

KNACK ONDERZOEKT

De transportsector haalt zijn truckers nu buiten de EU

‘Ook de Poolse chauffeur is te duur geworden’

De transportsector heeft een nieuw wingewest ontdekt: hij laat massaal chauffeurs uit landen buiten de Europese Unie aanrukken, tot aan de Filipijnen toe. De gevolgen zijn weinig geruststellend.

Door JEROEN DE PRETER, foto's CRINA BOROS

Genet-Zeehaven, een zomerse werkdag. Aan de poorten van het Nederlandse transportbedrijf De Rooy is het een va-et-vient van vrachtwagens, in de regel met een Poolse nummerplaat.

Maar de band met Polen is in werkelijkheid vaak, om niet te zeggen altijd, louter administratief.

De Poolse trucks worden hier vooral bestuurd door Roemenen en Oekraïners die in dienst zijn van een Poolse zusteronderneming van De Rooy. Een van de chauffeurs, een Oekraïner uit Charkov, vertelt dat hij gemiddeld ongeveer zes weken aan één stuk doorwerkt. Al die tijd slaapt hij in zijn stuurcabine. Zijn zes weken durende 'shift' start met de stevige, twintig uur lange rit van zijn thuisbasis Charkov, tegen de Russische grens, naar Polen. Daar wordt hij opgepikt

met een minibus die hem, samen met collega's, naar de hoofdzetel van De Rooy in Nederland brengt. Pas vanaf dan kan hij rekenen op een vergoeding.

Hoeveel deze chauffeurs precies verdienen, is niet te zeggen. Uit de tientallen gesprekken die journalisten van Investigate Europe de afgelopen maanden voerden met chauffeurs uit onder meer Oekraïne, Moldavië en Roemenië, blijkt dat ze vaste maandlonen krijgen die variëren van 250 tot 500 euro netto. In de regel werken ze voor het minimumloon van het land waar ze ingeschreven staan. Vaak is dat Polen, soms is het Tsjechië of Roemenië.

Uit die gesprekken werd ook duidelijk dat het vaste loon meestal maar een beperkt deel uitmaakt van hun reële loon. Naast dat minimumloon krijgen de

chauffeurs nog een dagvergoeding, die gemiddeld ongeveer 50 euro bedraagt en waarop nauwelijks belastingen hoeven te worden betaald. Die dagvergoeding, in oorsprong bedoeld om kosten eigen aan de job te dekken, wordt door grote transportbedrijven vandaag systematisch gebruikt om de chauffeurs een naar Oost-Europese normen riant loon aan te bieden. Dankzij dat systeem verdienen de chauffeurs maandlonen van 1500 euro of meer.

Maar het heeft uiteraard ook grote nadelen. Bij ziekte krijgen deze werknemers alleen nog een loon waar ze ook in hun thuisland niet van kunnen rondkomen. Sociale bijdragen worden alleen betaald op het vaste loon, dat in veel gevallen niet eens een derde bedraagt van het totale loon. Een fatsoenlijk

pensioen bouw je op die manier niet op. En een sociaal vangnet is zo goed als onbestaande.

Ruk naar het oosten

Dat er in de transportsector een *race to the bottom* wordt gereden, is geen nieuws. Die race deed westerse transportbedrijven het voorbije decennium massaal verhuizen naar de nieuwe Oost-Europese lidstaten, Polen op kop. Nadat Polen in 2004 lid van de Europese Unie was geworden, groeide de transportsector er explosief. Vandaag zijn er in Polen meer dan 30.000 transportbedrijven actief, in totaal beschikken ze over ongeveer 300.000 vrachtwagens.

Die vrachtwagens moeten natuurlijk ook worden bestuurd, en precies daar knelt vandaag de schoen. Poolse trans-

portbedrijven, die vaak filialen zijn van westerse bedrijven, vinden nog nauwelijks Poolse chauffeurs. De penibele werkomstandigheden en de vaak beperkte sociale bescherming hebben de job voor hen onaantrekkelijk gemaakt. Om dat probleem op te lossen, kiezen de bedrijven voor een variant op de remedie van vijftien jaar geleden: in plaats van lokale chauffeurs te verleiden met betere lonen of werkomstandigheden, gaan ze elders op zoek naar personeel. In dit geval wil dat zeggen: nog oostelijker, en dus buiten de EU.

