



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER

Frank Van Thillo • federaal secretaris

Paardenmarkt 66 - 2000 Antwerpen 1

Tel.: 03/224 34 34 - Fax.: 03/224 34 49

Ma - di - wo - do: 08.30 u - 12.00 u / 13.00 u - 17.00 u

Vrij: 08.30 u - 12.00 u

PROVINCIE ANTWERPEN

Secretaris Walter Baes

2000 Antwerpen - Paardenmarkt 66

Tel.: 03/224 34 33/35/36 - Fax.: 03/ 224 34 49

Ma-di-wo-do: 08.30 u - 12.00 u / 13.00 u - 17.00 u

Vrij: 08.30 u - 12.00 u

Secretaris Lieve Pattyn

2300 Turnhout - Grote Markt 48

Tel.: 014/40 03 70 - Fax.: 014/42 28 87

Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 12.00 u

Ma: 13.00 u - 18.30 u

Do: 13.00 u - 17.00 u

2800 Mechelen - Zakstraat 16

Tel.: 015/29 90 48 - 014/40 03 70 Fax.: 014/42 28 87

Do: 09.00 u - 12.00 u / 13.00 u - 16.00 u

PROVINCIE VLAAMS BRABANT

Secretaris Rudy Sneyder

1000 Brussel - Watteestraat 2

Tel.: 02/511 87 68 - Fax.: 02/511 81 46

Ma - di - wo - do - vrij: 09.00 u - 12.00 u

Ma-di-do: 13.00 u - 16.00 u

3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119

Tel.: 016/22 22 05 - 02/511 87 68 Fax.: 02/511 81 46

Di: 09.30 u - 12.00 u - na afspraak

1800 Vilvoorde - Mechelsestraat 6

Tel.: 02/253 94 44 - 02/511 87 68 Fax.: 02/511 81 46

Ma-wo-vrij: 09.00 u - 12.00 u - na afspraak

PROVINCIE LIMBURG

Secretaris Eddy Graller

3500 Hasselt - Martelarenlaan 5

Tel.: 011/22 27 91 - Fax.: 011/23 37 94

Ma-do-vrij: 08.30 u - 12.00 u

Di: 08.30 u - 12.00 u / 12.30 u - 16.00 u

PROVINCIES LUIK-NAMEN-LUXEMBURG

Secretaris Frida Kaulen

4000 Liège - Place Saint-Paul 9

Tel.: 04/221 96 50 - Fax.: 04/221 95 82

Ma-di-do: 08.00 u - 12.00 u / 13.30 u - 16.00 u

Vrij: 08.00 u - 11.00 u

PROVICIE OOST-VLAANDEREN

Secretaris Werner De Clercq

9000 Gent - Vrijdagmarkt 9

Tel.: 09/265 52 81 - Fax.: 09/265 52 83

Ma: 08.00 u - 12.30 u / 13.30 u - 17.00 u

Di-wo-do: 08.00 u - 12.30 u / 13.30 u - 16.30 u

Vrij: 08.00 u - 12.30 u

9300 Aalst - Houtmarkt 1

Tel.: 053/78 78 78 09/265 52 81 - Fax.: 09/265 52 83

Do: 08.30 u - 12 u

9200 Dendermonde - Dijkstraat 59

Tel.: 052/25 92 59 09/265 52 81 - Fax.: 09/265 52 83

Secretaris Gerard De Clercq

9600 Ronse - Statiestraat 21

Tel.: 055/21 33 79 055/21 19 20 - Fax.: 055/21 81 06

Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 12.00 u

Ma-di-do: 13.30 u - 17.30 u

Vrij: 13.30 u - 16.00 u

Secretaris Walter Baes

9100 Sint-Niklaas - Vermorgenstraat 11

Tel.: 03/760 04 14 03/224 34 33/35/36 - Fax.: 03/760 04 13

Di: 08.30 u - 12.00 u / 13.00 u - 17.00 u

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Secretaris René Degryse

8800 Roeselare - Zuidpand Zuidstraat 22 b 22

Tel.: 051/21 17 00 - Fax.: 051/24 08 73

Ma: 16.00 u - 17.30 u

Wo-vrij: 09.00 u - 12.00 u

Vrij: 14.00 u - 17.00 u

8500 Kortrijk - Conservatoriumplein 9

Tel.: 056/26 82 48 - Fax.: 051/24 08 73

Di: 10.00 u - 12.00 u

Secretaris Ivan Victor

8400 Oostende - J.Peurquaetstraat 27

Tel.: 059/55 60 85 - Fax.: 059/70 51 33

Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 12.00 u / 14.00 u - 18.00 u

Za: op afspraak

Juli en augustus:

Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 13.00 u

8380 Zeebrugge - Heiststraat 3

Tel.: 050/54 47 15 - Fax.: 050/54 42 53

Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 12.30 u

Ma-di-do: 13.15 u - 17.00 u

8000 Brugge - Zilverlaan 43 (Bureel 206)

Tel.: 050/44 10 44 - Fax.: 050/54 42 53

Wo: 14.00 u - 17.00 u

PROVINCIES HENEGOUWEN-WAALS BRABANT

Secretaris Bernard Ginter

6000 Charleroi - rue de Montigny 42

Tel.: 071/30 78 78 - Fax.: 071/32 29 58

Di-vrij: 09.00 u - 12.00 u

7000 Mons - rue Lamir 18-20

Tel.: 065/39 40 24 - 071/30 78 78 - Fax.: 071/32 29 58

Ma: 09.00 u - 12.00 u

7500 Tournai - Place Verte

Tel.: 069/22 61 51 071/30 78 78 - Fax.: 071/32 29 58

Do: 09.00 u - 12.00 u

Secretaris Charles Vandecasteele

7700 Mouscron - rue du Val 3

Tel.: 056/85 33 22 - Fax.: 056/85 33 29

Ma-di-do-vrij: 08.00 u - 12.00 u

Di-wo-do: 13.30 u - 17.00 u

België-Belgique
P.B.
Antwerpen X
8/854

afgifftekantoor: Antwerpen X

Driemaandelijks tijdschrift
juli - augustus - september 2000

verantwoordelijke uitgever:
Frank Van Thillo
Paardenmarkt 66
2000 Antwerpen 1

In dit nummer info over

3→ Geen sociale dumping
chauffeurs zijn geen wegwerpar-
tikel! **4→** De ware verant-
woordelijken voor een buson-
geval. **7→** Onveiligheid: Het
trieste vervolg **8→** Geen socia-
le dumping **17→** Irritaties
aan het stuur **19→** Militanten
vinden vorming en informatie
prioritair... **20→** In het ver-
keer kunnen kinderen overal
opduiken **24→** Vermoeidheid
is dodelijk: De Acties / De Eisen

2 OKTOBER 2000
EUROPESE ACTIE VAN DE WERKNEMERS VAN HET WEGVERVOER
**VERMOEIDHEID
IS DODELIJK !**

ABVV Belgische TransportarbeidersBond



inhoud

Editoriaal	3
Autobussen en autocars	4
Goederenvervoer en -behandeling	6
Handel in brandstoffen	12
Taxi's	13
Verhuizingen	13
Afhandeling op luchthavens	14
Allerlei	16

colofon

Redactie	Redactie
Frank Van Thillo	
Werner De Clercq	
Rudy Sneyder	
René Degryse	
Luc Van Overberghe	
Nora Cassiers	
Véronique De Roeck	
Sociaal Fonds	
Handel in Brandstoffen	
Belgisch Instituut	
voor Verkeersveiligheid	
CFDT Transports	
Sabrina Vandierendonck	Foto's
Werner De Clercq	
Peter Verheyden	

editoriaal

Geen sociale dumping Chauffeurs zijn geen wegwerpartikel!



De Belgische werkgeversfederaties zijn er met hun laatste stunt weer eens in geslaagd de sector van het goederenvervoer over de weg een slecht imago te bezorgen. Het voorstel om de vrijstaande vacatures op te vullen met goedkope Oost-Europese chauffeurs getuigt niet enkel van een mateloze minachting voor alle Belgische vrachtwagenchauffeurs, met dit voorstel wordt nogmaals aangetoond dat werkgeversfederaties met een amateuristische en kortzichtige aanpak de toekomst van de sector zelf in het gedrang brengen.

Tekort aan chauffeurs

Het is waar dat de afschaffing van de diensplicht de instroom van kandidaat-werknemers met een rijbewijs C of CE drastisch verminderd heeft. Om dit op te vangen werd geïnvesteerd in een netwerk van school- en beroepsopleidingen. Het werk dat het Sociaal Fonds goederenvervoer hier geleverd heeft valt zeker niet te onderschatten. Tevens moet gezegd dat hiervoor de nodige middelen ter beschikking gesteld werden door de werknemers, de werkgevers alsook de VDAB en Forem.

Reeds meer dan 1 jaar waarschuwt de BTB echter voor de verkrapting van de arbeidsmarkt. De dalende werkloosheid zorgt er immers voor dat je de werknemers zomaar niet meer van de straat

te plukken hebt. Bedrijven zullen zelf meer moeten investeren in opleiding en de sector zal werk moeten maken van opleidingsprogramma's voor de werkelijke risicogroepen, zoals vrouwen, langdurig werklozen en migranten.

De BTB drong tevens aan op het verbeteren van de loon- en arbeidsvoorwaarden. In een land waar meer dan 80% van de werknemers 38 uur per week werkt is het immers niet normaal dat een vrachtwagenchauffeur 60 tot 70 uur moet werken om een gelijkaardig inkomen te bekomen. Als er zo een tekort aan vrachtwagenchauffeurs is kan men ons dan uitleggen waarom één van onze leden bij 6 werkgevers moest solliciteren alvorens de eerste bereid te vinden om te betalen volgens de CAO. Of als de problemen zo groot zijn, waarom de werkgevers het belangrijk vinden om een principiekwestie uit te vechten die maximaal 10 Bfr. per jaar kost?

De waarheid is dat de werkgevers niet in staat zijn onze sector zo te organiseren dat een Belgische werknemer er zijn boterham kan verdienen. Dit kan wel in Nederland en Frankrijk. De BTB zal er alles aan doen om deze sociale dumping te voorkomen, onze loon- en arbeidsvoorwaarden zijn al de slechtste van alle omringende landen.

