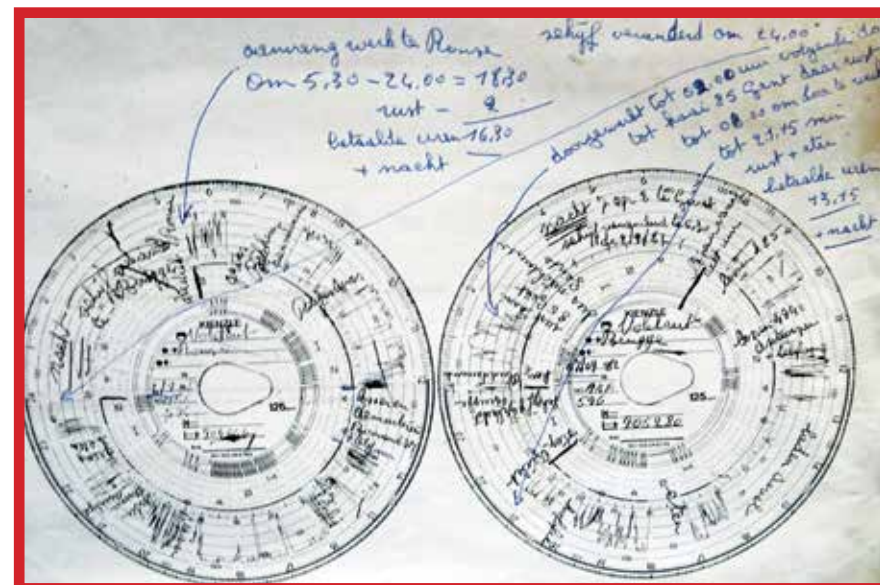


DONALD WEBER  
onderzoeker,  
Amsab-ISG

## Sociale dumping in het Europese wegvervoer, 1990-2013

Op 1 oktober 1913 ging binnen de socialistische beweging van België een nieuwe vakbondscentrale van start: de Belgische Transportarbeidersbond (BTB). Hoewel het woord niet letterlijk in de naam voorkwam, was dat een echte 'centrale'. Dat wil zeggen: een federatie van vakbonden die beroepsoverschrijdend was en alle arbeiders op de werkvloer van een bepaalde sector verenigde, geheel in de lijn van de toenmalige socialistische ideologie. De BTB verenigde de Belgische Zeemansbond met de Antwerpse en Gentse dokwerkersbonden en nam er in één beweging ook de vele kleine organisaties bij van de voerlieden van de Centrale der Transportarbeiders te Lande. In 2013 viert de BTB zijn honderdjarig jubileum. Dat gebeurt onder meer met de publicatie van een rijk geïllustreerde studie over het leven en werk van de transportarbeiders in de voorbije honderd jaar. Daarnaast verschijnt er ook een boekje waarin enkele hoogtepunten uit de geschiedenis van de vakbond worden belicht. Uit dat laatste brengen we hier, bij wijze van voorproefje, een hoofdstuk: de nooit eerder bestudeerde geschiedenis van de 'dumping' van Oost-Europese chauffeurs in het Belgische wegvervoer.

Steeds vaker verliezen Belgische beroepschauffeurs hun werk omdat postbusfirma's met hoofdzetel in landen als Slowakije of Bulgarije de internationale transportmarkt afromen. De Oost-Europese chauffeurs verdienen een aalmoes en kamperen wekenlang in hun truck op gore parkings aan de autostrades. Ze worden aangevoerd met busjes uit het thuisland en keren terug met het busje dat hun vervangers brengt. Ook de vrachtwagens zijn buitenlands, maar ze verlaten zelden België. Enkel de papieren gaan heen en weer en keren zogenaamd gekeurd terug.<sup>1</sup>



Afbeelding van een tachograafschijf. De chauffeur stopt een papieren schijf in de tachograaf. Die laat die ronddraaien in een etmaal tijd en registreert al die tijd met naalden de snelheid en het soort arbeid (rust of rijden), een beetje zoals een seismograaf aardbevingen meet. (BTB, Antwerpen)