Die 'ruk naar het oosten' is ook uit te drukken in cijfers. Een chauffeur van buiten de EU die wil rijden voor een transportbedrijf dat binnen de EU is gevestigd, moet een vergunning aanvragen. Met name in Polen is het aantal

uitgereikte vergunningen aan niet-EU-burgers geëxplodeerd. Volgens Malgorzata Wojtal-Bialaszewska, directeur van de dienst die de attesten in Polen toekent, hebben in 2012 iets meer dan 5000 niet-EU-burgers er één gekregen. In 2017 waren dat er al meer dan 60.000. Voorspeld wordt dat het er in 2018 meer dan 70.000 zullen zijn.

Met ongeveer 25.000 verkregen vergunningen voeren de Oekraïense chauffeurs de ranking aan. Ze worden gevolgd door de Wit-Russen (circa 5000), de Moldaven (circa 1000), de Russen en, jawel, de Filipijnen.

Malgorzata Wojtal-Bialaszewska vertelt dat haar dienst de aanvragen vandaag nauwelijks kan bijhouden. 'Vijf jaar geleden was één werknemer bevoegd voor de vergunning, nu zijn het er ►►



'Een kleinere transporteur die voor de grote

spelers reed, was heel duidelijk: als hij nog een opdracht wilde binnenhalen, moest hij in de illegaliteit.'

‘In sommige landen in Oost-Europa kun je rijbewijzen en ADR-vergunningen voor gevaarlijk transport gewoon kopen in de achterkamer van een kroeg.’

Frank Moreels, BTB-ABVV



‘We zitten met een Europese Unie die wel regels afsprekt, maar er niet in slaagt om die te controleren of af te dwingen.’

een twaalfstal.’ Volgens de directrice volstaat zelfs dat niet om de aanvragen fatsoenlijk te controleren. ‘We waren niet voorbereid op deze golf’, zegt ze.

De gevolgen laten zich raden. Chauffeurs die een vergunning aanvragen moeten onder meer een visum en het juiste rijbewijs kunnen voorleggen. Bovendien moeten ze, als werknemer van buiten de EU, kunnen aantonen dat ze daadwerkelijk in Polen in dienst zijn. Directrice Wojtal-Bialaszewska geeft impliciet toe dat die voorwaarden nauwelijks worden gecontroleerd.

Dat blijkt ook uit de praktijk. In gesprekken met Oekraïense of Wit-Russische chauffeurs komt naar voren dat ze zelden of nooit in Polen wonen of werken en vaak de taal niet machtig zijn. In werkelijkheid werken ze voor Tsjechische, Poolse of Roemeense filialen van West-Europese transportbedrijven. Hun werkterrein is West-Europa.

Ontsnappingskunstenaars

Frank Moreels, voorzitter van de Belgische transportvakbond BTB-ABVV

en van de European Transport Workers Federation, is niet verrast door die nieuwe tendens. ‘Dit is een nieuwe stap in de *race to the bottom*. Blijkbaar is nu ook de Poolse chauffeur te duur geworden.’

Volgens Moreels zijn de gevolgen niet alleen op sociaal vlak dramatisch. ‘Er zijn ongetwijfeld ook Oekraïners, Wit-Russen of Filipijnen die niet goed met een vrachtwagen kunnen rijden. In sommige landen in Oost-Europa kun je rijbewijzen en ADR-vergunningen voor gevaarlijk transport gewoon kopen in de achterkamer van een kroeg. Ik ken verhalen van chauffeurs die in de Antwerpse haven terminals aangeklampt werden door collega’s die hun truck niet eens geparkeerd kregen voor een loskade.’

Moreels weet het zeker: deze vorm van sociale dumping is in de sector vandaag meer regel dan uitzondering.

