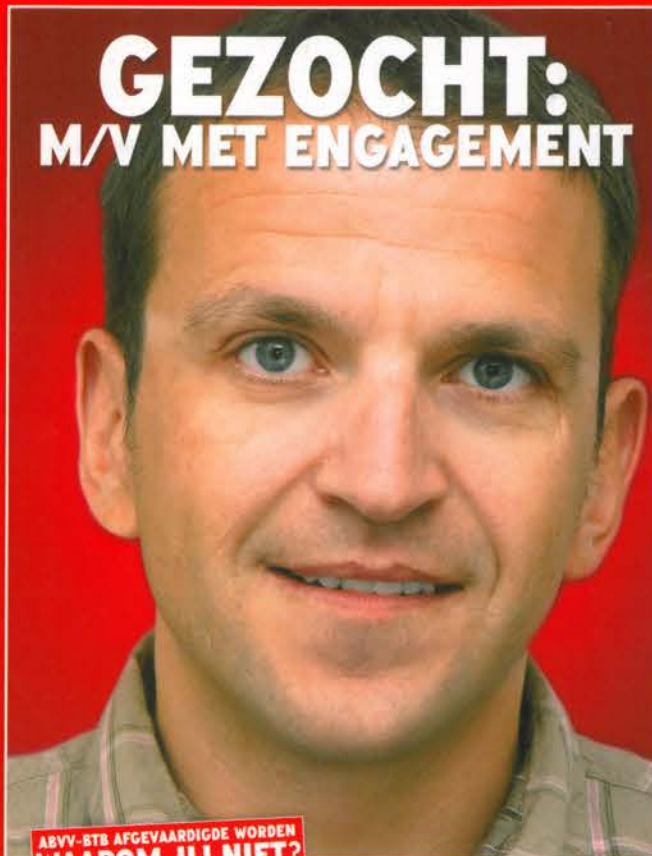


GEZOCHT: M/V MET ENGAGEMENT



ABVV-BTB AFGEVAARDIGDE WORDEN
WAAROM JIJ NIET?

CONTACT:

ABVV BTB
Samen sterk

GEZOCHT: M/V MET ENGAGEMENT



ABVV-BTB AFGEVAARDIGDE WORDEN
WAAROM JIJ NIET?

CONTACT:

ABVV BTB
Samen sterk

4 staking gates

*"Na jaren slikken, liep
de emmer over".*

10 Mansour Osanloo

*vakbondsman uit Iran
vertelt zijn verhaal*

28 Een memorandum

*10 aandachtspunten
voor een komende
federale regering*

België-Belgique
P.B.
GENT X
P708415

afgiffekantoor: Gent X

Driemaandelijks tijdschrift
juli – aug – sept 2007
verantwoordelijke uitgever:
Fed. Secret.: Frank Moreels
Paardenmarkt 66
2000 Antwerpen 1

*"Er kunnen hier
maximum 40 à 50
wagens staan, na 8u
's avonds is er geen
plaats meer. Als ze
laat toekomen dan
moeten ze overal wild
parkeren, en voor de
veiligheid is dat niet
echt goed."*

*Alain Deswarte op een
parking langs de E17.*

lees meer op pag 6 >



bezoek onze website:
www.btb-abvv.be

ABVV

Belgische TransportarbeidersBond

WEGWIJS



6 Parkings veilig, voldoende en comfortabel!



10 Mansour Osanloo
vakbondsman uit Iran
vertelt zijn verhaal



12 Nieuwe boetecatalogus: vanaf 1 september.



gezocht
m/v met
engagement

VOOR MEER SOLIDARITEIT: STOP DE COMMUNAUTAIRE MALLEMOLEN!

Op 10 juni 2007 waren er verkiezingen voor het federale parlement. Vandaag hebben we nog steeds geen regering die functioneert zoals het hoort. Achter ons liggen maanden van **communautair getouwtrek**. Het opbod tussen de Rooms-Blauwe politieke partijen houdt niet op. Splitsen, meer splitsen, nog meer splitsen. Sommige politici willen België blijkbaar definitief ontmantelen: ze willen de gezondheidszorgen opsplitsen, het arbeidsmarktbeleid, ... de volledige sociale zekerheid als zodanig mag rustig gesplitst worden (én tegelijk ontmanteld?).



vind je in *wegwijs*. Conclusie is duidelijk: er moeten meer parkeerplaatsen komen, die veiliger zijn, en die meer comfort bieden dan vandaag de dag.

Ook uit de **sectoren** is er nieuws. De CAO's die we konden afsluiten in het goederenvervoer, de logistiek, de handel in brandstoffen, de verhuis, ... je vindt er alle uitleg over in deze *wegwijs*. Samen met de eisenplatformen voor de overige sectoren waar de onderhandelingen nog voortduren.

In een vorig nummer vroegen we aandacht voor de moord op de Zuid Amerikaanse syndicalist, Pedro Zamora. Vandaag moeten we vaststellen dat er ook in Iran jacht wordt gemaakt op vakbondsmensen. **Mansour Osanloo**, voorzitter van de vakbond van de buschauffeurs in Teheran, werd na een solidariteitsreis door Europa, bij zijn terugkeer ontvoerd door de veiligheidsdiensten en zwaar fysiek mishandeld. Sindsdien zit de man in de gevangenis. Om hem vrij te krijgen moeten we samen de druk op de ketel houden, en ons protest luid laten horen, tot in Teheran!

Eindelijk nieuws ook over de **sociale verkiezingen**. De verkiezingen zullen georganiseerd worden in mei 2008, dat staat nu vast. Voor ons betekent dit dat we vandaag het startschot geven voor de verkiezingscampagne. Ons objectief is even duidelijk als simpel: ABVV-BTB wil deze verkiezingen winnen. We willen meer kandidaten op de lijsten, we willen meer lijsten indienen, we willen meer stemmen halen, en we willen meer verkozenen!

In deze *Wegwijs* alvast de eerste affiche in het kader van onze campagne. Deze affiche moet je helpen bij de "kandidatenwerving". Haal deze affiche uit de *Wegwijs*, vul eventueel aan met uw persoonlijke gegevens, en hang uit op het bedrijf.

Daarom ook mijn oproep aan alle militanten van de BTB. Beschouw u vanaf vandaag als gemobiliseerd. Samen staan we sterk. Samen winnen we de sociale verkiezingen.

Frank Moreels
september 2007

Yves Leterme van de CD&V ging zelfs zover om ook de **opsplitsing van de wegcode** op te nemen in het lijstje van "te regionaliseren" items. Laat ons wel wezen! Zullen we dan andere nummerplaten hebben in Vlaanderen en in Wallonië? Komen er 3 verschillende maximumsnelheden op de autowegen? En wat met de wegentaks? Zal men andere vereisten stellen voor het behalen van een rijbewijs in Vlaanderen, Brussel en Wallonië? En wat met het boetebeleid? Te gek om los te lopen. Dit soort dwaze voorstellen zal het opnieuw moeilijker maken voor de transportsector om de kop boven water te houden, en bovendien zal dit onze chauffeurs voor een onoverzichtelijk kluwen van nodeloos verschillende regels stellen. ABVV - BTB liet via een perscommuniqué alvast weten dat we geen België met 3 snelheden willen.

Bij de Bussen en de Cars weten we immers tot wat dit soort regionalistische aanpak leidt. Vandaag bestaat er geen kwalificatieomschrijving meer voor de toegang tot het beroep. De federale omschrijvingen zijn verworpen, de regionale bestaan (nog) niet... Dat zal dan ongetwijfeld een voorbeeld van "goed bestuur" zijn!

ABVV - BTB roept op om deze waanzin te stoppen. Onze leden verwachten dat het land bestuurd wordt. Dat de partijen die van

de kiezer mandaat kregen hun verantwoordelijkheid opnemen, en beleid gaan voeren op de thema's die echt van belang zijn voor de mensen: de pensioenen ook op langere termijn betaalbaar houden, de Sociale Zekerheid voldoende financieren, bepaalde sociale uitkeringen verhogen, strijd tegen zwartwerk, de sociale structurering van Europa ... om er maar enkele te noemen.

Daar er verwachtingen leven in onze sectoren naar de federale regering moet duidelijk zijn. In dit nummer alvast een "verlanglijstje" van ABVV - BTB, waarop we het beleid van de regering regelmatig zullen evalueren. Een **memorandum** zeg maar. We vrezen echter dat de komende regering niet veel goeds voor ons zal in petto hebben. Wat er ook van de regeringstafel valt, het zal ongetwijfeld met donkerblauwe inkt gekleurd zijn. Maar wie beleid voert tegen de werkmans, die zal de BTB op zijn weg vinden!

Verder in dit nummer...

Verder in dit nummer ons **zwartboek "parkings"**. Op vrijdag 7 september heeft ABVV - BTB onder grote persbelangstelling zijn zwartboek over de parkings voorgesteld. De hoofdlijnen uit dit zwartboek, dat tot stand kwam dank zij jullie, onze militanten,



STAKING GATES

“NA JAREN SLIKKEN, LIEP DE EMMER OVER”

Maandag 2 juli 2007 – 5u 's morgens. De militanten van het ABVV-BTB verzamelen zich aan de poorten van Gates te Gent. Samen met de collega's van de andere vakbond organiseren zij de staking. Een staking tegenover een werkgever die liever niet dan wel iets geeft aan de mensen, dankzij wie zijn bedrijf draait. Mensen zijn het beu. Dat is ook duidelijk te zien aan het piket. Geen enkele werkmakker maakt aanstalten om te werken, ze blijven aan de poort uit solidariteit. Omdat ze vinden dat er eindelijk eens een tegemoetkoming mag zijn van de werkgever.

Dinsdag 3 juli 2007 – 5u 's morgens. Hetzelfde scenario. De nachtelijke onderhandelingen hadden niet onmiddellijk het verhoopte resultaat. Pas op het moment dat de arbeiders ook de bedienden overtuigden om het werk niet onmiddellijk aan te vatten, kon er een akkoord bereikt worden.

Peggy Dekeukeleire – ABVV-BTB delegée | “Al 13 jaar probeer ik met het

ABVV iets te realiseren in dit bedrijf, al 13 jaar stootte ik altijd op een nee van de bazen. Onze mensen bij Gates zijn een beetje terughoudend, het duurt lang voor ze in actie komen, maar nu liep de emmer over. De mensen hadden al hun wrevel opgekropt. En nu, nu moest het eruit. Ook dankzij de grote steun van onze secretaris Bart, hij slaagde erin om de mensen te motiveren en te blijven motiveren. Dankzij de actiebereidheid van onze mensen, en dankzij de steun van onze militantenploeg en onze secretaris hebben we eindelijk een resultaat geboekt. Dinsdagnamiddag hebben onze werkmakkers het bereikte akkoord goedgekeurd.”

WW | “Wat is de belangrijkste realisatie in het akkoord?”

Peggy Dekeukeleire – ABVV-BTB delegée | “We hebben de maaltijdcheques kunnen realiseren. Onze mensen waren reeds lang vragende partij. Vanaf 1 januari 2008 krijgen we een maaltijdcheque van € 3,5, zes maanden later wordt die verhoogd naar € 4,-, en nog eens zes maanden later wordt de cheque op € 4,25 gebracht. Na 7 à 8 jaar ervoor vechten, is het ons eindelijk gelukt.”



Wegenwerken in en rond het havengebied Gent

WEGENWERKEN HAVENGEBIED GENT

Vanaf 20 augustus 2007 begon het Vlaams gewest met de bouw van een brug aan het kruispunt van de R4-Oost (J. Kennedylaan) en de Skaldenstraat/Belgicastraat. Er zullen files en wachttijden ontstaan op de R4-Oost op het weggedeelte voor de werken.

Als je uit het noorden komt (uit richting Nederland – Zelzate – E34/N49) moet je rekening houden met file in de richting van Gent.

Als je van het Zuiden komt (uit de richting van E17/E40 via Eurosilo of vanuit Gent) kan je hinder ondervinden van files op de R4 op enige afstand van Eurosilo tot aan de zone van de werken.

Het havenbedrijf Gent gaf een handig foldertje uit met alternatieve routes.

Meer info op: www.verkeerscentrum.be

Pornosurfers bannen bastaard

Groot-Brittannië – De Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA) steekt een stokje voor Engelse nummerplaten met de “aanstootgevende” cijfercombinatie 57. Met die cijfercombinatie, waar je volgens de DVLA zowel de letters S en T als S en Y kan lezen, hadden vanaf september tal van opvallende woorden kunnen gevormd worden op Engelse nummerborden, zoals BA57 ARD (bastard), TE57 CLE (testicle) en EA57 GAL (easy gal). De strijd tegen de schandelijke kentekenplaten komt de DVLA op de kritiek te staan, dat de organisatie blijkbaar tijd teveel heeft. De eerlijkheid gebiedt te zeggen, dat de werknemers van de DVLA die indruk de laatste tijd inderdaad wel vaker hebben gewekt. Meer dan honderd medewerkers van de organisatie kregen vorig jaar disciplinaire maatregelen opgelegd omdat ze onder werktijd via e-mail ‘ongepast’ materiaal hadden rondgestuurd. Veertien medewerkers die de ergste, pornografische, afbeeldingen van internet hadden gedownload en rondgestuurd, werden ontslagen.

(bron: Nieuwsblad Transport)



PARKINGS

Nieuwe bestemming voor boetefonds! Investeren in veilige parkings!

Vrijdagmorgen, heel vroeg in de ochtend, ABVV-BTB stelt haar persdossier 'Veilige Parkings' voor. Een dossier dat we grondig konden stofferen dankzij de inspanningen, ook nachtelijke, van onze militanten en medewerkers. Drie maanden lang gingen zij de boer op. Zij doorkruisten het hele land om een zicht te krijgen op de veiligheid en het comfort van de parkings langs de snelwegen. In totaal werden 66 parkings, bij dag en bij nacht, gecontroleerd.

"Duitsland komt 30.000 parkeerplaatsen tekort. ... Men heeft becijferd dat de huidige parkeerplaatsen 180 tot 250 procent overbelast worden. De betrokken branchevereniging wil parkeren langs de autobaan betaald maken om zo nieuwbouw te kunnen financieren."

Uit de pers

Analyse van de bestaande situatie - Vijf vaststellingen

Vaststelling 1:

het leven is duur onderweg | De prijzen die een chauffeur betaalt in de Belgische wegrestaurants zijn niet min. De gemiddelde prijs van een dagschotel in het wegrestaurant van 12 € liegt er niet om. De bijhorende cola aan 2 € ook niet.