Solidariteit

Het wordt tijd dat de Belgische chauffeur zijn tanden laat zien! We staan immers weer vlak voor de sociale onderhandelingen. We moeten nu met zijn allen respect afdwingen voor ons beroep. De Europese actiedag op 2 oktober en de Wereldactiedag van 4 oktober zijn hiervoor de uitgelezen momenten. Wij rekenen er op dat ieder BTB-lid hieraan deelneemt.

Frank Van Thillo
Federaal Secretaris



De ware verantwoordelijken voor een busongeval

Op 11 juli verongelukte een Belgische autocar nabij Orléans. De bus bracht een groep scouts na een vakantie in Frankrijk terug naar huis. Een jongen van dertien en een meisje van twaalf kwamen bij het ongeval om het leven. Drie kinderen werden zwaar gewond.

Op het ogenblik van de ramp zou de bus 120 à 125 km per uur hebben gereden. Dit kan alleen als er met de snelheidsbegrenzer is geknoeid. Na het ongeval kwamen er uit alle hoeken reacties. Werkgevers, busconstructeurs, de minister van mobiliteit: allemaal hadden ze wel iets te vertellen. Allen betreurden het ongeval. Allen pleitten voor meer veiligheid. Maar als puntje bij paaltje kwam wast iedereen zijn handen in de onschuld. Alle schuld werd op de individuele chauffeur en zijn collega's geschoven.

De slachtoffers van het busongeval en hun familieleden hebben niet veel aan grote woorden na de feiten. Het is jammer dat verkeersveiligheid pas belangrijk wordt als er zich een drama voordoet. De BTB pleit al lang voor meer veiligheid. Jaarlijks laten ook wel een paar van onze leden het leven op de weg. Ons pleidooi voor verkeersveiligheid is een constante en niet afhankelijk van catastrofes.

De Franse rechtbank zal oordelen over de individuele verantwoordelijkheid van de betrokken chauffeur. Indien hij de wettelijke rusttijden niet heeft gerespecteerd of de snelheidmeter uitgeschakeld zal de rechter een straf uitspreken. Jammer genoeg zal hiermee de kous af zijn. De hoofdverantwoordelijken zullen buiten schot blijven. Want laten we serieus blijven. In een transportbedrijf zijn het niet de chauffeurs die de, dikwijls veel te krappe, rijschema's opstellen. Het zijn meestal niet de chauffeurs die een snelheidsonderbreker installeren. En het zijn zeker niet de chauffeurs die het bedrijf organiseren en een moordend ritme opleggen.

Na het ongeval zei de Minister van Mobiliteit dat ze in "de toekomst zulke ongevallen wil vermijden door het stimuleren van een mentaliteitswijziging bij de chauffeurs, zodat die ook zonder controles de verkeersregels respecteren". Deze uitspraak getuigt van naïviteit. De BTB heeft bij Minister Durant aangedrongen op een aanpak van de structurele oorzaken, in plaats van de werknemers verantwoordelijk te stellen. Een autonome en onafhankelijke organisatie die een betere naleving van de CAO's kan waarborgen zou een stap in de goede richting zijn.

Stapelbus

Het was een kort artikel in de krant. Volgens een oud Koninklijk Besluit uit 1968 mogen kinderen tot 13 jaar in een bus met zijn drieën op twee zetels plaatsnemen. Bovendien mag elk van hen ook nog eens een kleuter op de schoot nemen. En op de achterste bank mogen er acht kinderen op vijf plaatsen zitten. In een bus met 75 plaatsen kunnen er op die manier 113 twaalfjarigen én 113 kleuters vervoerd worden. Allemaal wettelijk, maar veilig? Volgens de werkgeversfederatie van de autobussen zal dit probleem opgelost worden als de gordelplicht voor passagiers zal ingevoerd worden.

autobussen & autocars

SPECIALE AUTOBUSDIENSTEN

Zoals voorzien bij C.A.O. werd de ARAB-vergoeding van de chauffeurs tewerkgesteld in de speciale autobusdiensten geïndexeerd vanaf 01.07.2000. De nieuwe ARAB-vergoeding bedraagt 1.275,- BEF netto per maand.

FORFAITAIRE PREMIE VOOR DE CHAUFFEURS VAN BUSONDERNEMINGEN DIE RIJDEN VOOR DE TEC

Er is goed nieuws voor de buschauffeurs die werken voor een private onderaannemer van de Waalse openbare vervoersmaatschappij TEC. Dit jaar ontvangen ze een eenmalige premie van 9.000 frank en een cadeaucheque ter waarde van 1.000 frank. Vakbonden en werkgeversorganisaties sloten hierover onlangs een collectief akkoord.

De premie van 9.000 frank bruto zou al moeten uitbetaald zijn met het salaris van maart 2000. De betrokken chauffeurs controleren best eens op hun loonfiche van maart of ze de premie toen ontvangen hebben. Aangezien de CAO pas in juni werd afgesloten zijn vergissingen niet uitgesloten. De cadeaubon moet ter gelegenheid van Sinterklaas in december uitgereikt worden.

Chauffeurs die in 1999 een volledig jaar in dienst waren ontvangen de hele premie. Voor bestuurders waarvan, om welke reden ook, het arbeidscontract in de loop van 1999 ten einde liep, wordt het bedrag van de premie en de cadeaucheque berekend op basis van de vorig jaar geleverde prestaties. Hetzelfde geldt voor personeelsleden die in de loop van 1999 in dienst kwamen. Voor deeltijdse werknemers wordt het bedrag van de premie en de cadeaucheque berekend op basis van de geleverde prestaties volgens het dienstrooster.



Tussenkost vervoerskosten

Werknemers die met de trein naar het werk gaan hebben recht op een gedeeltelijke terugbetaling van de kosten. Deze regel bestaat al lang.

Werknemers die een privé-vervoermiddel gebruiken hebben recht op dezelfde terugbetaling op voorwaarde dat woon-werkverkeer met het openbaar vervoer onmogelijk is. Onlangs werd deze voorwaarde voor de sector wegvervoer en goederenbehandeling afgeschaft. Voortaan krijgen alle arbeiders die met hun eigen vervoer naar het werk komen een deel van de onkosten door de werkgever terugbetaald.

Wie met de wagen naar het werk reed kreeg tot voor kort alleen maar vervoersonkosten terugbetaald indien er geen mogelijkheid was om het openbaar vervoer te gebruiken. Dit was bijvoorbeeld het geval voor nachtarbeiders, omdat er dan geen treinen

riiden. Of als er geen spoorverbinding was tussen de werken de woonplaats van de werknemer. Sinds 1 mei geldt deze voorwaarde niet meer. Voortaan hebben alle werknemers die gebruik maken van een privé-vervoermiddel voor het woon-werkverkeer recht op een gedeeltelijke terugbetaling van de onkosten. Deze terugbetaling bedraagt 50% van de prijs van een sociaal treinabonnement voor dezelfde afstand. De werkgever moet minstens één keer per maand de tussenkost in de vervoerskosten uitbetalen.

Er is nog één uitzondering. Werknemers die op minder dan 5 kilometer van hun werk wonen, hebben geen recht op een tussenkost. Deze regeling geldt ook niet als de werkgever kosteloos woon-werkverkeer organiseert. Indien er in een onderneming gunstigere regelingen bestaan voor het woon-werkverkeer, bijvoorbeeld terugbetaling van de volledige vervoerskosten, blijven die natuurlijk behouden.

Regeling voor verblijfsvergoeding verbetert

Chauffeurs die verplicht zijn om hun dagelijkse of wekelijkse rust te nemen buiten hun woonplaats hebben recht op een verblijfsvergoeding. Die vergoeding bedraagt 968,50 frank.

Vroeger werd deze nachtvergoeding pas gegeven per volgemaakte schijf van 24 uur uithuizigheid. Sinds 1 april moet de verblijfsvergoeding toegekend worden bij een begonnen schijf van 24 uur. Dit wordt bepaald in een nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst. Alleen de eerste 24 uur uithuizigheid moet nog net

als vroeger volgemaakt worden. In het geval van vast verblijf in België of in het buitenland wordt aan dit bedrag van 968,50 frank een aanvullende vergoeding van 256 frank toegevoegd.

Wanneer de chauffeur minder dan 24 uren van huis is en hij of zij slechts één enkele dagelijkse rust moet nemen, blijft de forfaitaire verblijfsvergoeding echter beperkt tot 389,50 frank. Deze "kleine" verblijfsvergoeding geldt ook wanneer de gezamenlijke arbeid- en overbruggingstijd, die voorafgaat aan de eerste dagelijkse rust, minder dan 8 uren bedraagt.

De verblijfsvergoedingen worden elk jaar op 1 april aangepast aan de gezondheidsindex. De eerste aanpassing is voorzien voor 1 april 2001.

Onveiligheid: Het trieste vervolg

In het vorige nummer van Wegwijs hadden we het over de arbeidsongevallen in de sector goederenvervoer en verhuisdiensten. Een studie van het Fonds voor Arbeidsongevallen toonde aan dat in de sector goederenvervoer op de weg een arbeider 1,5 keer meer kans heeft op een arbeidsongeval dan de doorsnee werknemer.

Dit arbeidsongeval is bovendien 2,4 keer ernstiger dan een ongeval in de privé-sector. Ondertussen publiceerde het Fonds al een nieuw rapport. Ditmaal over de arbeidsongevallen in de sector goederenbehandeling. De resultaten zijn opnieuw onthutsend. Op sommige punten is de goederenbehandeling er nog slechter aan toe dan het goederenvervoer.

In 1998 gebeurden er 3.795 arbeidsongevallen in de goederenbehandeling. Als we rekening houden met de 14.328 werknemers in de sector betekent dit dat er relatief meer ongevallen zijn dan in het goederenvervoer. Om precies te zijn: anderhalve keer meer. In vergelijking met de volledige privé-sector heeft een arbeider in de goederenbehandeling 2,7 keer meer kans op een ongeval.

Van het totaal aantal arbeidsongevallen is meer dan de helft zonder gevolg. Dit lijkt goed nieuws want bij de ongevallen in de sector wegvervoer is dat maar 1 op 3. Het is echter best mogelijk dat in het goederenvervoer op de weg veel ongevallen zonder gevolg gewoon niet aangegeven worden. Maar als een arbeidsongeval in de goederenbehandeling gevolgen heeft, zijn die over het algemeen zwaarder dan bij het goederenvervoer. Dat betekent dat het slachtoffer voor een langere tijd arbeidsongeschikt is of een hoger percentage blijvende arbeidsongeschiktheid oploopt. De gevolgen van een arbeidsongeval in de goederenbehandeling zijn 2,8 keer ernstiger dan bij een doorsnee ongeval in de hele privé-sector.

