



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK

Frank Van Thillo • Federaal Secretaris

2000 Antwerpen 1 - Paardenmarkt 66
veronique.de.roeck@btb-abvv.be
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
walter.baes@btb-abvv.be
Tel.: 03/224 34 33/35 - 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
ABVVTKD.Turnhout@computron.be
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

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Secretaris: Johan Lievens

1080 Molenbeek - Picardstraat 69
btb.tkd.brussel@skynet.be
Tel.: 02/511 87 68 - Fax: 02/511 81 46
Ma-di-wo-do-vrij: 09.00 u - 12.00 u
Ma: 13.00 u - 17.30 u
Vrij: 13.00 u - 16.00 u

PROVINCIE VLAAMS BRABANT

Bestendig afgevaardigde: Carine Dierckx
1800 Vilvoorde - Mechelsestraat 6
cdierckx@pi.be

Tel.: 02/253 94 44 - 02/511 87 68 - Fax: 02/253 44 41
Ma-wo-vrij: 09.00 u - 12.00 u + na afspraak

3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119
Tel: 016/22 22 05 - 02/511 87 68 - Fax: 016/511 81 46
Do 14.00 u - 16.30 u + na afspraak

PROVINCIE LIMBURG

Secretaris Eddy Graller

3500 Hasselt - Martelarenlaan 5
btb.limburg@skynet.be
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 / 13.00 u - 17.30 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

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

Secretaris Werner De Clercq

9000 Gent - Vrijdagmarkt 9
wernerdeclercq.btb@yucum.be
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 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

gerard.declercq@accg.be

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
walter.baes@btb-abvv.be
Tel.: 03/760 04 14 03/224 34 33/35 - Fax.: 03/224 34 49
Op afspraak

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Secretaris René Degryse

8800 Roeselare - Zuidpand Zuidstraat 22 b 22
degrijse.rene@itinera.be
Tel.: 051/21 17 00 - Fax.: 051/24 08 73
Ma & vrij: 09.00 u - 12.00 u / 14.00 u - 17.30 u
Woe: 09.00 u - 12.00 u

8900 Ieper - Korte Torhoutstraat 27

Tel.: 057/21 83 75 - Fax: 051/24 08 73
Ma: 16.30 u - 17.30 u

8500 Kortrijk - Conservatoriumplein 9

Tel.: 056/26 82 48 - Fax.: 051/24 08 73
Di: 09.00 u - 12.00 u

Secretaris Renaud Vermote

8400 Oostende - J.Peurquaetstraat 27
btb2.oostende@belgacom.net
Tel.: 059/55 60 85 - Fax.: 059/70 51 33
ma-di-do: 8.30 u - 12.00 u / 14.00 u - 17.30 u
wo - vrij: 8.30 u - 12.00 u
Juli en augustus:
ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 13.00 u

8380 Zeebrugge - Heiststraat 3
btbzee@pi.be

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 - Zilverstraat 43 (Bureel 226)

Tel.: 050/44 10 44 - Fax.: 050/54 42 53
Wo: 14.00 u - 17.00 u

PROVINCIES HENEGOUWEN-WAALS BRABANT

Secretaris Philippe Dumortier

Propagandist: Daniël Maratta
6000 Charleroi - Boulevard Devreux 36-38
ubot_hainaut_bw@hotmail.com
Tel.: 071/64 13 80 Fax: 071/32 29 58
ma-di-do: 09.00 u - 12.00 u / 13.00 u - 16.00 u
vrij: 09.00 - 12.00 u

7000 Mons - rue Chisair 34

Tel.: 071/64 13 80 Fax: 071/32 29 58
elke 1ste dinsdagmorgen van de maand

7130 Binche - rue Gilles Binchois 16

Tel.: 071/64 13 80 Fax: 071/32 29 58
elke 1ste & 3de donderdag van de maand: 9.00 u - 11.30 u

7500 Tournai - rue des Maux 26

Propagandist: Jean-Marie Lamarque
fgbtvd.dumortier@computron.be
Tel.: 069/88 18 36 Fax: 069/22 00 29
ma-woe-vrij: 09.00 u - 12.00 u / 14.00 u - 17.00 u
di-do: 09.00 u - 12.00 u

1400 Nivelles - rue de Namur 24

Tel.: 069/88 18 36 Fax: 069/22 00 29
elke 3de vrijdag van de maand: 09.30 u - 11.30 u

7860 Lessines - rue Général Freyberg 11

Tel.: 069/88 18 36 Fax: 069/22 00 29
elke 1ste vrijdag van de maand: 09.30 u - 11.30 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
april - mei - juni 2002

verantwoordelijke uitgever:
Frank Van Thillo
Paardenmarkt 66
2000 Antwerpen 1

In dit nummer info over

3→ editoriaal: Een echte zuur-
stofkuur! | **4→ Nieuwe CAO's**

voor de pachters van De Lijn |

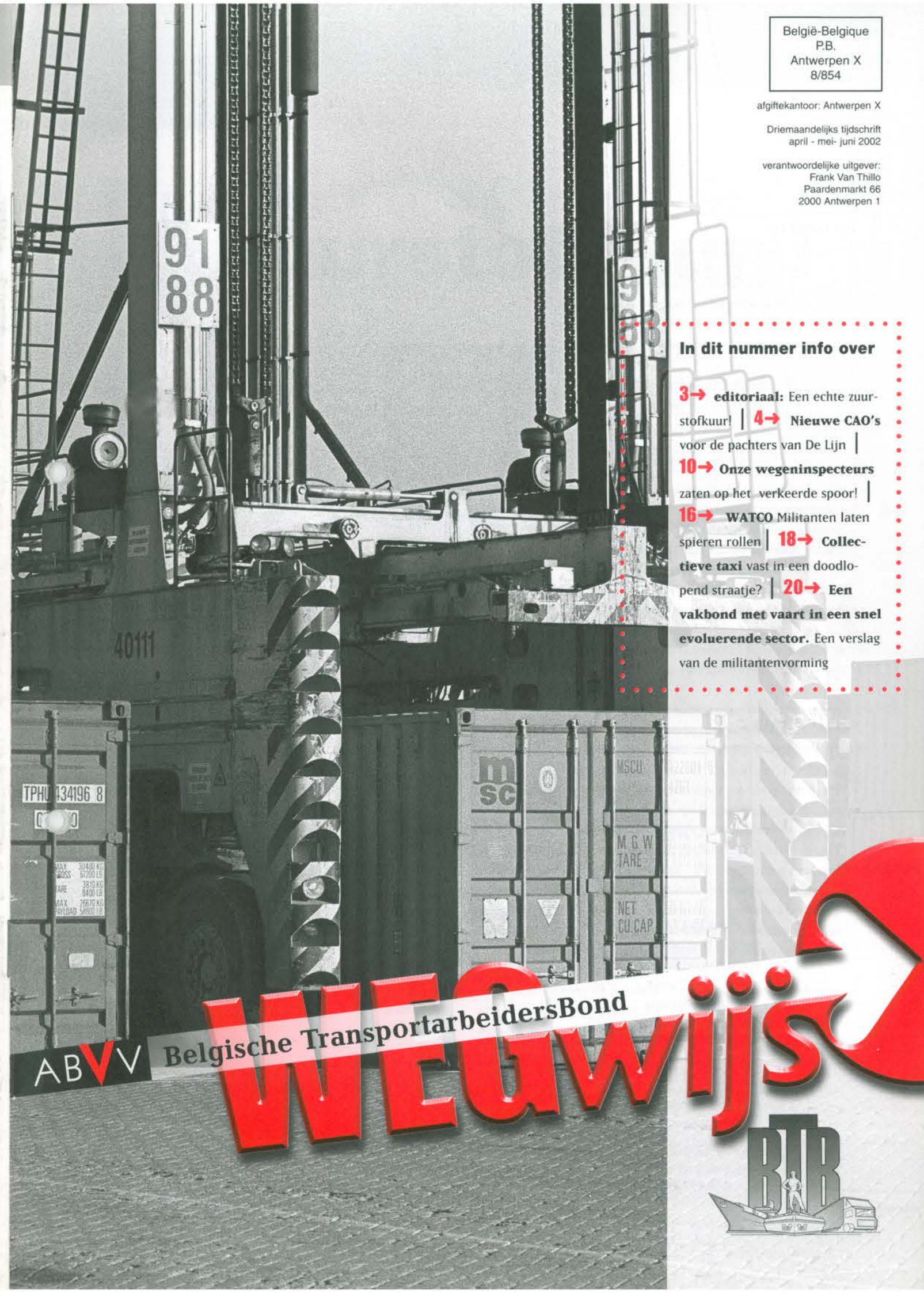
10→ Onze wegeninspecteurs
zaten op het verkeerde spoor! |

16→ WATCO Militanten laten
spieren rollen | **18→ Collec-**

tieve taxi vast in een doodlo-
pend straatje? | **20→ Een**

vakbond met vaart in een snel
evoluerende sector. Een verslag

van de militantenvorming



ABVV Belgische TransportarbeidersBond



inhoud

Editoriaal	3
Autobussen en autocars	4
Afhandeling op luchthavens	8
Verhuizingen	9
Goederenvervoer en -behandeling	10
Taxi's	18
Handel in brandstoffen	19
Allerlei	20

colofon

Frank Van Thillo **Redactie**
 Luc Van Overberghe
 Véronique De Roeck
 Lieve Pattyn
 Daniël Maratta
 Carine Dierckx

BTB **Foto's**
 Sabrina Vandierendonck
 Walter Baes

Arnout Fierens **Cartoon's**

Een echte zuurstofkuur !

Een echte zuurstofkuur ! Zo kunnen we de laatste federale vorming voor de BTB-militanten het best bestempelen. Bijna 3 dagen lang discussieerden een honderdtal militanten over

de verwezenlijkingen in de sector, hoe we ons als vakbond verder kunnen profileren. Ook de komende eisenbundel en sociale verkiezingen waren nu reeds aan de orde.



Eén rode draad liep doorheen het weekend. Een vakbond moet ten dienste staan van zijn leden. Bovendien is een vakbond geen abstract gegeven. De vakbond, de BTB, dat zijn we allemaal. Of tenminste alle werknemers in de transportsector die

lid zijn van de BTB. Het is aan ons, militanten om de vakbond dichter bij de mensen te brengen en te zien dat we in een transparante en democratische structuur werken.