Vaststelling 2:

persoonlijke hygiëne is moeilijk. Voor de vrouwelijke chauffeurs is het extra moeilijk | Op veel stopplaatsen is er geen douche. Meestal zijn er één of uitzonderlijk twee. Vaak zijn die douches betalend. Aan de normale spoelbakken is er bijna nooit warm water. Aparte douches voor mannen en vrouwen zijn er niet. Afscheiden wascabines zijn er ook niet.

Vaststelling 3:

's nachts en 's avonds is er te weinig parkeerplaats | Overdag is er voldoende plaats om te parkeren. Vanaf 19 uur verandert dat. 's Nachts zijn de interessante plaatsen vol, overvol, en wordt er vaak "fout" of gevaarlijk geparkeerd.

VEILIG, VOLDOENDE EN COMFORTABEL!

"Er kunnen hier maximum 40 à 50 wagens staan, na 8u 's avonds is er geen plaats meer. Als ze laat toekomen dan moeten ze overal wild parkeren, en voor de veiligheid is dat niet echt goed."

Alain Deswarte op een parking langs de E17



Ivan Victor en Frank Moreels stellen het zwartboek voor aan de pers

Frank Moreels | "Op bepaalde momenten is er een bezettingsgraad van 125 procent. Dat betekent dat een vijfde van de vrachtwagens geparkeerd staat op plaatsen waar dat eigenlijk niet mag: dubbelgeparkeerd of op de pechtstrook."

Vaststelling 4:
comfortabele Parkings zijn hoofdzakelijk een Europees probleem

De overgrote meerderheid van de geparkeerde vrachtwagens langs de autowegen zijn geen Belgen. Positieve maatregelen in België komen dus voor **84,34%** ten goede aan buitenlandse chauffeurs. Belgische internationale chauffeurs zijn immers voor hun eerste rusttijd in het buitenland. Willen we iets doen voor iedereen, dan moet Europa ook hierin normeren.

Dennis Lauwers | "Soms ben ik twee dagen onderweg, soms een hele week. De ene keer gaat de rit naar Zweden, de andere keer naar Spanje. In Zweden vallen de parkings mee: wel duur, maar je vindt er zowat om de 20 kilometer. Elders in Europa is het zeker na 19u een ramp om een plaats te vinden waar je rustig kan slapen. Na 22u moet je zelfs met je leven spelen want dan kan je vaak niet anders dan op een onveilige plaats staan: dubbel geparkeerd of op de pechtstrook. Doorrijden naar een parking waar er misschien wel plaats is, mag niet want we moeten ons houden aan de Europese

regels over rij- en rusttijden. Soms gebeurt het dat ik dan een afgelegen industrieterrein zoek. Daar vind je dan wel een parkeerplaats, maar nul voorzieningen. Een chauffeur heeft natuurlijk altijd wel wat eten bij, maar je kan niet altijd je maag vullen met een blik bonen. Na een lange dag op de weg heb je 's avonds ook wel een beetje nood aan sociaal contact."

"De wegrestaurants die bij de pompstations zitten, die zijn open ja, maar de kwaliteit vind ik niet super. Neem nou bijvoorbeeld het Shell station in Lokeren bij de tankcleaning, zelfs die is op zondag gesloten. En dat vind ik vaak lastig. Nou moet ik vaak zorgen dat ik voor 22.00 uur in Meer sta om bij Joost te kunnen eten. (kom weleens terug op zondag vanuit Frankrijk vandaar mijn reactie)."

Een chauffeur op de website "Chauffeursforum"

Vaststelling 5:
veiligheid is – momenteel – geen prioriteit | Als er vandaag al bewaking is, dan is die zeker niet gericht op het welzijn van de chauffeur. Bewaakte parkings bestaan er momenteel niet. Camerabewaking beveiligd het tankstation, zelden de parking, zeker niet de chauffeur.

Frank Moreels | "Als er al over veiligheid wordt gesproken, gaat het altijd over de lading of de benzinestations, nooit over de veiligheid van de chauffeurs. Vorig jaar kregen 104 chauffeurs een vergoeding uitbetaald van de verzekering voor de diefstal van persoonlijke bezittingen. Ook ladingdiefstal komt steeds meer voor. Soms schrikken overvallers niet terug voor geweld op de chauffeurs die liggen te slapen. De voorstellen van Minister van Binnenlandse zaken Patrick Dewael is te eenzijdig op de veiligheid van de lading gericht. Drie à vier superbewaakte parkings zijn ook geen oplossing. Die staan in een mum van tijd vol. Vraag is ook wie dat zal betalen. Wij vrezen dat de chauffeur vaak zelf zal moeten opdraaien"

Vijf voorstellen voor de nabije toekomst

Voorstel 1:

Er moet een **coherente Europese aanpak** komen van het parkingprobleem. België moet hierin een voortrekkersrol nemen op het Europese niveau. Onze ministers moeten hun collega's hierover interpellieren.

Voorstel 2:

Een soort **Europese ARAB** voor de parkings. De Europese Commissie moet een aantal minimumnormen vastleggen waaraan een veilige, comfortabele parking voor professionele chauffeurs moet voldoen. Hierin moeten bijvoorbeeld een minimum aantal parkeerplaatsen voor professionele chauffeurs voorzien worden – op basis van de drukte op de verkeersas. Het aantal sanitaire voorzieningen moet bepaald worden volgens het aantal voorziene parkeerplaatsen. Enzoverder.

Voorstel 3:

Het welzijn en de veiligheid van de chauffeur moeten voorop staan. **Kleine aanpassingen** zijn soms voldoende om dit te realiseren. De nachtrust voor professionele chauffeurs moet in de beste omstandigheden kunnen verlopen. Groenzones, die het lawaai van de snelweg opslorpen zijn onontbeerlijk. Aparte plaatsen voor koelwagens voorzien met elektrische voeding is zeker een stap vooruit. Bijplaatsen van camera's, anders richten van camera's,

meer aanwezigheid van politiediensten zijn allemaal mogelijkheden.

Voorstel 4:

Het leven langs de weg is duur, en professionele chauffeurs verdienen niet zoveel. Er moet een systeem uitgedokterd worden dat een professionele chauffeur aan een betaalbare gezonde maaltijd komt. Wij denken aan **een korting in de wegrestaurants en truckshops** uitsluitend gekoppeld aan het bezit van een chauffeurs- of bestuurderskaart.

Voorstel 5:

Koken kost geld. Parkeren ook. Wij denken aan een zinvolle besteding van de gelden die zich oppotten in het boetefonds. Deze centen moeten geïnvesteerd worden in verkeersveiligheid. Heel concreet stellen wij voor dat de **boetes geïnd bij overtredingen door vrachtwagenchauffeurs** dienen om parkings veilig en comfortabel te maken voor professionele chauffeurs.



"Een vrachtwagenchauffeur kan moeilijk gezond leven. Hij eet vaak vettig. Fitnessruimtes vind je niet. Ik loop wel eens rond en aangezien ik veel vloeistoffen vervoer moet ik gelukkig niet sleuren met kisten en paletten bij het laden en lossen. Maar pas op, het is niet allemaal kommer en kwel. In Frankrijk vind je nog van die typische routiers waar je als familie wordt ontvangen. Al verdwijnen die ook langzaam."

Dennis Lauwers



MANSOUR OSANLOO

VAKBONDSMAN UIT IRAN VERTELT ZIJN VERHAAL

Van strijd voor mensenrechten en betere arbeidsvoorwaarden tot opsluiting in de meest beruchte martelgevangenis van Iran.

Mansour Osanloo is voorzitter van de vakbond van buschauffeurs in Teheran, die ongeveer 8000 leden telt. In 2005 protesteerden zij tegen het niet uitbetalen van lonen, slechte arbeidsomstandigheden en de weigering van de busmaatschappij om de vakbond te erkennen. Pogingen om in Iran een vakbond op te richten worden immers zwaar onderdrukt door de regering. De Iranese regering vreest dat werknemers te veel macht zouden krijgen en doet er dan ook alles voor om de oprichting van vakbonden te verhinderen. Omwille van zijn deelname aan deze protesten, heeft Mansour Osanloo 7 maanden geïsoleerd gevangen gezeten. Dankzij internationaal protest tegen zijn gevangenschap en druk op de Iranese regering, werd hij uiteindelijk vrijgelaten. Maar nog steeds, wordt hij bedreigd en mogelijk vervolgd tot een straf van 5 jaar omdat hij de staatsveiligheid van Iran in gevaar zouden hebben gebracht door zijn vakbondsacties.



Mansour is een zeer beminne-lijk man met een grote innerlijke kracht en overtuiging! Wegwijs vindt het belangrijk verhalen van zo'n syndicalisten te brengen omdat ze getuigen van de ge-

vaarlijke situatie waarin vakbondsmensen in andere landen moeten werken en actie voeren (als hen dat al niet belet wordt) en die toch koppig blijven geloven in hun idealen en verder proberen te vechten voor de verbetering van de leef- en arbeidsomstandigheden van hun werkmakkers.

WW | Omwille van protestacties voor betere arbeidsvoorwaarden werd u gearresteerd en veroordeeld tot een gevangenisstraf. Ook na uw vrijlating, blijft u uw acties verder zetten en geeft u niet op. Wat blijft u motiveren?

M.O. | Heel eenvoudig, ik hou van mijn werk. Het is mijn hele leven. De strijd voor de emancipatie van arbeiders is nodig en

noodzakelijk voor de mens in het algemeen. Het is deze strijd voor de rechten van de mens en voor de rechten van de vakbond die mijn leven richting geeft en dit blijft mij verder motiveren en actie voeren.

WW | Waarom de vakbond? Hoe bent u in aanraking gekomen met de vakbond?

M.O. | Ik heb het van huis uit meegekregen. Mijn vader was een grote man in Iran, hij was ook een syndicalist. Als kind ging ik vaak met mijn vader mee naar acties. Ik zag hoe de mensen streden voor hun rechten. Ik hoorde hun toespraken. Ik zag en leerde hoe belangrijk het is om respect te hebben voor elkaar. Mijn vader leerde mij om respectvol te zijn tegenover anderen, en vooral tegenover vrouwen. Deze ervaringen als kind, maar ook wat ik later zag in mijn land, de armoede, de klassenongelijkheid, dictatuur, ... overtuigde mij om de vakbondsstrijd verder te zetten. Ik wil dan ook de maatschappij veranderen en verbeteren. De arbeids- en levensomstandigheden van de mensen verbeteren. Niet op een gewelddadige, maar op een vredelievende manier. Daarom werkte ik mee aan de oprichting en organisatie van een vakbond in mijn land. Mensenrechten en betere arbeidsomstandigheden zijn meer

dan ooit belangrijke strijdpunten. In dit kader is internationaal vakbondswerk dan ook erg belangrijk.

WW | Tijdens uw arrest ontstond er een internationaal protest en druk, ondermeer van het Internationale Vakverbond (IVV) op de Iranese regering. Toch wordt u nu opnieuw bedreigd met vervolging. Is het niet hard om constant te moeten leven in angst?

M.O. | Hard wel, maar ik heb geen angst. Ik heb de steun van mijn familie en vrienden en dat helpt mij om de angst te bedwingen.

WW | Wat is volgens u de meest belangrijkste taak van de vakbond in uw land?

M.O. | Belangrijk is dat de regering in mijn land de vakbonden zou erkennen. Dat er vakbonden worden opgericht en erkend worden per sector, maar de meest belangrijkste taak van de vakbond is, de verdediging van de rechten van de arbeiders in Iran en in andere landen.

WW | Wat is volgens u het grootste verschil tussen het vakbondsleven in Iran en in België?



M.O. | Gisteren ben ik (woensdag 20 juni) naar de EVV-actie geweest in Brussel en toen zag ik goed dat er een heel groot verschil was tussen beide landen. In België heerst er een aangenaam vakbondsklimaat om actie te voeren, er was hier een zekere vredelievende sfeer onder de mensen. Er was muziek en kleur. De militanten droegen rode en groene jassen en ballonnen. De vakbonden kwamen bijeen met één doel en verkondigden en verdedigden hun standpunten en meningen. Werknemers, militanten en vakbonden leven hier in een zekere vrijheid. De vakbond kan hier in België eigen meningen en standpunten verkondigen en uiten. In Iran is dit absoluut niet zo. Wanneer er in Iran een vakbondsactie is, worden wij onmiddellijk omsingeld door politie. De politie arresteert alle militanten die deelnemen aan de actie en zij riskeren een gevangenisstraf. Stakers worden bedreigd, geïntimideerd, opgepakt en geslagen. Wij worden fysiek mishandeld en bestolen. Wij worden zo veel mogelijk tegengewerkt om acties te voeren en onze standpunten te verkondigen. Maar mijn komst naar Brussel, naar het Internationale Vakverbond, toont mij dat de internationale solidariteit onder de vakbonden groot is en geeft mij veel hoop en kracht om verder te gaan.

bron: de nieuwe werker

Mansour Osanloo wordt vastgehouden in "Evin Prison" in Teheran

10 juli 2007, Mansour Osanloo was reeds enige tijd terug in Teheran – Iran. Hij deed zijn syndicale werk op een bus. Onbekende aanvallers ontvoerden hem daar met geweld. Zijn familie, zijn collega's, zijn advocaten en zijn vrienden werden geconfronteerd met een muur van onverschilligheid en ontkenning toen zij de autoriteiten vroegen wie hem vasthield.

Pas na twee dagen, op 12 juli 2007, wilden de Iraanse autoriteiten erkennen dat Mansour Osanloo wordt vastgehouden in "Evin Prison" in Teheran. De internationale vakbondsorganisaties – International Transport workers Federation (ITF) en European Transport workers Federation (ETF) maken zich ernstige zorgen. Vermoed wordt dat Mansour Osanloo's arrestatie gebeurde in opdracht van Saeed Mortazavi – rechter bij het Revolutionaire gerechtshof, die al die tijd bleef zeggen dat hij geen idee had van de Osanloo's verblijfplaats.

Op 9 augustus 2007 voerde ABVV-BTB samen met andere vakbonden (Belgische en buitenlandse) actie aan de Iraanse ambassade.

Oproep tot SOLIDARITEIT

Bij het ter perse gaan wordt Mansour Osanloo nog altijd vastgehouden. Wij vragen al onze leden en militanten om uw protest per post te sturen of te mailen of te faxen naar: Embassy of Iran, Av. F.D. Roosevelt 15, 1050 Brussels secretariat@iranembassy.be, Fax: 02/762.39.15. Op onze website www.btb-abvv.be kunt u de open brief aan de Iraanse ambassade vinden of downloaden die BTB Wegvervoer & Logistiek stuurde. In deze brief dringen wij er ten stelligste op aan om Dhr. Mansour Osanloo onmiddellijk vrij te laten.