Op woensdag 14 april 2010 komt een BTB-team aan in Bratislava. Al drie jaar op rij heeft de vakbond onderzoek gevoerd naar buitenlandse trucks op de Belgische autosnelwegparkings en vastgesteld dat de Slowaakse hoofdstad populair is bij Belgische ondernemers die dergelijke constructies opzetten. En dus besluit de vakbond om ter plekke op verkenning te gaan. De BTB'ers beginnen een rondgang in de straten van Bratislava. Op het eerste adres zetelen liefst zestig bedrijven, waaronder zes Belgische transporteurs. Het team neemt foto's, maar een zenuwachtige portier maant aan om daarmee op te houden. Ook bij het volgende dubieuze pand moet de vakbondsdelegatie zich snel uit de voeten maken, maar niet na de aanwezigheid van een Belgisch bedrijf opgemerkt te hebben. Adres na adres gaat de tocht verder, firma na firma: allemaal blijken ze fake. 'Opvallend is dat er op geen enkele van de bezochte locaties een vrachtwagen te bekennen is, zelfs niet van ver', getuigt het BTB-team. '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.'<sup>2</sup>

Anno 2010 is de sociale dumping van meestal Oost-Europese chauffeurs de voornaamste plaag die de sector van het wegvervoer teistert. Om de oorsprong te begrijpen, moeten we een eind terug in de tijd. De aanzet ligt rond 1990. De voornaamste bekommernissen van de vakbond dat jaar zijn: rusttijden en tachograaf, ophoud aan grensovergangen, verkeersveiligheid en (alcohol)controles. Grote

zorgen over concurrentie uit Europese buurlanden met lagere lonen zijn er nog niet.<sup>3</sup>

Toch zijn er vanuit Europese hoek al tekenen aan de wand. De meeste landen in Europa beschermen het binnenlandse vrachtwagenvervoer en laten slechts mondjesmaat de zogenaamde cabotage toe (binnenlands vrachtvervoer door buitenlandse firma's). Eind 1990 raakt bekend dat de Benelux cabotage zal toelaten tussen Nederland, België en Luxemburg. Dat wordt bovendien gezien als een voorloper van de invoering van de Europese eenheidsmarkt in 1993. De BTB is meteen gealarmeerd en eist dat de lat gelijk wordt gelegd op het niveau van de hoogste lonen. Met de toetreding van Spanje en Portugal tot de EU in 1986 in het achterhoofd, spreekt de vakbond zijn bezorgdheid uit over de verwachte toevloed van Zuid-Europese lageloonchauffeurs.<sup>4</sup>

Begin jaren 1990 is er eerder sprake van een tekort aan vrachtwagenchauffeurs. De werkgevers vragen dan ook voortdurend om vreemde chauffeurs te mogen inzetten, zo ook in 1991, maar de BTB reageert wantrouwig en afwijzend. De vakbond ziet eerder heil in hogere lonen, betere arbeidsomstandigheden en een betere opleiding om het beroep aantrekkelijker te maken voor jongeren.<sup>5</sup> Vanaf het schooljaar 1990-1991 kan je een opleiding vrachtwagenchauffeur volgen in het beroepsonderwijs, op 26 juni 1992 worden de eerste 46 diploma's uitgereikt in een bijzondere ceremonie op het Brusselse stadhuis.<sup>6</sup>

Maar wat stellen 46 diploma's voor op een park van 50.000 vrachtwagens? Een rijkswachcontrole begin 1993 in de Gentse haven levert onthutsende resultaten op. Op amper een paar uren tijd worden 77 vrachtwagenchauffeurs op overtredingen betrapt: geknoei met de tachograaf, geen vergunning, geen verzekering, twee chauffeurs rijden zelfs zonder rijbewijs rond. Een andere ziekte die in die periode opgang maakt, is dat vrachtwagens systematisch overladen zijn.<sup>7</sup>