De zuurstof werd geleverd door het enthousiasme waarmee de militanten samen geloven en bouwen aan het project van een democratische vakbond.

De sector kwam trouwens de laatste maanden weer erg negatief in het daglicht door de aanhoudende reeks ongevallen. Ook al mag de sector niet met alle zonden overladen worden, toch is er nog heel wat werk aan de winkel. Zo moet er een beleid gevoerd worden gericht op het uitsluiten van diegenen die de sector dit slechte imago bezorgen. En laat ons eerlijk zijn zowel werkgevers als sommige werknemers hebben hier boter op het hoofd. Wil men het imago van de sector oppoetsen moet men preventief de problemen aanpakken. Werk maken van een goede beroepsopleiding, het verplicht maken van een permanente vorming die moet leiden tot een erkenning van de vakbekwaamheid. Verminderen van het aantal dodelijke arbeidsongevallen onder meer door een betere controle op de naleving van wettelijke en sociale regelgeving.

Bovendien moeten de problemen in de sector gemeenschappelijk en in overleg aangepakt worden. Goed gevormde vakbondsmilitanten, die ook aanwezig kunnen zijn in de kleinere ondernemingen, zorgen er mee voor dat iedereen de sectorale spelregels kent en naleeft.

De werkgevers moeten dus aanvaarden dat een goede vakbondswerking in de onderneming een essentiële stap is in de gezondmaking van de sector.

Wij van onze kant zorgen door vorming en opleiding van onze militanten dat er ook in de sector nieuwe zuurstof aanwezig is.

Frank Van Thillo
 Federaal Secretaris

Nieuwe CAO's voor de pachters van De Lijn

Na lange onderhandelingen tussen de vakbonden en patroonsfederatie werden op 28 mei 2002 vier CAO's ondertekend die gelden voor de ondernemingen die rijden op de door de Vlaamse Vervoersmaatschappij verpachte lijnen. De CAO's treden in werking op 1 januari 2003. Voor de chauffeurs die stelselmatig rijden op die lijnen waarvan de contracten met de VVM reeds vernieuwd werden, gelden de bepalingen reeds vanaf 1 maart 2002. Met deze vier CAO's hebben de vakbonden, waaronder de BTB, opnieuw een stap kunnen zetten in de richting van een volledig gelijke behandeling van chauffeurs die rijden voor de openbare vervoersmaatschappij De Lijn en de chauffeurs die rijden voor de private ondernemingen.



Militanten van de BTB bespreken de vernieuwing van de contracten bij De Lijn. Alert blijven is hun boodschap.

Belangrijkste nieuwe bepalingen van de vier nieuwe CAO's.

- De ARAB-vergoeding wordt per kwartaal vastgelegd op 173,47€. De vaste maandelijkse toelage wordt vastgelegd op 112,04€ en is voortaan gekoppeld aan de gezondheidindex!
- De wekelijkse arbeidstijd wordt van 38 naar 37 uren gebracht. De verloning per uur arbeidstijd gebeurt volgens de in het paritair comité afgesproken barema's. Per periode van twee weken worden 74 uur loon gewaarborgd in een voltijds regime.
- Bij aanvang van de prestatie worden vijf minuten beschouwd als administratieve tijd. Op het einde van de prestatie worden tien minuten beschouwd als administratieve tijd. Deze administratieve tijd wordt beschouwd als arbeidstijd.
- Voor deeltijdse chauffeurs mag de minimum arbeidsprestatie niet lager zijn dan 1u30 en mag het totaal van de dagprestaties niet minder zijn dan 4u.
- Als de diensttijd de 12u per dag overschrijdt gaat een kwart van die overschrijding naar de arbeidstijd en wordt ook aldus betaald.
- De eerste onderbreking van de dag die meer dan 60 minuten duurt, wordt vergoed met een premie van 1,54 €. Deze premie is nu ook gebonden aan de evolutie van het gezondheidsindexcijfer.
- Wordt voor de berekening van het overloon als overwerk beschouwd: de arbeidstijd die 10 uur per dag, 50 uur per week of een gemiddelde van 37 uur per week, berekend over een periode van een trimester, overschrijdt. Dit overwerk wordt vergoed met een toeslag zoals bepaald in artikel 29 van de wet van 16/03/71 (en bedraagt nu 50% van het uurloon).
- Daarnaast worden volgende toeslagen voor overwerk betaald:

- Een toeslag van 50% voor overwerk voor arbeid verricht boven de op de diensttabel voorziene dagprestatie.
- Een toeslag van 100% voor overwerk voor arbeid verricht op rustdagen en voor arbeid verricht op compensatiedagen voor rustdagen.

Met de CAO's van 28 mei 2002 hebben we opnieuw een stap gezet naar de verbetering van de arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs die rijden voor de onderaannemers van De Lijn. Stap voor stap gaat de BTB op zijn doel af. Namelijk: gelijk loon voor gelijk werk. Ongeacht of een chauffeur werkt voor de openbare vervoersmaatschappij of voor een private onderneming. Nog eens herhalen dat de opgesomde CAO-bepalingen vanaf 1 januari 2003 zullen worden toegepast. Voor chauffeurs die stelselmatig rijden op de diensten waarvoor een nieuw contract met De Lijn werd afgesloten gelden de bepalingen al vroeger. Ter verduidelijking nog even een overzicht van de vergoedingen bij de onderaannemers van De Lijn.

ANDERE BEDRAGEN BIJ DE ONDERAANNEMERS VAN DE LIJN IN €

ARAB-vergoeding/kwartaal:	
• Oude diensten:	77,57
• Nieuwe diensten (vanaf 01.03.02):	173,48
Maandelijkse toelage:	
• Oude diensten:	79,17
• Nieuwe diensten (vanaf 01.03.02):	112,04
Nachttoeslag:	1,16
Vergoed.1ste onderbreking:	1,54
Kledijvergoeding:	18,84 € per jaar of 7,44 € per maand

Pachters van TEC en De Lijn Loonsverhoging en indexering

Op 1 maart 2002 werden de uurlonen van de chauffeurs die rij-

den voor de onderaannemers van De Lijn met 1% verhoogd. Deze verhoging is het gevolg van de CAO die de vakbonden en de werkgeversfederatie vorig jaar afsloten. Daarenboven werden op 1 maart de lonen aangepast aan de evolutie van de gezondheidsindex. Deze aanpassing gebeurde zowel voor de TEC als voor De Lijn.

Een volgende loonsverhoging voor de chauffeurs op de uitbestede lijnen van de Vlaamse Vervoersmaatschappij is voorzien op 01.07.02 en bedraagt 2%. Op 01.09.02 wordt er voor de VVM een nieuwe anciënniteitsstap ingevoerd van 0,0744 €/uur voor chauffeurs met 20 en meer jaar dienst.

DE BRUTO-UURLONEN BIJ DE PACHTERS VAN DE LIJN EN BIJ DE PACHTERS VAN DE TEC ZIJN SINDS 01.03.02:

Anciënniteit	Pachters De Lijn			Pachters TEC		
	OMC €/u	Nachtwerk (20u-06u) €/u	Zondagwerk €/u	OMC €/u	Nachtwerk (20u-06u) €/u	Zondagwerk €/u
0 jaar	10,7180	11,8780	21,4360	10,2847	11,4447	20,5694
0,5 jaar	10,7857	11,9457	21,5714	10,3504	11,5104	20,7008
1 jaar	10,8804	12,0404	21,7608	10,4161	11,5761	20,8322
2 jaar	10,9915	12,1515	21,9830	10,4818	11,6418	20,9636
3 jaar	11,0868	12,2468	22,1736	10,5475	11,7075	21,0950
4 jaar	11,1979	12,3579	22,3958	10,8864	12,0464	21,7728
6 jaar	11,3616	12,5216	22,7232	10,9767	12,1367	21,9534
8 jaar	11,5248	12,6848	23,0496	11,0671	12,2271	22,1342
10 jaar	11,6943	12,8543	23,3886	11,1575	12,3175	22,3150
12 jaar	11,7878	12,9478	23,5756	11,5353	12,6953	23,0706
14 jaar	11,8808	13,0408	23,7616	11,6285	12,7885	23,2570
16 jaar	12,0798	13,2398	24,1596	11,7216	12,8816	23,4432
18 jaar	12,1755	13,3355	24,3510	11,8148	12,9748	23,6296
20 jaar	12,2715	13,4315	24,5430	11,9079	13,0679	23,8158
22 jaar	12,3678	13,5278	24,7356	12,0011	13,1611	24,0022
24 jaar	12,4636	13,6236	24,9272	12,0942	13,2542	24,1884
26 jaar	12,5596	13,7196	25,1192	12,1874	13,3474	24,3748
28 jaar	12,6553	13,8153	25,3106	12,2805	13,4405	24,5610
29 jaar	12,7516	13,9116	25,5032	12,3737	13,5337	24,7474



Bijzonder geregeld vervoer Indexering, loonsverhoging en verhoging ARAB

Voor de chauffeurs van het bijzonder geregeld personenvervoer werden de uurlonen op 01.04.02 aangepast aan de evolutie van de gezondheidsindex. Op 01.06.02 werden de uurlonen volgens CAO verhoogd met 0,1983 €. Diezelfde dag werd ook de maandelijkse ARAB-vergoeding verhoogd met 11,16 €.

BRUTOLONEN EN ARAB-VERGOEDING VOOR DE CHAUFFEURS VAN HET BIJZONDER GEREGLD VERVOER

Anciënniteit jaar	Lonen en ARAB op 01.04.02			Lonen en ARAB op 01.06.02		
	Loon €/u	Zondagwerk (basisloon + 100% toeslag) €/u	Nachtwerk (+ 0,50 €/u) €/u	Loon €/u	Zondagwerk (basisloon + 100% toeslag) €/u	Nachtwerk (+ 0,50 €/u) €/u
0 - 2	8,9290	17,8580	9,4290	9,1273	18,2546	9,6273
3 - 5	8,9810	17,9620	9,4810	9,1793	18,3586	9,6793
6 - 10	9,0314	18,0628	9,5314	9,2297	18,4594	9,7297
11 - 15	9,1343	18,2686	9,6343	9,3326	18,6652	9,8326
16 - 20	9,2855	18,5710	9,7855	9,4838	18,9676	9,9838
21 en meer	9,3381	18,6762	9,8381	9,5364	19,0728	10,0364
Maandelijkse ARAB-vergoeding voor voltijdse en deeltijdse werknemers vanaf						
6 effectieve prestatiedagen		44,03			55,19	
Dagelijkse ARAB-vergoeding						
(tot en met 5 effectieve prestatiedagen)		2,43			3,03	

Op 01.07.02 wordt de ARAB-vergoeding aangepast aan de evolutie van de gezondheidsindex.

