

Vanaf 01.10.2010 de speekseltesten tegen drugs in het verkeer gebruikt worden? De oude procedure die werd gebruikt bleek veel te complex en te tijdrovend te zijn. Vooral de urinetest en de 'testbatterij' werden vaak als omslachtig ervaren. De nieuwe procedure bestaat uit drie grote luiken:

- een gestandaardiseerde checklist om na te gaan of de bestuurder uiterlijke kenmerken vertoont van recent drugsgebruik.
- de eigenlijke speekseltest: een toestelletje waarmee je een paar maal over de tong moet wrijven. Uiteindelijk kan er worden afgelezen of er drugs werden gebruikt en zo ja, welke drugs dat zijn.
- de speekselanalyse. In geval van een positieve speekseltest zal de politie van de gecontroleerde persoon ook een speekselstaal afnemen. Dit staal zal vervolgens worden onderzocht in een labo. (Deze speekselanalyse zal in de toekomst in vele gevallen de bloedproef vervangen.) Alleen wanneer een speekselanalyse onmogelijk is (vb. omwille van weigering van de gecontroleerde persoon) zal worden overgegaan tot een bloedproef.

De minimumleeftijd voor het verkrijgen van een bewijs van vakbekwaamheid D is vastgesteld op 21 jaar maar dat er toch uitzonderingsmaatregelen zijn vanaf 18 jaar? Je kan dus toch een bewijs van vakbekwaamheid D krijgen vanaf 18 jaar, maar dat is enkel geldig voor geregeld vervoer binnen België, waarvan het traject ten hoogste 50 km bedraagt. Een chauffeur van minimum 20 jaar kan ook een bewijs van vakbekwaamheid D verkrijgen dat enkel geldig is voor personenvervoer binnen België. Bij het bereiken van de leeftijd van 21 jaar vallen alle bovengenoemde beperkingen weg.

Frankrijk de overtredingen op zowel de rij- en rusttijden als op de wetgeving op de tachograaf heeft gekoppeld aan bepaalde klassen van overtredingen? Kleinere inbreuken worden gekoppeld aan een overtreding van 3de en 4de klasse en leiden tot een maximale boete van respectievelijk €450 of €750. De belangrijke inbreuken worden gekoppeld aan een overtreding van 4de en 5de klasse en geven boetes van respectievelijk €750 of €1.500. De heel belangrijke inbreuken worden beschouwd als overtredingen van de 5de klasse of als een misdrijf en kosten respectievelijk €1.500 of €3.750.

Het systeem van de betaling van de crisispremie van €1.666 aan ontslagen arbeiders werd verlengd tot 31.12.2010?

BTB al verschillende malen actie heeft gevoerd op de luchthaven onder het motto: overload, let op de kilo's! Hiermee willen wij de aandacht van de passagiers vestigen op het probleem van de té zware valiezen, die de arbeidsomstandigheden van de bagageafhandelaars nadelig beïnvloeden. Het overgewicht van deze koffers (> 23 kg) veroorzaakt immers grote gezondheidsrisico's voor de arbeiders die deze koffers (dikwijls op hun knieën) moeten versleuren. Ondertussen werd deze campagne wereldwijd overgenomen onder de slogan: 'Stop injuries, pack less!'. Neem gerust een kijkje op de internationale website van ITF: www.packless.org.

Vanaf 2011 elektronische maaltijdcheques mogelijk zijn? Ook

de papieren variant blijft echter bestaan. Net zoals de gewone maaltijdcheques zullen ook de e-maaltijdcheques onder bepaalde voorwaarden vrij zijn van sociale zekerheidsbijdragen. Bovenop de gewone voorwaarden gelden voor hen echter nog extra voorwaarden die moeten worden vervuld. Eigenlijk is het vooral de manier van uitbetaling die verandert. De e-maaltijdcheque wordt niet overhandigd aan de werknemer, maar hij wordt gestort op een speciale maaltijdchequerekening. Deze maaltijdchequerekening is eigenlijk meer een databank waarop voor een werknemer een aantal e-maaltijdcheques worden opgeslagen. Deze databank wordt beheerd door een erkende uitgever en kan door de werknemer onder de vorm van een betaalkaart worden gebruikt als een soort betaalmiddel. De eerste betaling met de e-maaltijdcheques zijn effectief voorzien vanaf begin 2011.

Wij het standpunt van de werkgevers – ingenomen door Bruno Velghe van UPTR op een debat in Mechelen op 24 november – enkel kunnen bijtreden voor wat volgende punten betreft:

- Op een verplichte vorming is geen scholingsbeding van toepassing. Dit wil concreet zeggen dat als jouw werkgever voor jou investeert in vorming voor het verwerven of behouden van je vakbekwaamheidsattest, hij je niet kan verplichten om (een deel van) de opleidingskosten aan hem terug te betalen als je vrijwillig de firma verlaat.
- Als chauffeurs in hun vrije tijd vorming volgen, vb. op een zaterdag, dan komen deze uren niet in aanmerking om te worden beschouwd als verplichte rust.

Editoriaal: Frank Moreels | Tom Peeters | Adrienne De Raedt | Ellen Durand | Annelies Vandenbussche | Sandra Longantius | Philippe Dierckx
Foto's: Frank Moreels | Tom Peeters | Adrienne De Raedt | Ellen Durand
Vormgeving en realisatie: www.mogelijk.be

WEGWIJS

ABVV BTB
Samen sterk

BELGISCHE TRANSPORTARBEIDERSBOND



Prettige feestdagen

O4 / Parkings: onvoldoende, onveilig en oncomfortabel!

O5 / BTB solidair met kameraden van UPS Istanboel-Turkije

Bijlage / Zwartboek: "Ze komen naar het oosten, ze trekken naar het oosten."



bezoek onze website
www.btb-abvv.be

Belgie-Belgique
P.B.
GENT X
8/854

afgiffekantoor:
Gent X - P708415
Driemaandelijkse tijdschrift
oktober | november | december 2010

verantwoordelijke uitgever:
Fed. Secret. Frank Moreels
Paardenmarkt 66
2000 Antwerpen 1

Grote kuis in het goederenvervoer!

De publicatie van het BTB-zwartboek 'Ze komen uit het Oosten, ze trekken naar het Oosten' onderlijnt nogmaals welke dubieuze praktijken bepaalde transportfirma's hanteren. Goed bedoelende transporteurs gaan over kop, omdat ze weigeren het brute spel van de sociale dumping, georganiseerd met Oost-Europese chauffeurs, mee te spelen. Tegelijk floreren andere firma's, net omdat ze dat wel doen.

Die laatsten hebben duidelijk de weg naar Oost-Europa gevonden. Ze richten er een postbusfirma op. Een nepbedrijf dat Oost-Europese chauffeurs inzet op de Belgische markt. Dit uiteraard tegen tarieven die ver onder deze van West-Europa liggen. Die chauffeurs worden dus onderbetaald, ze moeten vaak weken of maanden in precarie omstandigheden leven, kortom ... ze worden uitgebuit.

Tegelijk worden de lonen van de Belgische chauffeurs verder onder druk gezet. De meesten van die Oost-Europese chauffeurs verdienen een derde tot de helft van onze lonen! Als klap op de vuurpijl verliezen nogal wat Belgische chauffeurs hun job ten voordele van deze Oost-Europese truckers.

De BTB-acties naar aanleiding van de publicatie van ons zwartboek kregen een enorme persbelangstelling. Maar ook van de chauffeurs kregen we zeer positieve reacties. "Eindelijk durft er iemand te spreken, eindelijk wordt de waarheid gezegd, eindelijk durft er iemand in te gaan tegen de dumping!", zeggen ze. Maar ook de buitenlandse chauffeurs reageerden positief. Ze beseffen best wel dat ze te weinig verdienen, slechte werkomstandigheden hebben en dus eigenlijk uitgebuit worden.

We roepen de Belgische werkgeversorganisaties op om vandaag kleur te bekennen en deze malafide praktijken samen met ons aan te klagen en daadwerkelijk te bestrijden. Het kan toch niet dat eerlijke werkgevers over kop gaan ten nadele van bedriegers die een loopje nemen met de wet? Wanneer zullen Febetra, UPTR en Transport en Logistiek Vlaanderen hun verantwoordelijkheid nemen, en samen met de vakbonden 'grote kuis' houden in de sector. Hoeveel firma's als Jonckheere in West-Vlaanderen moeten er nog sneuvelen op het slagveld van de oneerlijke concurrentie vooraleer de federaties reageren?

Dat er concurrentie is in de sector is eigen aan het systeem waarin we leven, maar laat die concurrentie dan minstens 'eerlijk' verlopen en laten we de sociale dumping uit onze sector bannen!

We horen dezelfde werkgeversfederaties immers klagen. "Onvoldoende jonge mensen kiezen nog voor het beroep van chauffeur. Straks zijn er chauffeurs tekort." Indien we jonge mensen willen motiveren om de job van chauffeur op te nemen, dan moeten we dringend iets doen aan het negatieve imago van de sector. De nestbevuilers moeten eruit, de sector moet 'clean' gemaakt worden en zij die sociale dumping organiseren moeten geweerd worden.

Onze uitnodiging aan de werkgevers is duidelijk: laat ons samen grote kuis houden in de transportsector.

Frank Moreels, Federaal Secretaris BTB Wegvervoer & Logistiek.



In het middenkatern vind je, volledig uitneembaar, ons zwartboek "Ze komen uit het oosten, ze trekken naar het oosten".

BTB schrijft geschiedenis bij de pachters van De Lijn!!!



Ondanks een verzoeningsvergadering op het Paritair Comité voor het Vervoer, na een staking in februari 2009, én ondanks verschillende vergaderingen met de directie, geraakten de problemen bij De Decker Van Riet niet opgelost. Integendeel, het werd alleen maar erger!

Maandag 27 september hadden de chauffeurs van de BTB er genoeg van en legden zij het werk neer in de stelplaats te Aartselaar. BTB staakte zonder ACV, dat geen problemen zag en dus de staking niet erkende. Op een paternalistische wijze trachtte de werkgever onze mannen weer aan het werk te krijgen. Zonder veel succes overigens, want zij gingen de volgende dag ook nog door. Zij waren vastberaden en zouden niet stoppen tot ze garanties kregen op verbetering... en die kwamen er! Een collega, die onterecht ontslagen was om dringende reden, kreeg de kans tot reïntegratie, maar verkoos uiteindelijk zelf om medische redenen niet meer aan de slag te gaan. Dit werd aanvaard door de directie.



Er komt ook duidelijkheid in de loonbrieven.

De werkgever bevestigde dat alle CAO's die van toepassing zijn, van heden zullen gerespecteerd worden én dat er een zeer grondige evaluatie en herziening van het personeelsbeleid zal komen.

De 'personeelsverantwoordelijke' werd

ondertussen vervangen. Wij hopen dat de nieuwe verantwoordelijke meer open zal staan voor de sociale dialoog en meer respect zal opbrengen voor de chauffeurs.

Het was ook ongelooflijk fijn om de collega's van DHL Bornem, Trafuco, de luchthaven, NTM, ACOD, ... op het stakerspiket te mogen begroeten.

Deze actie was een succes over heel de lijn! Het doel, de randanimatie en de catering (verzorgd door de werknemers van DDVR) was een nooit gezien precedent in deze sector.

BTB schrijft geschiedenis bij de pachters van De Lijn!!!

Parkings: onvoldoende, onveilig en oncomfortabel!

BTB solidair met kameraden van UPS Istanboel-Turkije

Federale Militantenraad (Femira) komt samen in Gent - 25 september 2010

Fraude met maaltijdcheques
De Nederlandse taxisector op bezoek bij BTB

Syndicale premies 2010
Overzicht eindejaarspremie 2010

Aanvullend sectorpensioen voor de sector verhuizingen

Bestuurderskaarten digitale tachograaf: hou de geldigheidsdatum in de gaten!

Lonen geregeld vervoer - openbare autobusdiensten

Lonen bijzonder geregeld vervoer - speciale autobusdiensten

Lonen autocars: pendels, internationale lijnen en toerisme

Lonen personeel verhuizingen

"Välkomna Svenska Transportarbetareförbundet"

Kennis is macht!

... ook voor ons eigen personeel

Gezocht: verdienstelijke amateurfotografen!

BTB komt naar je toe in de regio Luik, Verviers en Luxemburg

Adressen

Weet je wat

Op 25 oktober voerden we opnieuw actie. Voor meer, veiligere en comfortabelere parkings langs de snelwegen. Dit naar aanleiding van het vierde zwartboek dat we publiceerden. Het verhaal wordt jammer genoeg eentonig. Want er verandert niets 'on the road'. Voor BTB reden te meer om op dezelfde nagel te blijven kloppen.



Parkings: onvoldoende, onveilig en oncomfortabel!



STOPPEN MET KAKELN: EIEREN LEGGEN!

"We zullen de bevoegde politici blijven achtervolgen en interpellieren voor het door hen gevoerde non-beleid. Of ze nu Crevits, Lutgen, Schoupe of Turtelboom heten. Ze babbelen veel over de parkings, maar ze doen weinig of niets dat ook op het terrein voelbaar is. De laatste drie jaar kakelen ze er maar op los, terwijl ze geen eieren leggen. Het wordt stilaan de Far West langs de autowegen. Dievenbendes gijzelen truckers en beschieten de politie met kalashnikovs. Ondertussen moeten de chauffeurs leven in onwaardige omstandigheden", stelt Frank Moreels, Federaal Secretaris van BTB. "Hoog tijd om wat meer respect op te brengen voor de chauffeurs."