NIEUWE BOETECATALOGUS

VANAF 1 SEPTEMBER 2007

WEGWIJS

De nieuwe boetecatalogus treedt in werking vanaf 1 september 2007 en omvat tal van grote en kleine overtredingen voor het beroepsvervoer van goederen en personen. De nieuwe boetecatalogus wil vooral het beboetingssysteem eenvormiger en doorzichtiger maken. Wegwijs geeft je in een eerste bijlage de lijst van overtredingen en bijhorende boetes bij het niet naleven van de rij- en rusttijden. Er worden trouwens ook zeer ernstige boetes voorzien indien de controle op de rij- en rusttijden moeilijk, zonet onmogelijk wordt gemaakt.

Rij- en rusttijden

	Inbreuk	Reglementering	Te innen som
1.	De minimumleeftijd van de bijrijder of conducteur werd niet gerespecteerd.	Verordening (EG) nr. 561/2006 (6), art. 5.	75 €
2.	De maximaal toegestane dagelijkse rijtijd werd overschreden.	Verordening (EG) nr. 561/2006, art. 6.1 AETR (7), art. 6.1.	(1)
3.	De maximaal toegestane ononderbroken rijtijd werd overschreden.	Verordening (EG) nr. 561/2006, art. 7. AETR, art. 7	(2)
4.	De minimale verplichte dagelijkse rusttijd werd niet in acht genomen.	Verordening (EG) nr. 561/2006, art. 8 en 9 AETR, art. 8	50 € (3)
5.	De minimale verplichte wekelijkse rusttijd werd niet in acht genomen.	Verordening (EG) nr. 561/2006, art. 8 AETR, art. 6.1 en 8.	100 € (4)
6.	De maximaal toegestane wekelijkse rijtijd werd overschreden.	Verordening (EG) nr. 561/2006, art. 6.2. AETR, art 6.1.	100 € (5)

(1) De boete wordt gemoduleerd in functie van het aantal uren overschrijding van de dagelijkse rijtijd en het grootste aantal uren achtereenvolgende rusttijd in de beschouwde periode (zie tabel 1).
 (2) De boete wordt gemoduleerd in functie van het aantal uren waarmee de maximaal toegestane ononderbroken rijtijd werd overschreden alvorens de bestuurder een onderbreking van in totaal 45 minuten heeft genomen en de duur van de langste aaneengesloten onderbreking tijdens de beschouwde rijtijd (zie tabel 2).
 (3) Per aangevatte schijf van 30 minuten ontbrekende dagelijkse rusttijd.
 (4) Per aangevat ontbrekend uur wekelijkse rusttijd.
 (5) Per aangevat uur waarmee de toegelaten wekelijkse rijtijd wordt overschreden.
 (6) Verordening (EG) nr. 561/2006 van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad.
 (7) Europese Overeenkomst van 1 juli 1970 nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationaal vervoer over de weg.

Tabel 1: Overschrijding van de maximale dagelijkse rijtijd.

	Minder dan 3 uren (1)	Van 3 uren tot minder dan 5 uren (1)	Van 5 uren tot minder dan 7 uren (1)	Van 7 uren tot minder dan 9 uren (1)	9 uren of meer
1 uur of minder (2)	120 €	100 €	80 €	60 €	40 €
meer dan 1 uur tot 2 uren (2)	180 €	155 €	130 €	105 €	80 €
meer dan 2 uren tot 3 uren (2)	300 €	260 €	220 €	180 €	140 €
meer dan 3 uren tot 5 uren (2)	450 €	380 €	310 €	240 €	170 €
meer dan 5 uren tot 8 uren (2)	880 €	750 €	620 €	500 €	380 €
meer dan 8 uren tot 12 uren (2)	1320 €	1130 €	940 €	750 €	560 €
meer dan 12 uren (2)	1600 €	1360 €	1120 €	910 €	700 €

(1) De langste periode van ononderbroken rusttijd in de beschouwde periode van dagelijkse rijtijd.
 (2) het aantal uren dagelijkse rijtijd waarmee de toegelaten dagelijkse rijtijd (9 of 10 uren) wordt overschreden.

Tabel 2 : Overschrijding van de maximaal toegestane ononderbroken rijtijd.

	Geen onderbreking van minstens 15 minuten (1)	Van 15 minuten tot minder dan 30 minuten (1)	Van 30 minuten tot minder dan 45 minuten (1)
15 minuten of minder (2)	40 €	30 €	20 €
meer dan 15 minuten tot 30 minuten (2)	80 €	60 €	40 €
meer dan 30 minuten tot 1 uur (2)	120 €	90 €	60 €
meer dan 1 uur tot 2 uren (2)	240 €	180 €	120 €
meer dan 2 uren tot 3 uren (2)	400 €	300 €	200 €
meer dan 3 uren tot 5 uren (2)	600 €	450 €	300 €
meer dan 5 uren tot 8 uren (2)	1200 €	880 €	600 €
meer dan 8 uren (2)	2000 €	1460 €	1000 €

(1) Duur van de langste aaneengesloten onderbreking tijdens de beschouwde rijtijd. Een onderbreking van minder dan 15 minuten wordt niet in aanmerking genomen.
 (2) De rijtijd waarmee de toegelaten ononderbroken rijtijd (4u30) wordt overschreden.

Registratiebladen (tachograaf)

	Inbreuk	Reglementering	Te innen som
1.	De bestuurder is niet in staat één of meer van de registratiebladen (of bijzondere bladen) over te leggen voor controle voor de periode na de laatst genoten wekelijkse rusttijd.	Verordening (EEG) 3821/85 (1), art. 15.7 AETR, art. 12.7 van de bijlage.	1200 €
2.	De bestuurder is niet in staat één of meer van de registratiebladen (of bijzondere bladen) over te leggen voor controle voor de periode na de laatst genoten wekelijkse rusttijd waardoor de controlebeambte niet kan nagaan of aan de verplichting van de dagelijkse of wekelijkse rusttijd werd voldaan tijdens respectievelijk de laatste 24 of 48 uur.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.7. AETR, art. 12.7 van de bijlage.	1600 €
3.	De bestuurder is niet in staat één of meer van de registratiebladen (of bijzondere bladen) over te leggen voor de periode vóór de laatst genoten wekelijkse rusttijd.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.7. AETR, art. 12.7 van de bijlage.	600 €
4.	De bestuurder weigert één of meer van de registratiebladen (of bijzondere bladen) over te leggen voor controle voor de periode na de laatst genoten wekelijkse rusttijd of na vaststelling van afwezigheid van de registratiebladen (of bijzondere bladen) voor dezelfde periode blijken deze toch in het voertuig aanwezig te zijn.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.7. AETR, art. 12.7 van de bijlage.	2400 €
5.	Eén of meer van de gebruikte registratiebladen hebben niet het goedgekeurde model en/of zijn niet geschikt voor gebruik in het in het voertuig geïnstalleerde apparaat, waardoor er geen relevante gegevens werden geregistreerd.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 14.1. AETR, art. 11.1 van de bijlage.	1200 €
6.	Eén of meer van de registratiebladen zijn tengevolge van bevuiling en/of beschadiging onleesbaar en/of oncontroleerbaar en zijn niet vergezeld van een reserveblad.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.1 AETR, art. 12.1 van de bijlage.	1200 €

Inbreuk	Reglementering	Te innen som
7. Eén of meer van de registratiebladen werden zonder geldige reden vóór het einde van de werkdag uit het controleapparaat gehaald en/of dit laatste werd vóór het einde van de werkdag geopend.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.2. AETR, art. 12.2 van de bijlage.	1200 €
8. Eén of meer van de registratiebladen werden zonder geldige reden vóór het einde van de werkdag uit het controleapparaat gehaald en/of dit laatste werd vóór het einde van de werkdag geopend, maar de controle op de rij- en rusttijden komt niet in het gedrang.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.2. AETR, art. 12.2 van de bijlage.	50 €
9. De bestuurder ziet niet toe op de juiste toepassing van de reglementering.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 13, 14.1, 15.1 en 15.3. Verordening (EG) 561/2006, art. 12 AETR, art. 9 en art. 10, 11.1, 12.1 en 12.3 van de bijlage.	50 €
10. De bestuurder heeft meer dan één registratieblad per werkdag gebruikt tenzij dit bij wisseling van voertuig noodzakelijk is opdat het registratieblad het goedgekeurde model heeft dat geschikt is voor gebruik in het in het voertuig geïnstalleerde apparaat.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.2. AETR, art. 12.2 van de bijlage.	1200 €
11. De bestuurder heeft één of meer van de registratiebladen langer dan 24 uren in het controleapparaat gelaten waardoor de rijtijdlijn overschreven is met rijtijd met als gevolg dat de controle onmogelijk wordt.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.2. AETR, art. 12.2 van de bijlage.	1200 €
12. De bestuurder heeft de tijdgroepen niet op één of meer van de registratiebladen geregistreerd terwijl hij van het voertuig verwijderd was.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.2. AETR, art. 12.2 van de bijlage.	50 €
13. De gegevens werden niet geregistreerd op het juiste registratieblad (bij 2 bestuurders) (niet cumulatief met e6 en e10).	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.2. AETR, art. 12.2 van de bijlage.	1200 €
14. De tijdsaanduiding is niet correct, tzt. vanaf een afwijking van UCT +3 voor in de EER ingeschreven voertuigen en volgens de tabel ad hoc voor de andere voertuigen (met uitzondering van de afwijking van 12u) (niet cumulatief met e7).	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.3. AETR, art. 12.3 van de bijlage.	1200 €
15. De bestuurder heeft nagelaten één of meerdere van de volgende gegevens op één of meer van de registratiebladen aan te brengen: naam en voornaam van de bestuurder (voorzover identificatie van de bestuurder op basis van het registratieblad in samenlezing met het rijbewijs en het identiteitsbewijs onmogelijk is), datum bij begin van gebruik van het registratieblad, het nummer van de kentekenplaat van het voertuig.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.5. AETR, art. 12.5 van de bijlage.	1200 €
16. De bestuurder heeft nagelaten één of meerdere van de volgende gegevens op één of meer van de registratiebladen aan te brengen: datum bij einde van gebruik van het registratieblad, de kilometerstanden bij het begin van de eerste rit, aan het einde van de laatste rit en bij een eventuele wisseling van voertuig, het tijdstip van wisseling van voertuig, de plaats bij begin en einde van gebruik van het registratieblad.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.5. AETR, art. 12.5 van de bijlage.	50 €
17. De bestuurder heeft het bijzondere blad (te gebruiken gedurende de tijd dat het controleapparaat niet of gebrekkig werkt) niet overeenkomstig de voorschriften opgemaakt: de gegevens betreffende de tijdgroepen en/of de naam en/of het nummer van het rijbewijs van de bestuurder werden niet vermeld zodat zijn identificatie niet mogelijk is.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 16.2. AETR, art. 13.2 van de bijlage.	1200 €
18. De bestuurder heeft het bijzondere blad (te gebruiken gedurende de tijd dat het controleapparaat niet of gebrekkig werkt) niet overeenkomstig de voorschriften opgemaakt: de gegevens betreffende de tijdgroepen en/of de naam en/of het nummer van het rijbewijs van de bestuurder werden niet vermeld zodat zijn identificatie niet mogelijk is waardoor de controlebeambte niet kan nagaan of aan de verplichting van de dagelijkse of wekelijkse rusttijd werd voldaan tijdens respectievelijk de laatste 24 of 48 uur.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 16.2. AETR, art. 13.2 van de bijlage.	1600 €

Inbreuk	Reglementering	Te innen som
19. De bestuurder heeft het bijzondere blad (te gebruiken gedurende de tijd dat het controleapparaat niet of gebrekkig werkt) niet overeenkomstig de voorschriften opgemaakt: de naam en/of het nummer van het rijbewijs van de bestuurder werden niet of onvolledig vermeld maar identificatie van de bestuurder blijft mogelijk.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 16.2. AETR, art. 13.2 van de bijlage.	50 €
20. Eén of meerdere registratiebladen bevinden zich in het voertuig ondanks het feit dat de bestuurder een afwezigheidsattest heeft overgelegd voor dezelfde periode.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.7. AETR, art. 12.7 van de bijlage	2400 €
21. Gegevens op één of meer van de registratiebladen werden vervalst, gewist of vernietigd.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.8. AETR, art. 12.8 van de bijlage.	2400 €
22. Tijdens het uitvoeren van de in artikel 16 van verordening 561/2006 omschreven vormen van geregeld personenvervoer bevindt er zich geen uittreksel uit het dienstrooster en/of geen afschrift van de dienstregeling of geen registratiebladen of afdrukken uit de digitale tachograaf (indien andere dan geregelde diensten werden gepresteerd) in het voertuig.	Verordening (EG) nr. 561/2006, art. 16.	1200 €
23. Tijdens het uitvoeren van de in artikel 16 van verordening 561/2006 omschreven vormen van geregeld personenvervoer bevindt er zich een dienstrooster in het voertuig dat niet werd opgemaakt overeenkomstig de bepalingen van §§ 2 en 3 van bovengenoemd artikel zodanig dat de controle van de prestaties van de bestuurder onmogelijk wordt.	Verordening (EG) nr. 561/2006, art. 16.	1200 €
24. Tijdens het uitvoeren van de in artikel 16 van verordening 561/2006 omschreven vormen van geregeld personenvervoer bevindt er zich geen of geen conform uittreksel uit het dienstrooster in het voertuig waardoor de controlebeambte bovendien niet kan nagaan of aan de verplichting van de dagelijkse of wekelijkse rusttijd werd voldaan tijdens respectievelijk de laatste 24 of 48 uur.	Verordening (EG) nr. 561/2006, art. 16.	1600 €
25. Tijdens het uitvoeren van de in artikel 16 van verordening 561/2006 omschreven vormen van geregeld personenvervoer bevindt er zich een dienstrooster in het voertuig dat niet werd opgemaakt overeenkomstig de bepalingen van §§ 2 en 3 van bovengenoemd artikel zonder dat de controle van de prestaties van de bestuurder in het gedrang komt.	Verordening (EG) nr. 561/2006, art. 16.	50 €

(1) Verordening (EEG) nr. 3821/85 van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer.