Bij de goederenbehandeling vielen er in '98 bij arbeidsongevallen drie doden te betreuren. Dat is één dode per 4.776 werknemers in de sector. Bij het goederenvervoer vielen er dertien dodelijke slachtoffers of één op 3.693. Van de 138 slachtoffers die in 1998 in België bij een arbeidsongeval omkwamen werkten er dus zestien of 12% in het vervoer en de behandeling van goederen. Terwijl de sector maar goed is voor 2,75% van de totale werkgelegenheid in de Belgische privé-sector.

De cijfers zijn duidelijk: de risico's blijven onaanvaardbaar groot in de sectoren goederenbehandeling en wegvervoer. Al jaren streeft de BTB naar een betere arbeidsveiligheid. We nemen ons voor om onze inspanningen en acties nog op te voeren. Op maandag 2 oktober organiseert de BTB samen met andere bonden opnieuw een Europese Actiedag voor veilig wegvervoer onder de slogan "Vermoeidheid doodt!". En twee dagen later, op 4 oktober, organiseren we de internationale actiedag rond hetzelfde thema.

Geen sociale dumping

Op het einde van de zomervakantie lanceerden de werkgeversfederaties het voorstel om Oost-Europese chauffeurs in te zetten in Belgische bedrijven. Ze stellen het voor als de oplossing voor het nijpende tekort aan truckers op arbeidsmarkt. Maar ondertussen dromen sommigen van de lage lonen die in Polen, Tsjechië en andere landen worden uitbetaald. De BTB reageerde onmiddellijk. Het voorstel van de werkgevers is een onaanvaardbare poging tot sociale dumping. Het tekort aan Belgische chauffeurs heeft alles te maken met de slechte arbeidsomstandigheden, de lage lonen en het slechte imago van de sector.

De klagzang van de werkgevers deed veel stof opwaaien. Volgens de Vlaamse patroonsfederatie SAV zoeken de transportondernemingen 5.000 chauffeurs. Omdat ze die niet in België vinden willen de werkgevers in Oost-Europa rekruteren. De Belgische werkgeverskoepel FEBETRA treedt dit standpunt bij.

"Het is de werkgeversfederaties alleen om het geld te doen" vindt Frank Van Thillo, federaal secretaris voor het wegvervoer van de BTB. "Het is niet hun bedoeling om goed werkende bedrijven aan goede chauffeurs te helpen. Ze willen door de verhoging van het aantal chauffeurs de lonen drukken". In een kranteninterview gaat Liliane De Wilde van SAV nog verder: "Die niet-Europese chauffeurs zullen misschien iets minder betaald worden..." En voor wie nog in sprookjes gelooft voegt ze er aan toe dat "...men niet mag vergeten dat met het geld dat de werkgever daardoor uitspaart, de opleiding moet betaald worden en dat de mensen op geregelde tijdstippen naar hun thuisland moeten kunnen reizen op kosten van de werkgever".

Het plan om Oost-Europese chauffeurs aan te werven is niet alleen nadelig voor de Belgische werknemers maar zal ook de grote en bonafide bedrijven treffen. De werkgeversfederaties dienen de belangen van de sjoemelaars in de sector. "Dit voorstel doet ons vermoeden dat de SAV en FEBETRA er niet op uit zijn om het chauffeurstekort op te lossen" meent Van Thillo. "Ze willen een aantal bedrijven die nu illegaal Oost-Europeanen tewerkstellen snel regulariseren".

Met hun plan om goedkope Oost-Europese truckers aan te trekken isoleren de twee patroonsorganisaties zich volledig. In een eerste reactie was de Vlaamse Minister van Werkgelegenheid Landuyt heel terughoudend: "De vacatures zouden wellicht makkelijker kunnen opgevuld worden als de werkdruk minder hoog zou liggen". De pers heeft het voorstel neergesabeld. Een krant schreef zelfs dat de vervoersfirma's "verblind door hun geldzucht, hun Belgische slaven door Oost-Europese willen vervangen". Een organisatie van Limburgse transportbedrijven heeft zich uitdrukkelijk van het voorstel gedistantieerd.

Ondanks de kritiek op de waanzinnige en onwettelijke plannen van de patroonsorganisaties is de BTB niet blind voor het tekort aan vrachtwagenchauffeurs. Het probleem zit echter niet zo zeer in de krappe arbeidsmarkt. Het probleem zijn de slechte arbeidsomstandigheden en -voorwaarden. Een chauffeur moet gemiddeld 60 uur per week werken om aan het loon van een industriële arbeider te komen. De toenemende verkeerscongestie zorgt voor zeer ongezonde arbeidsomstandigheden zoals stress



en permanente blootstelling aan giftige uitlaatgassen. De druk van de klanten en de moordende concurrentie leidt tot aanhoudende inbreuken op de sociale wetten en de verkeersreglementering met catastrofale ongevallen voor de beroepschauffeurs en de andere weggebruikers tot gevolg. Dit alles bezorgt de sector van het goederenvervoer op de weg een barslecht imago bij de publieke opinie én bij de werkzoekenden. Het is niet verwonderlijk dat niemand nog chauffeur wil worden.

Volgens de BTB kan het tekort aan chauffeurs opgelost worden door het beroep van trucker terug aantrekkelijk te maken en door nieuwe doelgroepen aan te spreken. In plaats van doldrieste plannen in de pers te lanceren zouden SAV en FEBETRA er beter voor zorgen dat hun leden de collectieve akkoorden, de sociale wetten en de verkeersreglementen naleven. Dit komt niet alleen de

chauffeurs ten goede maar het schakelt ook de oneerlijke concurrentie uit waarvan de bedrijven die wel correct werken het slachtoffer zijn. Investeren in de opleiding is een andere manier om de beroepsfierheid van de truckers op te krikken en de veiligheid op de baan te verhogen. Opleiding en vorming zijn ook onontbeerlijk wil de sector nieuwe doelgroepen aanspreken. Om van hen beroepschauffeurs te maken moeten langdurige werklozen, allochtonen en vrouwen in de eerste plaats aangesproken en nadien begeleid en opgeleid worden.

Deze voorstellen vragen inspanningen van de werkgevers maar zijn zeker niet te hoog gegrepen. Het zijn de inspanningen die elke serieuze economische sector al lang doet. De BTB is bereid om samen met

de werkgevers naar oplossingen te zoeken voor het tekort aan vrachtwagenchauffeurs. Het moet dan wel om ernstige oplossingen gaan. Onverantwoorde patronale voorstellen zoals de import van Oost-Europese vrachtrijders zullen we met alle middelen bestrijden.

Werkgevers halen bakzeil.

Maandag 5 september moesten de werkgevers van SAV en FEBETRA hun woorden inslikken. Op een vergadering georganiseerd door Vlaams Minister Landuyt spraken de twee vakbonden en de werkgeversfederaties af om werk te maken van de opleiding en de aanwerving van langdurig werklozen, vrouwen en allochtonen. Het voorstel van SAV en FEBETRA om tegen lage lonen Oost-Europese chauffeurs aan te werven werd naar de prullenmand verwezen. De vinnige reactie van de BTB heeft succes gehad.

Uitvlagging Vrachtwagens bestraft!

Op 30 juni velde de correctionele rechtbank in Luik een opmerkelijk vonnis. Arthur Ziegler, eigenaar van het gelijknamig transportbedrijf, werd veroordeeld tot een voorwaardelijke gevangenisstraf en een zware geldboete.

In de jaren '90 heeft de Belgische NV Ziegler verschillende vrachtwagens en chauffeurs ingeschreven bij een Luxemburgse dochteronderneming. De rechter oordeelt nu dat het om een fictieve uitvlagging ging en vindt dat Ziegler zich schuldig heeft gemaakt aan valsheid in geschrifte en fraude. Deze uitspraak is een belangrijk wapen in onze syndicale strijd tegen Belgische transportondernemingen die hun sociale verplichtingen proberen te ontlopen.

Het loon voor de dagen waarop de arbeidsovereenkomst geschorst wordt.

Voor bepaalde dagen waarop de arbeidsovereenkomst wordt geschorst, dient de werkgever een verhoogd loon te betalen aan het rijdend personeel van zowel het nationaal als het internationaal vervoer.

Deze gevallen zijn specifiek omschreven in de sector van het goederenvervoer:

- de betaalde feestdag, de vervangingsdag of de inhaalrustdag van deze feestdag;
- de dagen klein verlet (huwelijk, begrafenis enz.);
- de eerste zeven kalenderdagen bij een technische stoornis in het bedrijf;
- de dagen tijdelijke werkloosheid wegens gebrek aan werk (economische reden) wanneer de werkgever niet heeft voldaan aan zijn verplichtingen ten opzichte van de RVA;
- de dagen gewaarborgd loon bij ziekte of ongeval in privé;
- de dagen gewaarborgd loon bij beroepsziekte of arbeidsongeval;
- het dagloon dat de werkgever dient te vermelden op de documenten voor de werkloosheid (C.4, C.3.2)
- het dagloon dat de werkgever dient te vermelden op het inlichtingsblad van de mutualiteit bij ziekte.

In al deze gevallen dient de werkgever het loon van de voltijdse chauffeur te berekenen op basis van 8 uur rijtijd en 2 uur overbruggingstijd per dag.

Deze berekening is telkens van toepassing

- ongeacht de dagelijkse arbeidsduur;
- zowel in de vijf of de zesdagenweek;
- zelfs indien de werknemer geen overbruggingsuren heeft.

Dus, zelfs indien een werknemer in de zes dagen week werkt en op zaterdag bijvoorbeeld maar 4 uur is ingeschreven, moet de patroon ook voor een feestdag die op een zaterdag valt, $8 + 2$ betalen!

De deeltijdse werknemer krijgt het loon in verhouding van zijn aantal uren ten opzichte van dit van een voltijds arbeider in het bedrijf.

Opgelet: ook op deze dagen van schorsing dient de werkgever de anciënniteittoeslag te betalen indien de chauffeur voldoet aan de voorwaarden van tewerkstelling, nl. ononderbroken drie, vijf of acht jaar in dienst te zijn.

Medische schifting

De uitreiking van een rijbewijs C/CE zal voortaan gekoppeld worden aan een rijgeschiktheidsattest. De overgangsregel maakt een verschil tussen vrachtwagenchauffeurs die hun rijbewijs behaalden voor 1 januari 1989 en zij die het na die datum verkregen. Vanaf 2003 moeten ook de chauffeurs die hun rijbewijs haalden voor 1989 voldoen aan de medische schifting.