DE CHAUFFEURS ZELF AAN HET WOORD

We deden als BTB niet enkel plaatsbezoeken op bijna 100 parkings, waarbij onze inspectieteams objectieve vaststellingen noteerden over de toestand ter plekke. We voerden ook een enquête bij ongeveer 500 truckers. De resultaten spreken voor zich. Meer dan 85% van de chauffeurs zegt dat er

onvoldoende plaatsen zijn, 58% is zelf al met overvolle parkings geconfronteerd. 79% geeft de sanitaire installaties een onvoldoende en 77% klaagt over de levensduur. Onze inspectieteams kunnen dit enkel bevestigen: 's nachts komen we al gauw 30% parkeerplaatsen te kort.

BTB NEEMT DE VRAGEN VAN DE CHAUFFEURS ERNSTIG!

"Wie volgt?", vraagt Frank Moreels zich af. "Ondanks de acties die we de voorbije jaren gevoerd hebben als BTB verandert de situatie op het terrein niet snel genoeg. Daarom dit nieuwe zwartboek. Daarom opnieuw een BTB-actie. We interpellieren UPTA en FEBETRA, de twee patroonsfederaties met zetel te Brussel. Zij zegden ons alvast hun steun toe en bevestigden achter onze eisen te staan." (We zullen hen er te gelegener tijd aan herinneren.)

WAAR BLIJFT DE EUROPESE DYNAMIEK?

BTB bracht ook een bezoek aan de conferentie in verband met de parkingproblematiek die België organiseerde in het kader van het Europese voorzitterschap van ons land. Zelig om vast te stellen hoe méér dan honderd aparatsjiks uit allerhande Europese en nationale instellingen gewichtig zitten te doen over wat ze allemaal, net nog niet, realiseerden. Het was dan ook een

genoegen voor BTB om dit 'feestje' even te verstoren met een korte actie. We deelden ons zwartboek uit, samen met een pamflet en roodgekleurde eitjes. Eitjes als symbool van onze actie: stoppen met kakelen, eieren leggen!

Frank Moreels: "Klap op de vuurpijl was wel dat sommige deelnemers ons achteraf kwamen feliciteren, omdat ook zij vonden dat er te veel blabla werd verkocht, zonder resultaat op het terrein. In elk geval stelt BTB haar deskundigheid en de deskundigheid van haar leden-chauffeurs, ter beschikking van beleidsmakers die echte experts willen inschakelen."

Wil je het zwartboek 'veilige parkings' downloaden:
www.btb-abvv.be

Wil je een verzorgd uitgegeven versie op papier: mail naar dinneke.fleerackers@btb-abvv.be Je kan ook bellen of schrijven naar Dinneke Fleerackers - BTB - Paardenmarkt 66 - 2000 Antwerpen, 03/224 34 37.

Wil je contact met iemand van BTB om jouw verhaal te doen of heb je hulp nodig, aarzel niet ons te contacteren!

BTB zit ook op Facebook: BTB Transport Logistiek ABVV. Hierop kan je ook het filmpje van onze actie terugvinden.

BTB solidair met kameraden van UPS Istanboel-Turkije

Op 1 september nam BTB deel aan een internationale actiedag voor de ontslagen werknemers van UPS Turkije, op touw gezet door de internationale transportvakbond ITF. Samen met onze Nederlandse collega's van FNV Bondgenoten werd beslist om het callcenter van UPS Nederland te bestoken met telefonische oproepen om op deze manier de werking ervan en bijgevolg de activiteiten van UPS Nederland te verstoren. Dat de actie een groot succes was bleek uit het feit dat UPS Nederland die dag een omzetting van liefst 30% liet noteren.

Vanuit diverse BTB-kantoren belden medewerkers heel de dag om diverse redenen naar UPS. Met de vraag om pakketjes met syndicale rechten te laten opsturen, of om een klacht in te dienen dat er pakketjes met syndicale rechten niet werden afgeleverd. Sterker nog dat de medewerkers ter plaatse, die dergelijke pakketjes toch hadden ontvangen, op staande voet waren ontslagen. Met een beetje acteerwerk, in combinatie met wat geluk gediend door call-center operatoren die niet wisten waar de klepel hing, konden we toch regelmatig de operator voor een kwartier bezet houden. Deze actie toonde niet alleen aan dat gericht actievoeren effect kan hebben, maar ook dat het bovendien zeer leuk kan zijn.

WAAROM VOERDE BTB NU MEE ACTIE?

Sinds mei 2010 staan meer dan 200 vakbondsleden van de Turkse vakbond Tümtis voor de poorten van UPS om hun job terug te eisen. De reden waarom ze werden ontslagen? Omdat ze lid waren (geworden) van een vakbond om te kunnen strijden voor betere loon- en arbeidsvoorwaarden. Tot op heden staan onze kameraden van Tümtis er nog steeds iedere dag, nu ondertussen al meer dan 250 dagen lang. Ze trotse-



ren weer en wind, werden bedreigd en beschoten door de directie en wanneer er bezoek komt om internationale solidariteit te tonen, rukt de oproerpolitie (met machinegeweren en waterkanon in aanslag) massaal uit. Maar onze Turkse kameraden buigen niet. Ze zullen blijven strijden tot de Turkse directie van UPS hun syndicale rechten erkent en ze hun job opnieuw kunnen doen.

SOLIDARITEITSBEZOEK BTB OP 9 OKTOBER

Op 9 oktober was een kleine delegatie van BTB in Turkije aanwezig om samen

met kameraden uit andere Europese landen een solidariteitsbezoek te brengen aan het stakerspiket voor de poorten van UPS. Na een bezoek aan de hoofdkwartieren van Tümtis in het centrum van Istanboel vertrok de delegatie in konvooi richting UPS. De ontvangst was uitbundig en hartverwarmend en in schril contrast met het tot op de tanden bewapende politie-eskadron dat massaal was uitgerukt. We waren enorm onder de indruk van de strijdvaardigheid van onze Turkse kameraden. Het was een les in nederigheid en een reality check om te zien hoe levendig het syndicaal vuur nog steeds brandde bij deze militanten, die op dat moment al meer dan 180 dagen aan het strijden waren.

BIJKOMENDE ACTIE IS EN BLIJFT NODIG!

Omdat de kameraden van Tümtis absoluut deze strijd moeten winnen roept BTB haar leden op om solidair te zijn en te blijven met hun strijdmakkers in Turkije. BTB zal daarom nog bijkomende acties ondernemen om de directie van UPS onder druk te blijven zetten om de syndicale rechten en vrijheden in Turkije te erkennen en te respecteren.

Wens je zelf actie te ondernemen? Dat kan! Je kan de kameraden van Tümtis ondersteunen door op jouw bedrijf pamfletten uit te delen van de getroffen werknemers en op te roepen tot solidariteit. Ook financiële steun is en blijft welkom. BTB heeft een solidariteitsfonds opgericht waarop je je bijdrage kan storten.
Rekeningnummer: BE 220-0962805-19.
Mededeling: Tümtis.

De pamfletten kunnen aangevraagd worden bij Dinneke op het nummer 03/224 34 37 of dinneke.fleerackers@btb-abvv.be

Federale Militantenraad (Femira) komt samen in Gent – 25 september 2010



Op 25 september 2010 kwam de Federale Militantenraad van de vakgroep BTB Wegvervoer en Logistiek bijeen in het ABVV-gebouw aan de vrijdagmarkt in Gent.

Militanten uit verschillende BTB-gewesten waren opnieuw talrijk aanwezig.

Op de agenda stonden onder meer volgende punten: de problematiek van de toxische gassen in containers, de federale militantenvorming, het zwartboek Oost-Europese chauffeurs, de veilige parkings, interimarbeid,

Na de tussenskomsten van verschillende sprekers werd er overgegaan tot het tweede luik van deze bijeenkomst.

BTB had besloten om Osanloo Mansour, de Iranese vakbondsman van de sector autobussen, die al sinds 11.07.2007 zit opgesloten wegens syndicale activiteiten, het erelidmaatschap toe te kennen.

BTB BEZOEKT STUDIEDAG TOXISCHE GASSEN IN BRUSSEL!

Op 23 november bezochten een aantal BTB-secretarissen samen met hun militanten een internationaal congres rond toxische gassen. Het seminarie met als naam 'Toxic Gases And Vapours, don't get caught by surprise', dat eerder al werd georganiseerd in Rotterdam, koos Brussel als plaats, omdat het in de hoofdstad van Europa de problematiek van gassen in containers onder de aandacht van de Europese beleidsmakers wilde brengen. Op het seminarie werden theorie en praktijk aan elkaar gekoppeld met tal van sprekers enerzijds en workshops anderzijds.

BTB WINT TGA BEST INITIATIVE AWARD 2010!

De Nederlandse organisatie, die een expertenplatform met betrekking tot toxische gassen in containers vertegenwoordigt, heeft aan de Belgische Transportarbeidersbond (BTB-ABVV) de Best Initiative Award 2010 uitgereikt.



Hiermee wil BTB het dossier van Osanloo Mansour onder de aandacht houden.

Opgepakt, mishandeld en veroordeeld tot vijf jaar gevangenisstraf in Iran, zit Osanloo Mansour zijn gevangenisstraf uit in de Evi-gevangenis in Teheran. Met een minimum aan medische verzorging, zonder hoop op vervroegde vrijlating.

BTB huldigde Osanloo in aanwezigheid van genodigden na het bekijken van een reportage over zijn syndicaal werk en zijn gevangenneming. Een BTB-ABVV-lidboekje werd overhandigd aan Mac Urata, ITF Secretary of Road Transport.

Aansluitend had op de Vrijdagmarkt een prikactie plaats met een honderdtal deelnemers om dit afschuwelijke onrecht in de publiciteit te brengen.



Deze Award werd overhandigd aan Frank Moreels, Federaal Secretaris BTB Wegvervoer & Logistiek, omdat, dank zij de inspanningen van BTB, uiteindelijk werd overgegaan tot de ondertekening van een CAO, die onder meer omvat hoe bedrijven moeten omgaan met toxische gassen in containers en die tegelijkertijd het startsein geeft voor het opstarten van een nationale informatie- en preventiecampagne.

De Belgische transportsector is daarmee de eerste sector in Europa die een dergelijke CAO afsluit!

FRAUDE MET MAALTIJDCHQUES

Een tijdje terug werden wij door een aantal leden van een logistiek bedrijf uit het zuiden van West-Vlaanderen gecontacteerd in verband met misbruik van maaltijdcheques.

Dit bedrijf telt meer dan 100 werknemers, maar duldt geen enkele syndicale vertegenwoordiging. Nu is het ons ook duidelijk waarom!

De werkgever misbruikt het systeem van de maaltijdcheques door op de loonfiche wél voor elke dag een maaltijdcheque in te schrijven, maar in werkelijkheid slechts een maaltijdcheque aan de werknemers te overhandigen die daadwerkelijk overuren willen presteren.

Wij hebben de Sociale Inspectie opdracht gegeven een onderzoek bij deze firma in te stellen en kunnen vandaag dan ook mededelen dat alle werknemers, dank zij BTB-ABVV en de Sociale Inspectie, alle maaltijdcheques, die ooit op hun loonfiche werden aangegeven, met terugwerkende kracht hebben ontvangen.

Indien dergelijke praktijken zich ook in jouw bedrijf voordoen, neem dan zeker contact op met je gewestelijk BTB-kantoor.

WIL JIJ GRAAG SNEL OP DE HOOGE WORDEN GEBRACHT VAN NIEUWS UIT JOUW SECTOR?

Nieuwe CAO's, nieuwe bedragen van lonen en vergoedingen, nieuwe voordelen van het Sociaal Fonds: je bent geïnteresseerd?

Stuur een mailtje met vermelding van je naam, GSM-nr. en emailadres naar: Dinneke.fleerackers@btb-abvv.be. Wij sturen je dan zo spoedig mogelijk per e-mail onze info-flashes toe.



De eerste en de vijftigste inzender, die alle gegevens hebben doorgegeven krijgen een mooie prijs: een handige leatherman.

Als je de BTB-flash nu reeds ontvangt kan je natuurlijk ook nog meedoen. Neem opnieuw contact op met Dinneke en check even of je gegevens nog steeds up-to-date zijn.

Krijg je de BTB-flash wel al, maar wil je hem in de toekomst niet meer ontvangen, geef ons dan ook een seintje. We schrappen je dan van onze mailinglist. En, omdat het niet verstandig is om ongeïnformeerd door het leven te gaan, sturen we je tegelijkertijd een stel 'ezelsoortjes' op.

De Nederlandse taxisector op bezoek bij BTB

Op 15 september ontving het federaal secretariaat van BTB hoog bezoek. Afgevaardigden uit de Nederlandse taxisector, zowel van werknemers- als van werkgeverszijde, kwamen naar Antwerpen voor een kennismaking en om tegelijkertijd informatie en ervaringen uit te wisselen.

De Belgische loon- en arbeidsvoorwaarden werden vergeleken met de Nederlandse, de activiteiten en sociale voordelen van de respectievelijke sociale fondsen werden naast elkaar gezet en ook de taxiwetgeving van de twee landen werd besproken.

Niet alleen onze eigen Federaal Secretaris Frank Moreels kwam aan het woord, maar ook Carine Dierckx (propagandiste BTB Antwerpen). Zij gaf een beknopte toelichting over de problemen die de Belgische vakbonden ondervonden in de taxibedrijven, gaande van zwartwerk over deeltijdse contracten tot de vrij gecompliceerde loonberekening in de sector van de taxi's.

Twee van onze eigen BTB-afgevaardigden, Daniël Colaes en Daniël Stachowicz, konden hun ervaringen als taxichauffeur bij een Gents bedrijf delen met Nederlandse collega's.