‘Het Nederlandse transportbedrijf De Rooy is er al een paar keer voor aangepakt, maar zij zijn zeker niet de enigen die zich hieraan bezondigen. Ik woon op een boogschuit van Volvo Trucks in

Gent. Ik ga daar weleens wandelen. Wel, een blik op de parking volstaat om te weten hoe wijdverbreid deze praktijken wel zijn. De Rooy, Ewals, DSV: alle grote spelers zijn daar aanwezig, en bijna al hun vrachtwagens hebben Roemeense, Tsjechische of Poolse nummerplaten. Als je dan een praatje slaat met de chauffeurs, zul je merken dat die nummerplaat zeker niet altijd overeenkomt met de nationaliteit van de chauffeur. Vaak zijn dat Oekraïners of Wit-Russen.’

Moreels stelt dat het voor transportbedrijven moeilijker dan ooit is om op een correcte manier te werken.

‘Ik ben onlangs bij een onderaannemer op bezoek geweest, een kleinere transporteur die voor die grote spelers reed. Hij heeft mij zijn e-mailcorrespondentie laten zien met een belangrijke opdrachtgever. Hij had een bijzonder scherp prijsvoorstel gedaan, maar werd daarmee uitgelachen. Die transporteur was daar heel duidelijk over: als hij

nog een opdracht wilde binnenhalen, moest hij in de illegaliteit. Sterker nog: ik weet dat er transporteurs bestaan die aan hun onderaannemers uitleggen hoe ze het spel kunnen meespelen.’

Moreels wijst ook op de verantwoordelijkheid van de opdrachtgevers, die volgens hem vaak weggijken van de problemen. ‘Zij schrijven een tender uit en kijken dan naar de goedkoopste. Natuurlijk zullen sommige multinationals graag benadrukken dat ze alleen samenwerken met bedrijven die ethisch correct werken. Ikea is daar sterk in. De Zweedse meubelketen klopt zich op de borst met IWAY, een soort ethische code die al haar partners moeten ondertekenen. In theorie is dat een mooi verhaal, tot we op het terrein gaan kijken en vaststellen dat het zeker in de transportsector van geen kanten werkt. Wij hebben daar twee jaar met Ikea over gepraat, zonder dat het iets opleverde. Ze weigeren om hun samenwerking te stoppen met malafide

transportondernemingen die al door de rechtbank veroordeeld zijn. Intussen hebben we besloten om een punt te zetten achter die gesprekken – onderhandelen heeft geen zin als het alleen dient als een sociaal alibi.’

Moreels pleit voor meer controles en strenge vervolging, in het volste besef dat we hier vaak met grote ontsnappingskunstenaars te maken hebben. ‘Wij hebben een proces aangespannen tegen het Limburgse transportbedrijf RMT. Dat proces gaan ze bijna zeker verliezen, en dat weten ze ook. Daarom zijn ze nu al een nieuw bedrijf aan het oprichten. Ze zetten een ander hoedje op en doen gewoon voort.’

‘De EU heeft hier zeker ook boter op het hoofd. We hebben sinds vorig jaar de European Labour Authority, een orgaan dat wordt beschouwd als de Europese koepel van de sociale inspectie. Dat klinkt mooi, maar de realiteit is dat die koepel geen initiatiefrecht of bevoegdheid heeft. Hij treedt hoogstens coördinerend op. We zitten met een Unie die wel regels afsprekt, maar er niet in slaagt om die te controleren of af te dwingen.’

Thyssens pogingen

Of Europa ook echt iets aan het probleem zal doen, is voorlopig koffiedik kijken. Onder impuls van Europees commissaris voor Werk en Sociale Zaken Marianne Thyssen (CD&V) hebben de ministers van Sociale Zaken een klein jaar geleden een herziening van de zogenoemde detacheringsrichtlijn goedgekeurd. Volgens die herziening moeten loodgieters of bouwvakkers uit landen met lagere lonen evenveel verdienen als hun ‘lokale’ collega’s. Opvallende vaststelling: de transportsector werd bij die herziening buiten schot gelaten.

Naar een verklaring voor die uitzondering is het niet lang zoeken. Minstens zo fel als in andere domeinen is het Europees Parlement over dit thema verdeeld in een Oost- en een West-Europees blok. Terwijl de westerse lidstaten vragende partij zijn voor een strijd tegen sociale dumping, zien de oosterse daarin vooral pogingen om hun concurrentieel voordeel te torpederen.