Alle chauffeurs die hun rijbewijs C/CE behaalden na 1 januari '89 moeten nu reeds beschikken over een geldige geneeskundige schifting. Dit is een apart document, naast het rijbewijs. Dit bewijs van geneeskundige schifting blijft geldig tot de op het document ver-

melde uiterste geldigheidsdatum. Bij het verstrijken van de geldigheid van dit document moet de chauffeur opnieuw een medisch onderzoek ondergaan. Dit onderzoek moet vaststellen of hij (of zij) nog steeds voldoet aan de normen. De chauffeur die voldoet krijgt een nieuw rijbewijs dat geldig is voor de duur van zijn geneeskundige schifting. Normaal is dit vijf jaar. Voor chauffeurs die 50 jaar of ouder zijn geldt het rijbewijs drie jaar. Op hun 53ste verjaardag vervalt het rijgeschiktheidsattest van bestuurders als ze dit attest verkregen toen ze nog geen 50 jaar waren.

De rijbewijzen die voor 1 januari 1989 werden afgeleverd vervallen op 30 september 2003. Voor die datum moeten de chauffeurs een nieuw rijbewijs aanvragen. Dit nieuw rijbewijs krijgen ze op vertoon van "het rijgeschiktheidsattest voor een rijbewijs van groep 2". Dit attest bekomen de chauffeurs na een medisch onderzoek. Het nieuwe rijbewijs is geldig voor de duur aangeduid op het rijgeschiktheidsattest.

Hoffelijke truckers

Op initiatief van twee chauffeurs werd in maart bij DD Trans het Dream Drivers Team opgericht. Elke chauffeur van het bedrijf in Zeebrugge kan toetreden tot het team wanneer hij of zij bereid is zich aan een aantal hoffelijkheidsregels te houden. Een chauffeur die de intentieverklaring ondertekent krijgt een sticker op de cabine zodat hij herkenbaar is voor de andere weggebruikers. Chauffeurs die de gedragscode niet eerbiedigen moeten het Dream Drivers Team verlaten.

Tegelijkertijd lanceerde de bedrijfsleiding van DD Trans de campagne "Zeg me hoe ik rij". Een campagne die veilig en hoffelijk rijgedrag bij de chauffeurs promoot en belooft. De weggebruikers worden via opschriften op de vrachtwagens aangemoedigd om per telefoon, fax of via de website de chauffeurs van DD Trans te evalueren op hun rijhoffelijkheid. Van haar kant reikt de directie per kwartaal een premie van 5.000 fr. uit aan alle chauffeurs die ongevalvrij rijden. Langere periodes zonder ongeval worden beloond met geschenken en reizen.

Over de campagne "Zeg me hoe ik rij" hebben de afgevaardigden van de BTB en de directie lange tijd gediscussieerd in de Ondernemingsraad. De delegaties verkregen uiteindelijk dat de resultaten van de zogenaamde "kliklijn" alleen mogen gebruikt worden om de kwaliteit van de onderneming te verbeteren. De evaluaties die bij DD Trans binnenkomen mogen nooit in de persoonlijke dossiers van de chauffeurs terechtkomen of gebruikt worden om individuele werknemers te viseren. Het Dream Drivers Team moet bovendien rapporteren aan het Comité voor Preventie en Bescherming.

Handel in brandstoffen

LONEN

Wegens overschrijding van het referte-indexcijfer werden de nationale minimumuurlonen en de effectief betaalde uurlonen van de arbeiders die ressorteren onder de sector Handel in Brandstoffen aangepast volgens de modaliteiten voorzien bij de C.A.O. d.d. 21.12.1976, gesloten in het Paritair Comité voor de Handel in Brandstoffen.

De nieuwe minimumuurlonen bedragen derhalve vanaf 01.08.2000:

		>5 jaar in dienst	>10 jaar in dienst	>15 jaar in dienst
Handlager	318,10 BEF	321,20 BEF	324,30 BEF	329,40 BEF
Autovoerder	333,10 BEF	336,20 BEF	339,30 BEF	344,40 BEF
Tankwagenbestuurder	353,10 BEF	356,20 BEF	359,30 BEF	364,40 BEF

Compensatiedagen

Als arbeider(-ster) tewerkgesteld in de brandstoffenhandel heeft U recht op heel wat sociale voordelen die worden betaald vanuit het Sociaal Fonds.

Zo onder meer de maximum 6 compensatiedagen op basis van de vermindering van de arbeidsduur van 40 naar 39 u per week. Een arbeider(-ster) tewerkgesteld in een onderneming ressorterend onder het Nationaal Paritair Comité 127 voor de Handel in Brandstoffen heeft recht op één compensatiedag na verloop van elke volle schijf van 38 effectief gepresterde arbeidsdagen. Vermits op het einde van het kalenderjaar geen 38 dagen meer kunnen worden gewerkt volstaan 25 gewerkte dagen voor het toekennen van de laatste compensatiedag.

Loon voor de compensatiedag

Het bruto te betalen bedrag per compensatiedag wordt bekomen door het reëel uitbetaald uurloon te vermenigvuldigen met 8.

Uitbetalingsmodaliteiten

De compensatiedagen worden door het Sociaal Fonds aan de werknemer uitgekeerd bij opname van één of meer dagen (maximum 3 per semester).

Hiertoe vult de werkgever het formulier "Aanvraag tot uitbetaling van compensatiedagen" in en stuurt het op naar het Fonds. Er kan pas worden overgegaan tot uitbetaling van compensatiedagen wanneer het formulier op eer werd ondertekend door zowel de werkgever als de werknemer.

Tot op heden werd het bedrag van de compensatiedagen aan de werknemers uitbetaald via circulaire cheques die naar het thuisadres werden gestuurd.

Vanaf januari 2001 heeft U de keuze: het bedrag blijven ontvangen via circulaire cheques of laten overschrijven op Uw bankrekeningnummer. Binnenkort zal U dan ook van het Sociaal Fonds voor de Handel in Brandstoffen een formulier ontvangen. Indien U in de toekomst de betaling van de compensatiedagen via Uw bankrekening verkiest dient U de ingevulde inlichtingstrook zo vlug mogelijk aan het Fonds terug te sturen.

Garagepersoneel

Op 1 juni '00 werden de lonen van het garagepersoneel in de taxisector aangepast aan de evolutie van de gezondheidsindex. Dit betekent een verhoging van de brutolonen van 1,02%.

Vanaf 01.07.00 bedragen de brutolonen voor het garagepersoneel in een werkweek van 39u:

hulparbeider:	307,58 BEF
3de Categorie:	326,58 BEF
2de Categorie:	359,07 BEF
1ste Categorie:	378,18 BEF
Buiten Categorie:	403,62 BEF

IBO, doet het goed

Het Sociaal Fonds van de Verhuizingen en de VDAB organiseren Individuele Beroepsopleidingen. Dit kon je al lezen in de vorige Wegwijs. Net voor de zomervakantie werden de resultaten voorgesteld. En IBO stelt het wel.

IBO biedt aan de werkgever de mogelijkheid om naar eigen behoeften zelf werkzoekenden op te leiden. Bij de IBO ligt het accent eerder op praktische vaardigheden dan op theoretische kennis. De opleiding gebeurt zowel in het bedrijf als op verschillende locaties. Er zijn drie programma's: "verhuizer-draager", "drager-inpakker" en "drager-inpakker voor internationale en maritieme verhuizingen".

Voor de zomer waren er al 70 personen ingeschreven voor een Individuele Beroepsopleiding. 19 hebben hun opleiding ondertussen afgemaakt en werken al in de verhuissector. Slechts 10 cursisten hebben afgehaakt. Drie onder hen zijn trouwens gestopt omdat ze een job vonden in een andere sector.

Het Sociaal Fonds en de BTB zijn blij verrast met het succes van de IBO. Werkzoekenden die geïnteresseerd zijn in een opleiding verhuizer kunnen nog steeds bij de VDAB of de Brusselse BGDA terecht. Cursisten behouden hun werkloosheidsuitkering en krijgen bovendien een productiviteitspremie.

Amerikaanse studenten bezoeken DHL

De nacht van 24 op 25 augustus bezochten een twintigtal Amerikaanse studenten DHL. Voordien hadden ze een discussie met de BTB-vertegenwoordigers over de syndicale werking in het bedrijf.



De studenten van de Universiteit van Alabama deden per autobus verschillende Europese landen aan. Tijdens hun studiereis maakten ze kennis met het bedrijfsleven en de vakbonden in Europa. In België bezochten ze niet alleen DHL maar gingen ze ook langs bij ICEM, de Internationale Vakbond van de Chemie-, Energie- en Mijnwerkers. De reis was georganiseerd door het Centrum voor Vakbondsonderwijs en -Studies.

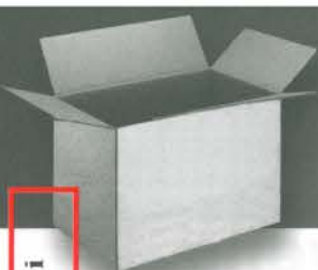
In Vilvoorde hadden de studenten een discussie met Bert Verhoogen, Pascal Waeye en Carine Dierckx over de syndicale actie van BTB bij DHL. Er werd onder andere gesproken over de werking van de Ondernemingsraad, het statuut van de syndicale delegatie en de CAO-onderhandelingen. Natuurlijk kwam ook het stakingswapen aan bod. De studenten vergeleken onze situatie met die in hun land. Soms gaf dit aanleiding tot grappige misverstanden. Bij het woord "militant" stellen Amerikanen zich minstens een tot de tanden bewapende terrorist voor.

Na de discussie ging het richting Zaventem voor een nachtelijk bezoek aan het bedrijf. Natuurlijk werd tijdens de officiële rondleiding een heel rooskleurig beeld van DHL opgehangen. Maar uit het gesprek voordien wisten de bezoekers al dat het bedrijf sinds de laatste sociale verkiezingen vooral rood kleurt.