Tot slot nam ook een afgevaardigde van het kabinet van Schepen van Campenhout, verantwoordelijk voor de taxizaken in de stad Antwerpen, het woord. Zij gaf de visie van het stadsbestuur op het taxibeleid in Antwerpen.

Na de lunch – wij moeten onze Bourgondische reputatie toch eer aandoen bij onze Noorderburen? – ging iedereen tevreden naar huis.



Syndicale premies 2010

Een overzichtje van de syndicale premies uitbetaald in de verschillende sectoren.

WERK JE IN DE SECTOR GOEDERENVERVOER OF LOGISTIEK?

In de loop van de maand december 2010 ontvang je van het Sociaal Fonds Transport een formulier syndicale premie. Met dit formulier kan je de terugbetaling krijgen van de syndicale premie 2010 ten bedrage van €120.

WERK JE IN DE SECTOR VERHUIZINGEN?

Vanaf januari 2011 kan je je aanbieden op een BTB-secretariaat om je syndicale premie 2010 (€120) te ontvangen.

WERK JE IN DE SECTOR TAXI'S?

Vanaf januari 2011 kan je je aanbieden op een BTB-secretariaat om je syndicale premie 2010 (€125) te ontvangen.

WERK JE IN DE SECTOR AFHANDELING LUCHTHAVENS?

Vanaf eind december 2010 ontvang je van het sociaal fonds een formulier syndicale premie. Met dit formulier kan je terugbetaling krijgen van de syndicale premie 2010 ten bedrage van €125.

WERK JE IN DE SECTOR HANDEL IN BRANDSTOFFEN?

In de loop van de maand december 2010 ontvang je van het Sociaal Fonds Handel in Brandstoffen een formulier syndicale premie. Met dit formulier kan je de terugbetaling krijgen van de syndicale premie 2010 ten bedrage van €120.

WERK JE IN DE SECTOREN AUTOBUSSEN EN AUTOCARS?

Dan ontvang je pas in het voorjaar 2011 een legitimatiekaart van het Sociaal Fonds Bussen en Cars. Met deze kaart kan je de terugbetaling krijgen van de syndicale premie. Het bedrag van deze premie was bij het drukken van deze editie van 'Wegwijs' nog niet gekend.

Overzicht eindejaarspremies 2010

AUTOBUSSEN & AUTOCARS - P.C. 140.01/02/03

- Rijgend personeel openbare autobusdiensten VVM
€2.495,34
- Rijgend personeel openbare autobusdiensten SRWT
€2.300,54
- Rijgend personeel van de speciale autobusdiensten en autocars
€1.821,24
- Garagepersoneel
[38 u x uurloon december 2010 x 52]
12
- Voor alle subsectoren wordt door het sociaal fonds autobussen en autocars een voorschot uitbetaald van €74,39 bruto.

GOEDERENVERVOER & LOGISTIEK - P.C. 140.04/09

- De bruto eindejaarspremie bedraagt **5% van het brutoloon** aan 100% dat door de werkgever(s) uit de RSZ-categorie 083 voor de werknemer werd aangegeven aan de RSZ in de periode van 01.07.2009 tot en met 30.06.2010.
- Om recht te hebben op een eindejaarspremie moet in de refterperiode voor de arbeider **minstens €3.718,40 brutoloon** aangegeven zijn.
- Het SFTL kent de premie dus **niet** toe als de zo berekende bruto eindejaarspremie **lager is dan €185,92**.

VERHUIZINGEN - P.C. 140.05

- 170 x werk. bet. uurloon 12.2010 x aantal maanden arbeidsprest.
12

AFHANDELING LUCHTHAVENS - P.C. 140.08

- 164,66 x het werkelijke uurloon van de maand december 2010.

HANDEL IN BRANDSTOFFEN - P.C. 127

- De bruto eindejaarspremie bedraagt **6,35% van het brutoloon** aan 100% dat door de werkgever(s) voor de werknemer werd aangegeven aan de RSZ in de periode van 01.07.2009 tot en met 30.06.2010.

Je werkt in de sector verhuizingen? Dan heb ook jij vanaf 1 januari 2011 recht op een aanvullend sectorpensioen.

Op 10 november jongstleden werd in het Paritair Comité voor het Vervoer de CAO ondertekend die vanaf 1 januari 2011 een tweede pensioenpijler regelt in de sector van de verhuisondernemingen, meubelbewaring en aanverwante activiteiten.

WIE HEEFT ER RECHT OP DIT AANVULLEND PENSIOEN?

Alle arbeiders die in de hierboven vermelde sector werken.

HOEVEEL BEDRAAGT JOUW AANVULLEND PENSIOEN?

De jaarlijkse bijdrage voor de financiering van dit bijkomend sectoraal pensioen bedraagt voor 2010 in principe **0,50% van jouw brutoloon aan 108%**, zoals het werd aangegeven aan de Rijksdienst voor Sociaal Zekerheid (RSZ), inclusief de bijdrage voor de solidariteitstoezegging en de toepasselijke RSZ-afhoudingen.

Vanaf 2011 bedraagt de bijdrage **0,50% van jouw brutoloon aan 108%**, zoals het werd aangegeven aan de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ). Dit bedrag moet nog worden verhoogd met een bijdrage voor de financiering van de solidariteitsregeling van 0,022% en met de toepasselijke RSZ-afhoudingen.

HOE WORDT JOUW BIJDRAGE VOOR DEZE TWEEDE PENSIOENPIJLER BETAALD?

De werkgever moet zijn bijdrage voor jouw aanvullend pensioen automatisch betalen aan de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid.

WAT INDIEN JOUW WERKGEVER VOOR JOU REEDS AANBETAALT VOOR EEN AANVULLEND PENSIOEN?

Werkgevers die reeds voor de datum van 06.05.2010 een aanvullend pensioenstelsel op het vlak van de onderneming hebben ingevoerd, **kunnen vrijgesteld worden van deelname** aan dit aanvullend sectorpensioen. Voorwaarde is wel dat de werkgever reeds voor 05.07.2010 heeft aangetoond dat zijn pensioentoezegging **op bedrijfsvlak minstens dezelfde rechten verleent als het sectorpensioen dat nu bij CAO werd vastgelegd**.

Wil je meer informatie? Neem dan contact op met je gewestelijk BTB-secretariaat.

Bestuurderskaarten digitale tachograaf: hou de geldigheidsdatum in de gaten!

De bestuurderskaarten voor de digitale tachograaf hebben een geldigheidsduur van 5 jaar. Niemand verwittigt je wanneer deze termijn van vijf jaar verstrijkt. Het is dus uitermate belangrijk dat je dit zelf in de gaten houdt.

WANNEER MOET JE EEN NIEUWE KAART AANVRAGEN?

Ten vroegste twee maanden, ten laatste 15 werkdagen (3 kalenderweken dus) voor de vervaldag van je bestuurderskaart. Het aanvraagformulier voor een nieuwe kaart kan je downloaden op de volgende site: www.digitach.be (onder de rubriek 'bestuurderskaart').

Vergeet niet om het aanvraagformulier te ondertekenen, aan te duiden dat het om een vernieuwing van een kaart gaat en steeds een pasfoto en een leesbare kopie van je geldig rijbewijs toe te voegen.

Het volledige aanvraagdossier moet opgestuurd worden naar: Dienst Digitach, p/a VZW ITLB, Archimedesstraat 5, 1000 Brussel. (Faxen worden niet aanvaard!)

Van zodra het dossier door de Dienst Digitach is ontvangen en goedgekeurd, ontvang je een factuur. Deze factuur moet uiterlijk 15 werkdagen voor de vervaldag van je huidige kaart worden betaald.

Als het dossier tijdig is ingediend én de factuur tijdig is betaald, zal je minstens een week voor de vervaldag van de oude kaart je nieuwe bestuurderskaart ontvangen.

Het spreekt voor zich dat je je vervallen kaart niet onmiddellijk kan terugsturen naar de Dienst Digitach. Je moet de prestaties die op deze kaart genoteerd staan immers nog kunnen voorleggen bij controle door controle-instanties zoals bv. de politie. De vervallen kaart moet zes weken na de vervaldag worden teruggestuurd naar de Dienst Digitach. Vergeet echter niet eerst de geregistreerde gegevens te (laten) downloaden, voor je je kaart opstuurt.

WAT MOET JE ALS CHAUFFEUR DOEN BIJ VERLIES OF DIEFSTAL VAN JE BESTUURDERSKAART?

Je moet bij de politie aangifte doen van het verlies of de diefstal van je bestuurderskaart.

Gebeurt de diefstal of het verlies in het buitenland, dan moet je ook in het buitenland bij de politie aangifte doen. Dit is vooral belangrijk in geval van wegcontroles in het buitenland.

Binnen de zeven dagen nadat de bestuurderskaart werd verloren of gestolen moet bij de Dienst Digitach een aanvraag worden gedaan tot vervanging. Het proces-verbaal, opgemaakt door de politie, moet worden gevoegd bij de aanvraag. Van zodra de aanvraag is verwerkt door de Dienst Digitach wordt de verdwenen bestuurderskaart gedesactiveerd. Deze status kan door de controlediensten ook worden geverifieerd in de database van de Dienst Digitach. Indien de kaart later toch terug zou opduiken, kan zij niet opnieuw worden geactiveerd. De desactivatie is definitief. Misbruik van de teruggevonden kaart wordt met zware geldboetes bestraft.

Zolang de chauffeur geen nieuwe bestuurderskaart heeft ontvangen, moet hij de rij- en rusttijden bijhouden met behulp van print-outs van de digitale tachograaf:

- bij het begin van de rit een afdruk van de gegevens van het bestuurde voertuig, met daarop de naam en het nummer van de bestuurderskaart en van het rijbewijs én de handtekening van de chauffeur.
- aan het einde van de rit: een afdruk van de gegevens over de perioden die door de tachograaf zijn geregistreerd en opnieuw de gegevens die identificatie mogelijk maken.

De bestuurder kan maximum 15 kalenderdagen, of gedurende een langere periode als dit nodig is om het voertuig naar het bedrijf terug te rijden, zonder kaart blijven rijden.

HOE ZIT HET MET DE TERUGBETALING VAN DE KOSTEN VAN JE BESTUURDERSKAART?

Eénmaal per geldigheidsperiode van de bestuurderskaart (per 5 jaar dus) krijgt het rijdend personeel van de sectoren goederenvervoer en logistiek en autobussen en autocars ofwel rechtstreeks van hun werkgever ofwel via het sociaal fonds een terugbetaling van de kosten van de bestuurderskaart.

**ZE KOMEN
UIT HET
OOSTEN
ZE TREKKEN
NAAR HET
OOSTEN**



HOE UITVLAGGEN
SLACHTOFFERS
MAAKT ONDER
OOST-EUROPESE
EN BELGISCHE
CHAUFFEURS



ALS MEN DE VOORDEUR SLUIT...

De Belgische Transportarbeidersbond (BTB) heeft de strijd tegen cabotage gewonnen. Belgische bedrijven kunnen voor binnenlandse transporten niet langer onbepaald gebruik maken van firma's die vanuit het buitenland opereren. Ook de mogelijkheden van die buitenlandse firma's werden aan banden gelegd.

Zowel op Europees vlak als in België hebben de beleidsverantwoordelijken de voorwaarden voor cabotage verstrengd. Voortaan mag het

- enkel binnen de zeven dagen volgend op een internationaal transport
- en voor maximaal drie ritten.

BTB ging als enige Belgische vakbond het gevecht tegen de ongelimiteerde cabotage aan. Bij onze acties stonden we alleen op de barricades. Toch zijn we als overwinnaar uit de strijd gekomen. Dat er vandaag een regelgeving bestaat, is namelijk te danken aan de druk die wij hebben uitgeoefend.

... komt men vaak toch binnen langs de achterdeur

Een aantal Belgische transporteurs heeft ondertussen echter de weg naar Oost-Europa gevonden. Sommigen waren daar al aanwezig, anderen richtten er nieuwe firma's op. Daardoor kunnen zij alsnog Oost-Europese materialen en chauffeurs in België inzetten, onder andere om hun internationaal transport te organiseren.

Dat is geen probleem als het om volwaardige ondernemingen gaat, die voornamelijk de Oost-Europese markten bedienen. Maar in veel gevallen zijn die ondernemingen niet meer dan een kantoor(tje), met al dan niet een volledige of gedeelde permanentie. In sommige gevallen gaat het zelfs om niet meer dan een postbus of een naamplaatje in een hal.

Hypocrisie aan de onderhandelingsstafel

Veel werkgevers die op die manier te werk gaan, komen we aan de onderhandelingsstafel tegen. Zij argumenteren dan dat ze niet anders kunnen, omdat hun concurrenten hetzelfde doen.

De enige slachtoffers van dat soort praktijken zijn de beroepschauffeurs. Enerzijds verliezen Belgische chauffeurs steeds vaker hun werk op de internationale transportmarkt doordat 'bastaardfirma's' die ritten voor hun rekening nemen. Anderzijds verdienen Oost-Europese chauffeurs slechts een aalmoes in vergelijking met hun Belgische collega's, maar zijn ze wel weken van huis. Ze kamperen in hun truck langs autostrades of op een andere verzamelplaats, vaak in erbarmelijke omstandigheden.

De buitenlandse chauffeurs worden aangevoerd met een busje, werken hier verschillende maanden en gaan terug naar huis met het busje dat hun vervangers brengt.

Ook het ingezette materiaal is vaak Oost-Europees. Toch verlaten de vrachtwagens België niet, zelfs niet voor een keuring in het land van herkomst. De papieren gaan tijdens het weekend heen en weer naar Oost-Europa en komen netjes 'gekeurd' terug.

