

Open brief aan staatssecretaris Crombez !

Net voor het vakantiereces stelde de regering Di Rupo zijn relanceplan voor. Dit relanceplan bevat een aantal maatregelen die de talrijke Kmo's in ons land kunnen ondersteunen. De versterking van een aantal Rsz verminderingen, de creatie van stageplaatsen, administratieve vereenvoudiging,..... zijn één voor één maatregelen waar we als sector vanzelfsprekend niet kunnen tegen gekant zijn.

Bijzondere aandacht ging daarbij ook naar de horecasector, bedoeling is om daarmee de bittere pil van de invoering van de geregistreerde kassa's, dewelke ondertussen al weer werd uitgesteld, te verzachten. Volledig duidelijk zijn deze maatregelen nog niet geheel, doch in alle geval wordt een maatregel voorzien voor de "extra's" waarbij de werkgever slechts Rsz zal moeten betalen op een geplafonneerd loon van 7,5 euro per uur, tevens wordt een bijzondere Rsz lastenverlaging van 500 of 800 euro per kwartaal voorzien voor werkgevers met minder dan 20 werknemers en dit voor maximaal 5 werknemers die voltijds werken.

Is de situatie in de transportsector dan zo verschillend dan in de horecasector dat 'onze' sector geen steuntje in de rug verdient van uw regering en voortdurend moet gestigmatiseerd worden als risico sector inzake fraude ? Geregistreerde kassa's zitten in elke vrachtwagen ondertussen al meer dan 20 jaar, eerst analoge tachografen, nu digitale, waarbij elke beweging en handeling van de chauffeur tot in het kleinste detail wordt geregistreerd.

Om de bittere pil voor ons te verzachten, kwamen er geen loonlastverlagingen, maar werd destijds een bijzondere inspectiedienst geïnstalleerd bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit EN een bijzondere 'arbeids'inspectiedienst bij de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg, om al deze registraties in de bedrijven, maar ook langs de weg te gaan controleren, daarbij de Europese verordening 561/2006 (voorheen 3820) en de diverse collectieve arbeidsovereenkomsten vasthoudende om zeker te zijn dat de chauffeur niet meer dan 4u30 aan één stuk achter het stuur zit, niet meer dan 9u op een dag, zijn weekend- en nachtrust respecteert, hij/zij ook elke minuut bezoldigd krijgt, De Europese plannen om dit systeem ook via satelliet te koppelen zullen de toegang tot deze "kassa's" ook van achter het bureel van elke controleur mogelijk maken. Waarschijnlijk had men toen nog de terugbetaling van de verhoogde maribel bijdrage door de bedrijven in gedachten, waardoor men niet durfde de daad aan het woord te voegen?

Het moet duidelijk zijn dat wij als beroepsfederatie in de transport en logistieke sector er niet voor pleiten om in een andere sector onmiddellijk twee gespecialiseerde inspectiediensten op te richten, dat het er ooit zal van komen is misschien een andere realiteit. In alle geval durven wij voor de horeca sector hopen dat zij binnenkort niet zullen geconfronteerd worden met een bijzondere "boete catalogus" die het voor onze sector bvb mogelijk maakt aan de politionele diensten en de ontelbare andere inspectie diensten om elke file (die dan nog vaak ontstaan door onze gebrekkige infrastructuur) waarin de chauffeur op vrijdagavond terechtkomt, genadeloos door een veel te hoge boete te laten afstraffen en dit tot maanden na de feiten.

Vast staat dat onze sector na de zomer van 2008 in een permanente crisis is terecht gekomen waarbij minstens in de perceptie van velen, de uitvlugging naar de lage loonlanden voor heel wat Kmo's

enerzijds het onaanvaardbare fraude mechanisme is die moet bestreden worden, maar voor heel wat andere ondernemingen anderzijds het middel is om hier de kop boven water te houden.

Het mechanisme op zich legt in alle geval op een bijzonder pijnlijke wijze het werkelijke probleem vast, namelijk de torenhoge loonlasten. Inderdaad de investering in de vrachtwagen, de brandstofkosten, de banden, de verzekering,..... zijn één voor één kostenfactoren die niet significant verschillend zijn hier dan op pakweg 1.000 kilometer van hier.

In de media worden deze zeer vaak bijzonder gemotiveerde arbeiders dan nog afgeschilderd als moderne slaven die voor een hongerloon wekenlang van huis weg zijn, terwijl de loonenvolp die deze chauffeurs netto op het einde van de maand mee naar huis krijgen niet enkel naar de koopkrachtnormen in het land van herkomst maar ook zeer vaak naar onze normen een zeer behoorlijk netto loon meekrijgen. Daarbij vergeet men dan ook dikwijls te vertellen dat minder dan 10 jaar terug het ook onze chauffeurs waren die de zondagavond vertrokken om na een week te bivakken op slecht uitgeruste parkings en bedrijventerreinen de zaterdag morgen terug naar huis te keren.

Het eigenlijke verschil zit hem in de totale factuur inzake loonkost voor de werkgever, dewelke in de meeste gevallen tot minder dan 50% bedraagt van de loonkostfactuur in België. Als er dus al iets moet gebeuren voor onze sector, zal het ook deze factuur zijn die significant moet verlagen. Als sector federatie hebben we al diverse rechtstreekse maatregelen voorgesteld om deze factuur te milderen, doch niet alleen de budgettaire discipline van uw regering, maar ook de traditionele sociale gesprekspartners huiveren om elke bespreking aan te vatten, omtrent de naar hun mening verworven rechten. Nochtans dreigen deze verworven rechten steeds meer rechten te worden voor de happy-few.

Indirecte maatregelen zoals inspanningen op het vlak van mobiliteit, het streng optreden tegen oneerlijke concurrentie van bvb landbouwtractoren, de ondersteuning van investeringsmaatregelen,.... kunnen ons niet zozeer vooruithelpen, maar misschien wel helpen om de uitvlagging minstens te vertragen. Een sociale harmonisatie in Europa of een drastische loonlastverlaging blijven evenwel noodzakelijk om een "in"vlagging op termijn terug mogelijk te maken.

Wat ons in alle geval niet vooruit zal helpen zijn indirecte loonlastverhogingen, die interprofessioneel dreigen over ons neer te dalen in het kader van de harmonisatie van het arbeider – bediende statuut, zoals mbt de opzegtermijnen, de carensdagen,..... en het doordrukken van allerhande oude 'natte' dromen – dan nog vaak lijnrecht tegen het advies in van de sociale partners - onder het mom van de strijd tegen de sociale en fiscale fraude, zoals mbt de schijnzelfstandigheid, de aansprakelijkheid inzake sociale en fiscale schulden en lonen,

Bruno Velghe – voorzitter UPTR