Lonen afhandeling op luchthavens

Op 1 juli 2000 werden in de sector van de afhandeling op luchthavens de reële uurlonen verhoogd met 5,- BEF. Ingevolge het protocolakkoord gesloten op 06.05.1999 worden de minimaal toe te passen lonen in de sector vanaf 01.07.2000 de volgende :

KLASSE	UURLOON 01.07.2000	FUNCTIEOMSCHRIJVING
A	324,80 BEF	Werklieden die werken van schoonmaak verrichten : ■ Het schoonmaken van vliegtuigen, lokalen, voertuigen en materiaal. ■ Het klaarzetten, onderhouden en aanvullen van het materiaal hiervoor nodig. ■ Het controleren van de kwaliteit en de netheid van het werk. ■ De aanverwante werkzaamheden die hieruit kunnen voortvloeien.
Bo	332,10 BEF	Werklieden die de activiteiten vermeld onder "B" uitvoeren, gedurende de 1ste 6 maanden van hun tewerkstelling in deze functie.
B	340,40 BEF	Werklieden die volgende beperkte taken verrichten binnen de koerieractiviteiten : ■ Eenvoudig laad/los/sorteerwerk van koerier, data-entry, controle van materiaal. ■ Bedienen van rollend materiaal hiervoor nodig en instaan voor transport van en naar het vliegtuig. ■ Correctheid gegevens van de zendingen controleren. ■ De aanverwante werkzaamheden die hieruit voortvloeien. Werklieden die leiding geven aan werklieden onder "A".
Co	357,30 BEF	Werklieden die de activiteiten, vermeld onder "C" uitvoeren, gedurende de 1ste 6 maanden van hun tewerkstelling in deze functie.
C	368,29 BEF	Werklieden die vracht en zendingen inclusief koerier behandelen : ■ Laden, lossen, accepteren, stockeren, controleren, punteren en uitgeven van vracht en zendingen. ■ Laden en lossen van vliegtuigen, bagagekarren, containers, trucks, paletten, zakken. ■ Bouwen van paletten en containers. ■ Bedienen van rollend en vast materieel. ■ Verrichten van de administratie, controle-taken van de vracht en zendingen op zelfstandige basis. ■ Het verdelen, wegen, tellen en controleren van bagage. ■ Het voorbereiden en afsluiten van de werkzaamheden. Werklieden die : ■ Passagiers, personeel, vracht, catering en documenten vervoeren van en naar het vliegtuig. ■ Behandeling (laden, lossen, inventariseren, vervoeren) en controle doen op volledigheid van lading en bijhorende documenten). ■ Het rollend en vast materiaal hiervoor nodig bedienen en lege karren en dollies aanbrengen. ■ De voertuigen, het materiaal en de werkplaats netjes houden. Werklieden die eerstelijns onderhoud uitvoeren van gebouwen en machinepark, inclusief de voorbereidende, controlerende en afsluitende (administratieve) activiteiten. De aanverwante activiteiten die hieruit kunnen voortvloeien.
D	383,10 BEF	Werklieden die als hulpploegbaas : ■ De ploegbaas assisteren en/of vervangen : het organiseren en controleren van de taken van de ploeg en het materiaal en rapporteren aan de ploegbaas. ■ Helpen bij de lopende werkzaamheden van de ploeg. ■ Alle andere werkzaamheden uitvoeren die hieruit kunnen voortvloeien.
E	396,80 BEF	Werklieden die als ploegbaas : ■ Leiding geven aan een groep medewerkers. ■ Toezicht houden op de ploeg en hun werkzaamheden controleren. ■ Deelnemen aan het werkoverleg. ■ Meehelpen met de werkzaamheden. ■ Alle andere werkzaamheden die hieruit kunnen voortvloeien. Werklieden die : ■ Tweede en derdelijns onderhoud verrichten aan het machinepark. ■ Het materiaal – preventief – controleren en rapporteren. ■ Alle andere werkzaamheden die hieruit kunnen voortvloeien.



Spanje: pannes

Bij pech of ongeval dienen de chauffeurs van zware voertuigen in Spanje sinds 01.03.2000 op de rijweg, twee driehoeken te plaatsen volgens de maten, kleur en kenmerken van de EG-Verordening 27, de ene voor het voertuig en de andere erachter op minimum 50 m.

Op wegen met 3 rijstroken of met éénrichtingsverkeer is één enkele driehoek achter het voertuig toegelaten.

Elke inbreuk wordt bestraft met een boete van 15.000 peseta's.

Polen: toegelaten brandstof

Het Pools Ministerie van Financiën heeft een nieuwe reglementering uitgevaardigd, die bepaalt welke hoeveelheid taksvrije diesel in de voertuigen wordt toegelaten:

- autocars in internationaal verkeer op basis van wederkerigheid: 600 liter;
- autocars in internationaal verkeer bij niet wederkerigheid: 200 l.

Deze nieuwe reglementering ging in voege op 15.06.2000.

De kredietkaart kan U slapeloze nachten bezorgen!

Veel chauffeurs beschikken over een kredietkaart waarmee zij voor rekening van en namens hun werkgever betalingen kunnen doen.

Concreet betekent dit dat, als de hoofdkarhouder niet in staat is om de schulden te betalen, de andere gebruikers van de kredietkaart (in dit geval de chauffeurs) door de financiële instelling zullen worden aangesproken om de openstaande rekeningen (schulden) te vereffenen! Als chauffeur kan U zich dan opnieuw tot de hoofdkarhouder (de werkgever) wenden om terugvordering van de betaalde sommen te bekomen. In de meeste gevallen echter zonder succes, bv. omdat de werkgever met de noorderzon verdwenen is, in falend werd verklaard, ...

De werkgever doet hiertoe een aanvraag bij zijn financiële instelling, hij is de hoofdkarhouder. De chauffeur zelf ondertekent mee de aanvraag. Op dit formulier staat duidelijk vermeld dat de ondertekenaars de algemene voorwaarden hebben gelezen en goedgekeurd.

Dit betekent dat de chauffeur niet alleen kennis neemt van de inhoud van de algemene en bijzondere voorwaarden, maar dat hij tevens — en hier schuilt het addertje onder het gras — als karhouder, samen met de hoofdkarhouder, de onverdeelde en solidaire verantwoordelijkheid op zich neemt voor de betaling van alle verschuldigde bedragen (schulden) die voortkomen uit het gebruik van deze kredietkaart.

De rechtbanken stellen de financiële instellingen in deze dossiers in het gelijk. De voorwaarden van het contract werden immers duidelijk bepaald, zodat de overeenkomst de wet maakt van beide partijen. In dergelijke gevallen mag de rechter zijn beoordeling niet in de plaats stellen van hetgeen de partijen vrij overeengekomen waren op het ogenblik van de ondertekening van het contract.

Wij raden onze aangeslotenen dus aan om voorzichtig te zijn met het gebruik van een kredietkaart binnen de uitoefening van hun arbeidscontract, zeker als U twijfelt aan de solvabiliteit van Uw werkgever.

Irritaties aan het stuur

Rijden en reizen. Dat zijn de drijfveren van een echte trucker. Nochtans maken talrijke hinderlijke problemen het beroep er niet makkelijker op. Soms zijn ze gevaarlijk, maar bovenal zijn ze een aanleiding voor stress en vermoeidheid. De meeste problemen zijn het onvermijdelijke gevolg van het rijden zelf. Anderen kunnen makkelijk worden afgezwakt of zelfs helemaal vermeden.

Men moet echt geen beroepschauffeur zijn om te weten dat er bij het rijden niets erger is dan slechte zichtbaarheid, lawaai of vermoeidheid. Sereen rijden vereist kalmte en concentratie. Spijtig genoeg zijn deze twee voorwaarden zelden verenigd. Rijden wordt soms moeilijk, zelfs gevaarlijk, wanneer de waakzaamheid vermindert. Op termijn kunnen verveling, vermoeidheid en vooral stress de bovenhand krijgen. Vandaar het belang om voorzorgsmaatregelen te nemen tegen allerlei irritaties.

Overbelasting van de ogen

Tijdens het rijden wordt het zicht dikwijls zwaar op de proef gesteld. De ogen worden permanent en op verschillende manieren belast. Het gelijktijdig controleren van verschillende achteruitkijkspiegels, rijden in het donker, verblinding door tegenliggers, voortdurend overschakelen van ver op nabij zicht. Allemaal omstandigheden die heel veel vragen van de bestuurders ogen en ze ook duidelijk vermoeien. Als chauffeur kan je maar beter een goed zicht hebben en regelmatig de oogarts raadplegen. Om de vermoeiende bewegingen met je hoofd en ogen tot een minimum te beperken moet je de achteruitkijkspiegels zo fijn mogelijk afstellen. Bovendien is het aangeraden een goede zonnebril aan te schaffen die niet alleen het licht maar ook de UVB-stralen filtert.

Vergeet ook niet om regelmatig vis, eieren, groenten en fruit te eten. De vitamines A en B₂, beschermen het netvlies van je ogen.

Lawaai

Geluidshinder valt al evenmin volledig uit te schakelen. Lawaai irriteert enorm en heeft een weerslag op je humeur, waakzaamheid, slaap, concentratie en reflexen. En dan zwijgen we nog over de schade die intens, meer dan 85 decibel, of langdurig, meer dan 8 uren, lawaai kan veroorzaken aan het gehoor. Men went nooit echt aan lawaai. Hoewel het geluid van je motor binnenin de cabine wellicht niet hoger dan 80 tot 90 dB klimt mag je ook andere lawaaibronnen niet verwaarlozen. Het geluid van bijvoorbeeld de radio of de airco voegt zich bij dat van de motor. Om zo alert mogelijk te zijn is het bij mogelijk gevaarlijke situaties aangeraden het volume van de radio te dempen of de ramen te sluiten. Tijdens je slaap volstaat een discreet maar voortdurend geluid om, zonder dat het je wakker maakt, je zenuwen te ondermijnen! Een goede reden om op een rustig plaatsje te overnachten of je van oorstoppen te voorzien.

Vermoeidheid bedreigt vooral de chauffeurs die onderhevig zijn aan stress of die kampen met een opeenstapeling van kleine irritaties. In die situaties wordt de vermoeidheid erg gevaarlijk of kan ze leiden tot een ernstige depressie indien er niets wordt ondernomen.

Onvoldoende slaap of een nachtrust van een slechte kwaliteit maakt je vatbaar voor fysieke vermoeidheid. Je moet dus zeker voldoende aandacht besteden aan je slaapomstandigheden. Eentonigheid gekoppeld aan te lange rijtijden verklaren grotendeels de geestelijke vermoeidheid.