Reporter ter plaatse

Een voorafgaand onderzoek legde al deze wanpraktijken bloot. Een studiebezoek aan Bratislava van 14 tot 16 april 2010 bevestigde die gegevens opnieuw. Daarnaast vonden we ook op de parkings in Charleroi of aan het Antwerpse Asiadok genoeg bewijzen die ons verhaal ondersteunen.

BTB heeft vandaag slechts een klein stuk van de puzzel voltooid. We hebben in de eerste verte nog geen zicht op het volledige verhaal. Want enkel Bratislava ligt goed in de markt. Ook de Baltische staten zijn erg in trek bij uitvlaggers.

Als we drie jaar op rij moeten vaststellen dat 85% van de trucks die parkeren op de parkings langs onze autowegen uit Oost-Europa komen, dan weten we wel dat er iets loos is.



BRATISLAVA ZIEN EN ... VAN JE STOEL DONDEREN

Een vodge papier...

Na ons studiebezoek kunnen we niet anders dan concluderen dat een (groot) deel van de Belgische-Slowaakse firma's in Bratislava enkel op papier bestaat.

Op onze eerste stopplaats, Racienska 66, bevinden zich bijvoorbeeld maar liefst zes verschillende firma's, die samen acht Belgische transporteurs herbergen. Het gaat om bedrijven uit Heist-op-den-Berg, Sint-Niklaas, Waremmes, Hoogstraten, Overijse en Essen. Dat toont aan dat sommige bedrijven blijkbaar samen uitvlaggen.

We dringen niet verder aan en maken ons, na enkele snelle foto's, uit de voeten. Dat geeft ons de gelegenheid vast te stellen dat een Belgische firma uit Boutersem zich op dit adres nestelde.

Panonska Cesta 17...

blijkt een deel van de universiteitscampus van Bratislava te zijn. Door de vele jongeren, de universiteitscafetaria, een snackbar, ... twijfelen we. Zijn we wel aan het juiste adres? In de inkomhal blijkt van wel: een Waalse transporteur, bekend om zijn cabotage-excessen in het verleden, heeft hier blijkbaar een plaatselijke afdeling.

Tussen de jongeren door glippen we ongecontroleerd naar binnen. Opnieuw maken we foto's van de 'hoofdzetel': een deur waarop een A4'tje bevestigd is dat de firmanaam vermeldt. Een metalen naambord was kennelijk een te grote investering.

Schone schijn

Een Noord-Limburgse transporteur speelt het slim. Aangekomen op Kopcianska 92 lijken we een legitieme Slovaakse dochteronderneming te hebben ontdekt. Het terrein is een logistieke site waar een aantal transport- en logistieke firma's gevestigd zijn. Trucks rijden er af en aan.

Omdat we de firmanaam niet onmiddellijk terugvinden, vragen we de portier of hij ons kan helpen. In eerste instantie doet de naam bij hem geen belletje rinkelen. Dan dist hij een lijst op waarop de gezochte Belg wel voorkomt. De vriendelijke man verwijst ons naar een aanpalend appartementsgebouw volgestouwd met bureeltjes.

Ook hier moeten we het stellen met een povere brievenbus en een A4 met daarop de handgeschreven firmanaam op een deur.

In het gebouw - al dan niet toevallig een notariële zetel - zouden in totaal ongeveer zestig bedrijven gevestigd zijn. Uitvlaggen komt klaarblijkelijk niet alleen in België noch enkel in de transportsector voor. We kunnen daarom niet anders dan denken dat ofwel het gebouw te klein is ofwel dat het aantal bedrijven met activiteit veel lager ligt. We begrijpen dan ook dat een nerveuze portier ons aanmaant om te stoppen met fotograferen.

Pottenkijkers niet welkom

Pluhova 2, het volgende adres, is zo mogelijk nog dubieuzer. Wanneer we het pand willen binnenstappen, worden we op eerder agressieve toon aangesproken. We hoeven geen Slovaaks te spreken om te beseffen dat we hier niet welkom zijn.



Opvallend is dat er op geen enkele van de bezochte locaties een vrachtwagen te bekennen is.

Risicospreiding?

De firma uit Heist-op-den-Berg, die we in een samenwerkingsverband al op een ander adres tegenkwamen, vinden we opnieuw op Trencianska 57. Ditmaal met een eigen firma.

Toch blijkt tot onze verbazing het samenwerkingsverband eveneens op dit adres gevestigd te zijn. Een postbus van hetzelfde bedrijf op Racianska én op Trencianska. De ondernemer zal er ongetwijfeld zijn redenen voor hebben. Misschien is risicospreiding er wel een van.

Nep of niet?

Op Radnicne Namestie 4 zoeken we twee Belgen. Een onderneming heeft zijn wortels in Andenne. De andere is een bekende transporteur uit Rekkem. Bij een gebrek aan brievenbussen en bellen, richten we ons tot de receptioniste. Zij weet ons te vertellen dat één van de firma's drie jaar geleden opnieuw vertrokken is. De transporteur uit Rekkem heeft wel nog steeds een filiaal ter plekke.

Als we telefonisch contact opnemen met een medewerkster van die laatste bevestigt zij het vertrek van het collega-bedrijf. Ze vertelt er bovendien bij dat het haar eerder een nepfirma leek, die nooit echt zaken deed.

We vermoeden dat zij vanuit Bratislava dispatchingactiviteiten op zich neemt voor de thuisbasis in Rekkem.

Mag het iets meer zijn?

In contrast met de eerder aftandse gebouwen die we voorheen zagen, begeven we ons nu in de chiquere buurten. We zien tal van authentieke Slowaakse burgervilla's die tegenwoordig ambassades en consulaten huisvesten.

Is het toeval dat deze Antwerpse firma zich op Sulekova 2 vestigde? Bij nader inzicht blijkt hij zich in het goede gezelschap van andere Belgen te bevinden. En ook hier vinden we niet veel meer dan (deur)borden met firmanamen op.

Niets nieuws onder de zon

Twee Waalse firma's kozen voor Rybnicna 40 als locatie. Ze delen een kantoor in een spiksplinternieuw gebouw in de buurt van de luchthaven van Bratislava. In de omgeving ontplooit zich wel degelijk enige industriële activiteit. Toch hebben ze alleen maar een bedrijfsparking voor... enkele personenwagens.

Twee transportfirma's midden in het stadscentrum

Op Mileticova 1 zijn twee vogels al gaan vliegen. Is dat een bewijs voor het vluchtige en onzekere karakter van uitvaloperaties? Zijn ze gewoon verhuisd? Waren ze niet rendabel genoeg? Kregen ze het te heet onder de voeten? Wat er ook van zij, beide zijn met de noorderzon vertrokken.

Twee andere firma's die we zochten waren wel aanwezig in het gebouw, net zoals op het eerste adres samen met een notariaat. Een Kempense transporteur betreft een kantoor op de vierde verdieping, zijn Limburgse collega vinden we op het zevende.

Op de hoogste verdieping geeft er niemand thuis. Drie etages lager is er in het deurgat van een klein kantoortje een gesprek aan de gang tussen een man en een vrouw. De vrouw organiseert blijkbaar het werk, de man zoekt het. Is hij de zoveelste chauffeur die in West-Europa zijn geluk wil beproeven?

Waar zijn de vrachtwagens?

Opvallend is dat er op geen enkele van de bezochte locaties een vrachtwagen te bekennen is, zelfs niet van ver. Dat zou trouwens ook niet kunnen, want geen van de bezochte vestigingsplaatsen beschikt over een parking voor trucks. Net zoals ook opslagruimtes of garages ontbreken. Op veel plaatsen getuigen enkel een naam bordje of brievenbus van de aanwezigheid van een bedrijf.

Waar is het personeel?

Hoewel er in veel gevallen niemand aanwezig is, zit er hier en daar toch iemand achter een bureau. Het weinige personeel dat we ontmoeten zijn echter geen directeurs of bedrijfsleiders, maar uitvoerend personeel, met een Slowaaks contract. Meer tewerkstelling hebben we niet gevonden. Gelukkig maar, want de kantoren meten amper enkele vierkante meter.

EEN ROEMEENSE CHAUFFEUR* DOET ZIJN VERHAAL...

Begin januari 2007 ondertekent Marco een arbeidsovereenkomst als vrachtwagenchauffeur bij een Roemeens bedrijf. Het moederbedrijf van zijn werkgever heeft zijn thuisbasis in West-Vlaanderen en wordt bestuurd door twee broers.

Hij rijdt daarnaast nog voor een andere West-Vlaamse transporteur, die in onderaanneming werkt voor het eerstgenoemde Belgische bedrijf. Hij krijgt in principe een salaris van om en bij de € 1.800 per maand. Maar op het einde van de maand houdt hij daar niet veel van over, want zijn werkgever houdt om allerlei redenen geld van dat loon af. Zo verliest Marco € 100 als de verantwoordelijke van de planning belt en hij niet onmiddellijk opneemt. Dat bedrag loopt zelfs op tot € 250 als het de Belgische werkgever is die belt. Een leuke band kost Marco dan weer € 500. Daarnaast krijgt hij ook een boete als hij de rij- en rusttijden niet respecteert. Maar als hij dat wel doet, kan hij nooit tot bij alle vooropgestelde klanten van die dag rijden. En ook daarvoor verliest Marco, net zoals alle andere Roemeense collega's, een deel van zijn loon.

Marco besluit die zaken aan te klagen bij zijn rechtstreekse werkgever, de onderaannemer. Omdat hij er geen gehoor krijgt, dreigt hij de vakbond in te lichten. De dag nadien wordt zijn vrachtwagen echter gestolen. Na twee dagen is die gelukkig opnieuw terecht, maar alle documenten, ... die de aangeklaagde malafide praktijken kunnen bewijzen, zijn uit de vrachtwagen verdwenen.

Na dat voorval heeft de transporteur geen werk meer voor Marco en bedankt hij hem voor bewezen diensten. De chauffeur heeft op dat moment echter nog drie maanden achterstallig loon tegoe en heeft ook recht op een contractbreukvergoeding.

Uiteindelijk wendt Marco zich met zijn dossier tot BTB. Wij nemen zowel contact op met de twee Belgische bedrijven, zijnde de onderaannemer en het moederbedrijf, als met de werkgever in Roemenië. De West-Vlaamse ondernemers ontkennen allebei dat Marco ooit bij hen in dienst was of voor hen gereden heeft. Bovendien komen we ook in Roemenië geen stap verder. Daarom vragen we de sociale inspectie in België om een onderzoek in te stellen naar het bedrijf van de twee broers en naar dat van de onderaannemer. Tot onze grote verbazing stelt de sociale inspectie noch bij de een, noch bij de ander overtredingen vast. Nochtans staat duidelijk op de website van het moederbedrijf te lezen dat zij enkel met buitenlandse chauffeurs werken. Ze melden zelfs dat ze voor de planningsdienst daarom iemand aanwierven die hun taal spreekt. Verder telt het bedrijf maar één vrachtwagen die in België is ingeschreven, terwijl hun website beweert over veertig voertuigen te beschikken. Waar zijn die 39 andere vrachtwagens dan ingeschreven en wie bestuurt ze?

Daarnaast liggen ook bij de onderaannemer de bewijzen voor het rapen. Alle chauffeurs moeten bijvoorbeeld in het weekend op de binnenplaats van het bedrijf verblijven. Een betonnen omheining rond het domein houdt ongewenste pottenkijkers op afstand. De chauffeurs zitten er zo goed als geïsoleerd tijdens het weekend. Met hun vrachtwagen mogen ze het terrein namelijk niet verlaten en een ander vervoermiddel hebben ze niet. Er zijn geen sanitaire voorzieningen en de chauffeurs hebben geen andere keuze dan in

hun vrachtwagen te slapen. Hun boodschappen moeten zij tijdens de week doen, aangezien er geen enkele winkel in de nabijheid van het bedrijf ligt.

Hoewel de inspectie vermoedelijk nooit tot op de binnenplaats geraakt is, werd het na hun bezoek en door de aanhoudende druk van de vakbond blijkbaar toch te heet onder de voeten van de onderaannemer. Plots moesten de chauffeurs namelijk hun weekend doorbrengen op het terrein van een andere transporteur. Ondertussen zocht en vond het in het nauw gedreven bedrijf een manier om het vuur af te wenden. Het legt de boeken neer en stuurt alle Roemeense chauffeurs naar huis. Ze krijgen echter wel te horen dat ze binnen een tweetal maanden opnieuw mogen langskomen. Tegen dan zal er wel een nieuwe firma opgericht zijn.

Sommige chauffeurs houden het daarna voor bekeken. Een aantal anderen is ondertussen alweer aan de slag bij een andere West-Vlaamse transportfirma. Enig verschil? Zij werken nu niet met een Roemeens, maar een Slowaaks contract. Het bedrijf in kwestie heeft immers nog geen dochteronderneming (of postbusadres) in Roemenië opgestart.

Marco heeft het er ondertussen beter van afgebracht. Hij liet zijn Roemeense werkgever ter plekke door een rechtbank veroordelen en kreeg daardoor zijn achterstallige loon en de contractbreukvergoeding alsnog in handen. Hij verblijft nu definitief in België en werkt opnieuw bij een West-Vlaamse transporteur. Hij heeft echter wel een contract dat de Belgische loon- en arbeidsvoorwaarden toepast.

WERD 'VERVOLGD'!

Ondertussen werd de firma Desmar Traction in Roemenië failliet verklaard. Er werd een deurwaarder aangesteld om de tegoe-den van betrokkene, maar ook die van de andere werknemers, te recupereren. Ondertussen is er ook een zaak inzake 'valsheid in geschrifte' lopende tegen de firma. Als ook deze zaak gewonnen wordt, dan zal de bestuurder van het Roemeense bedrijf persoonlijk aansprakelijk gesteld worden.