Tachograaf

Inbreuk	Reglementering	Te innen som
1. Het controleapparaat in het voertuig is niet conform de reglementering (installatie of herstelling door niet-erkende installateur of werkplaats, afwezig of onregelmatige verzegelingen, afwezig of ongeldig installatieplaatje).	Verordening (EEG) 3821/85, art. 1. K.B. van 14.07.2005 (1), art. 14 en 15. AETR, art. 10	1200 €
2. Ten gevolge van slechte montage is de verzegeling losgekomen (verbroken), zonder dat dit afbreuk doet aan de goede werking van het apparaat.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 1. KB van 14.07.2005, art. 14 AETR, art. 10.	50 €
3. Ondanks een verschil tussen de bandenmaat en de gegevens op het installatieplaatje, stemt de wielomtrek overeen met de gegevens op het installatieplaatje.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 1. KB van 14.07.2005, art. 14. AETR, art. 10.	50 €
4. Het controleapparaat in het voertuig wordt niet gebruikt terwijl het voertuig of het transport niet zijn vrijgesteld van het gebruik van de tachograaf.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 3. AETR, art. 2.	1200 €
5. Het controleapparaat in het voertuig is uitgevallen of werkt gebrekkig en de herstelling is niet gebeurd overeenkomstig de voorschriften.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 16.1. AETR, art. 13.1 van de bijlage.	1200 €
6. Het controleapparaat in het voertuig wordt niet op de juiste wijze gebruikt: bij dubbele bemanning gebeurt de registratie op het verkeerde registratieblad (niet cumulatief met d13).	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.2. AETR, art. 12.2 van de bijlage.	1200 €

Inbreuk	Reglementering	Te innen som
7. Het controleapparaat in het voertuig wordt niet op de juiste wijze gebruikt: de tijds aanduiding op het registratieblad is niet juist, tzt. vanaf een afwijking van meer dan UTC + 3 voor in de EER ingeschreven voertuigen en volgens de tabel ad hoc voor de andere voertuigen (met uitzondering van de afwijking van 12u) (niet-cumulatief met d14).	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.3. AETR, art. 12.3 van de bijlage.	1200 €
8. Het controleapparaat in het voertuig wordt niet op de juiste wijze gebruikt: de schakelorganen worden niet of onjuist bediend.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.3. AETR, art. 12.3 van de bijlage.	50 €
9. Het controleapparaat in het voertuig wordt niet op de juiste wijze gebruikt: bij digitale tachograaf werd de landcode niet ingevoerd (indien dit handmatig dient te gebeuren) en/of de bestuurder heeft de tijdgroepen niet handmatig ingevoerd terwijl hij van het voertuig verwijderd was.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.2 en 15.5 bis. AETR, art. 12.2 en 12.5 van de bijlage.	50 €
10. Het controleapparaat in het voertuig wordt niet op de juiste wijze gebruikt: bij aanwezigheid in het voertuig van meer dan één bestuurder werden niet de nodige voorzorgen genomen opdat bij de analoge tachograaf de gegevens zouden worden geregistreerd op het registratieblad van de bestuurder die daadwerkelijk het voertuig bestuurt of bij de digitale tachograaf elke bestuurder zijn bestuurderskaart in de juiste lezer heeft ingebracht (niet-cumulatief met d13).	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.2 AETR, art. 12.2 van de bijlage.	1200 €
11. Het controleapparaat werd frauduleus gemanipuleerd via het verhinderen van een correcte registratie, via het wijzigen of wissen van gegevens in het geheugen, via het ontoegankelijk maken of vernietigen van geregistreerde gegevens, via de aanwezigheid van een voorziening met de intentie tot bovengenoemde inbreuken.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.8. AETR, art. 12.8 van de bijlage.	2400 €
12. Er is geen controleapparaat geïnstalleerd in het voertuig terwijl het voertuig of het transport niet is vrijgesteld van het gebruik van het controleapparaat.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 3. KB van 14.07.2005, art. 2. AETR, art. 2.	1200 €
13. Er is een analoge tachograaf in het voertuig geïnstalleerd terwijl het voertuig moest uitgerust zijn met een digitale tachograaf.	Verordening (EG) nr. 2135/98, art. 2.1. KB van 14.07.2005, art. 22. AETR, art. 13	1200 €
14. De bestuurder weigert het controleapparaat te laten controleren.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.7. AETR, art. 12.7 van de bijlage.	2400 €

(1) Koninklijk besluit van 14 juli 2005 houdende uitvoering van de verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer.

Bestuurderskaart (in het geval de bestuurder een voertuig met digitale tachograaf bestuurt)

Inbreuk	Reglementering	Te innen som
1. De bestuurderskaart is niet geldig omdat de geldigheidsduur ervan verstreken is.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 14.4 en 15.2. AETR, art. 11.4 en 12.2 van de bijlage.	1200 €
2. De bestuurderskaart is niet geldig wegens defect of beschadiging en de vaststelling gebeurt méér dan 15 kalenderdagen (of later als dit noodzakelijk is om het voertuig naar het bedrijf terug te rijden) na het begin van de beschadiging of het defect.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 16.3. AETR, art. 13.3 van de bijlage.	1200 €
3. De bestuurderskaart bevindt zich bij de bestuurder in het voertuig maar werd niet in het controleapparaat ingevoerd.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.2. AETR, art. 12.2 van de bijlage.	1200 €
4. De bestuurderskaart werd zonder geldige reden vóór het einde van de werkdag uit het controleapparaat gehaald, terwijl het voertuig werd gebruikt.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.2. AETR, art. 12.2 van de bijlage.	1200 €

SOCIALE VERKIEZINGEN GEZOCHT: M/V MET ENGAGEMENT ABVV-BTB AFGEVAARDIGDE WORDEN



WAAROM JIJ NIET?



ABVV BTB
Samen sterk

Kan jij goed luisteren? Ben jij een man of vrouw van de dialoog? Wil je mee je collega's informeren over hun rechten en plichten op het bedrijf? **Hebben je collega's veel vertrouwen in jou?** Wel, kom dan op! Werknemers vinden het belangrijk dat in hun bedrijf veel aandacht gaat naar **de kwaliteit van hun leven op het werk** (gezondheid, stress, arbeidsomgeving, veiligheid). De loonvoorwaarden en de uurroosters moeten nageleefd worden. Er moet aandacht zijn voor kinderopvang, voor moederschaps- en ouderschapsverlof. In transportbedrijven willen werknemers hun werk veilig doen, met respect voor de rij- en rusttijden. In logistieke bedrijven willen werknemers dat de flexibiliteit op hun maat wordt gemaakt. In alle sectoren willen werknemers een evenwicht tussen hun arbeid en hun gezinsleven. In alle sectoren willen werknemers gerespecteerd worden.

Voel jij je betrokken?

Wil je kandidaat zijn? Ben je 6 maanden in dienst in je bedrijf? Ben je ouder dan 18 en jonger dan 65 jaar? Voldoe je aan deze voorwaarden? Wel, waarom doe je niet mee? Je kan vanaf nul beginnen. **Je leert het immers gaandeweg!**

Natuurlijk moet je verantwoordelijkheidszin aan de dag leggen. Maar je staat er niet alleen voor. Als afgevaardigde sta je in de frontlijn en **ben je beschermd**. Van zodra het ABVV-BTB je werkgever inlicht (op de officieel overeengekomen datum), kan die je niet meer ontslaan (behalve wegens ernstige fout). Als je aan de sociale verkiezingen deelneemt, ben je de eerste vier jaar beschermd (ook al ben je niet verkozen).

Waarom het ABVV-BTB?

Het ABVV telt 1.368.000 leden waarvan 634.000 in Vlaanderen, 563.000 in Wallonië en 171.000 in Brussel. De Belgische Transportarbeiders Bond (BTB) maakt deel uit van dit grote geheel. BTB vertegenwoordigt meer dan 30.000 arbeiders in de transport en logistieke sectoren. ABVV-BTB organiseert alle werknemers in sectoren die te maken hebben met vervoer over het land, het water of door de lucht. Bijvoorbeeld: het goederenvervoer, de taxi's, de afhandeling in de luchthavens, de goe-

derenbehandeling, de koeriersdiensten, de koopvaardij, de visserij, enzovoort, enzovoort.

Wij verdedigen alle werknemers uit het hele land, wat ook hun persoonlijke politieke overtuiging is (behalve extreemrechts).

Het ABVV-BTB beschermt de werknemers en geeft raad wanneer er problemen zijn. Wij zetten ons in voor een maatschappijmodel met meer rechtvaardigheid, meer gelijkheid en meer solidariteit! Precies daarom eiste én verkreeg het ABVV een verhoging van het interprofessionele minimumloon met 25 € (april 2007)! En precies daarom willen wij in de transport en logistieke sectoren de arbeidsvoorwaarden verbeteren. Precies daarom werken wij in de transport en logistieke sectoren aan kwaliteit én kwantiteit.

Het ABVV-BTB is niet van gisteren...

Vanaf het allerprilste begin van de sociale strijd staat het ABVV op de bres voor de man/vrouw op de werkvloer. Zonder het ABVV hadden we nooit kunnen spreken van betaalde vakantie, de 38-urenweek, de middagpauzes, de veiligheidskledij, ... en ook nog het tijdskrediet, het thematisch verlof, het betaald educatief verlof. Om maar te zwijgen over onze rechten in geval van ziekte, werkloosheid. We hebben ervoor moeten vechten, niets werd ons op een zilveren schoteltje aangeboden! Ook vandaag nog



voeren bedrijven herstructureringen door, eisen zij meer en meer flexibiliteit, werken zij met wegwerpwerknemers, verhogen zij de werkdruk, ...

De sterkte van het ABVV-BTB? De werkvloer heeft voor ons allang geen geheimen meer, dit is dan ook ons sterk punt! Een andere troef: **ons vermogen om te onderhandelen**, om oplossingen te vinden, en tegelijk klaar te staan om actie te voeren als er ons geen andere keuze rest.

Onze grootste troef ben jij! Onze leden, onze militanten, zij vormen de kracht van onze vakbond. ABVV-BTB zal zo sterk zijn als jij hem maakt, samen met je werkmakers. Hoe sterker, hoe groter, hoe meer je baas rekening moet houden met de rechten en belangen van de werknemers. En dat is onze grootste bekommernis. De belangenbehartiging van de werknemers!

Een **beter toekomst voor de jeugd**, werk maken van tewerkstelling en levenslang leren, oog hebben voor de gelijkheid tussen mannen en vrouwen: allemaal aspecten die voor ons belangrijk zijn. Wij willen gelijk loon voor gelijkwaardig werk, geen loonongelijkheid meer tussen vrouwen en mannen.

Het ABVV-BTB is een vakbond van en voor de mensen. Het ABVV-BTB staat dagelijks aan de zijde van de werknemers. Het ABVV-BTB is dé vakbond van vandaag en morgen.

Sociale verkiezingen, wat zijn dat?

Sociale verkiezingen zijn niet anders dan gewone verkiezingen, maar dan wel op een bedrijf. **Op die manier zijn de werknemers**

GEZOCHT! M/V MET ENGAGEMENT



GEZOCHT: M/V MET ENGAGEMENT

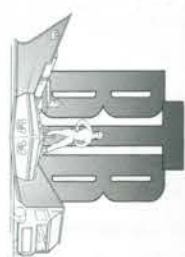
ABVV-BTB AFGEVAARDIGDE WORDEN
WAAROM JIJ NIET?

CONTACT:



ABVV BTB
Samen sterk

ABVV-BTB AFGEVAARDIGDE WORDEN WAAROM JIJ NIET?



ABVV BTB
Samen sterk



mers vertegenwoordigd in het bedrijf. Zo zijn er gesprekspartners om met de werkgever te discussiëren. Kortom, zo heeft elke werknemer zijn zeg.

Sociale verkiezingen worden om de 4 jaar gehouden. Het loopt zo een beetje als de politieke verkiezingen: kandidaten worden gezocht, stemlijsten opgesteld, er wordt campagne gevoerd en er is een verkiezingsdag. Dat gebeurt allemaal op niveau van het bedrijf.

De werknemers verkiezen hun vertegenwoordigers in het Comité (CPBW) en de Ondernemingsraad (OR). Aan de hand van verkiezingsuitslag wordt het CPBW en de OR samengesteld.

Hoe sterker wij als ABVV-BTB zijn in het bedrijf, hoe groter het gewicht van de ABVV-BTB-afvaardiging en hoe meer de werkgever met het werknemersstandpunt rekening moet houden!

Elke 4 jaar zijn er 1.400.000 werknemers uit meer dan 6.000 bedrijven bij betrokken. Dat is niet niks.

Datum sociale verkiezingen : van 5 tot 18 mei 2008.

Voel je er iets voor om kandidaat te zijn? Je kan het ons NU laten weten.

Je kan ABVV-BTB- kandidaat zijn:

- **voor het CPBW (Comité Preventie en Bescherming op het Werk)** dat zich met veiligheid, werkomgeving, gezondheid en degelijke werkomstandigheden bezighoudt;
- **voor de OR (ondernemingsraad)** die zich bezighoudt met de economische aspecten van het bedrijf.

Het ABVV-BTB in je bedrijf - Comité voor Bescherming en Preventie op het Werk: het CPBW

Telt jouw onderneming minstens 50 werknemers, dan is de oprichting van een CPBW

verplicht. In het CPBW bespreekt de werknemersafgevaardigde met de werkgever en de preventieadviseur onderwerpen inzake veiligheid, gezondheid en welzijn op je bedrijf.

Ben je verkozen voor het CPBW, dan is het jouw taak om na te gaan wat er allemaal schort in je bedrijf en wat de klachten zijn over de veiligheid, gezondheid en welzijn op de werkplek. In samenwerking met de andere afgevaardigden bespreek je de problemen en oplossingen met de werkgever.

Voor de werknemers van het bedrijf is het van groot belang dat jij, samen met de syndicale ploeg, zorgt voor verbeterde werkomstandigheden!

Het CPBW is o.a. bevoegd voor: het bewaken van het arbeidsklimaat (werkdruk, arbeidsongevallen, ...); de beschermingsmiddelen (kleding, veiligheidsbril, ...); het onderzoeken van individuele klachten i.v.m. veiligheid en welzijn.

En als allerbelangrijkste: je kan je werkmakers betrekken in de welzijnsdiscussie op je bedrijf.

Het ABVV-BTB in je bedrijf - Ondernemingsraad: de OR

Als jouw onderneming minstens 100 werknemers telt, moet een Ondernemingsraad (OR) opgericht worden. In de OR zitten de werknemersafgevaardigden met de werkgever aan tafel om te overleggen over de werkorganisatie en de financiële structuur van het bedrijf. In de OR kan je tevens een zicht krijgen op het tewerkstellingsbeleid. Je kunt als vakbond meebeslissen over belangrijke materies: de planning van de jaarlijkse vakantie, het samenstellen van het arbeidsreglement, ... Ook hier kan je met de ABVV-BTB ploeg belangrijke acties ondernemen voor je werkmakers.