Enkele maatregelen die overbelasting kunnen vermijden:

- Eet 's middags eerder een lichte maaltijd. Dan vermijdt je de slaperigheid die gewoonlijk volgt op een té rijke maaltijd.
- Neem regelmatig in alle rust een pauze en doe gerust een middagdutje als je slaperig wordt.
- Neem lichte maaltijden. Geef de voorkeur aan voeding op basis van fruit en melkproducten. Vermijd slaperigheid als gevolg van té vette of te zoete voeding. Drink slechts een beetje koffie, en liefst niet meer na 17.00 u.
- Drink voldoende en verlucht regelmatig je cabine. Utdroging en warmte bevorderen de slaperigheid.

Verkeersboetes in het buitenland

Cijfers in BEF	Dronken achter het stuur	20 km/u te snel	Door het rode licht	Parkeerovertreding
België	Min. 4.900	Min. 7.800	Min. 7.800	Min. 1.000
Bulgarije	Max. 6.000	Max. 600	300	200
Denemarken	Min. 5.300	Min. 2.100	4.000-8.000	2.400
Duitsland	Min. 4.000	1.200-1.500	Min. 2000	200-1.500
Estland	Min. 5.800	Min. 200	1.200	1.200
Finland	Min. 4.000	200*	160-440	700-400
Frankrijk	Max. 178.000	Min. 3.600	Min. 3.600	500-1.400
Griekenland	Max. 5.800	2.700-5.800	5.800-11.600	Min. 145
Groot-Brittannië	Max. 6.000	6.600**	6.600*	1.600**
Hongarije	Max. 15.200	Min. 4.500	4.500	Max. 4.500
Ierland	Max. 49.000	2.400-7.300	7.300	700-1.000
Italië	Min. 10.000	Min. 4.900	Min. 2.400	Min. 1.200
Joegoeslavië	Max. 10.800	Min. 800	Max. 10.800	600
Kroatië	Min. 4.000	600-1.200	3.000	600-1.200
Letland	Max. 5.700	300	900-1.400	300
Litouwen	Max. 14.800	200-300	700	400-700
Luxemburg	Max. 48.000	Min. 2.000	5.800	1.000-2.900
Macedonië	Min. 3.000	1.200	1.200	Max. 1.000
Nederland	Min. 7.200	2.000-5.000	Max. 3.200	Min. 1.600
Noorwegen	Min. 900*	9.700	14.500	2.400
Oostenrijk	Min. 8.400	Min. 1.100	Min. 2.800	Min. 600
Polen	Min. 2.400	Max. 4.700	Max. 4.700	Min. 500
Portugal	3.900-39.000	Min. 2.000	Min. 3.900	Min. 1.000
Roemenië	Min. 2.000	Max. 500	Min. 600	Min. 200
Zweden	Min. 600*	5.800-6.800	5.800	3.800
Zwitserland	Min. 24.400	Min. 4.400	6.200	1.000-2.900
Slovakije	Max. 8.700	500	Min. 500	Min. 200
Slovenië	Max. 17.200	Max. 2.800	Max. 7.600	1.000-2.000
Spanje	Min. 11.700	Min. 3.500	Min. 3.500	Max. 3.500
Tsjechië	Max. 15.600	Min. 500	500-2.100	Max. 500
Turkije	2.400	1.300-2.600	1.400	600-1.500

Bron: ADAC - Infografiek RUG.

(*) - 1/30 maandelijks inkomen.

(**) - gemiddeld.

Militanten vinden vorming en informatie prioritair...

Op zaterdag 17 juni kwamen een honderdtal militanten uit de sector wegvervoer van de Belgische Transportarbeidersbond in Antwerpen samen. Na een evaluatie van de verkiezingsresultaten was er een inleidende vorming over de werking en de bevoegdheden van Ondernemingsraad en Comité voor Preventie en Bescherming op het werk. In de namiddag bespraken vijf werkgroepen het vormingsparcours voor en de informatiestroom van en naar de gekozenen.

In hun respectievelijke inleidingen dankten de voorzitter van het Federaal Comité wegvervoer Werner De Clercq en Federaal Secretaris Frank Van Thillo de militanten voor de inzet tijdens de sociale verkiezingen. De overwinning is een pluim op de hoed van de militanten en, niet te vergeten, hun families. Een bijzondere vermelding kregen de jongerenkandidaten die zowel in de Ondernemingsraden als in de Comités een absolute meerderheid aan stemmen achter zich kregen.

Terwijl de partners genoten van een rondleiding in Antwerpen en een bezoek aan het Diamantmuseum namen de gekozenen een vliegende start. Medewerkers van de vormingsinstituten gaven een voorproefje van de interprofessionele basisvorming over de Ondernemingsraad en het Comité. Voor de anciens onder de militanten was dit een welkome opfrissing. Voor de nieuwe gekozenen een eerste kennismaking aan de vooravond van hun eerste vergadering.

In de namiddag beraadden de militanten zich in vijf werkgroepen over de subsectorale vorming. Natuurlijk kwamen ook de

komende collectieve onderhandelingen in het goederenvervoer, de goederenbehandeling en logistiek, het personenvervoer en het luchtvrachtvervoer aan bod. Uit de discussies bleek duidelijk dat de militanten voor hun syndicaal werk rekenen op de steun van de centrale. Ze vroegen uitdrukkelijk naar syndicale vorming en naar een snelle communicatie tussen de BTB en zijn afgevaardigden in de bedrijven. Initiatieven zoals de militantendag worden toegejuicht omdat het hun de gelegenheid geeft contacten te leggen met collega's uit dezelfde sector. Met een swingend optreden van de North Antwerp Streetband werd de succesvolle dag afgesloten. Bij een frisse pint hadden de militanten en hun partners ruimschoots de gelegenheid om na te kaarten en ervaringen uit te wisselen.

... en de BTB bedient hen op hun wensen.

Eind juni werden de conclusies van de militantendag besproken op het Federaal Comité van het Wegvervoer. De vraag van de militanten naar meer syndicale vorming en een snelle informatiedoorstroming viel niet in dovemansoren.

Het Comité besliste om in eerste instantie de deelname van militanten aan de basisvorming van het ABVV actief te stimuleren. Daarnaast zal de centrale zelf een aantal sectorale vormingsactiviteiten opzetten. Op 18 november wordt in de marge van de opendeurdagen een inleidende vorming over "stress op het werk" georganiseerd. In het voorjaar 2001 volgt er een sectorale vormingsweek. Aangezien er in de sector wegvervoer vaak gewerkt wordt op onregelmatige uren zal er een pilootproject uitgewerkt worden voor militanten die de gewone vorming niet kunnen volgen.

Voorlopig kunnen de militanten van de transportsector voor het volgen van vorming alleen beroep doen op het systeem van Betaald Educatief Verlof. In de komende CAO-onderhandelingen wil de BTB ook de eis voor een syndicale verlofregeling op tafel leggen. Ter versterking van de syndicale structuren zullen er netwerken van militanten opgezet worden. Een eerste stap in deze richting wordt een nieuwsbrief die de militanten van de diverse sectoren snel moet informeren over nieuwe evoluties, acties en activiteiten.

In het verkeer kunnen kinderen overal opduiken

Voorzie het onvoorziene

Het schooljaar is gestart, en dus is het opnieuw een stuk drukker op de weg: ouders die hun spruit met de auto naar school brengen, kinderen die te voet of met de fiets gaan... Driedubbel voorzichtig zijn is de boodschap, en niet alleen in de buurt van scholen en speelpleinen. Kinderen kunnen immers om het even waar opduiken.

Verslagen van ongevallen waarin kinderen betrokken zijn, vermelden nog regelmatig de term "verrassing". "Hij stak plots over", "ik was totaal verrast", "ik heb niets gezien"... Al te vaak wordt nog gedacht dat een ongeluk met een kind iets is wat je als bestuurder niet kan voorzien en waaraan je dus ook niet kan ontsnappen. Die gedachtegang is niet alleen verkeerd, maar ook onaanvaardbaar. Kinderen hebben immers net als iedereen het recht om aan het verkeer deel te nemen. Zij verplaatsen zich niet enkel in de omgeving van scholen, nabij speelpleinen of in speelstraten - de plaatsen waar wij, de bestuurders, hen soms graag zouden wegstoppen.

Beperkingen

Volwassenen vergeten vaak dat kinderen anders zijn en dus ook anders reageren dan zichzelf. Kinderen hebben nu eenmaal nog een aantal beperkingen waar je als bestuurder beter rekening mee houdt. Speels en impulsief gedrag ligt in hun aard. Kinderen denken er ook niet altijd aan goed uit te kijken voor ze de rijbaan oplopen of oversteken. In het verkeer zijn kinderen door hun kleine gestalte trouwens al intrinsiek benadeeld in vergelijking met de andere weggebruikers. Zelf hebben ze meer moeite om de verkeerssituatie goed te overschouwen, en ook de anderen merken hen niet zo goed op. Een ongeluk is dan gauw gebeurd.

Voorzien: hoe?

Voorzien wil zeggen dat je tijdens het rijden ook aandacht schenkt aan de wegomgeving, en niet enkel aan de weg juist voor je. Het



is ook hebben voor de zijanten van de weg: de stoep, het fietspad, de berm,... Bovendien geldt dat hoe sneller je rijdt, hoe kleiner je gezichtsveld wordt. Zelfs de meest ervaren bestuurder kan dan geen voetgangers of fietsers meer waarnemen. Meer dan 50 km/u rijden in de bebouwde kom betekent de kans verhogen op uitspraken als: "ik had hem niet gezien", "hij dook plots voor mijn wielen op"... Harder rijden betekent ook langere remafstanden. Te snel rijden verhoogt het risico om iemand te doden of voor het leven te verminken. 85% van de volwassen voetgangers of fietsers die tegen 60 km/u worden aangereden, overlijden. En kinderen zijn nog veel kwetsbaarder dan volwassenen...

Kinderen en vrachtwagens

Transportbedrijven kunnen hun steentje bijdragen aan de veiligheid van kinderen in het verkeer. Een goed voorbeeld hiervan is het project van de firma G. Snel in Deinze. Daar werd in samenwerking met de rijkswacht een lessenpakket uitgewerkt dat kinderen uit de lagere school vertrouwd maakt met vrachtwagens in het verkeer. De kinderen leren er drie gouden regels om ongevallen te voorkomen: nooit te dicht bij een vrachtwagen komen, rekening houden met zijn lengte, en ervoor zorgen dat de chauffeur hen altijd kan zien. Ook de ouders worden bij het project betrokken. Een voorbeeld dat navolging verdient.