Sinds de feiten hebben nogal wat collega's van Marco beter werk gevonden : enkelen werken bij NSE onder Slowaaks contract (maar ze worden 'in verhouding' naar Belgische normen betaald). Een aantal andere collega's zijn als mechanici in Zeebrugge aan het werk met een Belgisch contract. Zij hebben de papieren tot residentie in België aangevraagd. Nog twee andere werknemers werken nu voor een bedrijf in het Ieperse, ook met een Belgisch contract. Diegenen die in Roemenië gebleven zijn, hebben nu werk als taxi- of buschauffeur, maar zijn beter af dan voorheen.

Marco en een aantal van zijn collega's zijn nu volop bezig met het aanleren van het Nederlands om zo hun collega's beter te kunnen helpen.

Een verhaal dat aantoont dat niets onomkeerbaar is. Als BTB er haar stevige schouders onder zet, dan zijn wantoestanden aan te pakken!

OOK KLANTEN KUNNEN SOCIALE DUMPING BESTRIJDEN!

Via collega's van de andere beroepscentrales voeren we momenteel een actie om ook hen in te schakelen in de strijd tegen de sociale dumping in de transportsector. Als er immers iets is waar transporteurs gevoelig aan zijn, dan is het de portemonnee. Transporteurs zullen misschien twee keer nadenken om sociale dumping te organiseren, indien hun klanten hen te kennen geven dat ze daar niet van willen weten.

Daarom roepen we alle vakbondsafgevaardigden in de bedrijven op om ons te helpen bij deze campagne. Indien je vaststelt dat er leveringen gebeuren of dat materiaal in jouw bedrijf wordt opgehaald door firma's die Oost-Europese chauffeurs inschakelen tegen dumpingprijzen, waarschuw alvast BTB. Dat kan via onze plaatselijke kantoren of centraal via dinneke.fleerackers@btb-abvv.be of het telefoonnummer 03 224 34 37.

Maar je kan als syndicalist méér doen : interpelleer jouw werkgever op de ondernemingsraad of via de Syndicale Delegatie. Wijs erop dat jouw bedrijf onrechtstreeks meewerkt aan illegale praktijken en aan het verzieken van de transportsector. Vraag inspraak in het beslissingsproces en oefen druk uit opdat er gekozen wordt voor 'eerlijke' transportfirma's, die binnen het wettelijk kader opereren. Vraag om sociale voorwaarden in te schrijven waarbij de transporteur er zich toe verbindt om de CAO's uit de vervoersector te respecteren, en enkel te werken met personeel dat legaal is ingeschreven en betaald wordt naar Belgische normen, ...

Aarzel niet ons te contacteren! Samen zijn we immers sterker...

* We gaven onze Roemeense chauffeur om begrijpelijke redenen een fictieve schuilnaam: Marco.

Een transportvakbond? Nooit van gehoord!

Van bij het begin waren we geboeid door de vraag waarom zoveel Belgische transporteurs zich in Bratislava – en bij uitbreiding in Slowakije – vestigen. Ongetwijfeld zijn er tal van redenen, maar één ervan ontdekten we ter plekke: er bestaat geen transportvakbond.

Uit een onderhoud met Pavol Adamek van OZ KOVO, aangesloten bij de vakbondskoepel KOZSR, leerden we twee zaken:

- Een vakbondsdelegatie aanstellen is in Slowakije niet moeilijker dan bij ons. Integendeel, de wettelijke regeling is gunstiger en laat toe om vanaf vijf werknemers een vakbond in het bedrijf op te richten.
- In de transportsector bestaat momenteel geen vakbond voor loontrekkende chauffeurs. De enige organisatie die zichzelf als vakbond bestempelt, is eigenlijk een corporatistische organisatie van hoofdzakelijk zelfstandige chauffeurs. Zij ijveren tegen het wegvignet of de duurte van de brandstofprijzen.

Na flink wat overleg besluit het OZ KOVO de dossiers waarover we momenteel beschikken op te nemen en de betrokken bedrijven eens extra onder de loop te nemen. Wordt ongetwijfeld vervolgd...

SIIM KALLAS dwaalt!

De meesten onder ons kennen de man niet. Nochtans is hij een Europese hoofdrolspeler voor wat betreft de transportsector. De man is lid van de Europese Commissie en verantwoordelijk voor transport.

Op zijn aangeven kan er veel gebeuren in de sector of kan er veel mislopen, het is maar hoe je het bekijkt.

Recent hield deze Eurocommissaris een pleidooi voor het versoepelen van de cabotageregels.

De inkt van deze richtlijn – die wat ons betreft nog strenger moet worden – is amper droog of de liberale krachten slaan weer toe. Ze willen minder regels, zogezegd om de economie te versterken. Het enige resultaat dat je zal oogsten met de versoepeling van de richtlijn cabotage is nog meer sociale dumping, nog meer 'far west'-toestanden in de transportsector.

BTB roept haar Europese koepel alvast op om hard en duidelijk te reageren tegen deze voorstellen.



ZE KWAMEN UIT HET OOSTEN... NAAR HET ASIADOK

Het Asiadok is sinds een jaar of vier de wettelijke verzamelplaats van Oost-Europese chauffeurs. Zij brengen er het weekend door in de meest schrijnende omstandigheden. De meeste chauffeurs die we aanspraken bekeken ons zeer argwanend en waren niet erg happig om ons te woord te staan. Gelukkig liepen we een Poolse chauffeur tegen het lijf die al meer dan tien jaar in België woont én werkt. Hij was op bezoek bij zijn Poolse collega's en verschaftte ons de meeste informatie.

De meeste chauffeurs komen uit Polen en Litouwen en parkeren hun vrachtwagen aan het Asiadok om verschillende redenen. Zo is er zeer veel plaats om (gratis) te parkeren, liggen de winkels Aldi en Lidl vlakbij, zodat ze goedkoop boodschappen kunnen doen en hebben

ze er het gezelschap van landgenoten tijdens het weekend. De meeste chauffeurs zijn twee tot drie maanden van huis en keren daarna voor twee weken terug. Anderen keren na zes tot acht weken huiswaarts. Het transport van de chauffeurs wordt collectief georganiseerd. Er komt een autobus naar het Asiadok om een groep naar hun land van herkomst mee terug te nemen. Tegelijk levert die een nieuwe 'lading' af om met de achtergebleven vrachtwagens verder te rijden. De meeste chauffeurs rijden voor een firma uit hun thuisland, die meestal internationale opdrachten krijgt van een al dan niet Belgische opdrachtgever.

De chauffeurs krijgen naast hun salaris van € 500 bruto per maand (€ 300 netto) een vaste netto vergoeding van € 40 à € 45 per dag. Dat maakt dat velen zo'n € 1.500 per maand verdienen. Daarvoor moeten ze wel elke avond hun familie missen en zijn ze vaak weken, zo niet maanden, van huis.

Als de chauffeurs in het weekend willen douchen, gaan ze naar een sauna in de stad. Het Asiadok beschikte tot voor kort namelijk niet over sanitair. Er was zelfs geen degelijk toilet. In geval van nood moesten ze zich behelpen met een werfcontainer waarin een laag smurrie van 2 cm op de grond drijft. Bovendien waren de muren en wc's besmeurd met uitwerpselen. Sinds begin september heeft het Antwerpse havenbestuur een vandalismebeveiligd sanitair blok geplaatst.



BELGISCHE CHAUFFEURS VERLIEZEN WERK

OOST-EUROPESE CHAUFFEURS NEMEN HET OVER!

De veldslag tegen cabotage heeft BTB gewonnen. De oorlog tegen de amorele praktijken in de transportsector is pas begonnen!

Tal van chauffeurs nemen contact op met ons om blijvende wantoestanden aan te kaarten. Uit het Luikse kregen we bv. vijf oproepen van verschillende chauffeurs van hetzelfde bedrijf. Eén van de boodschappen luidt: "Wij zijn economisch werkloos, maar onze baas schakelt ondertussen wel Roemeense chauffeurs in."

In Sint-Katelijne-Waver kamperen 's nachts en tijdens het weekend Roemeense chauffeurs in Sloveense vrachtwagens. Wij besparen u de leefomstandigheden van die 'werknemers'. We geven u echter wel graag mee dat de chauffeurs van een West-Vlaamse onderaannemer ons contacteerden. Zij melden dat hun werkgever hen dagelijks op non-actief zet met de mededeling: "Er is morgen geen werk. Vergeet de doorgegeven planning." Ondertussen rijden de Roemeense kampeerders in hun plaats.

Operatie undercover

Een BTB-medewerker gaf zich uit als werkgever. Hij ging in op een contactadvertentie van een gespecialiseerd bureau dat werkgevers uit de transportsector helpt om zich te vestigen in Oost-Europa. We kregen prompt een prijsopferte. Daarin toont het bureau aan hoe we tot 60% kunnen besparen op loonkosten... door een postbusfirma op te richten in Bratislava. Die firma is weliswaar administratief in orde, maar bestaat eigenlijk niet. Alles wordt vanuit België gestuurd. Deze offerte is op simpele aanvraag in te kijken op de BTB-kantoren.

Zonder schaamte

Hoe kan het bovendien dat vrachtwagens die in een Oost-Europees land zijn ingeschreven, maar voortdurend in België trafiek rijden – en dus nooit naar hun land van herkomst terugkeren – toch aan de nodige keuringsbewijzen geraken? De papieren reizen eenvoudigweg tijdens het weekend massaal heen en komen netjes voorzien van de nodige stempels terug.

En wat moeten we ten slotte denken van TNL, de Nederlandse patroonsfederatie van de transportsector, die een handboek verkoopt met als titel 'Succesvol uitvlaggen'?

Wij zijn economisch werkloos, maar onze baas schakelt ondertussen wel Roemeense chauffeurs in.

ZO HOOR JE HET EENS VAN IEMAND ANDERS: EEN BELGISCHE WERKGEVER AAN HET WOORD!

"Als de politiek, zowel op Belgisch maar zeker ook op Europees niveau, niet snel in actie schiet, is het 'over en out' voor de Belgische chauffeurs!"

Aan het woord is een Belgische transporteur die principieel weigerde om goedkope Oost-Europese chauffeurs in te schakelen en uiteindelijk verplicht werd om de boeken neer te leggen, omdat concurrentie onmogelijk werd met die firma's die wel een filiaal in Oost-Europa hebben opgericht en werken met veel goedkopere arbeidskrachten.

Uitvlaggen is in

"Ik heb een paar keer het aanbod gekregen om met een deel van mijn onderneming uit te vlaggen naar Slowakije, maar heb dit om principiële redenen geweigerd. Ik had mijn bedrijf van niets uitgebouwd tot een bloeiende onderneming met een zeventigtal chauffeurs. Maar op het moment dat landen zoals Bulgarije, Slowakije, Polen, ... tot de Europese Unie toetraden, zijn de problemen begonnen."

"Werknemers in die landen zijn een stuk goedkoper dan hun Belgische collega's. Transporteurs, die werken met chauffeurs uit het vroegere Oostblok, kunnen daardoor hun tarieven lager houden dan de concurrentie. Als je met Belgische chauffeurs werkt, kan je op de duur niet meer mee concurreren met die prijzen. Een Belgische chauffeur verdient ongeveer € 3.000 bruto per maand. Daarop betalen zowel de chauffeur als de werkgever nog een pak sociale lasten. Een chauffeur uit het voormalige Oostblok verdient ongeveer € 450 bruto per maand. Als werkgever betaal je ongeveer € 145 sociale lasten. Soms voeg je bij dat loon een aantal premies waarop je geen RSZ verschuldigd bent. Daarnaast hoef je de feestdagen niet dubbel te betalen of bijdragen te betalen voor het vakantiegeld. Uiteindelijk krijgen die Oost-Europese chauffeurs bijna hetzelfde nettoloon als hun Belgische collega's, maar voor de werkgever zijn ze een pak goedkoper."

Iedereen tevreden?

"Het grote probleem is dat er geen sociale harmonie is binnen de EU, waardoor zulke praktijken mogelijk zijn. Veel Belgische transportondernemingen richten een filiaal op in Oost-Europa, omdat ze anders het hoofd niet boven water kunnen houden."

Nvdr: Volgens ons is overleven inderdaad een belangrijk aspect om uit te vlaggen. Maar ook winstmaximalisatie lijkt een belangrijk argument om goedkope chauffeurs in te schakelen, zeker met het voordelige belastingstarief in de Oostbloklanden in het achterhoofd.

Overheid doet niets!

"De belasting op eventuele winst ligt in de Oostbloklanden veel lager dan in ons land. Bovendien controleert de overheid de cabotagereguleerder te weinig. Integendeel, ze staat het oogluikend toe! Onze controlediensten zijn niet chauvinistisch genoeg: ze controleren liever Belgische transporteurs dan buitenlandse. Dat is namelijk veel eenvoudiger..."

Nvdr: Een Oost-Europees filiaal is daarnaast handig om boetes te ontlopen. Voor een vrachtwagen die ingeschreven staat in het buitenland moet de boete namelijk doorgestuurd worden naar dat land. De boete in kwestie wordt nooit betaald en komt uiteindelijk in de vuilbak terecht.

Sociale en fiscale dumping ...

"Een ander probleem is dat werknemers die ingeschreven staan in hun thuisland, maar hier werken, in België geen belastingen betalen. Er wordt niet bijgedragen aan de sociale zekerheid. Op deze manier 'verarmt' België maand na maand!"