Dat alles komt de veiligheid niet ten goede. In de loop van de jaren 1990 wordt het land een aantal keer opgeschrikt door massale verkeersongevallen met gruwelijke gevolgen. Vaak zijn er vrachtwagens bij betrokken. Het trieste dieptepunt is ongetwijfeld de ramp in de Mont Blanc tunnel op 24 maart 1999, waarbij een Belgische vrachtwagen een brand veroorzaakt die 41 doden eist.<sup>8</sup> Volgens de publieke opinie moet er opgetreden worden tegen de cowboys onder de vrachtwagenchauffeurs. Op het einde van de jaren 1990 heeft de overheid een aantal maatregelen klaar: intrekking van het rijbewijs, hogere boetes als de verplichte rusttijd wordt overtreden, het rijbewijs met punten, onbemande camera's ... Die worden niet allemaal gerealiseerd, maar het is duidelijk dat het gedrag van de chauffeur geïsoleerd wordt.<sup>9</sup> De BTB wordt in het defensief gedrongen en reageert met een aantal veiligheidscampagnes, zoals de actie *Vermoeidheid is dodelijk* vanaf 1997.<sup>10</sup>

Maar de echte dreiging komt van over de grenzen. Op internationaal vlak rommelt het: in 1992 zijn er grote acties tegen Europese hervormingsplannen. In Frankrijk breekt een truckersstaking uit en wordt het land maandenlang platgelegd door wegblokkades.<sup>11</sup> Het wordt langzaam duidelijk dat er een probleem aankomt met chauffeurs uit Oost-Europa. Het beruchte ongeval in de Gothardtunnel in 2001

waarbij elf doden vallen, is veroorzaakt door een Belgische vrachtwagen met een illegale Oost-Europese chauffeur achter het stuur. Eerder dat jaar wordt in Aalst een groep van 24 Litouwse chauffeurs aangetroffen, gedwongen tot ware slavenarbeid en daarna koudweg gedumpt door hun werkgever.<sup>12</sup>

Toch is de sociale dumping vanuit Oost-Europa nog niet begonnen. In 2002 klagen werkgevers nog steeds dat ze onvoldoende chauffeurs vinden en eist de vakbond nog hogere lonen en een betere opleiding. De tsunami uit het Oosten moet er nog aankomen. Een internationale actiedag tegen oververmoeidheid bij vrachtwagenchauffeurs is in die periode zowat het belangrijkste actiemoment. De tewerkstelling stijgt intussen spectaculair: van 44.000 in 1996 naar 56.000 chauffeurs in 2000.<sup>13</sup> De verkeerspolitie drijft tegelijk het aantal controles op het vrachtwagenvervoer op, in een verbeterde strijd tegen te lange rijtijden, overbelasting en te dicht op elkaar rijden. De BTB neemt een resoluut standpunt in: 'De Belgische Transportbond is groot voorstander van scherpe controle. Controle maakt de sector veiliger, bestrijdt de oneerlijke concurrentie en komt in het algemeen de vakbekwame werknemers ten goede.'<sup>14</sup>

In 2004 treden acht Oost-Europese landen toe tot de Europese Unie, onder meer Polen en Slowakije. Een jaar later is het duidelijk dat er een probleem is: steeds meer vrachtwagens op Belgische wegen rijden onder Oost-Europese vlag met dito chauffeur en profiteren zo – al dan niet legaal – van de grote sociale en fiscale verschillen met de rest van Europa. 'Wij moeten vaststellen dat de trend tot uitvlagging binnen het Belgisch internationaal wegvervoer groter is dan wij hadden kunnen vermoeden', aldus de BTB eind 2005, naar aanleiding van twee ophefmakende VRT-reportages over het wedervaren van Oost-Europese chauffeurs in België.<sup>15</sup>

Het probleem blijft de jaren daarop maar toenemen. Het is je reinste sociale dumping. De BTB heeft op zich niets tegen vreemde vrachtwagenchauffeurs, maar wel tegen de uitbuiting door malafide werkgevers, die de Oost-Europese chauffeurs slavenarbeid laten verrichten tegen hongerlonen, waardoor dan weer chauffeurs die aan Belgische voorwaarden werken uit de markt gedreven worden.<sup>16</sup>