‘Thyssen heeft wel wat geprobeerd’, zegt Frank Moreels. ‘Maar zodra het over transport ging, heeft ze snel bakzeil gehaald omdat de Oost-Europese landen op de rem trapt. Precies hetzelfde ➡

EEN BELGISCHE CHAUFFEUR GETUIGT ‘GOEDKOOP IS EEN RELATIEF BEGRIP’



chauffers. ‘Ga maar eens kijken naar de containerterminal hier in Willebroek. Allemaal Poolse nummerplaten. Maar probeer niet om iets in het Pools tegen die mannen te zeggen. Ze zullen je niet verstaan.’

Van Limbergen heeft ook weet van chauffeurs uit de Filipijnen die overgevloden worden door Litouwse bedrijven. ‘Het grootste probleem lijkt me hun opleiding. Officieel hebben ze allemaal het geschikte rijbewijs met de code 95, het attest van vakbekwaamheid. Maar elke chauffeur weet dat je in Litouwen voor 70 euro alle nodige documenten kunt kopen.’

Hoe houden Belgische transportbedrijven en chauffeurs zich staande in een sector waarin sociale dumping eerder de regel dan de uitzondering is? We vroegen het aan Willebroekenaar Hans Van Limbergen (47), die al bijna tien jaar chauffeur is voor Group Op de Beeck, een transportbedrijf dat – anders dan veel concurrenten – nog altijd in België is gevestigd.

Van Limbergen zegt dat hij al bij al redelijk goed zijn brood verdient. ‘Ik word betaald per uur. Per nacht dat ik niet thuis ben, krijg ik ook nog eens een goede 30 euro. Als je, zoals ik, 60 uur per week op de baan bent en 3 tot 4 nachten per week een nachtvergoeding opstrijkt, valt er nog altijd goed van te leven.’

Group Op De Beeck werkt bijna uitsluitend met Belgische chauffeurs, zegt Van Limbergen. ‘Voor onze klanten is dat een troef. Ze weten dat bij ons alles in orde is, en dat hun vracht in handen is van ervaren, gediplomeerde chauffeurs. In sommige gevallen is die ervaring en kunde niet zo belangrijk. Een vracht van Antwerpen naar Madrid rijden kan bij wijze van spreken iedereen. Maar sommige transporten vragen echt wel knowhow. Bovendien is “goedkoop” een relatief begrip. Als een chauffeur er een halfuur over doet om zijn vrachtwagen tegen een loskade te parkeren, moet de magazijnier die de vracht in ontvangst neemt óók een halfuur wachten. En hij moet natuurlijk ook betaald worden.’

Van Limbergen heeft het een eigen zeggen al een tijdje in de gaten: de concurrentie gaat almaar oostelijker op zoek naar

‘De gevolgen zijn ernaar. Op internet kun je honderden filmpjes zien van chauffeurs die er niet in slagen om hun vrachtwagen tegen een kaai te parkeren. Ik kijk er liever niet naar – ik word daar zenuwachtig van. (lacht)’

Opmerkelijk: Van Limbergen is geen voorstander van strengere regels en controles. ‘De regels zijn nu al te streng. De maximale rijtijd per dag is 9 uur. Als ik die heb volgemaakt terwijl ik op een kwartier van huis ben, moet ik me aan de kant zetten. Maar er zijn in België nauwelijks nog plaatsen waar je je vrachtwagen kunt parkeren.’

‘Volgens de wet moet ik om de twee weken ook minstens 45 uur rusten en mag ik die rust niet opnemen in mijn cabine. Officieel hebben ze die regel ingevoerd om sociale dumping tegen te gaan, maar ik vermoed dat hij toch vooral bedoeld is om de overlast tegen te gaan van Oost-Europese chauffeurs die op de parkings kamperen. De vraag is dan waar wij die 45 uur wél moeten opnemen? In een hotel? Kent u er één met een parking waar vijftig vrachtwagens kunnen staan? Trouwens: waarom zou ik in een hotel gaan slapen? Ik slaap honderd keer liever in mijn cabine dan in een bed waar elke nacht iemand anders in ligt te stinken. (lacht)’

'Ikea weigert om zijn samenwerking te stoppen met malafide transportondernemingen die al door de rechtbank veroordeeld zijn.'