De OR is o.a. bevoegd voor: het arbeidsreglement, de jaarlijkse vakantie, de economische

en financiële informatie, de planning van educatief verlof.

En als allerbelangrijkste: je kan je werkmakers informeren over al deze thema's.

In de twee overlegorganen – OR, CPBW – heb je informatie- en adviesrecht, en op sommige terreinen ook beslissingsrecht. Het is tevens je taak als afgevaardigde van alle werknemers om de werkgever te controleren op de naleving van de sociale en arbeidswetgeving.

Afgevaardigde zijn, dat leer je gaandeweg! Je staat er niet alleen voor!

Een kandidaat krijgt goede raad, vorming en ondersteuning van het ABVV en van BTB. Zelfs al ben je de enige kandidaat in je onderneming, dan **krijg je steun en informatie van je regionale afdeling. Je werkt altijd met en in een team!**

Het ABVV besteedt veel middelen aan de steun van zijn afgevaardigden. Er bestaat een interprofessionele **dienst voor vakbondsvorming** die de instrumenten aanreikt die nodig zijn om de diverse opdrachten tot een goed einde te brengen. De vormingsdagen zijn trouwens ook momenten waar je je ervaringen kan delen met afgevaardigden uit andere bedrijven en andere sectoren. Het ABVV-BTB organiseert regelmatig vormingsdagen voor haar afgevaardigden over sectorgebonden thema's. Het ABVV-BTB ondersteunt zijn afgevaardigden met up-to-date informatie met nieuwsbrieven, tijdschrift, minigidsen, agenda, de nieuwe werker, ...

Kijk ook eens op onze websites.

www.btb-abvv.be

www.abvv.be



WIL JE EROVER PRATEN? GEEF ONS EEN SEINTJE!

BEL OF MAIL ONS, IN ALLE VERTROUWEN:

Provincie Antwerpen

tel: 03/224.34.35 (Antwerpen – Sint-Niklaas) - 014/40.03.70 (Kempen) - 015/29.90.48 (Mechelen)
Secretaris Lieve Pattyn: lieve.pattyn@btb-abvv.be
Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx: carine.dierckx@btb-abvv.be

Provincie Limburg

tel: 011/22.27.91
Secretaris Eddy Graller: btb.limburg@skynet.be

Provincie Oost-Vlaanderen

tel: 09/218.79.80 (Gent en omgeving) - tel.: 052/25.92.59 (Dendermonde) - 053/78.78.78 (Aalst)
Secretaris Bart Kesteloot: btb.gent@skynet.be

tel.: 055/21.33.79 (Ronse)
Secretaris Didier Verdonckt: didier.verdonckt@accg.be

Sint Niklaas zie Antwerpen

Provincie Vlaams Brabant & Brussels - Hoofdstedelijk Gewest | Province du Brabant - Flamand et Région de Bruxelles - Capitale

tel.: 02/511.87.68 (Brussels Hoofdstedelijk Gewest) - 02/253.94.44 - 02/511.87.68 (Vilvoorde)
Secretaris Sandra Langenus: sandra.langenus@skynet.be

Provincie West-Vlaanderen

tel.: 051/26.00.84 (Roeselare) - 056/26.82.49 (Kortrijk) - 057/21.83.75 (Ieper)
Secretaris René Degryse: btb.roeselare1@skynet.be

tel.: 050/54.47.15 (Zeebrugge) - 059/55.60.85 (Oostende)
Secretaris Renaud Vermote: btbzee@scarlet.be

Provinces du Hainaut et du Brabant Wallon

tél.: 071/64.13.05. ou 071/64.12.99 (Charleroi) - tél.: 071/64.12.99 ou 13.05 (Mons)
Secrétaire Philippe Dumortier: fgtbtvd.phdumortier@skynet.be
Propagandiste Daniël Maratta: ubot.charleroi@brutele.be

tél.: 069/53.27.92 (Tournai – Brabant Wallon)
Secrétaire Philippe Dumortier: fgtbtvd.phdumortier@skynet.be
Propagandiste Jean-Marie Lamarque: ubot.jmlamarque@skynet.be

tél.: 056/83.33.44 (Mouscron) - 056/48.46.70 (Dottignies)
Propagandiste Fabrice Delahaye: fab.delahaye.ubot@skynet.be

Provinces Liège – Namur – Luxembourg

tél.: 04/221.96.50 (Liège)
Secrétaire Frida Kaulen: ubot.liege@skynet.be
Propagandiste David Cultraro: ubot.liege@skynet.be

ABVV BTB
Samen sterk

Of kom gerust eens langs.

V.U.: Frank Moreels, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen • Niet op de openbare weg gooien • © september 2007

	Inbreuk	Reglementering	Te innen som
5.	De bestuurderskaart bevindt zich bij de bestuurder in het voertuig maar werd zonder geldige reden vóór het einde van de werkdag uit het controleapparaat gehaald, terwijl het voertuig niet in beweging was en er geen reden bestond tot verwijdering van de bestuurderskaart overeenkomstig artikel 15 § 2 van verordening nr. 3821/85.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.2. AETR, art. 12.2 van de bijlage.	50 €
6.	De bestuurder is geen titularis van een bestuurderskaart terwijl het voertuig of het transport niet is vrijgesteld van het gebruik van de tachograaf.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 3 en 14.3. AETR, art. 2 en 11.3 van de bijlage.	1200 €
7.	De bestuurder is titularis van een bestuurderskaart maar kan deze laatste niet overleggen wegens verlies of diefstal noch een bewijs van aangifte van het verlies of de diefstal.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 16.3. AETR, art. 13.3 van de bijlage.	1200 €
8.	De bestuurder is titularis van een bestuurderskaart maar kan deze laatste niet overleggen wegens verlies of diefstal en de vaststelling gebeurt meer dan 15 kalenderdagen (of later als dit noodzakelijk is om het voertuig naar het bedrijf terug te rijden) na het verlies of de diefstal.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 16.3. AETR, art. 13.3 van de bijlage.	1200 €
9.	De bestuurder is titularis van een bestuurderskaart maar deze laatste bevindt zich niet bij hem in het voertuig.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.7. AETR, art. 12.7 van de bijlage.	1200 €
10.	De bestuurder weigert de bestuurderskaart voor controle over te leggen.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 15.7. AETR, art. 12.7 van de bijlage.	2400 €
11.	De bestuurder heeft de bestuurderskaart frauduleus gebruikt door het gebruik of het bezit van een kaart waarvan een andere persoon titularis is; • het beurtelings gebruik van twee of meerdere kaarten toegekend aan verschillende bestuurders, waarvan hij al dan niet houder is; • het gebruik van een als verloren of gestolen gemelde kaart; • het beurtelings gebruik van meerdere geldige kaarten waarvan hij houder is; • het gebruik van een vervalste of valse kaart of van een kaart waarvan de geregistreerde gegevens ontoegankelijk gemaakt of vernietigd werden.	Verordening (EEG) 3821/85, art. 14.4 en 15.8. KB van 14.07.2005, art. 16 §§ 4, 16 en 17. AETR, art. 11.4 en 12.8 van de bijlage.	2400 €



DE EERSTE VERGADERING

Op het Statutair Congres van 23 maart 2007 beloofde BTB wegvervoer en logistiek een specifiek syndicaal beleid te voeren voor de grote multi-zetel bedrijven. We mikken meer bepaald op de leden en militanten uit die ondernemingen die in verschillende gewesten vestigingen hebben.

We willen hiermee een betere informatiedoorstroming verzekeren tussen de verschillende vestigingen en bedrijfstakken. Dit kan alleen maar onze syndicale slagkracht versterken.

Maandag 25 juni 2007, de eerste interzetel vergadering voor de militanten van de DHL-bedrijven in België.

De structuur van DHL is voortdurend in evolutie. Op die manier wordt het er voor onze mensen niet eenvoudiger op. Daarom vonden we het belangrijk om die steeds veranderende DHL-structuur in kaart te brengen. We gaven een woordje uitleg bij de belangrijkste verschuivingen in de bedrijfsorganisatie.

Een beetje historiek en cijfers ...

Einde 2002 kreeg Deutsche Post 100 % van de aandelen van DHL in handen. Vanaf 2003 nam het Deutsche Post netwerk de naam DHL aan als merknaam.

Het Deutsche Post netwerk bestaat uit 5 verschillende divisies: Logistiek – Express – Mail – Finance – Services.

De Logistiek telt 148.000 werknemers, Express 131.000 werknemers en Mail 128.000 werknemers (dit zijn de postbeambten van Duitsland).

DHL vervoert 40 miljoen kilo vracht per jaar. Dit is goed voor 2 miljard zendingen. De groep heeft 76.200 voertuigen en 250 vliegtuigen.

DHL in België

Onze Belgische DHL bedrijven situeren zich vooral in de eerste 2 divisies.

De logistieke pijler :

DHL – Exel Supply Chain (DHL Solutions + Exel)

DHL Freight (VGL – Speedpack – VOP)

DHL Global Forwarding (Danzas air & ocean + Exel Freight)

De Express pijler

DHL Express (DHL International + VGL)

DHL Aviation

EEC (European Coordination center)

EAT (de vliegtuigmaatschappij van DHL)

INTERZETEL DHL BEDRIJVEN



Op wereldvlak staat DHL op de 1^e plaats, waar zij een 10% van het marktaandeel in handen hebben. Zij worden in de top 3 opgevolgd door onder andere Kuhne & Nagels.

Het feit dat DHL momenteel maar 10% van het marktaandeel heeft betekent dat de weg nog open ligt naar toekomstige fusies en overnames van de andere bedrijven die zich in de top 10 situeren.

DHL en vakbond

DHL heeft een zeer uitgebreide syndicale structuur zowel op Europees als op Belgisch niveau.

De werknemers uit de Belgische DHL-ondernemingen hebben 3 effectieve mandaten in de Europese Ondernemingsraad. Eén van deze mandaten wordt ingevuld door ABVV-BTB. Daarnaast is er voor de Belgische werknemers eveneens een mandaat in het Presidium en Select Committee dat ingevuld wordt door BBTK. De Belgische directie van DHL kon binnen deze structuren geen mandaat verwerven. Het mandaat aan werkgeverszijde vertegenwoordigt de directies uit de Benelux. Dit wordt ingevuld door de Nederlandse directie.

In België hebben 7 van de 9 ondernemingen een ondernemingsraad. Eén firma heeft een intern overlegorgaan en slechts 1 bedrijf heeft geen ondernemingsraad.

Onze afgevaardigden en de militanten gaven een korte schets over hun firma, de verhoudingen met de werkgever en de andere vakbonden, het personeelsbestand en de huidige syndicale verte-

genwoordiging van ABVV-BTB. Zo kregen alle aanwezige militanten een duidelijk beeld op het gehele plaatje.

Meteen al konden we de belangrijkste gemeenschappelijke knelpunten aanwijzen: nl. de flexibiliteit, onderaanneming en herstructureringen. De uitwisseling van informatie hieromtrent tussen de verschillende syndicale delegaties / ondernemingsraden zal zeker al een stap vooruit zijn om te komen tot aanvaardbare oplossingen in de verschillende vestigingen. En kennis is macht, vooral ook als bescherming tegen de verdeel- en heers-politiek die sommige werkgevers weleens willen toepassen.

In 2008 zijn de volgende sociale verkiezingen gepland (als de KB's uiteindelijk getekend geraken). Ook hier zetten we onze eerste stappen in het uitwerken van een campagneplan met één gezicht. ABVV-BTB werkt samen met de militanten een concrete verkiezingscampagne uit. In alle bedrijven wordt hetzelfde concept gehanteerd, maar toch met voldoende ruimte om de eigenheid van elk DHL-bedrijf te handhaven. ABVV-BTB zal niet enkel de campagne uitwerken, maar uiteraard de militanten / kandidaten de nodige ondersteuning geven, met raad en daad en vooral ook met het nodige campagnemateriaal.

Deze eerste interzetel was een groot succes, vooral door de inzet van alle militanten en secretarissen. Bij de volgende interzetel hopen wij nu alvast die collega's hartelijk welkom die er nu niet bij konden zijn.

(Carine Dierckx,
bestendig afgevaardigde
Antwerpen – Kempen – Mechelen)

GOEDERENVERVOER

PROTOCOLAKKOORD 2007-2008

PROTOCOLAKKOORD RIJDEND PERSONEEL 140.04.09.

Inleidende opmerking:

In onze eisenbundel voor het rijdend personeel vroegen wij geen of weinig inspanning van de werkgevers op het vlak van koopkracht. Wij vroegen een kleine verhoging van de ARAB-vergoeding. Wij vroegen een tegemoetkoming voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. En wij vroegen een verhoging van de verblijfsvergoeding en een aanpassing bij de betaling van de nachtarbeid. De werkgevers wensten ons enkel tegemoet te komen op het vlak van de verblijfsvergoeding en de betaling van de nachtarbeid. Belangrijk in deze is dat wij bij de vorige sectorale onderhandelingen een verhoging van de koopkracht realiseerden tot 2009 voor het rijdend personeel.

Daarom ook spitsten wij ons toe op kwaliteitseisen. En op dat vlak hebben we belangrijke zaken bereikt.

Ter herinnering:

Vanaf 01/01/2007 beschikbaarheidsvergoeding aan 99%
Vanaf 01/01/2007 overschrijding van de 60u (gemiddeld per maand) diensttijd vergoed aan 130%
Vanaf 01/01/2008 overschrijding van de 60u (gemiddeld per maand) diensttijd vergoed aan 140%
Vanaf 01/01/2009 overschrijding van de 60u (gemiddeld per maand) diensttijd vergoed aan 150%

Wat realiseerden we:

1 | Verblijfsvergoeding:

Vanaf 1 januari 2008 wordt deze verhoogd met:

> 24u uithuizig (A)	+ € 1,00	wordt € 31,3267
< 24u uithuizig (B)	+ € 0,50	wordt € 12,6981
vast verblijf (C)	+ € 0,50	wordt € 8,5171

2 | Vergoeding voor nachtarbeid (20u00 en 06u00):

Vanaf 1 april 2008 wordt de nachtvergoeding geïndexeerd, conform indexering ARAB-vergoeding

Vanaf de eerste volle maand tewerkstelling heeft elke chauffeur die, of de helft van de gewerkte dagen op maandbasis tussen 20u00 en 06u00 werkt, of 5 opeenvolgende nachten tussen 20u00 en 06u00 werkt, recht op de vergoeding nachtarbeid. De voordeligste regeling geniet steeds voorrang.