In 2009 opent de BTB het tegenoffensief, met een open brief aan de minister en een rondetafelconferentie. Op 19 mei 2009 organiseert de vakbond de eerste grote mars op Brussel tegen de sociale dumping op de markt van het vrachtwagenvervoer.<sup>17</sup> De acties worden verlegd naar het Europese vlak, waar het Europees Parlement op 29 april 2009 een historische reglementering van de cabotage goedkeurt, die de wanpraktijken van postbusbedrijven in principe onmogelijk maakt. Maar de malafide werkgevers zijn creatiever dan verwacht en verdere actie blijft nodig. De hoger vermelde expeditie naar Bratislava leidt tot de publicatie van een zwartboek en eind 2011 voert de BTB samen met de Nederlandse en Franse collega's actie op de Belgische autostrades. De strijd is nog lang niet voorbij, zoveel is duidelijk.<sup>18</sup>

De sociale dumping van lageloonchauffeurs is niet het enige probleem van het wegvervoer. Er is ook een totaal andere vorm van dumping: chauffeurs in loondienst die vervangen worden door schijnzelfstandigen. In 2009 en 2010 organiseert de BTB samen met de Europese Transportbond verschillende vrachtwagenkonvoien



De Belgische Transportarbeidersbond houdt een actie tegen de sociale dumping, 2010. (BTB, Antwerpen)

die daar in Brussel tegen komen betogen. Daarnaast blijft de BTB de veiligheid van het beroep benadrukken, met onder andere acties voor een goede nachtrust, zodat chauffeurs niet indommelen achter het stuur, voor maatregelen die moeten voorkomen dat chauffeurs in aanraking komen met giftige gassen in de lading, en voor betere parkings langs de autostrades.<sup>19</sup>

De vrachtwagenchauffeurs zijn binnen de sector Wegvervoer & Logistiek zeker niet de enigen die kampen met grote, structurele problemen. Het personeel op de luchthavens dat de bagage verwerkt, komt steeds zwaarder onder druk en wordt steeds meer belast. In augustus 2008 leidt dat tot een staking in Zaventem. Drie jaar later, in augustus 2011, is er sprake van om een derde afhandelaar toe te laten. Volgens het personeel zal dat leiden tot nog scherpere concurrentie op de kap van de werknemers. Zaventem gaat opnieuw plat. En het eindigt niet. Steeds scherpere concurrentie maakt dat het personeel steeds flexibeler moet werken. Er is sprake van niet eenmaal, maar twee keer per dag een shift te komen werken. Vliegtuigen moeten alsmaar sneller met altijd maar minder personeel geladen worden, twee derde van de werknemers kampt met fysieke letsels aan de rug en gewrichten. In mei 2013 volgt nog maar eens een grote stakingsactie op Zaventem. Het hoeft niet gezegd dat dergelijke acties, die het luchtverkeer dagenlang ernstig ontregelen, grote mediabelangstelling krijgen.<sup>20</sup>

In andere subsectoren gaat het er gelukkig wat minder ruig aan toe. Bij de buschauffeurs en de verhuizers wordt geprobeerd om via identificatiebadges en ervaringsbewijzen wat meer regularisatie in te voeren. Ook de logistiek, een snelgroeiende subsector, krijgt na 2000 langzaam maar zeker een betere reglementering.<sup>21</sup> Uiteindelijk worden alle logistieke bedrijven samengebracht onder het paritair comité van het vervoer.<sup>22</sup>

Nationaal werken er anno 2012 ongeveer 62.000 mensen in het wegvervoer en de logistiek, bijna twee derde daarvan is gesyndiceerd. De BTB heeft in deze sector

ruim 20.000 leden. De grote boom vindt plaats in de jaren 1990. Steeds meer bedrijven en winkels proberen dan hun dure magazijnruimte te verminderen door artikels te laten leveren vlak voordat de voorraad op geraakt (ook gekend als het just-in-timeprincipe). Maar dat betekent natuurlijk dat de distributiebedrijven steeds fijnmaziger en sneller moeten leveren, met een grote groei van de logistieke sector tot gevolg. Binnen de BTB is de sector Wegvervoer & Logistiek in 2010 ruim de grootste, een historische omwenteling in een vakbondscentrale die sinds haar ontstaan is gevormd rond de grote massa havenarbeiders. Een andere historische evolutie is de verschuiving van de economische sector van Vlaanderen naar groeipool Wallonië. Daardoor neemt het gewicht van Brusselse en Waalse afdelingen in de centrale stilaan toe.