Kinderen in het verkeer: tips voor bestuurders

- Vertraag onmiddellijk wanneer je een kind langs de weg opmerkt. Enkele tellen later kan het kind zich immers op jouw traject bevinden.
- Vermijd een bus of tram aan een halte voorbij te rijden. Kinderen (en volwassenen) kunnen immers net voor de bus of tram de straat oversteken en plots voor je auto opduiken.
- Hou bij het voorbijrijden van fietsers minstens één meter afstand. Vooral wanneer het om kinderen gaat, neem je echter best wat meer afstand, want zij durven nogal eens onverwachts uitwijken.
- Maak nooit rechtsomkeer of voer nooit andere complexe manoeuvres uit nabij een plaats waar veel kinderen komen.
- Wees extreem op je hoede voor kinderen bij manoeuvres met een vrachtwagen. Kinderen weten vaak niet dat je hen niet kan zien als ze vlak voor, vlak achter of opzij van je vrachtwagen staan.

Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid

Vergoedingen wegens blijvende ongeschiktheid ingevolge arbeidsongeval of beroepsziekte

Onder druk van het ABVV kwam er eindelijk meer rechtvaardigheid in de ingewikkelde belasting-situatie van mensen die een rente (vergoeding) trekken ten gevolge van een arbeidsongeval of een beroepsziekte.

Nog even herinneren aan het probleem: in gevolge een arrest van het Arbitragehof mochten dergelijke renten niet meer belast worden indien ze effectief toegekend werden ten gevolge van een arbeidsongeval of een beroepsziekte EN indien ze geen echt verlies van inkomsten vergoeden.

De regering bereikte in juli een akkoord waardoor mensen met een invaliditeitsgraad die niet hoger ligt dan 20% vrijgesteld worden van belastingen. Als die invaliditeitsgraad hoger ligt dan 20% wordt een vrijstelling van belasting toegekend voor dat deel van de vergoeding (rente) dat overeenstemt met 20%. De betrokkene heeft ook nog de mogelijkheid te bewijzen dat er geen inkomensverlies is.

De nieuwe regeling geldt voor zo'n 90% van alle mensen die een dergelijke rente trekken en ze is geldig vanaf de inkomsten 1998 (aanslagjaar 1999).

De instellingen die dergelijke vergoedingen uitkeren hebben aan de Administratie van het Ministerie van Financiën meegedeeld wie zo een vergoeding krijgt en normaal heeft iedereen die in dat geval verkeert ondertussen een brief met brochure van het Ministerie ontvangen. Daarin vindt u informatie over de regeling voor het aanslagjaar 2000 (vergoedingen die vorig jaar ontvangen werden) en uitleg over bezwaarschriften voor de jaren 1999, 1998 en vorige.

Wie een vergoeding trekt en de brochure "Vergoedingen wegens blijvende ongeschiktheid ingevolge arbeidsongeval of beroepsziekte - Nieuwe belastingregeling" niet zou hebben ontvangen kan ze aanvragen op de Persdienst van het Ministerie van Financiën. Tel. 02 233 80 17.

U kan natuurlijk ook altijd terecht voor meer informatie en hulp bij de diensten sociaal recht in uw ABVV-gewest.

Ronde tafels en vierkante wielen.

De Minister van Mobiliteit en Transport heeft grote plannen. Ze wil een lange termijnvisie op mobiliteit uitwerken. Met dit doel voor ogen werkt Isabelle Durant aan een Witboek waarin de grote uitdagingen tegen 2020 en de regeringsinitiatieven voor de volgende drie jaar worden opgenomen.

Om dit Witboek over Mobiliteit te stofferen organiseert het Kabinet een brede consultatieronde. Sinds juni volgen de rondetafelconferenties en de seminars elkaar in hoog tempo op. Dit initiatief om voor België een globale mobiliteitspolitiek te ontwikkelen is goed. Het werd trouwens de hoogste tijd. Dat de Minister voor haar Witboek een brede waaier van organisaties, instellingen en individuen raadpleegt is ook toe te juichen. Maar dat ruimschoots de helft van de deelnemers aan de diverse seminars en ronde tafels bestaat uit afgevaardigden van patronale organisaties en het management van bedrijven doet de werkbrouwen fronsen. Dat daarentegen de vertegenwoordigers van de werknemers hard op tafel moeten kloppen om voor sommige seminars uitgenodigd te worden is onaanvaardbaar.

De afgelopen drie maanden organiseerde de Minister van Mobiliteit twee rondetafelconferenties. Eén over het goederenvervoer over de weg en één over het personenvervoer. Daarnaast waren er seminars over het vervoer van goederen, van personen en over het globale mobiliteitsvraagstuk. Bij die gelegenheden verdedigde de Belgische Transportarbeidersvakbond de belangen van de werknemers in het algemeen en de transportarbeiders in het bijzonder.

In het algemene debat verdedigde de BTB het recht op mobiliteit van de gewone man. Niet zomaar een mobiliteit maar een "maatschappelijk verantwoorde mobiliteit" die terdege rekening houdt met milieu en verkeersveiligheid. De overheid moet garande-

ren dat iedereen, ook mensen met een laag inkomen of een pensioen, zich makkelijk kunnen verplaatsen. Voor hen is het ook belangrijk dat de milieu-impact en de maatschappelijke last van alle vervoersvormen tot een minimum herleid worden. Want het zijn niet de bewoners van chique villawijken die dagelijks geconfronteerd worden met uitlaatgassen, lawaaihinder en door het verkeer onleefbaar geworden steden.

Tijdens de discussies over het goederen- en personenvervoer vroeg de BTB dat de sector zich eindelijk eens beraadt over zijn toekomst en zich verantwoordelijk opstelt. Die toekomst van het goederenvervoer moet gezocht worden in het combineren van verschillende en de meest efficiënte transportvormen. Wil het wegtransport niet kapot gaan aan valse concurrentie en een groeiende afkeer bij de publieke opinie dan moeten de bedrijven en patronale organisaties werk maken van betere arbeidsvoorwaarden, lonen en van vorming van de werknemers. De vervoersbedrijven moeten de impact van hun activiteiten op het milieu en de maatschappij zo klein mogelijk maken en strikt de sociale wetten, CAO's en verkeersregels respecteren. Deloyale concurrentie op basis van zwartwerk en schijnzelfstandigheid of op basis van overbelaste trucks en geknoei met snelheidsbegrenzers moet worden uitgeschakeld. Anders worden de goede bedrijven kapotgemaakt door vrijbuiters die zich niets aantrekken van sociale en verkeersregels. De Europese en de Belgische overheden hebben een belangrijke rol. Zij moeten de regels voor de transportsector opstellen en doen naleven. De overheden moeten ook de voorwaarden scheppen dat gecombineerd goederenvervoer snel en efficiënt georganiseerd kan worden.

Met deze voorstellen levert de BTB een constructieve bijdrage aan het debat over een geïntegreerde mobiliteitspolitiek. De BTB is overtuigd dat de ernst van zijn voorstellen de Minister zullen doen inzien dat de aanwezigheid van de vakbond aan Ronde Tafels en op seminars minstens even belangrijk is als die van een hele reeks werkgeversorganisaties en bedrijfsleiders. Hopelijk vertaalt zich dit in de toekomst in een meer evenwichtige vertegenwoordiging. Want anders zou Minister Durant op het einde van haar consultatieronde wel eens moeten vaststellen dat de visie van werkgevers op mobiliteit iets is als een wagen met vierkante wielen. Handig om mee in de file te staan maar je geraakt er nergens mee.

Massaal geknoei met snelheidsbegrenzer

Vorig jaar zat er bij Wegwijs een vragenlijst over het gebruik van de snelheidsbegrenzer in vrachtwagens en autobussen. De respons op deze enquête was heel groot. In totaal vulden 1.050 chauffeurs de vragenlijst in. Onlangs maakte het Centrum Duurzame Ontwikkeling van de Gentse Universiteit de resultaten bekend. Uit de studie blijkt dat er op grote schaal met de snelheidsbegrenzer geknoeid wordt. Naar aanleiding van het busongeval in Orléans deed deze studie veel stof opwaaien. Geknoei met de snelheidsbegrenzer en overdreven snelheid waren de oorzaken van dit dramatische ongeval waarbij twee kinderen omkwamen.

Het grootste deel (97%) van de chauffeurs die de vragenlijst invulden rijdt regelmatig met een voertuig waarin een begrenzer is ingebouwd. Van de ondervraagde buschauffeurs zegt 17% dat ze de begrenzer kunnen onderbreken. Bij de vrachtwagenchauffeurs kan 18% de begrenzer afzetten. Het is onthutsend dat bij de bestuurders van ADR-voertuigen zelfs 21% de begrenzer kan onderbreken.

De meest gebruikte techniek voor het onderbreken van de snelheidsbegrenzer is overduidelijk van elektronische aard. Bijna de helft kan de snelheidsbegrenzer elektronisch uitschakelen. Het grootste deel van de chauffeurs weet niet wie de opdracht gegeven heeft om de onderbreker te plaatsen. Maar 30% zegt dat het op vraag van het bedrijf is gebeurd. 12% Van de chauffeurs geeft toe dat zij zelf om de installatie gevraagd hebben. De helft van de bestuurders die een onderbreker in hun voertuig hebben zegt dat hij door de constructeur werd ingebouwd. 5% Wijst naar de eigen firma en 16% naar de inbouwer of de leverancier van de snelheidsbegrenzer.

De onderzoekers van het CDO ondervroegen niet alleen de chauffeurs. Ze stuurden ook vragenlijsten naar transport- en busbedrijven. Van de 228 aangeschreven bedrijven hebben er 67 geantwoord. De 67 bedrijven hebben samen 2.090 voertuigen die met een begrenzer zijn uitgerust. Volgens de antwoorden van de bedrijfsleidingen kan slechts in 139 voertuigen of 7% de begrenzer uitgeschakeld worden. Maar uit de antwoorden op de vraag hoe de begrenzer uitgeschakeld kan worden – mechanisch of elektronisch – blijkt dat dit eigenlijk kan bij 347 of 17% van de 2.090 voertuigen. In 60% van de gevallen kan de onderbreker elektronisch worden uitgeschakeld. In 40% van de gevallen mechanisch. Net als de chauffeurs zeggen de bedrijven dat de meeste onderbrekers door de constructeurs worden ingebouwd.