Voorbeeld 1 | Jan start in transportonderneming "Veilig Vervoer" op maandag 10 september 2007. Zijn eerste week rijdt hij in dagdienst. De tweede week krijgt hij een internationale dienst en rijdt hij 5 opeenvolgende nachten (van 16/09 tot 20/09). In zijn derde week (24/09 tot 28/09) rijdt hij opnieuw dagdienst. Jan heeft voor de maand september geen recht op nachtvergoeding.

Voorbeeld 2 | Jan werkt ook de volledige maand oktober in de transportonderneming "Veilig Vervoer". Hij werkt 23 dagen. De eerste week rijdt hij 2 keer in de nacht. De tweede week rijdt hij 4 keer in de nacht, de derde en vierde week en vijfde week rijdt hij telkens 2 nachten. Op 31 oktober 2007 heeft hij 12 nachten, gespreid over 5 weken, gereden. Jan heeft **recht** op nachtvergoeding.

Voorbeeld 3 | In november werkt Jan 16 dagen, hij neemt 4 dagen verlof, en er zijn 2 feestdagen. In de week van 12/11 rijdt hij 4 nachten, de week daarop 1 nacht, en zijn derde week rijdt hij nog eens 3 nachten. Jan heeft **recht** op nachtvergoeding.

Voorbeeld 4 | In december werkt Jan 12 dagen. De eerste week werkt hij 2 dagen waarvan 1 nacht, de tweede week werkt hij 5 nachten, de derde week werkt hij 3 dagen waarvan 1 nacht, de vierde week werkt hij 2 dagen waarvan 1 nacht. In totaal werkt hij 8 nachten, dat is in elk geval meer dan de helft van het aantal gewerkte dagen. Jan heeft recht op nachtvergoeding.

Voorbeeld 5 | In januari werkt Jan 15 dagen. De eerste week werkt hij 3 dagen waarvan 1 nacht, de tweede week werkt hij 3 dagen, de derde week werkt hij 5 nachten, de vierde week werkt hij 4 dagen. In totaal werkt hij 6 nachten, dat is niet de helft van zijn totaal aantal gewerkte dagen. Hij werkt wel 5 opeenvolgende nachten. Jan heeft **recht** op nachtvergoeding.

Voorbeeld 6 | In februari werkt Jan 20 dagen. De eerste week werkt hij 5 dagen, de tweede week werkt hij 5 dagen, waarvan 2 nachten, de derde week werkt hij 5 dagen, de vierde week werkt hij 5 dagen, waarvan 4 nachten. In totaal rijdt hij 6 nachten, hij komt niet aan de helft van zijn totaal aantal gewerkte dagen. Hij rijdt evenmin 5 opeenvolgende nachten. Jan heeft **geen recht** op nachtvergoeding.

PROTOCOLAKKOORD NIET-RIJDEND PERSONEEL 140.04.09.

Inleidende opmerking:

In onze eisenbundel voor het niet-rijdend personeel verwachtten wij een serieuze inspanning van de werkgevers op het vlak van koopkracht. Belangrijk gezien in het kader van de uitbreiding van de bevoegdheid van het paritair comité 140 voor de logistiek. Wij vroegen een verhoging van het uurloon. Wij wilden de ploegenpremie en de vergoeding voor de nachtploegen vastgelegd hebben in procenten, en niet in centen. Daarnaast legden wij dezelfde kwaliteitseisen voor als voor het rijdend personeel.

Wat realiseerden we:

1 | Koopkracht

Het barema uurloon wordt op **01.01.2008** verhoogd met 1%. Concreet: Een klusjesman, schoonmaker of magazijnmedewerker die zich in klasse 2 bevindt krijgt dus op 1 januari 2008 een reële loonsverhoging van € 0,1030 (BFR 4,1550) per uur in de 38u week. Een magazijnmedewerker die in klasse 3 betaald wordt krijgt op 1 januari 2008 een reële loonsverhoging van € 0,1055 (BFR 4,2559) per uur in de 38u week.

2 | Ploegenpremie

Een arbeider heeft recht op een ploegenpremie voor alle gepresteerde uren indien de dagtaak begint voor 07u00 's morgens of eindigt na 19u00 's avonds. De ploegenpremie en de nachtpremie kunnen niet met elkaar gecumuleerd worden.

Vanaf 01.07.2007 wordt de ploegenpremie vastgelegd op **7,5%** van het barema-uurloon. Concreet betekent dit dat de vroegere € 0,46 (BFR 18,5564) verdwijnt.

De keuze voor procenten in plaats van centen maakt dat de ploegenpremie telkens mee verhoogt bij indexatie, of een andere verhoging, van het loon.

In centen uitgedrukt wil dit zeggen dat:

De ploegenpremie van een klusjesman, schoonmaker of magazijnmedewerker, klasse 2, bedraagt vanaf 01.07.2007 € 0,7710 (BFR 31,1021) per gepresteerd uur in de 38u week. **(+ BFR 12,5457)**

De ploegenpremie van een magazijnmedewerker, klasse 3, bedraagt vanaf 01.07.2007 € 0,7910 (BFR 31,9089) per gepresteerd uur in de 38u week. **(+ BFR 13,3525)**

Na 1 januari 2008, na de verhoging van het barema uurloon, verhoogt de ploegenpremie opnieuw;

Arbeider in klasse 2: verhoging tot € 0,7785 (BFR 31,4047)

Arbeider in klasse 3: verhoging tot € 0,7990 (BFR 32,2316)

Bij onze berekeningen hielden we geen rekening met de indexeringen in 2007-2008 (vermoedelijk 2x indexering).

3 | Nachtpremie

Een arbeider heeft recht op een nachtpremie voor de uren tussen 20u00 en 06u00. De ploegenpremie en de nachtpremie kunnen niet met elkaar gecumuleerd worden.

Vanaf 01.07.2007 wordt de nachtpremie vastgelegd op 12,50% van het barema-uurloon. Concreet betekent dit dat het onderscheid tussen de -50 tigers en +50 tigers wegvalt. De bedragen van € 0,99 (BFR 39,9365) en € 1,24 (BFR 50,0215) vallen weg.

De keuze voor procenten in plaats van centen maakt dat de ploegenpremie telkens mee verhoogt bij indexatie, of een andere verhoging, van het loon.

In centen uitgedrukt wil dit zeggen dat:

De nachtpremie van een klusjesman, schoonmaker of magazijnmedewerker, klasse 2, bedraagt vanaf 01.07.2007 € 1,2850 (BFR 51,8368) per gepresteerd uur in de 38u week. **(+ BFR 11,9003)**

De nachtpremie van een magazijnmedewerker, klasse 3, bedraagt vanaf 01.07.2007 € 1,3190 (BFR 53,2084) per gepresteerd uur in de 38u week. **(+ BFR 13,2719)**

Na 1 januari 2008, na de verhoging van het barema uurloon, verhoogt de nachtpremie opnieuw;

Arbeider in klasse 2: verhoging tot € 1,2980 (BFR 52,3612)

Arbeider in klasse 3: verhoging tot € 1,3320 (BFR 53,7328)

Bij onze berekeningen hielden we geen rekening met de indexeringen in 2007-2008 (vermoedelijk 2x indexering).

GEMEENSCHAPPELIJKE AFSPRAKEN RIJDEND EN NIET-RIJDEND PERSONEEL

1 Tijdskrediet

Arbeiders in de sectoren 140.04.09. – Goederenvervoer en Logistiek krijgen een recht op tijdskrediet toegekend. Het aantal arbeiders die het recht krijgen op tijdskrediet wordt bepaald op 5% van het aantal arbeiders in de onderneming. Dit percentage kan uitsluitend opgenomen worden door de arbeiders.

2 Syndicale afvaardiging

De syndicale afvaardiging wordt vanaf nu ingesteld vanaf 30 werknemers, vroeger 30 werklieden/arbeiders.

Er wordt een voorafgaandelijke procedure ingesteld. De vakbondsorganisaties delen de namen van hun kandidaat syndicaal afgevaardigden mee aan de voorzitter van het Paritair Comité. De kandidaat syndicaal afgevaardigde wordt beschermd vanaf dat ogenblik. De werkgever moet binnen een redelijke termijn worden geïnformeerd. Deze termijnen moeten nog afgesproken worden.

3 Hospitalisatieverzekering

Er wordt een werkgroep opgericht die de minimumvoorwaarden zal vastleggen in functie van een kaderCAO. Deze opdracht moet afgewerkt zijn tegen 30 september 2007.

4 2de pensioenpijler

Er wordt een werkgroep opgericht om het dossier voor te bereiden dat moet leiden tot de effectieve oprichting van een pensioenfonds in de subsector 140.04.09. De sociale partners houden de streefdatum van 1 januari 2009 als oprichtingsdatum voor het sectorale pensioenfonds. Bestaande aanvullende pensioenregelingen dienen als basis voor het dossier.

5 Syndicaal Verlof

Het syndicaal verlof wordt uitgebreid met 1 dag per mandaat per jaar. Dus elke gemandateerde krijgt recht op 3 dagen syndicaal verlof per mandaat per jaar.

6 Verlenging bestaande CAO's

- Brugpensioen: verlenging tot 30.06.2008, de CAO wordt aangepast aan de IPA-normen, de berekening gebeurt op de RSZ-lonen van het laatste jaar.
- Terugbetaling rijbewijs C + CE: verlenging tot 30.06.2008.
- Achtergrondverhaal:

Het dossier van de verlenging van de bovenstaande CAO's hangt samen met de discussie die de werkgevers willen voeren omtrent de financiering, werking en toekomst van het Sociaal Fonds Goederenvervoer. De sociale partners engageren zich om de werkgroep af te ronden voor 31.12.2007. Zij engageren zich eveneens om in de discussie rekening te houden met de bestaande sociale verworvenheden. Dit verklaart de beperkte verlenging. De CAO terugbetaling rijbewijzen (belangrijk voor de werkgevers) staat tegenover de CAO brugpensioen (belangrijk voor de werknemers).

De CAO Risicogroepen wordt verlengd tot 31.12.2008.

7 Uitwerken van een sectorieel beleid inzake:

- alcohol- en drugspreventie
- ziekteverzuim
- correcte naleving van de bepalingen aangaande syndicaal verlof
- een reële inschatting en erkenning van alle vormen van opleidingen

Uiteraard is het onze bedoeling om hier te waken over de rechten van onze mensen. Wij vinden dat eventuele voorstellen van maatregelen moeten passen binnen de globale interprofessionele ABVV-visie. Uiteraard wordt er binnen het kader gewerkt dat vastgelegd wordt door het Interprofessioneel Akkoord. Als sector zullen we hier niet het voortouw innemen of de grote vernieuwer spelen.

8 Clausule Sociale Vrede

De vakbonden en de werkgevers verbinden zich ertoe om tijdens de duur van dit akkoord geen bijkomende eisen te stellen op het niveau van de sector voor de elementen die in dit protocol worden geregeld.

Met andere woorden; de weg is open naar onderhandelingen op het bedrijfsniveau.

AUTOBUSSEN EN AUTOCARS

140.01 LONEN RIJDEND PERSONEEL

CAO-verhoging : + € 0,07,

OPENBARE AUTOBUSDIENSTEN -V.V.M.	€
Premie voor nachtwerk (> 22 en < 6)	1,24
Maandelijkse toelage (min 10 eff.dagen gewerkt) nieuwe diensten	121,28
ARAB-vergoeding per kwartaal nieuwe diensten	173,48
Forf.verg. voor 1ste onderbreking > 1 uur	1,66
Kledijvergoeding per jaar	18,84
Kledijvergoeding per maand	7,44
Toeslag voor zaterdagwerk	15%
Eindejaarspremie 2006	2.284,41

De lonen en premies zijn in voege op 01/01/07.

In de praktijk betekent dit dat de nieuwe lonen voor de pachters effectief toegepast worden vanaf 1 juli 2007. De verrekening voor de periode januari – juni 2007 gebeurt ten laatste bij de loonafrekening van september 2007.

Anciënniteit	Uurloon €	Zon- en feest-dagen €	Nachtwerk 20 u - 06 u (+ €1,24/u) €
0 m - 6 m	12,1691	24,3382	13,4091
6 m	12,2446	24,4892	13,4846
1	12,3503	24,7006	13,5903
2	12,4741	24,9482	13,7141
3	12,5803	25,1606	13,8203
4	12,7042	25,4084	13,9442
5	12,7832	25,5664	14,0232
6	12,9658	25,9316	14,2058
8	13,1477	26,2954	14,3877
10	13,3369	26,6738	14,5769
12	13,4411	26,8822	14,6811
14	13,5448	27,0896	14,7848
16	13,7667	27,5334	15,0067
18	13,8735	27,7470	15,1135
20	14,0616	28,1232	15,3016
22	14,1692	28,3384	15,4092
24	14,2759	28,5518	15,5159
25	14,3558	28,7116	15,5958
26	14,4628	28,9256	15,7028
28	14,5696	29,1392	15,8096
29	14,6768	29,3536	15,9168

ARAB: JAARLIJKSE INDEXATIE DE ARAB-VERGOEDING VOOR DE CHAUFFEURS ACTIEF IN HET

bijzonder geregeld vervoer wordt aangepast op 01/07/07 (indexering):

De ARAB-vergoeding wordt betaald op de effectieve prestaties:

6 dagen en meer (maandbedrag)	€ 75,89
Minder dan 6 dagen (dagbedrag)	€ 4,17



VERHUIZINGEN

PROTOCOLAKKOORD 2007 – 2008

In onze eisenbundel voor het personeel in de verhuissector vroegen wij een serieuze inspanning van de werkgevers op koopkracht. Wij vroegen een verhoging van de ARAB-vergoeding met € 0,04, een verhoging van het uurloon met 2% en een verhoging van de anciënniteitspremie. Daar kunnen we behoorlijke resultaten voorleggen. Wij vroegen een chauffeurspremie voor occasionele chauffeurs, maar daar wilden de patroons niet op ingaan. Wij wilden eveneens stappen vooruit zetten in de toenadering tussen het arbeiders- en bediendenstatuut. Ook daarop wensten de werkgevers niet in te gaan. Net zo min als op onze vraag om een syndicale afvaardiging vanaf 20 werknemers. Zij kwamen ons wel tegemoet in onze vraag naar syndicale vormingsdagen voor onze gemandateerden. Wij wilden de uitbetaling van de syndicale premies transparanter maken door het invoeren van een legitimatiekaart. Dit idee verlieten we om technische redenen. Wij vroegen inspanningen op kwalitatieve arbeidsvoorwaarden. En daar konden we op middellange termijn belangrijke stappen vooruitzetten.

Wat realiseerden we:**Koopkrachtverhoging:****ARAB-vergoeding**

Vanaf 1 april 2008 wordt de ARAB-vergoeding op € 1,04 gebracht, een verhoging met € 0,2 (BFR. 8,068).