Wil je graag meer lezen over de geschiedenis van de BTB? Dat kan in de brochure *BTB 1913-2013: Tien sleutelmomenten van de Belgische Transportarbeidersbond*, die in september 2013 verschijnt.

- 1 Voor een juridische context, zie: Christian ROGIEST, *Arbeidsrechtelijke aspecten van het nationaal en internationaal wegvervoer*, Gent: Larcier, 2007, vii-237 pp.
- 2 *Wegwijs*, 10-12/2010, bijlage p. 4.
- 3 *Wegwijs*, 09-10/1989, pp. 1-4.
- 4 Donald WEBER, Road against Rail: The Debate on Transport Policy in Belgium, 1920-1940. In: *Transfers*, 1(2011)2, pp. 88-90; *Wegwijs*, 07-08/1990, p. 1.
- 5 *Wegwijs*, 09-10/1991, p. 1.
- 6 *Wegwijs*, 07-08/1990, p. 11, 05-06/1992, p. 8.
- 7 *Wegwijs*, 03-04/1993, p. 9, 07-09/1994, p. 12.
- 8 *Wegwijs*, 10-12/1999, p. 8.
- 9 *Wegwijs*, 07-09/1996, p. 14, 10-12/1997, p. 3, 10-12/1998, pp. 4-11, 01-03/1999, p. 10.
- 10 *Wegwijs*, 01-03/1997, p. 24, 07-09/1998, p. 12, 07-09/1999, pp. 3, 18-23.
- 11 *Wegwijs*, 01-02/1992, p. 1, 05-06/1992, pp. 1-2.
- 12 *Wegwijs*, 07-09/2001, pp. 12-13, 10-12/2001, p. 13.
- 13 *Wegwijs*, 07-09/2002, pp. 6-8, 21, 10-12/2002, pp. 22-23.
- 14 *Wegwijs*, 10-12/2002, p. 10.
- 15 Reportage 'Trucs met trucks'. In: *Panorama*, Canvas, 27/11/2005 ([http://www.vrtfansite.be/nieuws\\_template.php?id=10217](http://www.vrtfansite.be/nieuws_template.php?id=10217), laatst geraadpleegd op 13/03/2013); *Wegwijs*, 10-12/2005, pp. 2-3.
- 16 Leonie HOGERVORST & Daphne VAN DEN BLINK, 500 truckers op de Heizel tegen sociale dumping. Op: *DeWereldMorgen.be*, <http://www.dewereldmorgen.be/foto/2012/09/24/500-truckers-op-de-heizel-tegen-sociale-dumping>, 24/09/2012.
- 17 *Wegwijs*, 04-06/2004, pp. 12-13, 01-03/2006, p. 23, 01-03/2009, pp. 8-11, 04-06/2009, pp. 4-5, 07-09/2009, pp. 6-9, 10-12/2009, pp. 26-27, 07-09/2010, pp. 4-6, 10-12/2010, bijlage.
- 18 Zie: <http://stopsocialdumping.net>, laatst geraadpleegd op 07/05/2013.
- 19 *Wegwijs*, 10-12/2006, pp. 10-11, 04-06/2007, pp. 12-13, 20-1, 07-09/2007, pp. 6-9, 07-09/2008, pp. 12-13, 10-12/2008, pp. 32-33, 01-03/2009, p. 14, 04-06/2009, pp. 6-7, 07-09/2009, pp. 20-29, 10-12/2009, pp. 6-9, 28-29, 01-03/2010, pp. 14-15, 20-21, 07-09/2010, pp. 12, 18-19, bijlage, 10-12/2010, p. 4, 01-03/2011, p. 13, 07-09/2011, p. 10.
- 20 *Wegwijs*, 07-09/2008, pp. 24-25, 01-03/2009, pp. 16-17, 10-12/2009, pp. 10-11, 01-03/2010, pp. 6-11, 10-12/2011; *De Morgen*, 14/05/2013, p. 6.
- 21 *Wegwijs*, 01-03/2005, pp. 14-15.
- 22 *Wegwijs*, 04-06/2007, pp. 4-11.