

Nieuwe studie brengt Belgische transportsector in kaart

‘39 Belgische transportbedrijven op één adres in Bratislava’

Al enkele jaren zit de Belgische transportsector noodgedwongen in een overlevingsmodus. Bedrijven concurreren mekaar kapot met goedkope chauffeurs. Komt er met het Europese mobiliteitspakket licht aan het einde van de tunnel of niet?

Vorige week presenteerde het HIVA (Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving van de KU Leuven) een nieuwe studie over de transportsector in België tijdens een studiedag die mee georganiseerd werd door ACV-Transcom. Daaruit blijkt dat tussen 2011 en 2015 maar liefst 5 844 mensen hun job in de sector verloren, ofwel een daling met 9,6 procent.

Lagere loonkost

‘De transportsector is erg arbeidsintensief en prijsgevoelig’, zegt onderzoeker Frederic De Wispelaere uit. ‘Daardoor kan België moeilijk concurreren met bepaalde EU-lidstaten zoals Polen, Roemenië en Slovaakse waar de loonkost vele malen lager is. Vooral grote Belgische transportbedrijven verplaatsen daarom hun activiteiten naar die landen, ook wel *uitvlaggen* genoemd. Maar ook in Nederland en Luxemburg zijn heel wat Belgische dochterondernemingen gevestigd.’

België is ook Europees koploper op vlak van cabotage. Volgens dat principe mag een buitenlandse chauffeur die hier goederen lost vervolgens drie binnenlandse ritten doen binnen de zeven dagen. ‘In België gebeurt 12,3 procent van het wegvervoer via cabotage. In 60 procent van de gevallen gaat het om een Nederlands of Luxemburgs bedrijf. Dat is een gevolg van een Benelux-akkoord dat cabotage onbeperkt toelaat.’ De Belgische transportsector ondervindt dus zowel van Oost-Europese landen als van de buurlanden concurrentie.

Een andere problematiek in de sector is het fenomeen van postbusondernemingen. Transportfirma’s houden dan enkel een adres aan in een land omwille van de lage



► Als Polen, Roemenië en Slovaakse sterke vakbonden zouden hebben die betere loons- en arbeidsvoorwaarden kunnen bedingen, dan gaan alle transportwerknemers in Europa er op vooruit.

Europa stelt voor dat een chauffeur tot drie weken onderweg mag zijn. Dat kan niet goed zijn voor de veiligheid op de weg.

Jan Sannen, ACV-Transcom

re loonkost. In werkelijkheid zijn de chauffeurs vooral in het buitenland actief. De HIVA-studie ontdekte bijvoorbeeld dat er in de Slovaakse hoofdstad Bratislava 39 transportbedrijven met een Belgische hoofdaandeelhouder gevestigd zijn op eenzelfde adres. Meer dan waarschijnlijk gaat het om sociale fraude.

‘Maar het is de lokale sociale inspectie die moet controleren en optreden. En daar loopt het mis. Als de Europese Commissie een melding krijgt over een mogelijke postbusonderneming, luidt het antwoord veelal dat alles volgens de wet verloopt.’

Mobiliteitspakket

De sector schreeuwt om eerlijke concurrentie en vakbonden eisen betere werkomstandigheden voor de chauffeurs. Europa belooft dat nu aan te pakken met een reeks maatregelen, het zogenaamde mobiliteitspakket. Maar Jan Sannen, algemeen sectorverantwoordelijke vervoer over de weg van ACV-Transcom, is weinig hoopvol. ‘Uiteraard is het positief dat het thema op de Europese agenda staat, want enkele jaren geleden ontkende men nog alle problemen. Alleen schieten de voorgestelde maatregelen tekort.’

Zo zou een chauffeur tot 14 werkdagen in het buitenland aan de slag mogen zijn, zonder het loon te krijgen van het land in kwestie. ‘Wij vinden dat je vanaf dag één hetzelfde loon moet verdienen. Met de slimme tachograaf die er vanaf 2019 komt, is het perfect mogelijk om in kaart te brengen op welk loon een chauffeur recht heeft. Het voorstel om cabotage onbeperkt toe te laten gedurende vijf dagen vinden wij ook geen goed plan. Verder komt er een versoepeling van de rij- en rusttijden: een chauffeur

zou tot drie weken onderweg mogen zijn. Dat kan niet goed zijn voor de veiligheid op de weg. Ook neemt Europa geen maatregelen tegen de kleine bestelwagens die de markt overspoelen. Maar waar het schoentje vooral knelt, is dat er te weinig controle is. Daar staat of valt alles mee.’

Ook Frederic De Wispelaere vindt het belangrijk dat Europa gelijke spelregels bepaalt die duidelijk, toepasbaar en controleerbaar zijn. ‘We mogen zeker niet zelf een neerwaartse spiraal organiseren door bijvoorbeeld onze sociale bijdragen te verminderen. Want deze race winnen we nooit en dan hollen we de financiering van onze verzorgingsstaat verder uit. Mijn conclusie is daarnaast dat we sterke vakbonden nodig hebben in heel Europa. Als Polen, Roemenië en Slovaakse sterke vakbonden zouden hebben die betere loons- en arbeidsvoorwaarden kunnen bedingen, dan gaan alle transportwerknemers in Europa er op vooruit.’

Leen Grevendonck

Drukkerij- en uitgeverijsector vraagt maatregelen aan overheid

Technologische ontwikkelingen en digitalisering hebben de uitgeverij- en drukkerijsector stevig door elkaar geschud. De sociale partners vragen daarom aan de overheid om de sector te ondersteunen voor een duurzame transformatie.

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB), een overlegorgaan van werkgevers en vakbonden, onderzocht onlangs hoe de

sector bedreigd wordt en welke beleidsmaatregelen de overheid kan nemen. ‘In de drukkerijsector daalt de vraag door de opkomst van het digitale’, zegt Ann Verhelst van ACV bouw - industrie & energie.

‘De uitgeverijsector ondervindt dan weer moeilijkheden om klanten te laten betalen voor online informatie. Er is ook stevige concurrentie van Google en Facebook die gemakkelijker adverteerders kunnen aantrekken.’

Wat kan de overheid doen om de sector een duwtje in de rug te geven? De CRB doet enkele voorstellen waaronder een gelijk btw-tarief voor digitale en papieren dragers, een betere toegang tot de kapitaalmarkt, leefbare betalingstermijnen en bescherming van het auteursrecht op perspublicaties. ‘Dat alles is ook in het belang van de gehele economie, want de sector levert daar een belangrijke bijdrage aan die vele malen groter is dan je zou vermoeden op basis van de werkgelegenheidscijfers. Het belang van

de klassieke pers kun je ook niet onderschatten, want het is een tegengewicht voor de vele nepberichten in de sociale media.’

Ten slotte wijst Ann Verhelst nog op de nood aan een beter imago voor de sector. ‘Er is te weinig instroom van goed geschoold personeel. En dat hebben we nodig om succesvol de transformatie te kunnen maken.’ (LG)