Volgens het Centrum Duurzame Ontwikkeling wekken de resultaten het vermoeden dat de constructeurs van vrachtwagens en autocars de onderbreker standaard inbouwen. Deze conclusie wil de BTB nog niet trekken. Wel is zeker dat de snelheidsbegrenzer makkelijk te omzeilen is. Elke chauffeur weet van zijn type voertuig hoe dit moet. Toen de resultaten in de pers bekend werden schreeuwden de constructeurs verontwaardigd hun onschuld uit. Ze kunnen dit makkelijk bewijzen door hun systemen voor snelheidsbegrenzing waterdicht te maken. Van de overheid vraagt de BTB ernstige controles op de begrenzers. Als er een onderbreker ontdekt wordt in een truck of autocar moeten ook de andere voertuigen van hetzelfde bedrijf gecontroleerd worden. In geval van geknoei met de begrenzers moet ook de firma gestraft worden.

Vermoeidheid is dodelijk De Acties

Net als de voorbije jaren voeren de vakbonden van beroepschauffeurs in oktober overal ter wereld actie voor de verlaging van de arbeidstijd en de verbetering van de werkomstandigheden.

Als op 2 oktober de Raad van Transportministers van de Europese Unie samenkomt in Luxemburg organiseert de BTB samen met de Duitse, Franse en Luxemburgse transportbonden operatie "Sunday Corridor". Onder de slogan "Vermoeidheid is Dodelijk" zal actie gevoerd worden voor behoorlijke rij- en rusttijden en voor de beperking van de arbeidsduur tot 48u per week.

De Europese acties krijgen een vervolg op 4 oktober met de Actiedag van de Internationale Transportvakbond ITF. Die dag vraagt de BTB samen met andere vakbonden in meer dan vijftig verschillende landen betere arbeidsomstandigheden en een beperking van de arbeidsduur voor alle beroepschauffeurs in de hele wereld.

Vorig jaar waren onze acties al een groot succes. We garanderen dat het dit jaar nog beter wordt.

2 oktober Operatie zondag corridor

De Europese vakbonden aangesloten bij de International Transport Workers' Federation (ITF) hebben besloten actie te voeren naar aanleiding van de Europese Raad van Transportministers in Luxemburg op 2 oktober. Op de agenda van deze Raad staan enkele belangrijke punten. Zo wordt opnieuw gediscussieerd over de directieve tot invoering van een maximale arbeidstijd. Hierbij wordt overwogen om de zelfstandige chauffeurs van deze directieve uit te sluiten. Dit zou een grote discriminatie betekenen voor alle loontrekkende chauffeurs. Tevens wordt een voorstel van de Europese Commissie besproken om de illegale tewerkstelling van niet Europese chauffeurs tegen te gaan.

Om zeker te zijn dat de standpunten van de chauffeurs gehoord en ingewilligd worden, hebben de vakbonden van België, Luxemburg, Duitsland en Frankrijk besloten reeds op zondag 1 oktober vanaf 22 uur gemeenschappelijk acties te ondernemen. Dit zijn onder meer informatiecampagnes aan de grens, een konvooi, een persconferentie en het sturen van een afvaardiging naar de voorzitter van de Raad.

Wij rekenen meer dan ooit op de aanwezigheid van de Belgische chauffeurs. Heel Europa kijkt immers toe hoe wij reageren op de provocaties van het Belgisch patronaat.

Meer informatie krijgt U op uw regionale BTB-afdeling.

De Eisen

Samen met de Europese en de Internationale Transportvakbond eist de BTB: ■ Een gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van 48u en een maximale wekelijkse arbeidstijd van 60u voor alle chauffeurs, zowel werknemers als zelfstandigen. ■ Dat alle tijd ter beschikking van de werkgever beschouwd wordt als arbeidstijd. ■ Behoorlijke rusttijden en pauzes. ■ Maatregelen ter bestrijding van het verhoogd risico van nachtarbeid. ■ Maatregelen die de verkeersveiligheid en de gezondheid van de chauffeurs bevorderen.

Van de Belgische regering eist de BTB: ■ Dat bovenstaande eisen verdedigd worden op de Europese Raad van Transportministers die doorgaat op 2 oktober 2000. ■ De erkenning van de vakbekwaamheid van de beroepschauffeur. ■ De invoering van een verplichte minimale opleiding voor alle beroepschauffeurs. ■ Het recht op permanente vorming en minstens één vervolmingscursus om de vijf jaar. ■ Een loon dat de vakbekwaamheid weerspiegelt en dat minstens het loon van de meestersgasten in de industrie bedraagt. ■ De invoering van de digitale tachograaf. ■ Het uitroeien van sociale onregelmatigheden zoals zwartwerk en schijnzelfstandigheid.

EUROPESE ACTIE
VAN DE WERKNEMERS
VAN HET WEGVERVOER

2 OKTOBER
2000

INTERNATIONALE ACTIEDAG
VAN DE WERKNEMERS
VAN HET WEGVERVOER

4 OKTOBER
2000

**VERMOEIDHEID
IS DODELIJK !**

VERMINDER DE ARBEIDSDUUR

www.itf.org.uk



Dure Diesel

De verschillende patroonsfederaties van het goederenvervoer over de weg, de taxi's en de autobussen voeren verzet tegen de stijgende petroleumprijzen.

Vooraf het Waalse UPTR dat voornamelijk éénmansbedrijfjes en kleine transportondernemingen groepeerft gaat uit de bol. Deze patronale organisatie gijzelt Brussel, wil de vakbonden uit het overleg gooien en weigert om over iets anders te praten dan de "beroepsdiesel". De beide vakbonden hebben deze chantageacties eensluitend veroordeeld. De hoge dieselprijzen zijn slechts een klein onderdeel van de problemen waarmee het wegvervoer kampt. In de onderhandelingen met Minister Durant en de verschillende werkgeversfederaties verdedigt de Belgische Transportarbeidersbond een globale aanpak van deze problemen. Tijdelijke compensaties voor de hoge brandstofprijzen kunnen alleen maar voor ondernemingen die in orde zijn met de sociale wetten en die de collectieve akkoorden en de verkeersregels respecteren. De werknemers hebben weinig of niets van doen met de acties van de beroepsfederaties. In augustus wilden de werkgeversorganisaties goedkope Oost-Europese chauffeurs aanwerven. In september blokkeren ze Brussel omwille van

de dieselprijzen. Dit is te doorzichtig opdat de chauffeurs in loondienst zich voor de patronale kar zouden laten spannen. De stijgende brandstofprijzen moeten door alle transportbedrijven betaald worden. Ook in onze buurlanden. De prijs van de diesel is dus geen element in de concurrentie en zal de sector niet kapotmaken. Bonafide bedrijven die zich aan de wet houden gaan echter wel kapot aan de oneerlijke concurrentie van transporteurs die hun werknemers te weinig of in het zwart betalen, de rij- en rusttijden niet respecteren, overladen aanhangers de weg op sturen, op stookolie rijden enzovoort. De BTB beseft dat op korte termijn de hoge dieselprijzen een probleem kunnen zijn. Het duurt altijd even vooraleer de ondernemingen hun tarieven kunnen aanpassen en de duurdere brandstof aan de klanten wordt doorgerekend. In de onderhandelingen tussen Minister van Mobiliteit, de werkgevers en de vakbonden is de BTB bereid om over oplossingen voor de dieselprijs te praten. Die oplossingen moeten wel tijdelijk zijn en ingekapseld in een reeks structurele maatregelen die de sector van het wegvervoer voor lange tijd uit de problemen halen. Voor de transportbond van het ABVV kunnen tijdelijke compensaties voor de hoge dieselprijzen alleen maar voor bedrijven die de sociale en de fiscale wetten naleven en de collectieve akkoorden nakomen.

advertentie



WAGENWIJD

opendeurdag BTB-wegvervoer

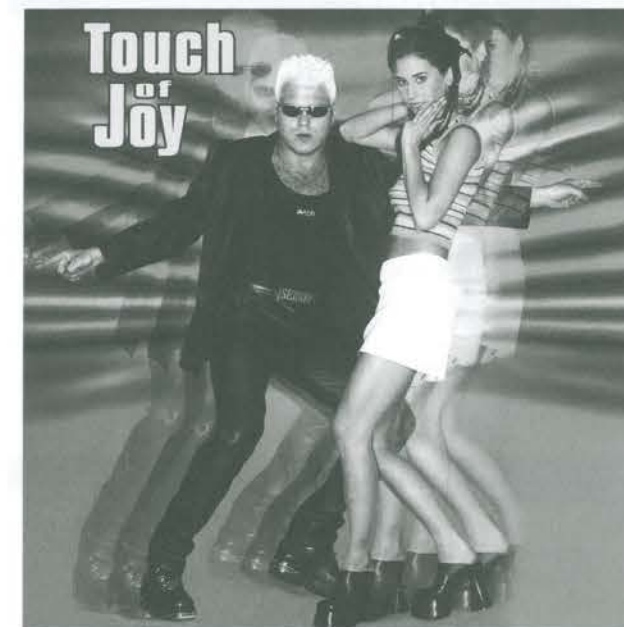
ZATERDAG 18 NOVEMBER 2000 • PAARDENMARKT 66 • 2000 ANTWERPEN

Op zaterdag 18 november is het weer zover. Dan opent de BTB afdeling wegvervoer wagenwijd de deuren voor alle leden en hun familieleden. Het wordt een spetterende dag met heel veel animatie en af en toe een ernstige noot. De dag wordt afgesloten met een concert van TOUCH OF JOY. De swingende groep van Sergio en Sandy.

Op het menu staan o.a.:

- Seminarie: Stress op het werk. Militanten discussiëren in werkgroepen over arbeidsstress in hun subsector. De conclusies worden geformuleerd in een panelgesprek.
- Stands en informatie
- Doorlopend kindoanimatie
- Hapjes en drankjes
- Touch of Joy

Iedereen is welkom. Voor meer informatie en inschrijving kan je terecht bij je plaatselijke BTB-afdeling.



Inschrijfstrook

GEEF DE ONDERSTAANDE INSCHRIJFSTROOK AAN EEN COLLEGA DIE NOG NIET BIJ DE BTB WEGVERVOER IS AANGESLOTEN.

Naam :

Voornaam :

Straat en huisnummer :

Gemeente en postnummer :

Rijksregisternummer :

Telefoonnummer :

Tewerkgesteld bij de firma :

Adres firma :

Functie :

Strook terug te sturen aan het plaatselijk BTB-secretariaat.