Nvdr: Uitvlaggen biedt daarnaast chauffeurs met een loonbeslag een manier om te ontsnappen aan hun schulden. Ze nemen een Oost-Europees postbusadres en laten zich inschrijven met bv. een Bulgaars contract. Ze verdienen netto evenveel en doordat ze ontsnappen aan het loonbeslag houden ze zelfs meer over dan voordien. Wat de gevolgen zijn voor hun sociaal zekerheidsstatuut realiseren ze zich natuurlijk niet! Ze leveren geen bijdrage voor de pensioenen, om nog maar te zwijgen van de ziekteverzorging!

Is er een oplossing?

"Van de Belgische overheid moeten we niets verwachten. Ik heb het probleem meermaals aangekaart, zelfs tot in de hoogste politieke kringen. Maar als puntje bij paaltje komt, gebeurt er niets! Er is weinig tot geen controle en als de sociale inspectie toch langsgaat, kunnen zij geen onregelmatigheden vaststellen."

"Iedereen weet dat die buitenlandse chauffeurs hun weekends vaak doorbrengen in Zeebrugge, en dat zeker niet altijd in de beste omstandigheden. Die parkings staan overvol ... De dossiers worden doorgespeeld naar de politici. Maar het blijft allemaal zonder gevolg."

"De politieke en controleoverheid verschuilen zich achter de Europese wetgeving, voor hen een ideale paraplu. Ik vind het hallucinant dat de politiek niets aan die problematiek doet. Het gebeurt immers niet alleen in onze sector, maar ook in de schoonmaak, de bouw, ... We worden overspoeld met dit fenomeen."

"Zolang er geen Europese harmonisatie komt voor loon- en arbeidsvoorwaarden valt er maar weinig aan te doen! Bovendien moet er ook een fiscale herziening komen."

Een werkgeversorganisatie die ons heeft geholpen?

Vergeet het maar!

"Omdat ik was aangesloten bij twee werkgeversorganisaties heb ik ook daar meermaals het probleem aangekaart. Maar ook zij hebben nooit actie ondernomen. Net als de politici verschuilen zij zich achter de Europese regelgeving! Volgens mij is er momenteel dan ook geen enkele werkgeversorganisatie die opkomt voor de belangen van transportfirma's die bewust alleen maar met Belgische chauffeurs werken."

Nvdr: Ondertussen klagen de werkgeversorganisaties dat ze zo moeilijk goede chauffeurs kunnen vinden en dat er op termijn een massaal tekort aan chauffeurs zal zijn. Een noodkreet die sterk overdreven is. Veel werkgevers waarmee BTB contact heeft, melden

namelijk dat ze altijd zeer vlot chauffeurs gevonden hebben. Wat de werkgeversorganisaties volgens ons op termijn zoeken zijn chauffeurs die weinig kosten, die flexibel zijn en zonder veel protest alles uitvoeren wat van hen gevraagd wordt. Vandaar hun klaagzang!

"Ik begrijp niet dat er vanuit werkgevershoek geen enkele (re)actie komt. Deze problematiek geeft meer dan genoeg redenen om samen met de vakbonden de strijd aan te binden. Als dit zo verdergaat, heeft binnen een aantal jaren nog slechts een handvol Belgische chauffeurs werk!"

Nvdr: Dat de werkgeversorganisaties niets doen is niet echt verwonderlijk als je weet dat één van hen in het verleden aan haar leden voor € 189 een boek verkocht met als titel 'Hoe succesvol uitvlaggen'. Auteur van dat boek was de zusterorganisatie Transport en Logistiek Nederland. Bovendien hebben flink wat van hun leden, inclusief bestuursleden, boter op het hoofd. Daardoor blijven bedrijven, die er principieel voor kiezen om Belgen aan het werk te houden en hier belastingen en sociale bijdragen te betalen, in de kou staan.

En de chauffeurs zelf reageren niet!

"Ten slotte begrijp ik ook niet waarom de Belgische chauffeurs dat accepteren. Je zou toch verwachten dat ze massaal op straat komen om daartegen te protesteren? Want ik, als ondernemer, ben niet het enige slachtoffer in de zaak. Door het faillissement van onze zaak verloren zeventig chauffeurs hun job. Werkgevers die het goed voor hebben met hun chauffeurs en volgens het boekje proberen te werken worden bestraft."

BTB-ABW zal alvast haar verantwoordelijkheid opnemen. We nodigen de werkgeversfederaties uit om kleur te bekennen en samen met de vakbonden onze sector te saneren. Deze sociale en fiscale dumping moet stoppen!

GEVONDEN :

SLOVAAKSE CHAUFFEURS,

BLUT ACHTERGELATEN OP EEN PARKING!

15 november 2010. Een 15-tal Slovaakse chauffeurs roepen de hulp in van BTB Tournai. Zij werden zonder geld gedumpt op een Belgische parking.

Wat gebeurde er juist ?

De bedrijvengroep DFI bezit vier bedrijven op vier verschillende locaties : België, Luxemburg, Slowakije en Roemenië. Alle vestigingen hebben dezelfde afgevaardigd-bestuurder. In de Belgische site zijn ongeveer 65 werknemers tewerkgesteld met een 50-tal trekkers. Onder deze werknemers zijn er enkele Belgen en enkele Fransen, maar het overgrote deel zijn Slovakken, die geen enkel woord Frans praten. De Belgische en de Franse chauffeurs hebben een Belgisch contract en zijn onderworpen aan de Belgische wetgeving. De Slovakken hebben echter een Slovaaks contract en werken voor een maandelijks loon van -zet je schrap- €497,91. Een 'eetlijk loon' voor gemiddelde prestaties van 17 u per dag ? Hun huis : hun vrachtwagen. Het is bijna vanzelfsprekend dat de Belgische en Franse chauffeurs regelmatig op economische werkloosheid worden gezet, terwijl de Slovaakse chauffeurs rijden.

Het weekend van 13 en 14 november roept de werkgever alle Slovaakse werknemers bijeen op de parking waar zij regelmatig samenkomen. Zij moeten onmiddellijk hun vrachtwagen leegmaken en al hun persoonlijke bezittingen worden in minibuses overgeladen bestemming Slowakije. Er is

nog net genoeg plaats in de minibuses om enkele zieke chauffeurs mee 'op transport' te zetten. Het grootste deel van de chauffeurs blijft verbijsterd achter op de parking. Zij hebben geen cent op zak, want sinds augustus 2010 hebben zij geen loon meer ontvangen. Ook 'onderdak' hebben ze niet meer, want hun 'huizen', de camions, zijn verdwenen. De werkgever deelt hen ter plaatse mee dat hij zijn activiteiten stopzet en dat de vrachtwagens verkocht zijn. In feite is er in Slowakije nooit iets meer geweest dan een postbusfirma en heeft er nooit enige activiteit plaatsgehad.

De werknemers werden echter niet ontslagen (niet aangetekend en zelfs niet mondeling), de boeken werden niet neergelegd bij de Rechtbank van Koophandel in Tournai en het bedrijf blijft ingeschreven in het handelsregister.

Dit is opnieuw een voorbeeld van wat wij sinds het begin van onze actie eisen:

- Het veroordelen van sociale dumping.
- Het treffen van wettelijke regelingen op Europees vlak om dergelijke situaties te vermijden.
- Een halt toeroepen aan menselijke uitbuiting en moderne slavernij.
- Gangsters verhinderen om zich te verrijken op de rug van arme werknemers.

Voor de Belgische en de Franse werknemers zijn er ondertussen oplossingen in de maak. Wij onderzoeken nu hoe we ook hun Slovaakse collega's juridisch kunnen ondersteunen.

WAT WIL BTB?

De detacheringsrichtlijn versterken. Wie ergens werkt, moet een loon krijgen dat overeenkomt met de voorwaarden van dat land, inclusief alle loonelementen (extra legale voordelen, fiscaliteit, ...). Toelaten dat buitenlandse werknemers quasi permanent in België werken, terwijl ze minder betaald worden dan hun Belgische collega's kan niet. Sociale en fiscale dumping benadelen bovendien werkgevers die Belgische chauffeurs willen inschakelen tegenover zij die werken met buitenlandse chauffeurs. Het volstaat dus niet om de grenzen economisch open te zetten en te zorgen voor vrij verkeer. Ook sociaal en fiscaal moet Europa vorm krijgen en dringt zich een harmonisering op.

De cabotagewetgeving verstrengen. De wetgeving die vandaag in de Europese Unie geldt is een stap in de goede richting, maar blijft onvoldoende. De cabotagereglementering moet worden aangescherpt. Na de drie toegelaten cabotageritten die aansluiten op een internationaal transport moet de vrachtwagen **terugkeren naar het land van herkomst**. Vandaag volstaat een simpele grensoverschrijdende rit om opnieuw te kunnen caboteren. België is een klein land, waardoor dit soort ritten makkelijk te organiseren zijn. Daarnaast worden vandaag op de CMR valse bestemmingen ingevuld (een rit naar Zeebrugge wordt op CMR een rit naar Groot-Brittannië). De huidige regeling is te gemakkelijk te omzeilen, dus moet ze verstrengd worden. Bovendien zijn er méér en gerichtere controles nodig. De inspectiediensten reageren momenteel veel te laks op onze klachten. We

nodigen die diensten uit om aan de uitgang van de Belgische zeehavens controles op het terrein uit te voeren en de CMR-info te vergelijken met de tachograafgegevens.

Vestigingsvoorwaarden vastleggen op Europees niveau. Parkeerfaciliteiten voor de ingezette trucks aanleggen bij het bedrijf zal vermijden dat trucks her en der in de straten geparkeerd worden. Bovendien zal dat de postbusfirma's het leven moeilijker maken. Tot slot kunnen postbus- of spookfirma's bestreden worden door te eisen dat ze in het land waarin een firma zich vestigt ook daadwerkelijk activiteiten ontplooiën.

De digitale tachograaf inzetten in de strijd tegen illegale cabotage. Vandaag houdt een digitale tachograaf nauwgezet de rij- en rusttijden van de chauffeur bij. Daarnaast zetten de meeste werkgevers ook een blackbox in de truck om de vrachtwagens via GPS te kunnen volgen en de planning te vergemakkelijken. Wij stellen voor om de digitale tachograaf te voorzien van de GPS-functie, zodat de gegevens van de digitale tachograaf ook kunnen gebruikt worden om de cabotage op te sporen en dus om overtredingen op de cabotagewetgeving te bestrijden. Tegelijk willen we een soepelere toepassing van de rij- en rusttijdenregeling om uitwassen bij het uitdelen van boetes tegen te gaan (een verplaatsing van 100 meter tijdens de rusttijd, omdat de truck ergens in de weg staat, betekent vaak dat de chauffeur in de illegaliteit terecht komt.) En is het verantwoord dat een chauffeur op 10 minuten van huis de lange rust moet nemen?





Verantwoordelijke uitgever: Frank Moreels
 Federaal Secretaris BTB Wegvervoer & Logistiek
 Belgische Transportarbeidersbond
 Paardenmarkt 66 - 2000 Antwerpen
www.btb-abvv.be

LONEN GEREGLD VERVOER - OPENBARE AUTOBUSDIENSTEN IN OPDRACHT VAN SRWT - P.C. 140.01

Wegens overschrijding van de spilindex werden de lonen van het rijdend personeel van de openbare autobusdiensten SRWT met 2% verhoogd vanaf 01.10.2010.
 De nieuwe spilindex bedraagt 114,97.

Dienstjaren	Uurloon in €	Zondagwerk in € toeslag 100%	Nachtarbeid tussen 20.00 en 06.00 u toeslag € 1,35/u
0 - 6 maanden	12,3964	24,7928	13,7464
6 maanden	12,4734	24,9468	13,8234
1 jaar	12,5503	25,1006	13,9003
2 jaar	12,6273	25,2546	13,9773
3 jaar	12,7044	25,4088	14,0544
4 jaar	13,1014	26,2028	14,4514
6 jaar	13,2071	26,4142	14,5571
8 jaar	13,3131	26,6262	14,6631
10 jaar	13,7525	27,5050	15,1025
12 jaar	13,8617	27,7234	15,2117
14 jaar	13,9709	27,9418	15,3209
16 jaar	14,0799	28,1598	15,4299
18 jaar	14,1892	28,3784	15,5392
19 jaar	14,5447	29,0894	15,8947
20 jaar	14,6571	29,3142	16,0071
22 jaar	14,7697	29,5394	16,1197
24 jaar	14,8819	29,7638	16,2319
26 jaar	14,9946	29,9892	16,3446
28 jaar	15,1071	30,2142	16,4571
29 jaar	15,2196	30,4392	16,5696
30 jaar	15,3322	30,6644	16,6822
31 jaar	15,4448	30,8896	16,7948

ARAB-vergoeding:

- €273,18 netto per kwartaal (minimum 10 dagen effectieve arbeidsprestaties per kwartaal) voor werknemers in dienst voor 01.07.2008.
- €91,06 netto per maand (minimum 10 dagen effectieve arbeidsprestaties per maand) voor werknemers in dienst na 01.07.2008.

Maandelijks toelage nieuwe diensten: €92,76 (minimum 10 dagen effectieve arbeidsprestaties).

Toeslag voor zaterdagwerk: 10% van het uurloon.

Toeslag voor onvoorziene prestaties: 25% van het uurloon.

Werkgever stelt werkkledij ter beschikking: vergoeding voor onderhoud: €26,88/jaar.

Werkgever stelt geen werkkledij ter beschikking: €8,05/maand.