Garagepersoneel autobus- en autocarbedrijven Nieuwe lonen op 01.05.02

Op 1 april kreeg het garagepersoneel een conventionele loonsverhoging (zie Wegwijs van eind maart). Op 1 mei gingen de lonen opnieuw omhoog. Ditmaal gaat het om de jaarlijkse aanpassing aan de stijgende levensduurte.

BRUTO UURLONEN GARAGEPERSONEEL IN € VANAF 01.05.02

Functie	Loon- spanning	Bruto uurloon 38u-week
A.1.1. Hulpwerkman "Service"	/	€ 9,05
A.1.2. Hulpw. "Service" (10 jaar anc. ond.)	100	€ 9,46
A.1.3. Hulpw. "Service" (20 jaar anc. ond.)	105	€ 9,93
A.2.1. Hulpwerkman	100	€ 9,46
A.2.2. Hulpwerkman (10 jaar anc. ondern.)	105	€ 9,93
A.2.3. Hulpwerkman (20 jaar anc. ondern.)	110	€ 10,41
B. Geofende hulpw.	110	€ 10,41
C. Geschoolde 2de cat.	122	€ 11,54
D. Geschoolde 1de cat.	128	€ 12,11
E. Buiten categorie	137	€ 12,96

lezersbrief

Regelmatig reageren leden op artikels die in Wegwijs verschijnen. Dat doet plezier. Sommige brieven of e-mails die bijdragen tot het debat willen we graag publiceren.

Om praktische redenen houden we ons wel het recht voor om brieven en reacties in te korten.

Beste Frank,

Door de lezersbrief over vermoeidheid achter het stuur in de laatste Wegwijs kreeg ik zin om je mijn situatie uit te leggen. Ik word niet vermoeid van het rijden maar wel van alles wat er rond hangt. In juli '01 werd ik als chauffeur aangeworven bij een autotransport-firma in Vlaams Brabant. Bij mijn aanwerving heeft de directeur me de regels uitgelegd. Het kwam er op neer dat ik mijn werkuren naar eigen behoeften regelde zolang de levering maar gebeurde.

Ik regelde het zo dat ik de geladen oplegger mee naar huis nam. Zo kon ik om 3u 's morgens vertrekken en was ik tegen 15u30 terug thuis. Een normale werkdag draaide dus ongeveer rond 12 uur en een half. Alles liep dus goed tot we halfweg oktober de mededeling kregen dat de vrachtwagens niet meer mee naar huis mochten en dat we ze elke dag in de garage moesten oppikken.

Het probleem is dat ik in Seraing woon en elke dag 2 uur nodig heb om in de garage te geraken. Om er om 6u te geraken moet ik om 3u opstaan en om 4u thuis vertrekken. Op een normale dag die me ook een redelijk inkomen bezorgt moet ik 12 tot 13 uur doen. Dat betekent dat ik om 18u30 weer in de garage ben. De tijd om te tanken, de vrachtwagen te parkeren en de papieren op te maken en het is 19u30 voor ik kan vertrekken en 21u30 als ik thuis ben. Ik leef alleen met mijn dochter. De tijd om me te wassen, maaltijd klaar te maken en te eten, de route voor de volgende dag op te stellen en het is al ver na middernacht als ik in bed lig. Al bij al slaap ik dus een royale 2 uur. En dan mogen er nog niet teveel files zijn.

Je ziet dat niet de werkuren de oorzaak van vermoeidheid zijn. Als wij, want ik ben niet alleen, hierover klagen krijgen we als antwoord dat we maar niet hadden moeten solliciteren. Maar hij heeft zonder te verwittigen de regels gewijzigd.

Ik weet goed dat als je dit leest je mij als een moordenaar of een zot gaat beschouwen. Ik ben zelf akkoord maar wat kan ik eraan doen? Ik ken geen manier om de toestand te veranderen. Als Jij er één weet laat ze me dan aub kennen.

LJ, Seraing

Beste L.,

Natuurlijk beschouw ik je niet als een moordenaar of een zot. Maar welke problemen haal ik nu uit je brief?

■ Het lange woon-werkverkeer en het feit dat de regels zonder overleg met de werknemers gewijzigd zijn.

■ De lange werkuren en het feit dat je een heleboel werk doet dat je zelf niet als werk beschouwt en je wellicht ook niet betaald krijgt.

Even beginnen met dat laatste. Tanken, papieren invullen, je route opstellen. Dat is ook werk dat moet betaald worden. Uit je brief maak ik op dat dit minstens om 5 uur per week gaat. En vroeger viel dat blijkbaar binnen de 12u30 die je van huis was. Nu valt dit buiten de 12u30 die je op de baan bent. Je zou eens met je collega's moeten nagaan of jullie sinds oktober niet meer werken en toch maar hetzelfde aantal uren betaald krijgen.

Als je zegt gemiddeld 12u30 per dag te doen ga ik ervan uit dat je de wettelijke bepalingen op rij- en rusttijden respecteert. Negen uur rijden, 3 kwartier rust. En de andere 2u45? Laad en los je zelf? En wordt dat als arbeidstijd betaald? Ook iets dat je met je collega's moet nakijken. Want daar zit natuurlijk een probleem. Zolang we zelf de maandlonen omlaag trekken door gratis te werken, of tegen het verminderde tarief van overbruggingstijd, is het verdomd moeilijk om de werkgevers te verplichten om met redelijke uurlonen over de brug te komen. Met als gevolg dat er steeds langer en harder moet gewerkt worden om op het einde van de maand rond te komen. Mijn eerste raad is dus om samen met je collega's te kijken hoeveel uren jullie echt werken en hoeveel uren jullie betaald krijgen. Een goede hulp zijn prestatiebladen die correct ingevuld zijn. Dus ook de laad- en losuren en het werk op het bedrijf. En een tachograaf die op hamertjes gezet wordt als je aan het laden en lossen bent helpt ook al veel. Met goed

ingevulde prestatiebladen kunnen jij en je collega's altijd terecht op de BTB-afdelingen om te kijken of je werkgever correct betaalt voor de uren die jullie kloppen.

Het tweede probleem oplossen is niet evident. Er is geen wet of CAO die een werkgever verplicht om jullie met de vrachtwagen naar huis te laten gaan. Het getuigt natuurlijk niet van goed bedrijfsbeheer om plots de regels van het spel te veranderen en hierdoor verschillende chauffeurs in de problemen te brengen. Werkgevers klagen altijd dat het zo moeilijk is om goede chauffeurs te vinden. Dan zou je toch denken dat ze er wat voorzigtiger mee omspringen. Als praten met de directie niets oplevert en er geen bereidheid is om samen met de getroffen chauffeurs naar een oplossing te zoeken kunnen jullie ook aan de gewestelijke BTB-secretaris vragen om contact te nemen met de werkgever. Misschien slaagt een vakbondsecretaris er wel in om de werkgever te overtuigen om naar een oplossing te zoeken. En wacht misschien toch niet te lang om naar een goede werkgever te zoeken.

Frank Van Thillo

Afhandeling op luchthavens

Indexering van de lonen op 01.04.02

Op 1 april jongstleden werden de uurlonen voor de afhandeling op luchthavens aangepast aan de stijgende levensduurte.

BRUTO UURLONEN VOOR DE AFHANDELING OP LUCHTHAVENS SINDS 01.04.02

Functie	Bruto uurloon €/u
A	8,8705
BO	8,8880
B	9,1065
CO	9,7195
C	9,9535
D	10,3860
E	10,7440

Solidariteitsacties DHL

Op 07.05.02 hebben Belgische en Duitse vakbondsdelegaties actie gevoerd aan het wereldhoofdkantoor van DHL te Diegem. Aanleiding hiervoor was de beslissing om de sorteeractiviteiten van DHL Frankfurt te verplaatsen naar Zaventem. Hierdoor zouden ongeveer 65 werknemers in Frankfurt hun job verliezen. Gezien deze beslissing genomen werd op het niveau van de Deutsche Post groep, waarvan DHL deel uitmaakt, zou deze grensoverschrijdende herstructurering wel eens de voorbode kunnen zijn van nog verdere saneringen bij DHL en/of andere bedrijven binnen de groep.

Een delegatie van BTB-militanten nam aan deze solidariteitsactie deel en verzekerde zowel aan hun Duitse als aan hun Belgische "Deutsche Post" collega's hen ook in de toekomst te zullen steunen en in één front te vechten tegen mogelijke afvloeiingen.

Eén voor allen, allen voor één.

Deutsche Post World Net Militanten uit de Belgische bedrijven overleggen

In samenwerking met de voor België representatieve vakbonden organiseerde de BTB op 15.04.02 een eerste nationale vorming- en ontmoetingsdag voor de bedrijven die onder de Deutsche Post koepel vallen. Een 100-tal militanten uit de verschillende bedrijven zoals DHL Aviation, DHL International, DHL GCC, EAT, Van Gend en Loos, Danzas AEI, Danzas, Speedpack en Van Osselaer Pieters waren aanwezig.

Allereerst werd er door de militanten een voorstelling gegeven van hun bedrijf, de realisaties van de vakbond en de toekomstverwachtingen.

Uit de discussies blijkt dat de delegaties van de verschillende bedrijven met gelijke problemen geconfronteerd worden.

- De directie is zeer vaag en geeft weinig of geen informatie.
- Verschillende audits betreffende productiviteit en rendement worden ondertussen uitgevoerd.
- Herstructurerings- en besparingsplannen zoals het STAR-programma worden opgestart.
- Er circuleren tal van geruchten betreffende samenwerkingsverbanden onder de verschillende bedrijven (samen aankopen van nieuwe locaties enz...)

Maggie Wendt, voorzitter van de Nationale arbeidsraad van de Duitse vakbond VERDI en actief binnen Deutsche Post, gaf in de namiddag een uiteenzetting over de werking van DP en VERDI. Maggie Wendt gaf ook een woordje uitleg over de nakende start van het STAR programma dat als doel heeft om de effectieve waarde van DP te doen stijgen.