Frank Moreels, BTB-ABVV



Marianne Thyssen, moedig en terecht, heeft gezegd in het conflict met Michael O'Leary en Ryanair: je loon is afhankelijk van het land waar je werkt, en daarover wordt niet onderhandeld.'

Pakkans

De strijd van Frank Moreels is ook die van Raymond Lausberg, hoofdinspecteur van de snelwegpolitie in de provincie Luik. Lausberg is een notoir strijder tegen sociale dumping. Onder zijn leiding werd vorige maand een grootscheepse controleactie gehouden op een snelwegparking in Soumagne, op de as Luik-Aken. De actie was niet helemaal vergeefs. Bij de eerste controle werd al meteen een overtreding vastgesteld.

Aan het stuur van de gecontroleerde vrachtwagen zat een Hongaar die, zoals bleek uit de gegevens van zijn tachograaf, al drie weken aan het rijden was. Dat is een flagrante overtreding van de wet die zegt dat een chauffeur om de twee weken

minstens 45 uur moet rusten, buiten zijn cabine. De chauffeur werd beboet, maar reageerde daar eerder gelaten op. Na enkele telefoontjes met zijn baas haalde hij de Visa-betaalkaart van zijn bedrijf boven en betaalde 2000 euro.

In totaal zouden Lausberg en zijn team die middag voor 50.000 euro aan boetes uitschrijven. Een mooie buit, al besefte de inspecteur dat het allicht niet zal volstaan om de transportbedrijven af te schrikken: 'De pakkans is zo klein dat ze liever een boete betalen.' Volgens Lausberg kan zijn team maximaal 3500 controles per jaar uitvoeren. Dat is ongeveer de helft van het aantal vrachtwagens dat op de as Luik-Aken passeert – per dag, welteverstaan. ●

Investigate Europe is een pan-Europees pilootproject dat een team van negen journalisten uit acht landen verenigt. Het team doet onderzoek naar Europese onderwerpen en werkt samen met verschillende Europese media. Het wordt ondersteund door de verschillende Europese stichtingen.

'De pakkans is zo klein dat transportbedrijven liever een boete betalen.'

IKEA REAGEERT

'DE REGELGEVING IS HET ECHTE PROBLEEM'

In een reactie op de uitspraken van vakbondsman Frank Moreels laat Ikea Transport weten dat het bedrijf de voorbije jaren al verschillende initiatieven heeft genomen om de arbeidsomstandigheden van zijn Europese chauffeurs te verbeteren. Het ware probleem van de transportsector, zo stelt Ikea Transport, ligt bij 'de onduidelijke regelgeving voor de arbeidsomstandigheden van chauffeurs die werken in het internationale transport'. Het bedrijf zegt dat het al jaren vragende partij is voor een wettelijk kader dat gelijk is voor alle EU-landen. 'De onduidelijke regels geven aanleiding tot verschillende interpretaties, die niet altijd in het belang zijn van de chauffeurs.'

zie je bij de onderhandelingen over het Mobility Package, een wetsvoorstel met nieuwe bepalingen voor de sector dat vorige zomer werd afgewezen in het Europees Parlement. Zodra je daar een sterkere maatregel in probeert te loodsen, doen die Oost-Europese landen niet meer mee.'

Over de arbeid in de transportsector wordt vaak gezegd dat hij, anders dan bijvoorbeeld arbeid in de bouw, moeilijk in strakke detacheringswetten is te gieten. Precies vanwege zijn internationale karakter zou het niet zo gemakkelijk zijn om te bepalen welke nationale arbeidswetgeving er moet worden gevolgd. Waar werkt een chauffeur die van Polen naar Portugal rijdt precies? Dat argument houdt volgens Moreels geen steek. 'Het kan zijn dat het voor internationaal transport technisch wat ingewikkelder is, maar dat valt te regelen. De truckers die voor Poolse bedrijven werken, rijden in de praktijk vooral in Frankrijk, Duitsland, Nederland of België. Laten we hun het loon geven dat in lijn ligt met het loon in het land waar ze meestal actief zijn. Dat is ook wat