LONEN GEREGLD VERVOER - OPENBARE AUTOBUSDIENSTEN IN OPDRACHT VAN VVM - P.C. 140.01

Wegens overschrijding van de spilindex werden de lonen van het rijdend personeel van de openbare autobusdiensten VVM met 2% verhoogd vanaf 01.10.2010.
 De nieuwe spilindex bedraagt 114,97.

Dienstjaren	Uurloon in €	Zondagwerk in € toeslag 100%	Nachtarbeid tussen 20.00 en 06.00 u toeslag € 1,35/u
0 - 6 maanden	13,3013	26,6026	14,6513
6 maanden	13,3830	26,7660	14,7330
1 jaar	13,4975	26,9950	14,8475
2 jaar	13,6314	27,2628	14,9814
3 jaar	13,7464	27,4928	15,0964
4 jaar	13,8805	27,7610	15,2305
5 jaar	13,9660	27,9320	15,3160
6 jaar	14,1636	28,3272	15,5136
8 jaar	14,3607	28,7214	15,7107
10 jaar	14,5653	29,1306	15,9153
12 jaar	14,6781	29,3562	16,0281
14 jaar	14,7904	29,5808	16,1404
16 jaar	15,0305	30,0610	16,3805
18 jaar	15,1463	30,2926	16,4963
20 jaar	15,3498	30,6996	16,6998
22 jaar	15,4663	30,9326	16,8163
24 jaar	15,5817	31,1634	16,9317
25 jaar	15,6682	31,3364	17,0182
26 jaar	15,7841	31,5682	17,1341
28 jaar	15,8997	31,7994	17,2497
29 jaar	16,0156	32,0312	17,3656

ARAB-vergoeding:

- €173,48 netto per kwartaal (minimum 10 dagen effectieve arbeidsprestaties per kwartaal) voor werknemers in dienst voor 01.07.2008.
- €57,83 netto per maand (minimum 10 dagen effectieve arbeidsprestaties per maand) voor werknemers in dienst na 01.07.2008.

Maandelijks toelage nieuwe diensten: €131,27 (minimum 10 dagen effectieve arbeidsprestaties).

Forfaitaire vergoeding voor 1ste onderbreking van de dag

> 1 u: €1,79.

Toeslag voor zaterdagwerk: 15% van het uurloon.

Toeslag voor onvoorziene prestaties: 25% van het uurloon.

Werkgever stelt werkkledij ter beschikking: vergoeding voor onderhoud: €18,84/jaar.

Werkgever stelt geen werkkledij ter beschikking: €7,44/maand.

LONEN BIJZONDER GEREGLD VERVOER – SPECIALE AUTOBUSDIENSTEN – P.C. 140.02

Wegens overschrijding van de spilindex werden de lonen van het rijdend personeel van de speciale autobusdiensten met 2% verhoogd vanaf 01.12.2010.

De nieuwe spilindex bedraagt 115,43.

De ARAB-vergoeding werd op 01.07.2010 geïndexeerd.

Dienstjaren	Uurloon in €	Zondagwerk in € (= Toeslag 100%)	Nachtarbeid per u in € tussen 22.00 & 06.00 u (= Toeslag €0,50/u)	ARAB- vergoeding € netto per maand min.25/38 arbeidstijd	ARAB- vergoeding € netto per dag	ARAB- vergoeding € netto per maand max.25/38 arbeidstijd	ARAB- vergoeding € netto per dag
0 – 2 jaar	11,0209	22,0418	11,5209	102,69	5,64	95,57	5,25
3 – 5 jaar	11,0830	22,1660	11,5830	102,69	5,64	95,57	5,25
6 – 10 jaar	11,1432	22,2864	11,6432	102,69	5,64	95,57	5,25
11 – 15 jaar	11,2663	22,5326	11,7663	102,69	5,64	95,57	5,25
16 – 20 jaar	11,4467	22,8934	11,9467	102,69	5,64	95,57	5,25
> 21 jaar	11,5099	23,0198	12,0099	102,69	5,64	95,57	5,25

De ARAB-vergoeding:

Voor de werknemers in dienst voor 01.09.2008:

- De ARAB-vergoeding netto per maand wordt toegekend vanaf 6 effectieve prestatiedagen per maand. Tot en met 5 effectieve prestatiedagen wordt de ARAB-vergoeding per dag betaald.

Voor de werknemers in dienst na 01.09.2008:

- Het maandbedrag van de ARAB-vergoeding is pas verschuldigd vanaf 10 effectieve arbeidsdagen per maand. Tot en met 9 effectieve arbeidsdagen per maand is de ARAB-vergoeding per dag verschuldigd.

Onvoorziene prestaties worden vergoed met een toeslag van 25% van het uurloon.

Vanaf 01.01.2008: forfaitaire vergoeding van €1,- per effectief gepresteerd dag op 3 voorwaarden:

- tewerkstelling volgens gesplitste diensten op die dag;
- het voertuig wordt niet mee naar huis genomen;
- de woonplaats bevindt zich op meer dan 5 km van de plaats van tewerkstelling.

Werkgever stelt werkkledij ter beschikking: vergoeding voor onderhoud: €17,10/jaar.

Werkgever stelt geen werkkledij ter beschikking: €7,44/maand.

LONEN AUTOCARS: PENDELS, INTERNATIONALE LIJNEN EN TOERISME – P.C. 140.03

Volgens de evolutie van het indexcijfer werden de lonen en de ARAB-vergoeding met ingang van 01.10.2010 met 2,2% verhoogd.

DIENTEN 1 CHAUFFEUR

Diensttijd	Loon in € per amplitude	ARAB-vergoeding € netto per uur max. 12 u/dag
Tot 6u00	56,87	1,34
Van 6u01 tot 12 u	93,71	1,34
Per uur boven de 12 u	10,40	1,34 max. 16,08

DIENTEN MEERDERE CHAUFFEURS

Diensttijd	Loon in € per amplitude	ARAB-vergoeding € netto per amplitude
11 uur	76,24	14,74
12 uur	84,07	16,08
13 uur	92,01	17,42
14 uur	99,86	18,76
15 uur	107,78	20,10
16 uur	115,71	21,44
17 uur	123,51	22,78
18 uur	131,45	24,12
19 uur	139,30	25,46
20 uur	147,23	26,80
21 uur	155,15	28,14

GEMEENSCHAPPELIJKE BESCHIKKINGEN VOOR DE DRIE CATEGORIEËN

Overuren te betalen voor een amplitude > 1.564,50 u per semester (van 01.01 tot 30.06 of van 01.07 tot 31.12)	€12,13/u
Overuren gepresteerd op zon- en feestdagen of op hun compensatiedagen	€16,17/u
Inactiviteitsdag in het buitenland	€77,15
Prestaties < 6u volledig in het buitenland geleverd	ARAB €1,34/u + €77,15
Garagearbeid tot 6u30 amplitude	€77,15
Garagearbeid van 6u31 tot 8u amplitude	€92,04
Zondagwerk:	
a) betaling van de prestaties aan het normale tarief	
b) recuperatie binnen de 6 dagen	geen loon
c) recuperatie later in het jaar	€93,71
Werk op feestdagen:	
a) betaling van de prestaties aan het normale tarief	
b) recuperatie binnen de 6 dagen of later	€93,71
Verplaatsing van > 6u met ander vervoermiddel	€77,15
Verplaatsing van < 6u met ander vervoermiddel	€56,87
Uurloon technische werkloosheid, ziekte, arbeidsongeval, werkloosheid	€12,3299
Gemengde arbeid: openbare autobusdiensten-autocar: volledige dagvergoeding valt onder 'autobusvergoeding'.	
Gemengde arbeid: autocars-speciale autobusdiensten: volledige dagvergoeding volgens sector waaraan grootst aantal u werd besteed.	
Werkgever stelt werkkledij ter beschikking: vergoeding voor onderhoud	€17,10/jaar.
Werkgever stelt geen werkkledij ter beschikking	€7,44/maand.
Anciënniteitstoeslag: voor chauffeurs die minimum 10 jaar anciënniteit in hetzelfde bedrijf tellen	2,- € per prestatie

LONEN PERSONEEL VERHUIZINGEN – P.C. 140.05

Wegens overschrijding van de spilindex werden de minimumlonen met ingang van 01.05.2010 met 2% verhoogd.

De nieuwe spilindex bedraagt 113,88.

Categorie	Uurloon in €38 u/week
Drager beginnening	10,0097
Drager + 1 jaar	10,0961
Chauffeur	10,2882
Liftbestuurder	10,2882
Inpakker	10,2882
Kistenmaker	10,2882
Chauffeur rijbewijs C/CE met min. 2 jaar dienst in sector	10,3981
Ploegbaas	10,3981

De verwijderingsvergoeding bedraagt sinds 01.11.2010 €2,84.

De verblijfsvergoedingen werden eveneens op 01.11.2010 aangepast aan de index:

Overnachting en ontbijt: €14,94.

• Middagmaal: €11,97.

• Avondmaal: €10,41.

• Totaal: €37,32.

De ARAB-vergoeding werd volgens de inhoud van het protocol-akkoord op 01.01.2010 opgetrokken tot €1,08.

Anciënniteitspremie 2010 – betaalbaar in januari 2011:

• 5 – 9 jaar dienst: €38.

• 10 – 14 jaar dienst: €75.

• 15 – 19 jaar dienst: €112.

• > 20 jaar dienst: €150.

“Välkomna Svenska Transportarbetareförbundet”



Een vakbondsdelegatie uit de Zweedse transportsector bracht op 26 oktober ll. een bezoek aan BTB Brussel. Samen met hen en enkele Belgische militanten hadden we een verhelderend gesprek over de dossiers die ons bezighouden. Onze delegees konden vaststellen dat hun Zweedse collega's vaak met dezelfde moeilijkheden of problemen worden geconfronteerd. De Oost-Europese chauffeurs hebben ook de weg naar het hoge Noorden gevonden en werken daar eveneens voor weinig loon en onder erbarmelijke omstandigheden. De delegatieleider was wel enigszins verbaasd dat er Belgische firma's een bedrijf oprichten in een Oost-Europees land om van daaruit te opereren. Zij hadden hierover geen gegevens dat dit ook gebeurde met Zweedse bedrijven.

Het was een mooi moment om ons dossier 'veilige parkings' en 'gassen in containers' voor te stellen. De BTB'ers waren terecht fier zoveel concrete projecten te kunnen presenteren. Dit bracht ons dan ook meteen bij de verschillen tussen de beide vakbonden.

In Zweden bestaan er geen algemene CAO's. Alles moet geregeld worden binnen de sectoren en/of het bedrijf. Dit wil ook zeggen dat er geen minimum lonen bestaan. Indien er geen conventie werd gesloten in de sector en je werkgever betaalt je niet of heel weinig, heb je hier geen verhaal tegen in te brengen. In Zweden betaalt een lid ongeveer €35 per maand aan de vakbond en er bestaat geen systeem van syndicale premie. Hoewel dit niet goedkoop is, is de syndicalisatiegraad ongeveer 80% wat aanzienlijk hoger is dan bij ons. Per sector zijn er ongeveer 70 CAO's die meestal lopen over een periode van drie jaar. Het nettoloon van een chauffeur bedraagt ongeveer €2500. Indien je je job verliest, is men verplicht je te hervormen en krijg je een uitkering tussen de €300 en €400. Het is in Zweden wel veel moeilijker om je te ontslaan dan in België.

Wij kunnen nog heel wat van elkaar leren. Spijtig was de tijd te kort om diepere discussies aan te gaan. Toch konden we enkele besluiten trekken:

Het is een sector waarin heel veel op Europees niveau moet worden geregeld.

Het dossier over de uitbuiting van de Oost-Europese chauffeur moeten we samen aanpakken.

Eco-trucks en veilige parkings zijn dossiers die beide organisaties erg aanspreken.

Together we're strong – samen staan we sterk – tillsammans starkt



Kennis is macht!

Bij het begin van het nieuwe schooljaar gingen ook onze regionale militantenvormingen opnieuw van start. Zowel voor de sessies in Vlaanderen (Antwerpen, Deinze en Leuven) als in Wallonië (Tournai en Beez/Namur) worden vijf vormingsdagen ingericht.

Ondertussen zijn op alle locaties al twee vormingsdagen doorgegaan.

De thema's, sociale zekerheid en fiscaliteit, konden onze militanten zeker boeien. Zij kregen veel theorie te verwerken, maar kregen tegelijkertijd ook een boel praktische informatie mee.

Hoe zit dat nu weer met je pensioen? En hoeveel kindergeld wordt er uitbetaald als je drie kindjes hebt? Waarvoor be-

taal je in België belastingen? En is dat wel allemaal eerlijk verdeeld? Hoe zit het met de economische en financiële informatie van het bedrijf waarin je werkt? Kan je uit de cijfers afleiden of er volgend jaar een loonsverhoging mogelijk is voor jou en je collega's?

Onze militanten weten het nu. Zij werden door onze specialisten Michel, Filip, Mehdi en Maureen, bijgestaan door onze eigen BTB-animatoren, professioneel begeleid en geïnformeerd. We kijken al uit naar het vervolg van het schooljaar in februari 2011.

... ook voor ons eigen personeel

Ook voor ons eigen personeel is het belangrijk om bij te blijven, bij te leren en op de hoogte te blijven van de laatste evoluties in onze sectoren.

Van 15 tot 17 oktober was het dan ook opnieuw tijd voor ons jaarlijks studieweekend.

Een greep uit de thema's die aan bod kwamen: de loon- en arbeidsvoorwaarden van de sector bussen en cars, het gebruik van Orditach en de digitale bestuurderskaart, een overzicht van de ETF-werking (European Transport Workers' Union). Verder stond er ook een werkbezoek aan de containerterminal in Meerhout en de Sluis van Kwaadmechelen op het programma, gecombineerd met een rondleiding in de vorig jaar geopende routier/vrachtwagenparking Afrit 26Bis in Lummen.