Conclusie is dat er vooral nood is aan informatie. Zowel informatie-uitwisseling tussen de militanten, als informatie van de directies. Daarom wordt er een werkomité Deutsche Post opgericht, bestaande uit een aantal delegees van de verschillende bedrijven, waarin op snelle en efficiënte manier informatie kan uitgewisseld worden en vanwaar, indien nodig, solidariteitsacties kunnen opgestart worden. Tevens zullen de verschillende vakbondsverantwoordelijken aandringen bij de directies om een aanspreekpunt te krijgen betreffende Deutsche Post.

Wij volgen dit uiteraard met grote waakzaamheid op ...



Verhuizingen

Terugbetaling kosten behalen rijbewijs C en/of CE

Al jaren kampt ook de verhuissector met een tekort aan chauffeurs. In het kader van de permanente vorming ondersteunt het Sociaal Fonds Verhuis de bedrijven zodat zij hun werknemers zelf kunnen laten opleiden. Op 19 maart 2002 werd een CAO getekend die bedrijven toelaat de kosten, gemaakt om hun werknemers een opleiding tot chauffeur te geven, deels te recupereren.

Voorwaarden :

- Als werknemer moet je aan volgende voorwaarden voldoen :
- in het bezit zijn van een verhuizerkaart P;
- op de datum van aanvraag minimum 2 jaar werken in een verhuiserfirma;
- in het bezit zijn van het rijbewijs B.

Uitbetalingaanvraag :

Je werkgever moet, minstens 1 maand voor de aanvang van de opleiding, een aanvraag indienen bij het secretariaat van het Sociaal Fonds Verhuis. Deze aanvraag zal binnen de 14 dagen na ontvangst al dan niet worden goedgekeurd. Elke werkgever mag jaarlijks 3% van zijn werknemers laten opleiden met garantie van minstens 1.

Uitbetalingmodaliteiten :

De werkgever betaalt naast de kosten van de opleiding ook het loon voor de uren van de opleiding. Zes maanden na de datum van de aflevering van het rijbewijs kan hij de kosten van opleiding terugvorderen via het secretariaat van het Sociaal Fonds op voorwaarde dat de betrokken werknemer op dat moment nog bij hem in dienst is. Hiervoor dient hij de nodige bewijsstukken voor te leggen namelijk:

- kopij van het behaalde rijbewijs;
- bewijs betaling loon voor de opleidingsperiode;
- onkostennota.

De financiële tussenkomst is beperkt tot maximum € 750 voor het rijbewijs C en maximum € 900 voor het rijbewijs CE

Opgelet voor fraude

De opleiding tot chauffeur mag jou als werknemer niets kosten. De opleidingskosten en je loon voor de uren dat je opleiding volgt moeten volledig door de werkgever betaald worden. De BTB heeft ondertussen in het Sociaal Fonds hard gereageerd op een geval van manifeste fraude door een werkgever. Die had de kosten voor het behalen van een rijbewijs teruggevorderd bij de betrokken werknemer en probeerde ze nog eens bij het Sociaal Fonds terug te vorderen. We vrezen dat dit niet het enige geval van fraude is. Contacteer je gewestelijke BTB-secretaris als je zelf het slachtoffer bent geweest van zulke mistoestanden of als je weet hebt van dit soort praktijken.

Garagepersoneel Verhuis Nieuwe lonen op 01.05.02

Op 1 april kreeg het garagepersoneel een conventionele loonsverhoging (zie Wegwijs van eind maart). Op 1 mei gingen de lonen opnieuw omhoog. Ditmaal gaat het om de jaarlijkse aanpassing aan de stijgende levensduurte.

BRUTO UURLONEN GARAGEPERSONEEL VERHUISSECTOR IN € VANAF 01.05.02

Functie	Loonspanning	Bruto uurloon 38u-week
A.1.1. Hulpwerkman "Service"	/	€ 9,05
A.1.2. Hulpw. "Service" (10 jaar anc. ond.)	100	€ 9,46
A.1.3. Hulpw. "Service" (20 jaar anc. ond.)	105	€ 9,93
A.2.1. Hulpwerkman	100	€ 9,46
A.2.2. Hulpwerkman (10 jaar anc. ondern.)	105	€ 9,93
A.2.3. Hulpwerkman (20 jaar anc. ondern.)	110	€ 10,41
B. Geoefende hulpw.	110	€ 10,41
C. Geschoolde 2 ^{de} cat.	122	€ 11,54
D. Geschoolde 1 ^{de} cat.	128	€ 12,11
E. Buiten categorie	137	€ 12,96

Goederenvervoer & -behandeling

Koopkrachtverhoging en indexering

De CAO's die jouw vakbond vorig jaar afsloot in de verschillende sectoren van het vervoer over de weg komen stilaan op kruissnelheid. Ook in de sectoren van het goederenvervoer en de logistiek laat zich dit voelen. Op 1 april werden de lonen voor de 2de maal in 6 maanden verhoogd. Berichten over koopkrachtverhoging tonen aan dat we vooruitgang maken en zijn fijn om te geven. Door de speling van het indexmechanisme werden diezelfde dag de lonen ook met 2% aangepast aan de evolutie van de levenskost. Voor het rijdend personeel komt daar nog de jaarlijkse indexering van de netto vergoedingen bij én een CAO die maakt dat alle arbeidsuren op zonen feestdagen aan 200% betaald zullen worden. De loonfiches van april zijn het beste bewijs dat goed vakbondswerk loont. Zowel op sectoraal als op interprofessioneel niveau. Want laten we het toch maar eens herhalen: terwijl in de rest van Europa de index al jaren geleden afgeschaft werd, hebben de vakbonden in België de welvaartsvastheid van de lonen kunnen vrijwaren.

Goederenvervoer Loonsverhoging en indexering op 01.04.02

Als gevolg van de CAO die vakbonden en werkgevers vorig jaar afsloten gingen op 01.04.02 de lonen van het rijdend personeel omhoog met 0,0496 €. Daarenboven werd in maart de spilindex overschreden zodat de lonen op 1 april werden aangepast aan de stijgende levensduurte.

BRUTO UURLONEN RIJDEND PERSONEEL VAN HET GOEDERENVERVOER EN VAN DE LOGISTIEK VANAF 01.04.02

	bruto minimum uur- loon arbeidstijd	vergoeding voor overbruggingsstijd is 90% van uurloon	vergoeding voor overbruggingsstijd op zon- & feestdagen
	euro/u	euro/u	euro/u
GOEDERENVERVOER			
hulparbeider/begeleider	7,9990	7,1990	10,7985
chauffeur in opleiding	7,9990	7,1990	10,7985
chauffeur < 7 ton	8,3085	7,4775	11,2160
chauffeur 7 - 15 ton	8,4955	7,6460	11,4690
chauffeur + 15 ton	8,7940	7,9145	11,8715
chauffeur geleed voertuig	8,7940	7,9145	11,8715
chauffeur ADR of koelwagen	8,7940	7,9145	11,8715
BESTELDIENSTEN			
< 6 maanden sectoranciënniteit	8,3085	7,4775	11,2160
+ 6 maanden sectoranciënniteit	8,4955	7,6460	11,4690
KOERIERDIENSTEN			
koerierchauffeur	8,7940	7,9145	11,8715

Voor alle categorieën: premie van 0,05€/uur voor respectievelijk 3, 5, 8 en 10 jaar bedrijfsanciënniteit.

netto verblijfsvergoedingen en ARAB vanaf 01.04.02

Als gevolg van een CAO werden op 1 april de netto vergoedingen voor het rijdend personeel aangepast aan de stijgende levensduurte.

■ Verblijfsvergoeding A:	€ 27,8721
■ Verblijfsvergoeding B:	€ 11,2109
■ Verblijfsvergoeding C (vast verblijf):	€ 7,3683
■ ARAB-vergoeding (per uur AT of OT)	€ 0,9514
Met een gemiddeld maximum van 12u/dag (of 11,4168 €/dag)	

Rijdend personeel Goederenvervoer & Logistiek

Alle arbeid op zon- & feestdagen voortaan aan 200%
Op dinsdag 19 maart raakten vakbonden en werkgeversfederaties het eens over een wijziging van de CAO tot vaststelling van de arbeidsvoorwaarden en lonen van het rijdend personeel. Aan de CAO werd een artikel toegevoegd zodat voortaan ALLE prestaties (zowel gewone arbeidsuren als overuren) op zonen feestdagen onmiddellijk betaald zullen worden aan 200%. Door deze toevoeging werd de onduidelijkheid die bestond in oude CAO's weggewerkt. Deze CAO treedt met terugwerkende kracht in voege vanaf 1 januari 2002!



Logistiek Loonsverhoging en indexering op 01.04.02

Als gevolg van de CAO die vakbonden en werkgevers vorig jaar afsloten gingen op 01.04.02 de lonen van het niet-rijdend personeel van de logistiek en het goederenvervoer omhoog met 1,5%. Daarenboven werd in maart de spilindex overschreden zodat de lonen op 1 april werden aangepast aan de stijgende levensduurte.

BRUTO UURLONEN NIET-RIJDEND PERSONEEL VAN DE LOGISTIEK EN HET GOEDERENVERVOER VANAF 01.04.02

	Minimum uurloon in €
GOEDERENVERVOER & LOGISTIEK	
handlanger (enkel laden en lossen)	8,6705
schoonmaakpersoneel	8,6705
goederenontvanger	
■ < 6 maanden anciënniteit in de sector	8,6705
■ + 6 maanden anciënniteit in de sector	9,0735
polyvalente werkmans	
■ < 6 maanden anciënniteit in de sector	9,0735
■ + 6 maanden anciënniteit in de sector	9,2315
voorkliffchauffeur	
■ < 6 maanden anciënniteit in de sector	9,0735
■ + 6 maanden anciënniteit in de sector	9,2315
ploegbaas	
■ verantwoordelijk voor 6 tot 20 werklieden	9,7870
■ verantwoordelijk voor > 20 werklieden	10,1915
NIET-RIJDEND PERSONEEL KOERIERONDERNEMINGEN	
MAILHOUSING	
Arbeiders stamping / stickering / sorting / export	8,6705
Machineoperators (frankeer-, stempel-, stickermachine)	8,6705
Arbeiders bagging:	
■ met < 6 maanden sectoranciënniteit	8,6705
■ met 6 of meer maanden sectoranciënniteit	9,0735
Machineoperators (met uitzondering van frankeer-, stempel- en stickermachine)	
Check-in / polyvalente arbeiders	9,0735
■ met < 6 maanden sectoranciënniteit	9,0735
■ met 6 of > maanden sectoranciënniteit	9,2315
Ploegbaas	
■ vanaf 6 t.e.m. 20 personeelsleden	9,7870
■ vanaf 21 personeelsleden	10,1915

Voor alle categorieën: premie van 0,05 €/uur voor respectievelijk 3, 5, 8 en 10 jaar bedrijfsanciënniteit.

