

door **Herman Michiel**
8 mei 2020

Het bericht "[Met de vlam in de pijp](#)" wees op een interessante reportage door Euronews over het leven van Oost-Europese truckers. Deze reportage is ook aan de Bulgaarse europarlementariër Petar Vitanov niet onopgemerkt voorbijgegaan. In een [commentaarstuk op Euractiv](#) schrijft dit lid van de sociaaldemokratische fractie (S&D) van het Europees Parlement:

"De vooropgezette doelstelling van het 'European Mobility Package' was de verbetering van de werkomstandigheden van de truckers en te zorgen voor een vlotte en niet-discriminerende functionering van de interne markt. Maar het wordt steeds duidelijker dat veel West-Europese politici het tegenovergestelde nastreven en dit als een kans zien om de concurrentie uit het Oosten onderuit te halen met een protectionistische agenda. De werkzaamheden [rond het Mobility package] waren tot nog toe gesteund op verouderde en foute percepties over de transportsector en negatieve, bevooroordeelde berichtgeving in de media, die ongecontroleerde en vaak verkeerde data gebruiken. Dit was nog het duidelijkst bij een recente reportage van Euronews."



Protest Bulgaarse truckers, Brussel januari 2019
(Foto Arvydas Anušauskas, publiek domein)

Het gaat wel degelijk om de video vermeld in "Met de vlam in de pijp". Petar Vitanov, lid van de Bulgaarse Socialistische Partij, wijst erop dat [Bulgaarse] transportbedrijven opdracht hebben gegeven aan consultancybureaus om een onderzoek in te stellen naar de economische, sociale en milieu-impact van het Mobility Package, met de bedoeling "deze agressieve campagne te counteren". Zo heeft consultant KPMG gevonden dat de verplichte terugkeer, minstens eens per 8 weken, van de vrachtwagens naar de lidstaat van oorsprong tot 0,8% toename van de uitstoot van broeikasgassen door de Bulgaarse transportsector zal leiden "en dat niettegenstaande onze 26.000 vrachtwagens gemiddeld maar 3 jaar oud zijn, tegenover de 11,7 jaar van het Europees gemiddelde."

Verre van mij om me nu vrolijk te maken over het lobbyen van deze Bulgaarse sociaaldemocraat. Ik geloof hem waar hij het heeft over de Bulgaarse transportsector die voor 6% van het bbp instaat en voor 42.500 jobs zorgt. Drie kwart van de 12.700 transporteurs zijn kleine bedrijven met hoogstens 5 vrachtwagens. Een chauffeur zou gemiddeld 1751 € per maand verdienen, "drie keer het nationaal gemiddelde"; dat is dan wel een heel stuk hoger dan lonen die in de reportage genoemd worden. In ieder geval verdedigt dit europarlementslid

gerechtvaardigde belangen van tienduizenden hardwerkende Bulgaren.

Maar dat doen ook vakbonden en politici in West-Europa die iets proberen te doen aan de neergaande loonspiraal en werkomstandigheden alhier, ten gevolge van de concurrentie door lageloonlanden als Bulgarije, Roemenië, en blijkbaar zelfs de Filipijnen. Ik laat nog buiten beschouwing dat het, in het geval van politici, niet altijd even duidelijk is of het de belangen van de truckers dan wel van hun werkgevers zijn die primieren, maar we staan hier blijkbaar voor een onoplosbaar belangenconflict, nee?

We staan in de eerste plaats voor een duidelijk voorbeeld van de manier waarop de Europese Unie functioneert. Eerst komt de vrije markt, het vrij verkeer van goederen, diensten, kapitaal en arbeidskracht, de 'vier vrijheden', opgenomen in het DNA van de Unie. De behartiging van de sociale gevolgen daarvan zijn grotendeels nationale materie gebleven. Gevolg, zeker sinds de Unie uitgebreid werd met de Oost-Europese landen die een heel ander 'economisch weefsel' hebben: botsing van 'nationale belangen', wrijvingen tussen partijen en vakbonden, successen van xenofobe partijen en demagogen, m.a.w. precies het tegengestelde van 'integratie'. Het moet toegejuicht worden dat vakbonden van Oost en West proberen hierover te overleggen en gemeenschappelijke initiatieven nemen in deze moeilijke context.

Roemeense truckersvakbond SLT informeert op Belgische parkings



Klikken voor het artikel uit het ABVV-vakbondsblad De Nieuwe Werker

Terwijl de functionering van de vrije markt tot in detail vastgelegd is in bindende verdragen, en het vrijhandelsbeleid de exclusieve bevoegdheid is van EU-instanties, terwijl zelfs nationale begrotingen eerst aan de Commissie voorgelegd moeten worden vooraleer ze bij het nationaal parlement belanden, is er geen spoor van een [Europese arbeidsinspectie](#), wordt de naleving van de reglementering voor uitzendkrachten aan het uitzendland overgelaten. De EU is een grenswacht (Frontex) van 10.000 man aan het uitbouwen tegen de inval door Afrikaanse en Aziatische horden, en wil dat de lidstaten miljarden méér uitgeven aan de NAVO om voorbereid te zijn op de 'inval van Poetin', maar voor de inval van een dodelijk virus lijkt er heel weinig in stelling gebracht te kunnen worden.

[Met de vlam in de pijp](#), nu ja, maar wat als de vlam in de pan slaat?

Hits: 48

Dit delen: