wel volledig gelijk behandeld worden op vlak van fiscaal recht, sociaal recht, arbeidsrecht, noem maar op. Anderzijds heb je het vrij verkeer van diensten. Daarbij wordt die Pool met zijn Pools bedrijf naar hier gehaald en aan Poolse arbeidsvoorwaarden tewerkgesteld.

“Door de economische crisis zoeken onze klanten naar transporten aan de goedkoopste prijs”, zegt **Isabelle De Maegt** van Febetra, federatie van Belgische transporteurs en logistieke dienstverleners. “Belgische transporteurs hebben hoge

loonlasten, dus wordt er een beroep gedaan op transportondernemingen uit de nieuwe lidstaten.”

Frank Moreels van de Belgische Transportarbeidersbond ABVV-BTB legt uit wat het probleem is. “Een eerste probleem is het niet naleven van de detacheringsrichtlijn. Die zegt dat je betaald moet worden volgens de regels van het land waarin je tewerkgesteld wordt. Het tweede probleem is het niet naleven van de cabotagewetgeving. Cabotage is het vervoeren van goederen tussen twee punten in hetzelfde land door een bedrijf uit een ander land. Na een internationale rit mag een transporteur ook een aantal interne ritten doen in het land waar hij aankomt. Drie ritten binnen de zeven dagen. Na die drie ritten moet hij terug naar het buitenland, maar België is een klein land dus het is gemakkelijk om even de grens over te gaan en terug te keren. Er zijn Oost-Europese firma’s die hier bijna permanent intern vervoer doen met goedkope Oost-Europese chauffeurs.”

“Een inbreuk op de detacheringsrichtlijn”, volgens **John Crombez**, staatssecretaris voor de Bestrijding van de fiscale en de sociale fraude. “Tenzij men die chauffeurs tegen de Belgische arbeids- en sociale zekerheidsvoorwaarden tewerkstelt, maar daar willen ze juist vanaf om goedkoper te presteren.”

Chauffeurs van de bomen plukken

“De fraude gaat van zaken die wettelijk niet kloppen tot economische uitbuiting”, zegt Crombez. “Maar het creëert wel een situatie van onmogelijke en oneerlijke concurrentie. Firma’s die volledig in orde zijn, doen uiteindelijk toch mee of gaan failliet.”

Michel De Vries is CEO van CP Ships Logistics.* “We zitten op dit moment echt met het water aan de lippen, maar ik denk aan de toekomst van België. Als ik zou uitvlaggen moet ik hier 120 mensen ontslaan. Als ik Oostblokkers zou aannemen, zou ik veel winst maken, maar dat zal binnen vijftig jaar niet veel meebrengen voor mijn kinderen en kleinkinderen.”

Gert Bellekens van Internationaal Transport Bellekens & Zonen, legt uit hoe hij in het systeem stapte: “In 2005, toen iedereen al problemen had met het vinden van vooral internationale chauffeurs kwam er een man zich aanbieden. Hij zei dat hij voor ons een firma kon oprichten in Slovaakije, waar we de chauffeurs van de bomen konden plukken. Hij heeft alles uitgelegd en dat was zo aantrekkelijk dat we direct toegezegd hebben.”

Om deze constructies te vermijden wordt in december 2011 **artikel 5 van Europese Richtlijn 1071** verstrengd. Dat artikel legt de voorwaarden vast voor het oprichten van een onderneming in een van de lidstaten. Zo moet die onderneming onder andere beschikken over een vestiging in die lidstaat, over één of meer voertuigen en moet ze permanent haar activiteiten met betrekking tot de vermelde voertuigen verrichten.

In januari ging ABVV-BTB in Bratislava enkele Slovaakse dochterondernemingen van Belgische bedrijven controleren. “We dachten dat we vrachtwagens zouden zien, en terreinen waar logistieke arbeid verricht wordt op die vrachtwagens”, zegt Moreels. “Tot onze grote verbazing hebben we dat allemaal niet gevonden. Op één bedrijf met een parking na waren er enkel postbussen of deuren met naamkaartjes op.”

Er zijn dus nog veel firma’s die met illegale constructies werken en daar ook mee weggomen. Volgens Van Overmeiren kampt de transportsector met een groot controleprobleem. “Dat probleem is nog groter dan in andere sectoren omdat

vrachtwagenchauffeurs mobiele werknemers zijn. Als de controle stopt aan de grens zijn die werknemers uiteraard veel moeilijker te controleren.”

“De uitwisseling van gegevens daarover tussen de lidstaten is zeer schaars”, zegt Crombez. “We gaan de controles opdrijven op het moment dat de wetten verscherpt zijn.”

Sociaal Europa hinkt achterop

“Ik ben ervan overtuigd dat de schuld deels bij Europa ligt”, zegt Van Overmeiren. “Als we kijken naar het Europa van de jaren ’80 en ’90, dan spreken we over een puur economisch Europa dat geen rekening hield met het sociale luik. Ondertussen is er een sociaal Europa, maar het hinkt nog achterop op het economische. De grote oplossing voor de transportsector zou zijn dat de sociale wetgeving, de fiscale wetgeving en de arbeidswetgeving allemaal gelijkgeschakeld worden. Dan kan er geen oneerlijke concurrentie meer zijn. Maar in het Europa van vandaag zijn we daar natuurlijk nog lang niet.”

**Vier maanden later is de situatie geëscaleerd.*

Michel De Vries heeft ondertussen zijn ontslag gegeven nadat bekend was gemaakt dat de firma ging overgenomen worden door Jost Group, een Luxemburgs transportbedrijf dat erom bekend staat met Oost-Europese chauffeurs te werken en kleinere bedrijven die het moeilijk krijgen op te kopen.