Gemeenschappelijke bepalingen voor de logistiek

- Wachtijdvergoeding - basisuurloon categorie
- Eetmaalvergoeding (als AT + wachtijd > 8u/dag): 1,2395 €/u

< BTB-militanten van de Logistiek

Garagepersoneel Goederenvervoer & Logistiek

Loonsverhoging en indexering op 01.05.02

Elk jaar worden op 1 mei de lonen van het garagepersoneel in de sectoren van het goederenvervoer en de logistiek gelijkgesteld met de lonen van paritair comité 112 van het garagepersoneel. Voor het basisloon van hulpwerkmans (aan spanning 100) betekent dit een stijging van het bruto uurloon met 0,53 €. De andere lonen worden naar verhouding aangepast.

BRUTO UURLONEN GARAGEPERSONEEL IN EURO VANAF 01.05.02

Functie	Loonspanning	Bruto uurloon 39u-week
A.1.1. Hulpwerkmans "Service"	/	€ 8,87
A.1.2. Hulpw. "Service" (10 jaar anc. ond.)	100	€ 9,22
A.1.3. Hulpw. "Service" (20 jaar anc. ond.)	105	€ 9,68
A.2.1. Hulpwerkmans	100	€ 9,22
A.2.2. Hulpwerkmans (10 jaar anc. ondern.)	105	€ 9,68
A.2.3. Hulpwerkmans (20 jaar anc. ondern.)	110	€ 10,14
B. Geoefende hulpw.	110	€ 10,14
C. Geschoolde 2 ^{de} cat.	122	€ 11,25
D. Geschoolde 1 ^{de} cat.	128	€ 11,80
E. Buiten categorie	137	€ 12,63

Onze wegeninspecteurs zaten op het verkeerde spoor!

Je kon er als automobilist niet naast kijken. De grote affiches met een stoere verkeersinspecteur, deegrol in aanslag, die waakt over onze gladde wegen. De Vlaamse overheid voert een campagne die de spoorvorming op het wegennet tegen moet gaan. Op zich is dat geen slecht idee want bij regenweer zijn sporen op het wegdek enorm gevaarlijk. De Belgische Transportarbeidersbond is echter niet te spreken over de manier waarop de campagne gevoerd wordt en nog minder over de manier waarop ze tot stand kwam.

Reeds een aantal jaren is de Transportbond van het ABVV het met de Vlaamse Regering eens dat het overladen van vrachtwagens moet worden tegengegaan. De BTB is er immers van overtuigd dat overlading:

- Slecht is voor de verkeersveiligheid (en dus ook voor de veiligheid van onze chauffeurs).
 - Slecht is voor het milieu.
 - Slecht is voor de (door de gemeenschap betaalde) weginfrastructuur.
 - Slecht is voor die bedrijven die wel correct de regels naleven.
- De dure campagne die nu gevoerd wordt zal echter weinig zoden aan de dijk zetten. Om echt iets aan overbelaste vrachtwagens te doen moet de overheid de echte verantwoordelijken aanpakken. Een campagne starten, zonder enig overleg met de werknemers uit de transportsector, werkt contraproductief. De overheid gaat er immers van uit dat de chauffeur zelf de volledige verantwoordelijkheid kan nemen over het al dan niet vervoeren van een aangeboden lading. Niets is minder waar!

Een vrachtwagenchauffeur is sterk afhankelijk van zijn of haar werkgever. Er is geen enkele manier waarop hij of zij een bevel van de werkgever kan weigeren! Toch zal een verkeersovertreding ten laste vallen van de individuele chauffeur. De administratieve boete die het Vlaamse Gewest reserveert voor de werkgever is slechts een doekje voor het bloeden. Indien de werkgever de administratieve boete weigert te betalen of indien de Procureur toch besluit te vervolgen, is het de werknemer die mee het gelag betaalt. Aangezien het om een verkeersovertreding gaat zal de chauffeur indien het tot een proces komt solidair met de werkgever aansprakelijk gesteld worden.

De klant, de opdrachtgever en/of verlader draagt een veel grotere verantwoordelijkheid dan de chauffeur. De dagelijkse praktijk wijst uit dat de vrachtwagenchauffeurs totaal geen inspraak hebben in de manier waarop hun vrachtwagen geladen wordt. De manier waarop onze chauffeurs behandeld worden aan de laad- en loskosten maakt duidelijk dat er van hen zeker niet verwacht wordt dat ze moeilijk doen over de mogelijke overbelasting van hun oplegger.

Aan al deze feiten ging de campagne klakkeloos voorbij. Gewoon omdat de Vlaamse overheid vergeten was vooraf eens met de betrokkenen zelf te praten. Pas toen de BTB in de pers brandhout maakte van de "hippe" reclamecampagne gingen de ogen open. Uiteindelijk konden een aantal zaken rechtgezet worden op een vergadering tussen vakbonden en Vlaamse topambtenaren. In het gesprek wees de BTB op zijn talrijke voorstellen en initiatieven die de sector van het wegvervoer een sociaal en duurzaam karakter moeten geven. En dat er niet ontkend kan worden dat er stap voor stap succes geboekt wordt. De sector wordt zich bewust van de nood om preventief te werken. Zo wordt kortelings een interactief opleidingsprogramma opgeleverd dat gebruikt zal worden in zowel de basisvorming als in de permanente sectorale opleidingen. Dit programma leert de chauffeurs alles over een goede manier van laden en lossen.

De BTB drong er tijdens het gesprek met de overheid nog eens op aan om eindelijk aandacht te hebben voor de erkenning van de beroepsbekwaamheid van de chauffeurs. Goed opgeleide, vakbekwame chauffeurs zijn immers een veel betere garantie voor de verkeersveiligheid dan een sporadische controle. De Vlaamse administratie van haar kant vroeg om in de toekomst regelmatig overleg te plegen. Als gevolg van de recente en talrijke ongevallen op de E17 beseft de administratie dat de mening van beroepschauffeurs over tijdelijke signalisatie en over de aanpak van wegenwerken enorm kan bijdragen tot maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten. De Vlaamse administratie belooft om haar beleid ten opzichte van overlading in die zin aan te passen dat de extra Vlaamse heffing op overladen vrachtwagens niet verhaald wordt op de kap van de chauffeur.

Signaleer slechte signalisatie

Een slechte, onvolledige of vernielde wegsignalisatie verhoogt het gevaar op ongevallen bij wegenwerken.

Verwittig je afdeling of het federaal secretariaat van de BTB-Wegvervoer & Logistiek als je op je rit slechte signalisatie tegenkomt. Wij brengen dan onmiddellijk de bevoegde administratie op de hoogte.



Arbeidsduurvermindering van 39 naar 38 uren op 01.01.2003

De Wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen voorzag een maximale gemiddelde arbeidsduur van 39 uur op 1 januari 1999 en van 38 uur op 1 januari 2003 voor alle sectoren en dit zonder loonverlies. Omdat de onderhandelingen in 1998 laattijdig werden gestart opteelden we toen in het goederenvervoer en de logistiek voor een effectieve arbeidsduur van 39 uur met een loonsverhoging van 2,56 %.

Maar er zijn andere mogelijkheden. In de onderhandelingen hierover wil de BTB de mening van zijn leden zo goed mogelijk weergeven. Laat dus je mening kennen over volgende scenario's. De werkgeversfederaties hebben reeds het voorstel geformuleerd om op 1 januari 2003 de arbeidsduurvermindering van gemiddeld 39 naar 38 uur per week door te voeren in de bedrijven door hen de keuzevrijheid te geven uit 3 systemen. Hieronder geven we je de voor- en nadelen mee.

1ste mogelijkheid: gemiddeld 38 uur per week presteren

- je uurloon en overbruggingsvergoeding stijgen onmiddellijk met 2,64 %;
- je moet slechts gemiddeld 38 uur arbeidstijd per week presteren;
- ook je gewaarborgd loon voor feestdag, ziekte, arbeidsongeval, economische werkloosheid, ... stijgt.

2de mogelijkheid: opnemen van 6 "onbetaalde compensatiedagen"

- je loon en overbruggingsvergoeding stijgen onmiddellijk;
- je blijft gemiddeld 39 uur arbeidstijd per week presteren;
- ook je gewaarborgd loon voor feestdag, ziekte, arbeidsongeval, economische werkloosheid, ... stijgt;
- je hebt 6 bijkomende vakantiedagen die je in overleg met de werkgever tijdens het jaar opneemt;
- neem je, door omstandigheden, deze dagen niet op dan heb je geen loonverlies daar dit reeds verrekend is in je uurloon.

3de mogelijkheid: 6 "betaalde compensatiedagen"

- je blijft gemiddeld 39 uur arbeidstijd per week presteren;
- je loon blijft ongewijzigd;
- je hebt 6 betaalde vakantiedagen die je in overleg met de werkgever tijdens het jaar opneemt;
- kan je, door omstandigheden, deze niet opnemen dan heb je niet kunnen genieten van de arbeidsduurvermindering.

Kiezen tussen de 3 mogelijkheden is eigenlijk kiezen tussen kwaliteit (6 extra dagen betaalde vakantie) en kwantiteit (onmiddellijke loonsverhoging).

Op de voorstellen van de werkgeversfederaties heeft de BTB als volgt gereageerd

- Elk van de drie scenario's is voor ons mogelijk. De houding van de BTB zal echter afhangen van een brede consultatieronde onder alle werknemers.
- De keuze voor een scenario moet bij voorkeur in de respectievelijke subsectoren van het vervoer en van de logistiek gemaakt worden.
- Als er gekozen wordt voor het kwalitatieve scenario — de zes betaalde compensatiedagen — dan zullen de werkgevers stevige garanties moeten geven dat de arbeiders die zes dagen ook kunnen oppakken.
- De BTB vindt ook dat in geval van betaalde compensatiedagen er ook over andere kwalitatieve eisen moet gesproken worden. Het gaat niet op dat de werkgevers in deze materie de kwaliteit van leven en werk verdedigen, terwijl ze op alle andere terreinen, zoals tijdscrediet, sectorpensioen, verlies van medische schifting, halsstarrig weigeren om de arbeids- en levenskwaliteit van hun werknemers te verbeteren.