Autogrill Benelux lanceert nieuwe voordeelkaart Speciaal voor touringcarchauffeurs en begeleidende reisleader(ster)

Voor de snelwegrestaurants van Autogrill Benelux vormen touringcarchauffeurs en begeleidende reisleader(ster) een belangrijke doelgroep. Daarom heeft Autogrill Benelux beslist om de VIP Card Carestel en de AC Buspas te vervangen door de Autogrill Bus Club Card Benelux: één enkele kaart die touringcarchauffeurs en begeleidende reisleader(ster) bij **AC Restaurants, Carestel Restaurant en Autogrill** recht geeft op dezelfde voordelen in België, Nederland en Luxemburg.

AC Restaurants, Carestel en Autogrill zijn bekende namen van autosnelwegrestaurants. In België, Nederland en Luxemburg worden ze uitgebaat door één organisatie: Autogrill Benelux. Voortaan kunnen touringcarchauffeurs en begeleidende reisleader(ster) met één kaart terecht in al die restaurants: "de Autogrill Bus Club Card Benelux."

Gratis maaltijd en extra voordelen

De Autogrill Bus Club Card Benelux geldt vanaf het moment dat minstens 20 passagiers van een autocar bij een restaurant van Autogrill een bestelling plaatsen. Zowel touringcarchauffeurs en begeleidende reisleader(ster) krijgt dan een maaltijd gratis, plus bijkomende voordelen. Het aanbod van deze voordelen geldt niet alleen bij lunch of diner, maar ook als

er gestopt wordt voor ontbijt, koffie en gebak.

De kaart is gratis

Om recht te hebben op de voordelen, moeten touringcarchauffeurs en begeleidende reisleader(ster) lid zijn van de Autogrill Bus Club Benelux. Ze tonen hun Autogrill Bus Club Card Benelux telkens als ze met een groep langskomen.

Hoe kan je deze kaart bekomen?

Neem gewoon contact op met het federaal secretariaat BTB Wegvervoer & Logistiek op het telefoonnummer 03/224 34 37 of mail naar Dinneke.fleerackers@btb-abvv.be. Zij stuurt je de kaart op en met je unieke code kan je je dan inschrijven op www.autogrillbusclub.be of www.autogrillbusclub.nl.

Autogrill Benelux
Central office
Plantin en Moretuslei 1a
B - 2018 Antwerpen
T: +32 (0)3 206 93 10
F: +32 (0)3 206 93 11
info.belux@autogrill.net

BENELUX

GROUP SERVICE

Gezocht: verdienstelijke amateurfotografen!

Fotografie is jouw hobby. Of jij houdt er wel van om, gewapend met je foto-toestel, sfeerbeelden vast te leggen. Grijp dan nu je kans. BTB Wegvervoer & Logistiek organiseert voor haar leden-amateurfotografen een heuse fotografiewedstrijd.

HET THEMA VAN DEZE WEDSTRIJD: JOUW BEROEP!

Werk je als beroepschauffeur, logistiek of in de sector afhandeling op luchthavens? Je bent taxi- of buschauffeur of rijdt met een citerne met brandstoffen? Stuur ons dé foto waarvan je denkt dat hij net dat essentiële van jouw beroep weergeeft. Actiefoto's, sfeerbeelden, detailfoto's, ... elke foto die volgens jou onze jury kan overtuigen.

De foto's kan je zowel digitaal als op fotopapier insturen.

Voel je het al een beetje kriebelen? Stuur dan gauw een mail naar dinneke.fleerackers@btb-abvv.be of bel haar op het nummer 03 2243437. Zij bezorgt jou zo spoedig mogelijk een inschrijvingsformulier en het volledige wedstrijdreglement. Stuur je foto(s) in tegen uiterlijk 15.02.2011, samen met jouw volledig ingevuld inschrijvingsformulier.

Onze jury wacht dan de moeilijke taak om uit de ingezonden foto's het mooiste exemplaar uit te kiezen. Vanzelfsprekend hangt er aan onze wedstrijd ook een prijs vast. We kunnen je bovendien ook al verklappen dat de mooiste foto de cover wordt van onze Wegwijz van het tweede trimester 2011.

NOG ENKELE PUNTJES:

- De ingestuurde werken mogen geen bewerkte of onbewerkte delen bevatten van beelden aangemaakt door andere auteurs. Wij zijn op zoek naar originele werken.
- Alle fototechnieken zijn toegelaten. Zowel zwart/wit- als kleurenfoto's zijn toegelaten.
- Deze wedstrijd richt zich uitsluitend tot amateurs.
- Het inzenden van de werken betekent dat de deelnemers de wedstrijdvoorwaarden kennen en aanvaarden.
- Het aantal inzendingen per deelnemer is beperkt tot drie.
- De foto's kunnen worden ingestuurd tot 15 februari 2011.
- De jury wordt samengesteld door BTB Wegvervoer & Logistiek en de beslissingen van de jury zijn onaanvechtbaar.
- De fotografen blijven eigenaar van hun werk, maar geven de organisatoren wel de toestemming om de werken te gebruiken voor niet-commerciële, publicitaire doeleinden ten gunste van de inrichtende organisatoren.

BTB komt naar je toe in de regio Luik, Verviers en Luxemburg

Vanaf januari 2011 worden er in de provincies Luik en Luxemburg bijkomende zitdagen georganiseerd. Je vindt onze propagandist Alain Durant op de volgende plaatsen:

BASTOGNE:

Parking Chaussée d'Arlon: elke 1^{ste} en 3^{de} zaterdag van de maand, telkens van 10u00 tot 12u00.

ARLON:

Zoning Industriel de Weyler: elke 1^{ste} en 3^{de} zaterdag van de maand, telkens van 14u00 tot 16u00.

EUPEN:

Eurégiostrasse in de nabijheid van de firma ROM: elke 1^{ste} en 3^{de} dinsdag van de maand, telkens van 18u00 tot 20u00.

SANKT-VITH:

Zone industrielle 1 – Friedensstrasse: elke 1^{ste} en 3^{de} donderdag van de maand, telkens van 16u00 tot 18u00.

LIÈGE LOGISTICS:

Parking Total station in VP Park: elke maandag van 06u00 tot 09u00.

Vanzelfsprekend kan je ook steeds een afspraak maken met onze propagandist Alain Durant en dit op het nummer 0473/97 51 19.



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK
SECRETARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT & LOGISTIQUE
Paardenmarkt 66-Antwerpen 2000 – Anvers

Federaal Secretaris – Frank Moreels – Secrétaire Fédéral
Tel.: 03 2243434 | Fax: 03 2243449 – veronique.de.roeck@btb-abvv.be



PROVINCIE ANTWERPEN

2000 Antwerpen – Paardenmarkt 66

tel.: 03 2243435 | fax: 03 2243449
ma-di-wo-do: 08.30-12.00 13.00-17.00 | vrij: 08.30-12.00
btb.antwerpen@btb-abvv.be

2300 Turnhout – Grote Markt 48

tel.: 014 400370 | fax: 014 422887
ma-di-wo-do-vrij: 08.30-12.00 | ma & do: 13.00-17.00
btb.turnhout@btb-abvv.be

2800 Mechelen – Zakstraat 16

tel.: 015 299048 – 014 400370 | fax: 014 422887
di 09.00-12.00 | do: 09.00-12.00 13.00-16.00
btb.mechelen@btb-abvv.be

Secretaris Lieve Pattyn | lieve.pattyn@btb-abvv.be

Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx | carine.dierckx@btb-abvv.be

Propagandist Logistiek Tom Peeters | tom.peeters@btb-abvv.be

PROVINCIE LIMBURG

3500 Hasselt – Gouverneur Roppesingel 55

tel.: 011 222791 | fax: 011 233794
do-vrij: 08.30-12.00 | di: 08.30-12.00 13.00-17.30
btb.limburg@btb-abvv.be

Secretaris Eddy Graller | eddy.graller@btb-abvv.be

Propagandist Logistiek Tom Peeters | tom.peeters@btb-abvv.be

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

9041 Oostakker – Oostakkerdorp 24

tel.: 09 2187980 | fax: 09 2187981
ma: 08.00-12.30 13.30-17.00 | di-wo-do: 08.30-12.30 13.30-16.30 | vrij: 08.00-12.30
btb.gent@btb-abvv.be

9200 Dendermonde – Dijkstraat 59

tel.: 052 259259 | fax: 09 2187981
op afspraak
btb.dendermonde@btb-abvv.be

9300 Aalst – Houtmarkt 1

tel.: 053 787878 | fax: 09 2187981
do: 08.30-12.00
btb.aalst@btb-abvv.be

9600 Ronse – Stationstraat 21

tel.: 055 213379 | fax: 055 218106
ma-di-wo-do-vrij: 08.30-12.00 | ma: 13.00-18.00 | vrij: 13.00-15.30
ronse@btb-abvv.be

Secretaris Bart Kesteloot | bart.kesteloot@btb-abvv.be

9100 Sint-Niklaas – Vermorgenstraat 11

tel.: 03 2243435 | fax: 03 2243449
op afspraak

Secretaris Lieve Pattyn | lieve.pattyn@btb-abvv.be

Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx | carine.dierckx@btb-abvv.be

PROVINCIE VLAAMS BRABANT & BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST | PROVINCE DU BRABANT FLAMAND ET RÉGION DE BRUXELLES – CAPITALE

1060 Brussel – Zwedenstraat 45 rue de Suède

tel.: 02 5118768 | fax: 02 5118146
ma tot vrij | lu au ven: 08.30-12.00 | ma en do | lu et jeu: 13.00-17.00
btb.brussel@btb-abvv.be

1800 Vilvoorde – Mechelsestraat 6

tel.: 02 2539444 – 02 5118768 | fax: 02 2534441
wo en vrij: 09.00-12.00
btb.vilvoorde@btb-abvv.be

3000 Leuven – Maria Theresiastraat 119

tel.: 016 222205 – 02 5118768 | fax: 016 5118145
Op afspraak
btb.leuven@btb-abvv.be

Secretaris Sandra Langenus | sandra.langenus@btb-abvv.be

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

8800 Roeselare – Zuidpand 22 B 22

tel.: 051 260084 | fax: 051 240873
ma-wo-vrij: 09.00-12.00 | di en do: 14.00-17.30 | do voormiddag en vrij namiddag op afspraak
btb.roeselare@btb-abvv.be

8500 Kortrijk – Conservatoriumplein 9

tel.: 056 268249 – 051 260084 | fax: 051 240873
di: 09.00-12.00

Secretaris René Degryse | rene.degryse@btb-abvv.be

Propagandist Logistiek Annita Vandenbussche

anita.vandenbussche@btb-abvv.be

8380 Zeebrugge – Heiststraat 3

tel.: 050 544715 | fax: 050 544253
ma-di-wo-do-vrij: 08.30-12.00 | ma-di-do: 12.45-17.00
btb.zeebrugge@btb-abvv.be

8400 Oostende – J. Peurquaetstraat 27

tel.: 059 556085 | fax: 059 705133
ma-di-do: 08.30-12.00 14.00-17.30 | wo-vrij: 08.30-12.00 | Juli en augustus: ma-di-wo-do-vrij 08.30-12.00
btb.oostende@btb-abvv.be

8630 Veurne – Statieplein 21

ma: 15.00-17.00

Secretaris Renaud Vermote | renaud.vermote@btb-abvv.be

PROVINCIES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON

6000 Charleroi – BOULEVARD DEVREUX 36-38

tél.: 071 641305 ou 071 641299 | fax: 071 322958
lu-ma-jeu: 09.00-12.00 13.30-16.00 | ven: 09.00-12.00
ubot.charleroi@ubot-fgtb.be

7000 Mons – Rue Chisaire 34

tél.: 071 641305 | fax: 071 322958 uniquement sur rendez-vous

7130 Binche – Rue Gilles Binchois 16

tél.: 071 641305 | fax: 071 322958 uniquement sur rendez-vous

7500 Tournai – Rue des Maux 26

tél.: 069 532792 | fax: 069 220029
ma-mer-jeu: 09.00-12.00 14.00-17.00 | lu-ven: 09.00-12.00
ubot.tournai@ubot-fgtb.be

7700 Mouscron – Rue du Val 3

tél.: 056 853344 | fax: 056 853319
lu-ve: 08.30-12.00 | ma-jeu: 08.30-12.00 13.00-17.00 | mer: 13.00-17.00
ubot.mouscron@ubot-fgtb.be

7860 Lessines – Rue Général Freyberg 11

Sur rendez-vous
ubot.lessines@ubot-fgtb.be

1400 Nivelles – Rue du Géant 4 3

3^{ème} vendredi du mois ou sur rendez-vous 056 853344 ou 071 641299
Secrétaire Philippe Dumortier | philippe.dumortier@ubot-fgtb.be
Propagandiste Jean-Marie Lamarque | jean-marie.lamarque@ubot-fgtb.be
Propagandiste Daniël Maratta | daniel.maratta@ubot-fgtb.be
Propagandiste Logistique Michel Dillies | michel.dillies@ubot-fgtb.be

PROVINCES LIÈGE – NAMUR – LUXEMBOURG

4000 Liège – Place Saint-Paul 9 (7^e étage)

tél.: 04 2219650 | fax: 04 2219582
lu-ma-jeu: 08.00-12.00 13.30-16.00 | ven: 08.00-11.00
ubot.liege@ubot-fgtb.be
Secrétaire Frida Kaulen | frida.kaulen@ubot-fgtb.be
Propagandiste Alain Durant | alain.durant@ubot-fgtb.be