Anciënniteitspremie**Voor 2007 (betaalbaar in januari 2008)**

Tussen 5 en 9 jaar dienst	€ 32,-	(+ € 2,-)
Tussen 10 en 14 jaar dienst	€ 64,-	(+ € 4,-)
Tussen 15 en 19 jaar dienst	€ 96,-	(+ € 6,-)
Na 20 jaar of meer dienst	€ 128,-	(+ € 8,-)

Voor 2008 (betaalbaar in januari 2009)

		Totale verhoging
Tussen 5 en 9 jaar dienst	€ 34,-	(+ € 2,-) + € 4,-
Tussen 10 en 14 jaar dienst	€ 68,-	(+ € 4,-) + € 8,-
Tussen 15 en 19 jaar dienst	€ 102,-	(+ € 6,-) + € 12,-
Na 20 jaar of meer dienst	€ 136,-	(+ € 8,-) + € 16,-

Uurloon

Vanaf 1 april 2008 worden de schallonen verhoogd met 1%. Zonder rekening te houden met eventuele indexaties betekent dit een verhoging van het uurloon met een kleine BFR 4,-.

Categorie	Uurloon op 01/05/2007	NIEUW Uurloon 38u/week 01/04/2008	Een verhoging met:	
			Euro	BFR
Beginneling drager	€ 9,3389	€ 9,4322	€ 0,0933	BFR. 3,7638
Drager (+ 1 jaar)	€ 9,4195	€ 9,5136	€ 0,0941	BFR. 3,7960
Nationaal en internationaal chauffeur	€ 9,5988	€ 9,6947	€ 0,0959	BFR. 3,8686
Liftbestuurder	€ 9,5988	€ 9,6947	€ 0,0959	BFR. 3,8686
Inpakker	€ 9,5988	€ 9,6947	€ 0,0959	BFR. 3,8686
Kistenmaker	€ 9,5988	€ 9,6947	€ 0,0959	BFR. 3,8686
Chauffeur rijbewijs C of CE (min. 2 jaar dienst in de sector)	€ 9,7013	€ 9,7983	€ 0,0970	BFR. 3,9130
Ploegbaas	€ 9,7013	€ 9,7983	€ 0,0970	BFR. 3,9130

**Economische democratie
Syndicale vorming**

Vanaf 1 juli 2007 krijgt elke werknemersvertegenwoordiger recht op 2 dagen syndicale vorming per mandaat per jaar.

**Kwalitatieve arbeidsvoorwaarden
Brugpensioenen:**

De CAO brugpensioen wordt verlengd tot 30 juni 2009, mits aanpassing aan de IPA-normen ten gevolge van het Generatiepact. Dit gaat over de leeftijds- en anciënniteitsvoorwaarden van mannen en vrouwen.

Hospitalisatieverzekering:

Er wordt een werkgroep opgericht die het dossier zal voorbereiden en de werkzaamheden zal afsluiten uiterlijk op 31 december 2008.

2^{de} pensioenpijler:

Er wordt een werkgroep opgericht die het dossier zal voorbereiden en de werkzaamheden zal afsluiten uiterlijk op 31 december 2008.

Deze kwalitatieve arbeidsvoorwaarden zullen de welvaartsvastheid van de vervangingsinkomens (pensioen, brugpensioen, ziekte, ...) op langere termijn enigszins kunnen garanderen en betekenen in die zin een uitgestelde koopkrachtverhoging.

Diverse ten laste van het Sociaal Fonds – ifv terugbetaling kosten aan de werkgevers

- De **bestuurderskaart** voor de nieuwe digitale tachograaf wordt terugbetaald vanaf 1 januari 2007.
- Vanaf 1 juli 2007 wordt de procedure **tussenkost in de kosten van het behalen van het rijbewijs C – CE** aangepast. Werkgevers zonder veiligheidscomité krijgen een tussenkost voor maximum 6% van hun werknemers. Werkgevers met een veiligheidscomité krijgen een tussenkost voor maximum 10% van hun werknemers.
- Vanaf 1 januari 2008 wordt er een **tussenkost** voorzien van het Soc. Fonds in de loonkosten van de arbeiders (houders van een P-kaart) **in de opleiding "permanente vorming"** via Ambassador. Deze forfaitaire vergoeding bedraagt maximum € 150,- per werknemer per jaar.
- Er wordt bekeken hoe een **tussenkost** kan voorzien worden **in de kosten voor outplacement** ingeval van ontslag van een werknemer van meer dan 45 jaar (houder van een P-kaart). De raad van beheer van het Soc. Fonds legt hiervoor de modaliteiten vast. Dit zal in voege treden vanaf 1 januari 2008

TAXI'S

GEMEENSCHAPPELIJK
EISENBUNDEL
2007-2008 – SECTOR TAXI**Koopkracht****1. Verhoging anciënniteittoeslag:**

0,55 % na 5j	naar 0,60 % (+0,05).
1,10 % na 10j	naar 1,20 % (+0,10).
1,65 % na 15j	naar 1,80 % (+0,15).
2,20 % na 20j	naar 2,40 % (+0,20).

2. Minimumuurloon:

altijd betaalbaar: geen afbreuk in functie van later toekomen of vroeger vertrekken (geen sanctionering in functie van loon).

3. Invoering maaltijdcheques**Sociale democratie**

- Invoering syndicale afvaardiging: vanaf 20 werknemers.
- Procedure: namen meegedeeld aan Voorzitter PC = beschermd.
- Syndicale premie: invoering legitimatiekaart.
- Syndicale vorming: 5 dagen/mandaat/jaar.

toenadering tussen de statuten

- Carenzdag: afschaffing anciënniteitsvoorwaarde van 5 jaar
- Bijkomende feestdag van de gemeenschappen
- Hospitalisatieverzekering

We wachten op het afsluiten van de discussie tussen het P.C. 140.06 (taxi's) en het P.C. 140.02 (bussen) voor verdere aanvulling van het eisenbundel ook voor het locatievervoer.

TAXI'S

140.06 TAXI – LOCATIEVERVOER

**Ter herinnering –
wat we afspraken voor de
periode 2005 – 2006**

Bij het locatievervoer konden we nog geen concrete eisenbundel indienen wegens de discussie over bevoegdheden tussen de sector taxi's en de sector van het bijzonder geregeld vervoer. Door deze discussies werd het protocolakkoord 2005-2006 niet uitgevoerd.

**Voorstellen volledig
ten laste van de werkgever
In 2005 – 2006 spraken wij af:****1. Uurloon en anciënniteitsvergoeding**

aanpassen tot 9,8000 €/u + alle indexaties sinds 1/1/2004

Behaald: € 10,00: -3j

€ 10,10: vanaf 3 j
€ 10,20: vanaf 5 j
€ 10,30: vanaf 8 j
€ 10,40: vanaf 10j
€ 10,50: vanaf 15j
€ 10,60: vanaf 20j

(cao 13.03.2006)

+ verrekening eindejaarspremie en dergelijke van 140.02 (bijzonder geregeld vervoer) (tussen 1/1/03 en 1/1/05) ??

2. ARAB verhoging naar € 1,00**Wij konden geen afspraken maken over:**

- Statuut Syndicale afvaardiging cfr. Goederenvervoer.
- Brugpensioen 58 jaar
- Afschaffing carenzdag.
- Bijkomende feestdag van de gemeenschappen



BRANDSTOFFEN

BRANDSTOFFENHANDEL - PROTOCOLAKKOORD 2007 -2008

Op 6 juli 2007 bereikten de sociale partners in de Brandstoffenhandel een sociaal akkoord voor de periode 2007-2008. Dit akkoord is enkel geldig voor de werknemers van de ondernemingen die vallen onder het paritair comité 127.00. Het akkoord is niet van toepassing op de werknemers van de Brandstoffenhandel Oost-Vlaanderen, paritair comité 127.02. Daar worden de onderhandelingen nu opgestart.

Wat konden wij bereiken?

Koopkracht

- ARAB: vanaf 1 juli 2007 bedraagt de ARAB-vergoeding € 1,02.
- De minimumuurlonen worden vanaf 1 juli 2007 verhoogd met € 0,05 voor alle categorieën vanaf 3 jaar anciënniteit

Nieuwe lonen op 1 juli 2007:

		na 3 j	na 10 j	na 15 j
Handlanger	9,1360	9,3788	9,4675	9,6113
Autovoerder	9,5591	9,8019	9,8905	10,0341
Autovoerder tankwagen (+0,4958)	10,0549	10,2977	10,3863	10,5299

- Alle uurlonen worden op 1 december 2007 verhoogd met 1% op het minimumuurloon (een verhoging tussen de BFR 3,68 en BFR 4,24 per uur)

Nieuwe lonen op 1 december 2007 (zonder rekening te houden met indexatie)

		12na 3 j	na 10 j	na 15 j
Handlanger	9,2273	9,4725	9,5621	9,7074
Autovoerder	9,6546	9,8999	9,9894	10,1344
Autovoerder tankwagen	10,1554	10,4006	10,4901	10,6351

- Alle uurlonen worden op 1 december 2008 verhoogd met 0,5 % op het minimumuurloon (een verhoging tussen de BFR 1,85 en BFR 2,14 per uur)

Nieuwe lonen op 1 december 2008 (zonder rekening te houden met indexatie)

		na 3 j	na 10 j	na 15 j
Handlanger	9,2734	9,5198	9,6099	9,7559
Autovoerder	9,7028	9,9493	10,0393	10,1850
Autovoerder tankwagen	10,2061	10,4526	10,5425	10,6882

Bestaanszekerheid

- De realisatie van een hospitalisatieverzekering wordt onderzocht. De werkzaamheden van de werkgroep moeten afgerond zijn tegen eind 2007.
- Er zal een CAO worden gemaakt die een schadevergoeding voorziet voor chauffeurs die ontslagen worden ingevolge het verlies van hun medische schifting. De werkgroep moet zijn werkzaamheden afgerond hebben tegen eind 2007.
- Een werkgroep zal de vormingsmogelijkheden nader onderzoeken, in functie van de doelstellingen van het generatiepact. De werkzaamheden moeten afgerond zijn tegen 31 juli 2008.
- De problematiek van de schijnzelfstandigheid zal onderzocht worden met als bedoeling criteria vast te leggen die oneerlijke concurrentie tegengaan.

Arbeidsorganisatie

Vanaf 1 oktober 2007 wordt 1 uur aanwezigheidstijd per dag, met een maximum van 5 uur per week, niet als arbeidstijd beschouwd. Deze aanwezigheidstijd zal echter wel vergoed worden aan het op dat moment gangbare uurloon.

Vanaf 1 oktober 2007 wordt het meerurenkrediet opgetrokken naar 130u mits er hierover op bedrijfsniveau een CAO wordt gesloten.



Wat is goed rijgedrag?

Chauffeurs zitten met de handen in het haar (figuurlijk dan, want letterlijk zou het misschien verboden kunnen zijn). Wat mag je achter het stuur wel, en wat mag niet?

Weggebruikers hebben weinig kennis van de wettelijke bepalingen voor goed gedrag achter het stuur, blijkt uit een enquête van het Britse onderzoeksbureau YouGov, gehouden naar aanleiding van de recente berichtgeving over een Nederlandse vrachtwagenchauffeur die onder het rijden spaghetti zat te eten. Tweederde van de ondervraagden in het Britse onderzoek denkt dat het streng verboden is om kijkend in de achteruitkijkspiegel je lipstick bij te werken.

Sandwich. De helft van de weggebruikers gaat er vanuit dat het eten van een sandwich niet is toegestaan, terwijl 30 procent van de ondervraagden meent dat het illegaal is om richting een wegpilaar het V-teken te maken (een handgebaar dat onder Britse weggebruikers blijkbaar populair is maar in Nederland meestal wordt gemaakt zonder gebruikmaking van de wijsvinger). De werkelijkheid is dat dit soort activiteiten niet per se verboden is, aldus de onderzoekers. Een bestuurder mag een CD verwisselen, zijn jas uittrekken of iets drinken zolang hij maar de totale controle over zijn voertuig bewaart. Het gezond verstand en vooral de beoordeling door de politie bepalen wanneer afwijkend rijgedrag wel in aanmerking komt voor een bekeuring. Het eten van een appel bijvoorbeeld, een actie waardoor een Duitse trucker onlangs een cabaretesk ongeluk veroorzaakte waarbij hij zijn kunstgebit inslikte, moet volgende de Britse politie van geval tot geval bekeken worden. 'Als iemand 's nachts op een rechte weg rijdt, is een appeltje eten waarschijnlijk wel oké'.

Het met je knieën besturen van de vrachtwagen terwijl je een bord spaghetti eet, gaat echter te ver en wettelijk verboden is het, zowel in Engeland als in Nederland, om handheld te bellen. Daarvan blijkt echter niet iedereen op de hoogte, ontdekte YouGov. Een deel van de weggebruikers denkt best even een sms-je te mogen versturen.

(bron: Nieuwsblad Transport)

uitstap bestuur Roeselare

UIT DE AFDELINGEN

Het militantenbestuur van de BTB Zuid West Vlaanderen bezocht op zaterdag 18 augustus 2007 de Haven van Zeebrugge. Kd. Renaud Vermote, secretaris van BTB Noord- West-Vlaanderen leidde collega René Degryse en zijn bestuur een hele namiddag rond in het havengebied. Zijn deskundige uitleg was voor de militanten zeer leerzaam. Iedereen was dan ook uiterst tevreden over dit bezoek. Uiteraard werd de dag afgesloten met een gezellig samenzijn.



10 AANDACHTSPUNTEN VOOR EEN KOMENDE FEDERALE REGERING

EEN MEMORANDUM

Wat er ook van zij, een nieuwe federale regering komt er ooit, hoe moeizaam de regeringsvorming ook loopt. ABVV-BTB zet alvast een aantal punten op een rij die voor een komende federale regering prioriteiten zouden moeten zijn. Aandachtspunten die in het belang zijn van de professionele vrachtwagenchauffeur, de buschauffeur, de vrachtverhandelaar op de luchthaven... We maken ze vandaag over aan alle democratische politieke partijen, we zullen niet nalaten te gelegener tijd een eventuele federale regering af te wegen op wat ze realiseerde van ons memorandum.

1 Veilige, comfortabele en betaalbare Parkings langs de autowegen

Het zwartboek dat we als ABVV-BTB opgesteld hebben betreffende de Parkings langs de autowegen is duidelijk: er zijn te weinig parkeerplaatsen, de hygiëne laat te wensen over, de shops en resto's zijn te duur, en de situatie is niet veilig...