Bespreek deze verschillende voorstellen met je collega's en met de afgevaardigden van de BTB in je bedrijf. Informeer je syndicaal afgevaardigde, je afdelingsbestuur of je afdelingssecretaris van jouw voorkeur zodat wij een democratische stelling kunnen innemen bij de komende onderhandelingen. In september zal de BTB zijn standpunt bepalen.



BTB-militanten van het goederenvervoer bespreken de arbeidsduurvermindering van 39 naar 38 uur per week.



Herstructurering **WATCO** Militanten laten spieren rollen

Het Vlaamse Gewest vermindert de milieusubsidie.

Dit kost de Watco-groep ongeveer 2 miljoen euro.

De directie van de afvalverwerker wil dit verlies door herstructureringen opvangen. In de beste ver-
deel- en heerstrategie wou Watco-West afzonderlijke onderhandelingen beginnen over de invoering van een 4-dagenwerkweek in de verschillende sites in Oost- en West-Vlaanderen.

10. premiestelsel dient te worden herbekeken (meerdere chauffeurs op één voertuig).
11. algemene stopzetting van uitbreiding van de contracten met onderaannemers.
12. een globaal actie- en financieel plan dient aan de OR en de betrokken vakbondssecretarissen te worden voorgelegd op korte termijn.
13. de gepresteerde uren moeten kaderen binnen de wetgeving en reglementering van zowel de EU-verordening 3820/85 en de Arbeidswet van 1971.
14. alle chauffeurs dienen op gelijkwaardige wijze te worden vergoed - gelijk loon voor gelijk werk - over de PC's heen.
15. een akkoord dient te worden afgesloten over het tijdskrediet.

De BTB-militanten van de volledige Watco-groep in Vlaanderen lieten zich echter niet uit elkaar spelen. Op 23 februari kwamen ze samen in Antwerpen om een eerste stand van zaken op te maken. Veertien dagen later was er een tweede vergadering met militanten en geïnteresseerde leden in Gent.

Op deze vergadering werden vijftien voorwaarden gesteld om over te schakelen naar een 4-dagenwerkweek bij Watco-West:

1. behoud van de 5-dagenwerkweek voor de inschrijving op de RSZ-aangifte (tijdskrediet, brugpensioen, feestdagen, klein verlet, ouderschapsverlof, gewaarborgd loon en andere sociale uitkeringen).
2. behoud van de maaltijdcheque in het 5-dagenstelsel, na akkoord met de ISW of een vergelijkbaar initiatief zonder inkomensverlies.
3. geen verplichting voor 50-plussers.
4. beurtroelsysteem voor alle werknemers.
5. toepassing in alle sites van WATCO-WEST.
6. werken op een vastgestelde recupdag = 200%.
7. geen interim-werknemers ter vervanging van de werknemers die in recup zijn en een akkoord over het werken met interim-arbeiders.
8. elk gepresteerd uur boven de grens van 39u-werkweek (vanaf 1/01/2003 38u/wk) dient uitbetaald te worden aan 150%.
9. BEV, verlof, ziekte, klein verlet, recup en arbeidsongevallen dienen gelijkgesteld te worden met gepresteerde dagen.

Met deze voorwaarden trok de BTB op 25 april naar de directie van Watco-West. Tot een formeel akkoord kwam het die dag (nog?) niet. Wel voerde de directie een aantal van de eisen in meer of minder mate al uit of verklaarde zich akkoord om er over te praten of een compromis te zoeken. Echt negatief stond het management tegenover de punten 6, 11 en 14 van de eisenbundel. Sinds het gesprek van 25 april lijkt de herstructureringsdrang van Watco-West wel een beetje geluwd te zijn. Het status quo wordt gehandhaafd maar de directie nam geen nieuwe initiatieven meer. Ook het overleg is stilgevallen. De spontane actie bij Watco in Brugge en het begin van een mobilisatie door de BTB in de hele Watco-groep op Vlaams niveau heeft blijkbaar tot wat meer omzichtigheid geleid bij de directie. De BTB en zijn militanten blijven de zaak echter op de voet volgen.

Europese ondernemingsraad **WATCO**

Op een vergadering van de verschillende betrokken centrales van zowel ABVV als ACV werd BTB-afgevaardigde Paul Fobé van de Watco-site in Burcht verkozen als lid van de Europese Ondernemingsraad. De eerste 2 jaar heeft Paul het mandaat van plaatsvervanger en nadien wordt hij effectief lid.



WATCO-militanten bespreken strategie in Antwerpen (23.02.02)



Militanten en leden van de Watco-groep bijeen in Gent (10.03.02)

Tracogaz krijgt schot voor de boeg

Niet zonder moeite trouwens, stelde de BTB in november 2001 een syndicale afvaardiging aan bij Tracogaz in Feluy. Na een personeelsvergadering maakte de delegatie een eisenbundel aan de directie over. Ondanks verschillende ontmoetingen met de directie bleven de vragen van de werknemers zonder gevolg. Nochtans waren de eisen van de arbeiders noch extra-vagant, noch onrealiseerbaar. Inderdaad, we eisten alleen maar dat de directie de sector-akkoorden toepast.

Namelijk:

- dat de gepresteerde uren correct betaald worden;
- dat de chauffeurs prestatiebladen ter beschikking krijgen;
- dat er veiligheidskleding ter beschikking gesteld wordt van de werknemers;
- enzovoort.

Toen ze begin mei '02 nog steeds geen reactie van de directie gezien hadden besloten de werknemers om het werk op 13 mei neer te leggen. Tijdens die onderbreking uitten de dispatching en de gedelegeerd bestuurder van de onderneming bedreigingen in verband met tewerkstelling. Deze intimidaties tastten de vastberadenheid van de stakende chauffeurs geenszins aan. Integendeel, de solidariteit was een stuk sterker dan de chantage. Toen de "Meester" van Tracogaz beseftte dat de vastberadenheid van de werknemers heel groot was kwamen we uiteindelijk tot een overeenkomst.

Hoe gek het ook mag lijken, de inhoud van het protocolakkoord laat zich samenvatten in een paar woorden: toepassing van de sector-CAO's. Met het protocol erkent de directie impliciet dat ze de collectieve overeenkomsten niet toepast!

Aan de andere kant, parallel met de gevoerde actie, hebben we ook de Inspectie van de Sociale Wetten op de hoogte gebracht zodat die een bezoekje kunnen brengen aan deze werkgever zonder enige scrupules. In afwachting dat deze laatste beseft dat we niet meer in de 19de eeuw leven, blijven de vakbondsafgevaardigden en de werknemers van Tracogaz alert en steeds bereid om de komende weken opnieuw voor andere acties te mobiliseren.

Taxi's

Collectieve taxi vast in een doodlopend straatje?

Het Vlaams decreet voor basismobiliteit van Minister Steve Stevaert creëert de mogelijkheid om het openbaar vervoer te laten samenwerken met derden om niet-rendende trajecten te onderhouden. Een van de uitgelezen partners is natuurlijk de taxisector omdat die steeds permanent en overal beschikbaar is.

Het opstarten van de collectieve taxi is een uitdaging omdat dit één de taxisector eindelijk erkent als een rader in het openbaar vervoer, en twee het de mogelijkheid creëert om de verloning van de taxichauffeur te herwaarden zonder de concurrentiepositie in gevaar te brengen. Het was dan ook vol goede moed en in de overtuiging om dit tot een goed einde te brengen dat wij rond de tafel gingen zitten met het patronaat.

Als vakbond hadden wij maar één voorwaarde: de concurrentiestrijd tussen de geïnteresseerde partners mag niet gevoerd worden op basis van loon- en arbeidsvoorwaarden!

Wij stelden dan ook voor om de lonen van het locatievervoer (diensten van verhuur van voertuig met chauffeur) op te trekken naar het niveau van de bijzonder geregelde diensten. Hierdoor zou een taxichauffeur, op het moment dat hij een opdracht voor "De Lijn" uitvoert en dus niet op de meter rijdt, hetzelfde loon ontvangen als een chauffeur die dit traject met een autobus doet. Dit was een heel redelijk voorstel aangezien we ook het loon van een buschauffeur bij de pachters van De Lijn hadden kunnen vragen.

Maar helaas, tijdens de vergadering van het paritair comité, vonden de werkgevers het nodig dit project op de helling te zetten door de belangen van één enkel bedrijf te laten primeren op de belangen van de ganse sector. Wij betreuren het dan ook dat de werkgeversfederatie haar verantwoordelijkheid niet durft te nemen om de toekomst van haar sector te verzekeren.

Verhoging uurlonen

In de vorig 'Wegwijs' kon je al lezen dat het gewaarborgd gemiddeld minimum maandinkomen vanaf 1 februari gestegen is tot 1.209,33 €

Dit heeft zijn weerslag op verschillende verloningen in de sector en wij zetten ze even op een rij:

1. Gewaarborgd maandinkomen:

Taxichauffeurs, met een volledige arbeidsprestatie en minimum 6 maanden anciënniteit in de sector, hebben recht op het gewaarborgd gemiddeld minimum maandinkomen, bepaald door de Nationale Arbeidsraad voor de categorie werknemers die minstens 22 jaar oud zijn en die een anciënniteit in de onderneming van ten minste één jaar hebben, indien zij op basis van hun recete een lager inkomen zouden hebben.

Dit inkomen wordt per betaalperiode gewaarborgd volgens onderstaande formule: 1.209,33 € vermenigvuldigd met het aantal arbeidsuren in betrokken periode en gedeeld door 494 uren.

2. Overloon

Dit bedrag is vastgesteld op basis van dit gewaarborgd gemiddeld minimum maandinkomen en bedraagt 3,67 € per uur.

3. Gebrek aan voertuig

Indien de werkgever geen gebruiksklaar voertuig ter beschikking kan stellen van de chauffeur worden de daaruit vloeiende aanwezigheidsuren betaald aan 5,58 € per uur.

Handel in brandstoffen

Oost-Vlaanderen Loonsverhoging op 01.07.02

Als gevolg van de collectieve arbeidsovereenkomst tussen vakbonden en werkgeversorganisatie worden de lonen van de brandstofhandel in Oost-Vlaanderen op 1 juli '02 verhoogd met 0,0743 €.

BRUTOLONEN VOOR DE WERKNEMERS VAN DE HANDEL IN BRANDSTOFFEN IN OOST-VLAANDEREN 01.07.02

Functie	€/u	>3 j. anc. €/u	>6 j. anc. €/u	>9 j. anc. €/u
Kuispersoneel	7,0706	7,1706	7,2706	7,3706
Arbeiders & Chauffeurs	9,4752	9,5752	9,6752	9,7752
Garagepersoneel geschoold	9,6067	9,7067	9,8067	9,9067
Garagepersoneel meester	9,7129	9,8129	9,9129	10,0129

Een vakbond met vaart in een snel evoluerende sector

Van 2 tot 4 mei kwamen bijna 100 militanten samen in de Floreal van Blankenberge voor de 2de federale vorming van de BTB-Wegvervoer & Logistiek. De titel "een vakbond met vaart in een snel evoluerende sector" overspande een brede inhoud. Tijdens de plenaire inleiding bekeken de deelnemers de recente evoluties en de syndicale realisaties in hun sectoren en subsectoren. Nadien discussieerden de deelnemers in zes werkgroepen over de uitbouw van een democratische en vlot communicerende vakbond in die snel evoluerende sectoren.

Aan de hand van concrete thema's zoals flexibiliteit, de 48-uren werkweek en het opstellen van een eisenbundel werd het democratisch proces binnen de vakbond geoefend en geëvalueerd. De groepen rondten hun werk af met actieplannen en ideeën die de communicatie binnen de vakgroep Wegvervoer & Logistiek kunnen versterken. Op de afsluitende plenaire vergadering werden alle ideeën en plannen voorgesteld.

In zijn inleiding schetste Frank Van Thillo de achtergrond van de vorming. We zijn nu juist halverwege de periode tussen de sociale verkiezingen van 2000 en die van 2004. Dat is de ideale gelegenheid om een stand van zaken op te maken en een blik vooruit te werpen. In de sociale verkiezingen worden de kandidaten en de BTB in de eerste plaats beoordeeld op de resultaten in het bedrijf, in de sector en op het interprofessionele niveau. Nu vallen die resultaten nog uiteen in 2 delen. Onze realisaties van de afgelopen twee jaar en onze plannen voor de volgende twee. Maar er is ook een tweede element. De verkiezingsresultaten zijn net zo goed een oordeel over de manier waarop de werknemers betrokken worden bij, en geïnformeerd

worden over die realisaties. Kort samengevat: zowel onze resultaten als onze democratische werking zijn essentiële factoren die mee bepalen of we bij de volgende sociale verkiezingen het succes van 2000 al dan niet gaan verbeteren.

In het tweede deel van zijn inleiding ging Frank dieper in op de resultaten van de afgelopen jaren. Met grafieken toonde hij aan dat de programma-akkoorden van 1999 en 2001 voor alle (sub)sectoren een reële versnelling van de koopkrachttoename inhielden. De loonstagnatie, zo typerend voor alle sectoren van het wegvervoer in de jaren '90, werd doorbroken. Naast de verhoging van de koopkracht werden er ook goede resultaten geboekt in de strijd tegen sociale fraude en werden grote stappen gezet naar de verbetering van de arbeidsomstandigheden. De goedkeuring in december 2001 van de Europese richtlijn over de 48u-werkweek is een resultaat van jarenlange Europese vakbondsstrijd waarin de BTB steeds het voortouw genomen heeft. Dat de BTB deze resultaten kan voorleggen is in de eerste plaats te danken aan een groeiend netwerk van militanten dat:

- Het terrein in de bedrijven is gaan bezetten en waarvan de werkgevers nu duidelijk de aanwezigheid voelen.
- De afgelopen jaren met groeiend succes actie heeft gevoerd als het echt nodig was.
- En gevoed wordt door snelle en degelijke informatie via nieuwsbrieven en Wegwijs en tijdens een groeiend aantal vormingsinitiatieven.

Daarnaast heeft de BTB een visie op de sector ontwikkeld die de sociale verzuchtingen van de werknemers koppelt aan de bezorgdheid van de publieke opinie over verkeersveiligheid en milieu. Door aan te tonen dat onze eisen voor betere arbeidsvoorwaarden en voor beroepserkenning bijdragen tot de verkeersveiligheid van iedereen kunnen we op de steun rekenen van grote groepen in onze samenleving.

Tot slot van zijn inleiding blikte Frank Van Thillo vooruit in de nabije toekomst. Op Europees vlak staan nog netelige kwesties op de agenda. De herziening van het reglement op de rij- en rusttijden, de discussie over beroepsopleiding en daaraan gekoppeld onze eis voor beroepserkenning zijn maar enkele van de meest belangrijke. In België moeten de gesprekken tussen sociale partners over de toepassing van de 48-uren richtlijn starten. De BTB

zal dit jaar heel alert moeten zijn voor de vernieuwing van de contracten van De Lijn en eventuele verschuivingen van pakketten. De groeiende flexibiliteit in de logistieke sectoren wordt zonder twijfel een heet syndicaal hangijzer. In het voorjaar 2003 zijn er opnieuw sectorale onderhandelingen. Onderhandelingen waarvoor we de voorbereidingen al dit najaar zullen aanvangen. Bij al deze kwesties wil de BTB er voor zorgen dat de werknemers grondig geïnformeerd zijn en via onze militanten zo nauw mogelijk betrokken worden bij de syndicale besluitvorming. Als we er in slagen om op al deze terreinen mooie vooruitgang te boeken dienen de sociale verkiezingen van 2004 zich voor de Transportbond van het ABVV goed aan.

Na de inleiding van Frank Van Thillo werden de deelnemers volgens taal en min of meer volgens sector opgesplitst over 6 werkgroepen. Door middel van rollenspelen en aan de hand van concrete thema's oefenden de militanten in de werkgroepen hun vaardigheid om werknemers bij syndicale discussies te betrekken. De drie werkgroepen met deelnemers uit het goederenvervoer concentreerden zich op de Europese 48u-werkweek, de modaliteiten voor de overschakeling in België van de 39u- op de 38u-werkweek en het opstellen van een eisenbundel voor de onderhandelingen van 2003. De Franstalige werkgroep Logistiek & Personenvervoer en de Nederlandstalige werkgroep Logistiek & Afhandeling op Luchthavens hadden de thema's onderhandelen over flexibiliteit in de sector of de onderneming en de eisenbundel voor de komende sectoronderhandelingen als concreet uitgangspunt. De Nederlandstalige werkgroep met militanten uit de bussector focuste op de vernieuwing van de contracten van De Lijn en de komende CAO-onderhandelingen. De opdracht voor alle werkgroepen was om hun collega's over deze thema's te informeren en hun mening te vertolken in een onderhandelingsituatie of binnen de syndicale structuur.

Zaterdagochtend 4 mei werd de vorming afgesloten met een tweede plenaire bijeenkomst. Woordvoer-

ders van de 6 werkgroepen stelden de resultaten van anderhalve dag discussie voor aan alle deelnemers. Hierop volgde nog een geanimeerd groepsgesprek met Frank Van Thillo over de realistische verwachtingen voor de komende onderhandelingen en de elementen om tot een evenwichtige, maximaal ingevulde maar toch realistische eisenbundel te komen. Tot slot werd afgesproken dat er een brede consultatie onder de leden gehouden zou worden over de modaliteiten van een overschakeling van de 39 op de 38uren-werkweek.



Vermoeidheid is dodelijk

Actie op 15 oktober 2002

Ook dit jaar zullen transportbonden in de hele wereld actie voeren onder de slogan "Vermoeidheid is dodelijk". Onlangs besliste de Internationale Transportarbeiders Federatie (ITF) dat de mondiale actiedag dit jaar zal plaatsvinden op dinsdag 15 oktober 2002.

Welke acties er in Europa en in België zullen gevoerd worden moet nog binnen de ETF uitgemakt worden. Ook na de goedkeuring van de richtlijn op de 48u-werkweek blijft de "Vermoeidheid is Dodelijk"-campagne in Europa en België levensnoodzakelijk. Vooral nu de Europese Commissie druk bezigt met de herziening van het Europees reglement op de rij- en rusttijden (EG 3820/85). Meer informatie over plaats, tijdstip en doel van de actie(s) in België vind je zonder twijfel in de volgende Wegwijs.

15 OKTOBER 2002 Internationale actiedag van de werknemers van het wegvervoer



Vermoeidheid is dodelijk!

 Verminder de arbeidsduur www.itf.org.uk

Jana & Luna



Woensdag 29 mei werden Jana en Luna geboren. De twee meisjes en mama Sabrina Vandierendonck stellen het prima. Papa Frank Van Thillo kan zijn geluk niet op en wil iedereen danken die de afgelopen maand in spanning mee heeft afgewacht.

BTB afdeling Kempen-Mechelen

Ook bij de militanten van de afdeling Mechelen-Kempen is er een stijgende vraag naar vorming. Dat is uitstekend. Een aantal militanten volgen kaderschool, die overigens zowel in Kempen als Mechelen zeer goed werkt. Een deel van de militanten neemt deel aan de nationale sectorale vormingsdagen.

Op 7 maart 2002 werd een eerste aanzet gegeven tot gewestelijke vorming in de BTB-afdeling. In samenwerking met de studiedienst van het ABVV-Kempen werd een vormingsdag georganiseerd over Economische en Financiële Inlichtingen (EFI). Deze kreeg op verzoek van de deelnemers nog een vervolg op 20 maart.



Infovergadering tijdskrediet BTB afdeling Antwerpen



Er leeft heel wat belangstelling bij leden en militanten voor het systeem van Tijdskrediet. In Antwerpen speelde de BTB hierop in door op 19 april een infovergadering te houden. Nadine Vandebroek van het ABVV-Antwerpen gaf toelichting bij de interprofessionele CAO 77 die het tijdskrediet regelt.

De interesse van de leden in het systeem van tijdskrediet toont duidelijk de noodzaak aan om in de sector Goederenvervoer en Logistiek tot een aanvullende overeenkomst te komen. Al was het maar om voor de werknemers de toegang tot de gewestelijke aanmoedigingspremies te openen. Tot vandaag weigeren de werkgeversfederaties van het goederenvervoer en de logistiek zo een CAO, die hen niets kost, af te sluiten.

Om jullie nog beter te helpen.

Op 26 maart organiseerde de BTB een vorming voor de medewerkers van de Franstalige afdelingen. Secretarissen en medewerkers maakten kennis met het vernieuwde computerprogramma om de lonen van vrachtwagenchauffeurs te berekenen. Dit soort vormingen zorgt ervoor dat de kwaliteit van onze dienstverlening nog toeneemt.