Aan elk van deze problemen kan de federale regering een bijdrage leveren. Zelf, door de coördinatie van de gewestelijke initiatieven, of door een doortastend optreden op Europees vlak.

Waar we in elk geval voor waarschuwen is voor "lapmiddelen". Enkele superbeveiligde parkings langs de autoweg, omwald, met prikkeldraad, ... en betalend zijn niet het juiste antwoord op het probleem.

Op alle parkings moet de veiligheid naar omhoog, moet het comfort verbeteren, en moet elke chauffeur (ongeacht zijn nationaliteit) gratis kunnen parkeren. Als er al betaald moet worden, dan komt het de werkgever toe dit ten laste te nemen.

2 De "boetepot" toewijzen aan projecten die de sector ten goede komen

Dagelijks worden er boetes geïnd voor de overtredingen die weggebruikers maken. Ook de professionele chauffeur ontsnapt niet aan boetes, hoe secuur hij of zij zich ook probeert te houden aan de regels. Een kleine onoplettendheid resulteert al gauw in zware boetes.

ABVV-BTB vraagt dat de opbrengst van de boetes die uitgereikt worden opnieuw ge-

injecteerd zouden worden in projecten die ten goede komen aan de chauffeurs. Veilige en comfortabele parkings, verbetering van de signalisatie, ...

De steeds zwaarder wordende boetes zorgen er soms ook voor dat chauffeurs ganse maandlonen moeten betalen aan procesverbalen. Veelal gebeuren de overtredingen "onder druk" van de werkgever. Terugbetaalde boetes worden echter als loon worden beschouwd door de RSZ. Terwijl geen enkele werkgever een boete zal terugbetalen als de overtreder niet om de één of andere reden "onder druk" werd gepleegd. Ofwel behandelt men deze terugbetalingen (die eigenlijk partonale schuldbekentenissen zijn) niet langer als loon, ofwel werkt men andere systemen uit (bv. via de fiscaliteit) waardoor de getroffen werknemer niet volledig opdraait voor de volle som.

Daarnaast staat ABVV-BTB zeker en vast open voor alternatieve financieringsbronnen. België vervult een belangrijke centrale draaischijffunctie in de transport- en logistieke sector. 80% van het goederenverkeer over de weg in België gebeurt door transporteurs uit de ons omringende landen. Daarom willen wij graag de piste van het wegenvignet voor buitenlandse transporteurs hernemen. De opbrengsten van het wegenvignet zouden, volgens ons, aangewend moeten worden voor de uitbreiding en onderhoud van de bestaande infrastructuur voor professionele chauffeurs.

3 Werk maken van de geschreven werkopdracht

Alle chauffeurs kennen het: druk, stress, Just-in-Time, nog snel dit, en vooral ook nog snel dat... Tot er iets gebeurt. Een incident of

een accident, een arbeidsongeval of een verkeersongeval. Op dat moment kijkt iedereen naar iedereen. De klant weet van niets, de leverancier weet van niets, de verlader of transporteur weet van niets, zijn dispatcher ook niet... en de chauffeur is de klos. De tachograaf zegt dit, de blackbox zegt zo. Al gauw is iedereen het erover eens dat het de chauffeur is die in de fout ging, en wordt hij of zij het kind van de rekening.

Dan kan die chauffeur wel mooi uitleggen dat hij onder druk gezet werd om net dat klein beetje over de schreef te gaan dat nodig was "om de klant tevreden te stellen" of "om zijn werk te houden"...

Natuurlijk is er de wet op de medeverantwoordelijkheid die één en ander oplost, maar niet alles.

Hoeveel makkelijker zou het niet zijn dat elke dienstopdracht "geschreven" zou worden. Geschreven in de ruime zin van het woord... met andere woorden "traceerbaar". Met de moderne communicatiemiddelen moet het perfect mogelijk zijn om de opdrachten klaar en ondubbelzinnig te geven, zodanig dat er een spoor van blijft. Discussie gesloten!

4 Werknemers moeten voorrang krijgen bij faling

De rangorde van de schuldeisers bij faling, waarbij de achterstallige lonen pas in rang 3 of 4 staan, dient gewijzigd te worden. Wordt het niet hoog tijd dat de werknemer de preferentiële schuldeiser wordt bij faling? Door de lonen op 1 te zetten zouden vele (financiële) drama's in gezinnen vermeden worden én zou de instroom van malafide en/of te zwakke bedrijven in de transportsector

beperkt worden (doordat de banken, nu vaak de 1e schuldeiser, veel voorzichtiger zouden worden bij het verstrekken van ondernemerskredieten).

5 Geen regionalisering van de wegcode

ABVV - BTB kan zich niet terugvinden in de roep om regionalisering van de wegcode, de inschrijvingsbewijzen (nummerplaten ed.), ... De transportsector loopt al gebukt onder een veelheid van wetten en normen, waarvan voldaan moet worden. Opsplitsen naar de regio's zal de zaken enkel ingewikkelder maken: wie wil er nu drie verschillende maximumsnelheden voor Vlaanderen, Wallonië en Brussel, drie soorten nummerplaten, drie soorten toelatingen voor buitengewone transporten, drie soorten rijbewijzen en examens ...?

We wensen ook dat de wegcode zelf ook vereenvoudigd wordt. Een overdaad aan onvoldoende gekende regels komt de veiligheid niet ten goede. Duidelijke regels, die bekend zijn, en eenvoudig... daar heeft de beroepschauffeur nood aan.

Ook de signalisatie langs de wegen moet duidelijker, en eenvoudiger. De signalisatie betreffende het inhaalverbod bij regenweer staat nog steeds niet op punt. Steeds wisselende snelheidsbeperkingen (70 - 90 - 70 - 90) op één baan zijn belachelijk, verwarrend, milieuvriendelijk en verkeersonveilig.

ABVV-BTB pleit voor Europese integratie van de bestaande Belgische regels. Als men de sector leefbaar en veilig wil houden: keep it simple!

6 Cabotage: beperken en controleren

Cabotage betekent dat een transporteur, met een geldige communautaire vergunning, in een andere lidstaat intern trans-

porten kan uitvoeren op tijdelijke basis. Hij moet er zelfs geen zetel of vestiging hebben. Cabotage werd toegelaten om het aantal "lege trajecten" te verminderen.

Wij stellen echter vast dat cabotage heel dikwijls aanleiding heeft tot misbruiken, buitenlandse transporteurs die chauffeurs laten rijden zonder de loon- en arbeidsvoorwaarden te respecteren van het land waar de cabotage wordt uitgevoerd. En zo iets noemt men: oneerlijke concurrentie.

Wij willen dat de controles op het wegvervoer, ook de controles "on the road", zich uitbreiden met een controle op de loon- en arbeidsvoorwaarden zodat sociale fraude wordt tegengegaan. Wij willen dat die controles gecoördineerd gebeuren met alle betrokken diensten. (Verkeerspolitie, sociale inspectiediensten, RVA, FOD mobiliteit...) Wij willen dat de nieuwe minister van werk ook op het Europese niveau het voortouw neemt bij zijn collega's, onder het motto "gelijke behandeling en verloning voor iedereen". Wij willen dat de cabotage beperkt wordt in duur en in traject. Om "achterpoortjes" te sluiten wensen we ook dat de bestraffing bij overtreding van sociale en/of andere regels gebeurt in het land waar de overtreding werd vastgesteld.

7 Duurzaam wegvervoer gaat samen met sociaal wegvervoer!

De trucker die zoveel mogelijk kilometers vreet, en zich voor het overige niets gelegen laat aan milieu, omgeving, duurzame ontwikkeling... Het cliché is bekend. Maar vals. Ook truckers hebben kinderen en kleinkinderen, en maken zich zorgen over de CO₂ uitstoot. Ook truckers staan in de dagelijkse files en bijten er zich de nagels op stuk omdat ze de deadline voor levering niet halen...

Alleen: wegvervoer is hun broodwinning, en die wil niemand kwijt. Truckers zijn dus als

eersten bezorgd voor duurzaamheid.

Daarom willen truckers betrokken worden in het overleg over de toepassing van nieuwe technieken zoals de ecocombi's. Extralange vrachtwagens van 25 m lang inzetten, waar sommigen in de sector om schreeuwen, kan niet zomaar. Laat ons eerst maar eens aantonen waar de milieuwinst zit van dit soort vrachtwagen, en vooral: wat zijn de sociale gevolgen van de inzet van deze carriers? Wat zijn de gevolgen op de tewerkstelling? Op de workload voor de chauffeurs? Wat zijn de veiligheidsrisico's? ...

Positieve stimulansen voorzien voor transportbedrijven die op een duurzame manier hun activiteiten organiseren (hier is duurzaam zowel sociaal als milieuvriendelijk) zien we wel zitten. De Belgische overheid kan daarbij gebruik maken van haar fiscale bevoegdheden, en duurzame technieken (die minder verbruik genereren) en grondstoffen (zoals biobrandstoffen) fiscaal aantrekkelijker maken, dan minder duurzame alternatieven.

Bovendien zijn we voorstander van een aanpak waarbij alle soorten vervoer ingezet worden, daar waar ze best ingezet worden. Het gecombineerd inzetten van diverse vervoersmiddelen kan het milieu ontlasten en de duurzaamheid bevorderen. Openbaar busvervoer voor personenvervoer moet hierbij alle kansen krijgen.

Het uitwerken van een federaal mobiliteitsplan om de verkeersstromen in goede banen leiden, met betrokkenheid van alle actoren, ook de vakbonden uit de transportsector, is een must.

8 Méér vorming en opleiding

De Europese richtlijn 2002/59 die voorziet in de verplichte bijscholing van chauffeurs à rato van 5 dagen per 5 jaar activiteit, dient zo snel mogelijk geïmplementeerd te worden in België. We weten dat deze richtlijn de verdienste heeft te bestaan, maar eigenlijk

weinig ambitieus is. Wat ons betreft is een verplichte bijscholing van 10 dagen per vijf jaar geen overdreven luxe indien men de evoluties in de sector wil volgen. De richtlijn mag bij implementatie in positieve zin worden bijgestuurd.

Daarom is het ook belangrijk dat men de examens voor het behalen van een rijbewijs C/CE of D/DE op Europees niveau uniformiseert, en voorziet in een voorafgaande theoretische en praktische opleiding.

9 Luchthavens: federale geluidsnorm

Vandaag zijn veel politici, en sommige omwonenden van de nationale Luchthaven nog steeds niet geneigd om lessen te trekken uit het DHL debacle. De Europese hub van dit bedrijf verhuisde naar Leipzig, met een verlies van flink wat arbeidsplaatsen tot gevolg. Een rechtstreekse gevolg van de politieke impasse betreffende de geluidsnormen. Maar ook in september 2007 wordt de Mobiliteitsminister van lopende zaken achtervolgd door schadeclaims van actiegroepen die dikwijls gebaseerd zijn op

tegengestelde basisredeneringen. Dit omdat de bevoegdheid over de geluidsnormen verdeeld zit over al te veel bevoegdheidsniveaus. Het gekissebis tussen die bevoegdheidsniveaus is verworpen tot een onontwarbaar kluwen.

De nationale luchthaven verdient beter. Indien nodig dienen de geluidsnormen opnieuw federaal ingevuld te worden, zodat een duidelijke en rechtvaardige politiek mogelijk wordt, en de luchthaven niet bedreigd wordt in zijn rol als draaischijf van mobiliteit, en werkverstrekker voor laaggeschoolde arbeiders.

10 Een actieve Europese Politiek op het vlak van het wegvervoer en het transport van personen.

Méér en méér worden de regels waaraan beroepschauffeurs zich moeten houden bepaald door Europa. De fameuze richtlijn 561/2006 voor de rij- en rusttijden is alom bekend. Maar er zijn andere voorbeelden, zoals de richtlijn op de arbeidstijd. ABVV-BTB is overtuigd Europeaan. Niet omdat

we goedkeuren wat Europa ons biedt, maar omdat we voorstander zijn van een ander, lees, socialer Europa.

Als we veiliger Parkings willen, dan moeten we dat in gans Europa bewerkstelligen. Als we de rij- en rusttijden willen evalueren, dan zullen we dat op Europees niveau moeten doen. Als we de arbeidstijd willen stroomlijnen, dan zal dat op Europees niveau moeten...

Daarom vragen we:

- een snelle implementatie van de vormingsrichtlijn op Belgisch vlak, zodat elke beroepschauffeur minstens één dag bijscholing per jaar kan krijgen (en liefst méér);
- geïntegreerde sociale databanken op Europees niveau, zodat alle chauffeurs op dezelfde wijze gecontroleerd kunnen worden "op het terrein". Dit als opstap naar een ware "Europol".
- harmonisatie naar boven toe van de loon- en arbeidsvoorwaarden;
- uniformisering van documenten (vrachtbrieven, laadbrieven, sociale documenten)...
- een herziening en beperking van de cabotagerichtlijnen.

Uitbreiding dienstverlening BTB-leden namen

NIEUW

VANAF 28 september 2007

zitdag in Namen

FGTB – Rue Dewez 40 – 5000 Namen>>

Wanneer

Vrijdag 28 september 2007 van 8u30 tot 11u45
Maandag 29 oktober 2007 van 8u30 tot 11u45
Vrijdag 23 november 2007 van 8u30 tot 11u45
Vrijdag 21 december 2007 van 8u30 tot 11u45

Info

Op andere dagen kan ook, graag een telefoontje om een afspraak te maken.
Daniel Maratta – tel.: 071/641.299.



Juiste nummer is snel geholpen

Wie naar het hoofdkwartier van de BTB belt op het algemene nummer 03/224.34.11, krijgt een keuzemenu te horen. Eerst moet je taal kiezen: "spreekt U Nederlands druk 1". Dan vraagt de computer je vakgroep. Voor het Wegvervoer & Logistiek moet je 4 indrukken. Deze elektronische telefooncentrale loodt personen die voor de eerste maal naar de BTB bellen vlot door onze structuur. Het is echter een tijdrovende procedure voor leden en militanten die onze organisatie goed kennen. Leden van de vakgroep Wegvervoer kunnen de elektronische centrale vermijden door te kiezen voor de rechtstreekse nummers.

03/224.34.35/36
Vakgroep Wegvervoer & Logistiek
afdeling Antwerpen

03/224.34.34
Vakgroep Wegvervoer & Logistiek
federaal secretariaat

Frank Moreels redactie
Annemie Craeye
Véronique De Roeck

Annemie Craeye foto's
Véronique De Roeck
Gilles Verschoore

Geef de onderstaande strook aan een collega die nog niet bij de BTB Wegvervoer & Logistiek is aangesloten

Ja, ik word lid!



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.