Inspectiediensten Meer slagkracht door samenwerking

In de nasleep van de dieselcrisis in 2000 sloten de sociale partners en de overheid een protocolakkoord over de strijd tegen deloyale concurrentie op kap van de werknemers. Eén van de maatregelen die toen afgesproken werd was een structurele samenwerking van de verschillende inspectiediensten. Deze samenwerking staat nu op poten en zal zonder twijfel een machtig instrument worden tegen deze bedrijven die weigeren de sociale wetten, de CAO's of de verkeersregels te respecteren.

Bij de controles op het wegvervoer zijn voortaan zeven diensten betrokken: het Ministerie van Justitie, het Ministerie van Sociale zaken, de RSZ, de douaneadministratie (Ministerie van Financiën), het Ministerie van Verkeer, de federale politie en de inspectiedienst van de sociale wetten (Ministerie van Arbeid en Tewerkstelling). Deze diensten werken nu samen in een vaste structuur die geleid wordt door een directiecomité. De coördinatie van de samenwerking gebeurt door de Vlaamse en de Waalse cel vervoer van de inspectie van de sociale wetten. Door de nieuwe structuur zullen de controles op sociale fraude in het wegvervoer grondiger gevoerd kunnen worden omdat de diensten meer gegevens en kennis gaan uitwisselen. Er komen een aantal instrumenten, zoals een databestand en een vademecum met meest voorkomende overtredingen, die hen hierbij zullen helpen. Het directiecomité en de twee coördinatiediensten zullen een jaarplanning opstellen en gerichte controles opzetten.

Deze samenwerking van de verschillende diensten en de verscherpte controles die er het gevolg van zullen zijn, betekenen goed nieuws voor alle werknemers in de sector. In de eerste plaats natuurlijk voor de werknemers die het slachtoffer zijn van een malafide werkgever. Maar ook voor de werknemers die in dienst zijn bij een werkgever die de sociale en verkeerswetten wel respecteert. Want door de vele wantoestanden hebben correcte bedrijven het moeilijk om te concurreren. Waardoor de lonen van alle werknemers in de hele sector onder druk staan en laag blijven.

Medische schifting

In de vorige Wegwijs stond een artikel over de medische schifting. Daarin was te lezen dat de Europese Unie van plan is om de strenge regels op visuele capaciteit terug af te zwakken. En dat Minister van Verkeer en Mobiliteit Durant alvast overgangsmaatregelen nam voor België. Naar aanleiding van dit artikel kregen we echter heel wat reacties waaruit bleek dat niemand nog echt klaar ziet in de medische schifting. Daarom zet Wegwijs nog eens alles op een rijtje en duidt de problemen aan.

Vanaf 1 oktober 2003 wordt het "bewijs van medische schifting" als afzonderlijke document afgeschaft voor iedereen met een rijbewijs C en hoger en voor iedereen die personenvervoer doet. Het afzonderlijke document wordt vervangen door een rijgeschiktheidsattest dat als voorwaarde verbonden is voor het bekomen van het rijbewijs. Dit rijbewijs heeft dan voor deze categorieën een vervaldatum. Om het rijbewijs te hernieuwen is er opnieuw een medisch onderzoek en een rijgeschiktheidsattest nodig. Met andere woorden: vanaf oktober '03 geldt het rijbewijs op zich als bewijs van rijgeschiktheid.

Een tweede zaak waar rekening mee gehouden moet worden is het strenger worden van de regels van de medische schifting. In 1998 werd met een Koninklijk Besluit de Europese richtlijn omgezet in de Belgische wetgeving. Die richtlijn bepaalt onder meer dat om een vrachtwagen of een autocar te besturen een visuele capaciteit van 8/10 en 5/10 nodig is. Voordien gold een norm van 8/10 en 2/10.

Wat betekent dit nu concreet? Tot 30 september 2003 kunnen zich hoofdzakelijk volgende situaties voordoen:

- Een chauffeur heeft een rijbewijs dat dateert van voor 1 januari 1989. Deze bestuurder is vrijgesteld (met uitzondering van het rijbewijs D en het transport van personen) van een bewijs van medische schifting voor de categorie waarvoor hij het rijbewijs had.
- Een chauffeur heeft een afzonderlijk document van medische schifting (bekomen tussen 1995 en 1999) met een geldigheidsdatum, dat verstrijkt voor 1 oktober 2003. Dit bewijs gaat uit van de norm voor visuele capaciteit van 8/10 en 2/10.
- De chauffeur heeft een rijgeschiktheidsattest (van na 1998) dat rechtstreeks gekoppeld is aan het rijbewijs. Dit rijgeschiktheidsattest gaat al uit van de strengere norm voor visuele capaciteit van 8/10 en 5/10.

Vanaf 1 oktober 2003 moeten alle bestuurders met een rijbewijs C1 en hoger (en bestuurders die personenvervoer doen) een rijgeschiktheidsattest hebben dat gekoppeld is aan het rijbewijs, dat na verloop moet vernieuwd worden.

Waar zitten nu de problemen en hoe moeten ze opgelost worden?

- Voor de chauffeurs die na 1998 een rijbewijs gehaald hebben

dat gekoppeld is aan een rijgeschiktheidsattest is er normaal geen probleem.

- Chauffeurs die tussen 1995 en eind 1998 een afzonderlijk rijgeschiktheidsattest gekregen hebben dat verstrijkt voor 1 oktober 2003. Zij haalden dit rijgeschiktheidsattest op basis van de norm 8/10 en 2/10 en worden nu geconfronteerd met de strengere norm 8/10 en 5/10. Voor een aantal chauffeurs is dit een probleem. Meer bepaald voor diegenen die lijden aan wat in de volksmond een "lui oog" heet.

Voor deze chauffeurs wordt er nu aan een oplossing gewerkt. Door nieuwe wetenschappelijke inzichten is Europa tot de conclusie gekomen dat de norm 8/10 en 5/10 te streng is. Daarom werkt de Europese Commissaris van Transport aan een wijziging van de betrokken richtlijn, die de verworven rechten voor deze groep van chauffeurs herstelt. Aangezien deze wijziging op Europees vlak enige tijd zal vergen, heeft de Belgische Ministerraad in december beslist om het KB van 1998 te wijzigen. Er zal een bepaling in opgenomen worden waardoor de houders van een rijbewijs C of D, dat voor 1 oktober 1998 werd verstrekt, een verlenging kunnen krijgen op grond van de reglementering die voor die datum van kracht was. Omdat het ook nog een tijd kan duren vooraleer dit aangepast KB in werking treedt heeft de RVA een overgangsmaatregel genomen. Deze maatregel geldt voor de chauffeurs die door de strengere normen hun medische schifting verliezen maar die in aanmerking komen voor de aangekondigde uitzondering. Deze chauffeurs kunnen beroep doen op tijdelijke werkloosheid ingevolge overmacht. De bedrijven kunnen deze chauffeurs tot de publicatie van het KB in tijdelijke werkloosheid stellen en hen hierdoor toch in dienst houden.

- Chauffeurs die voor 1989 een rijbewijs C of CE gehaald hebben en die nog nooit aan de medische schifting onderworpen geweest zijn. Zij moeten tegen 1 oktober 2003 een nieuw rijbewijs gekoppeld aan de medische schifting halen. Voor chauffeurs die hun medische schifting niet halen stelt zich een zwaar probleem. Zij verliezen hun rijbewijs en hun broodwinning. Voor een aantal, meestal wat oudere chauffeurs, is dit een drama. De gevolgen hiervan moeten solidair door de sector opgevangen worden.

Reeds in 2001 waarschuwde de BTB tijdens de vorige onderhandelingsronde voor het drama dat er zit aan te komen. Voor ons is er maar één oplossing. Dit is een sectorfonds dat chauffeurs die als gevolg van het verlies van medische schifting zonder werk komen te zitten een maandelijkse aanvullende vergoeding verstrekt. In de onderhandelingen van 2001 wilden de werkgevers hierover nog niet praten. De onderhandelingen in het voorjaar 2003 zijn hun laatste kans om te tonen dat de sector een menselijk gelaat heeft en zijn werknemers niet als oud vuil de straat opzet.

Bedankt Michel ! Succes Mia !

Vorige maand nam het ABVV op een statutair congres ontroerd afscheid van zijn voorzitter. Michel Nollat heeft onze vakbond sinds 1995 geleid. Voordien was hij voorzitter van de Algemene Centrale. Gestart als militant heeft Michel letterlijk alle syndicale echelons beklommen. Van syndicaal afgevaardigde tot voorzitter van de Algemene Centrale en tenslotte voorzitter van het interprofessionele ABVV. De afgelopen zeven jaar heeft Michel Nollat het ABVV versterkt en verder uitgebouwd. Wij zullen hem vooral herinneren als de militant die met al zijn kracht gevochten heeft voor het wegwerken van de onrechtvaardige verschillen tussen het statuut van arbeider en dat van bediende. Het is zijn verdienste dat de carenzdag over anderhalf jaar grotendeels afgeschaft zal zijn. Namens BTB-Wegvervoer & Logistiek: bedankt Michel.

Op hetzelfde congres werd Mia De Vits verkozen tot nieuwe ABVV-voorzitter. Mia is de eerste vrouw die in België als voorzitter aan het roer van een vakbond komt te staan. Het ABVV is daarmee ver vooruit op alle grote sociale bewegingen in België. André Mordant volgt Mia op al algemeen secretaris van onze vakbondskoepel. Tot vorige maand was André algemeen secretaris bij de Algemene Centrale van Openbare Diensten. Succes Mia! Succes André!



Estse vakbondsverantwoordelijken bezoeken Speed Colli

Vrijdag 24 mei kreeg de BTB het bezoek van een driekoppige delegatie van de Estse vakbond EAKL. Onder hen Hannes Roosaar secretaris van de centrale voor wegvervoer en wegenwerken. De delegatie bezocht de logistieke afdeling van Speed Colli en sprak met Marcel Beckers en Rik De Clippeleir over het syndicaal werk in de transport en de logistiek. De Estse delegatie was zes dagen in België op uitnodiging van het federaal ABVV.





Inschrijfstrook

GEEF DE ONDERSTAANDE INSCHRIJFSTROOK AAN EEN COLLEGA
DIE NOG NIET BIJ DE BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK 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.