



STANDPUNT

Belgische truckers zijn te duur

Dat roepen alvast de werkgevers uit de transportsector, samen met staatssecretaris De Backer, in koor. Ze verwijzen daarbij naar een studie van het Franse Comité National Routier, die de loonkost van Europese truckers vergelijkt. Daar voegen ze nog bij dat een Bulgaarse trucker vier keer goedkoper is dan een Belgische.

Op basis daarvan kondigt staatssecretaris De Backer aan dat hij een algemene RSZ-korting wil geven voor sectoren die sterk arbeidsintensief zijn, zoals transport, bouw, schoonmaak ... Werkgeversfederaties, zoals FEBETRA, verwijzen zelfs naar de horeca, en dromen blijkbaar al luidop van flexi-jobs in de transportsector.

De realiteit is dat de lonen in de Belgische transportsector laag zijn. Té laag. Met een basisuurloon van 10,7 euro ligt het loon van de trucker onder dat van een medewerker in de schoonmaaksector. Om een leefbaar loon bij elkaar te rijden moet een Belgische trucker veel (over)uren kloppen.

Bovendien vergeten de werkgevers te vermelden dat onze Belgische truckers goed opgeleid, en dus productief zijn. Het sociaal fonds van de sector investeert al jaren in opleiding via VDAB, scholen en in de bedrijven zelf. Onze truckers zijn productiever en beter opgeleid dan veel buitenlandse collega's.

Door te korten op de sociale zekerheidsbijdragen brengt men de financiering van het stelsel in gevaar! Ik vind het werkgeversdiscours trouwens eenzijdig en kortzichtig. Het is op zijn minst vreemd dat de werkgevers klagen over de loonkost van hun Belgische truckers terwijl ze zelf massaal – al dan niet fictieve – transportfirma's in Oost Europa runnen. Daardoor zorgen ze eigenlijk zelf voor druk op de Belgische lonen. Het komt erop neer dat men een probleem creëert om er daarna over te klagen. In de raden van bestuur van bepaalde werkgeversfederaties zitten werkgevers met (postbus)firma's in Oost-Europa, die zelfs hun privévoertuig daar inschreven. Hoe geloofwaardig zijn deze mensen?

Wil BTB geen inspanningen om de sector te helpen? Uiteraard wel, de sociale gesprekspartners stelden - mee op ons initiatief - een plan op om de sector zuurstof te geven. Een globaal en evenwichtig plan dat een geheel aan maatregelen naar voor schuift om de sociale dumping te bestrijden, en tegelijk wat ademruimte te geven aan de sector. Deze lastenverlaging zou in de bedrijfsvoorheffing en via het Sociaal Fonds voor Transport en Logistiek (SFTL) gerealiseerd moeten worden.

Op die manier is er controle op de besteding van de middelen en zijn er garanties om deze te laten terugvloeien naar Belgische tewerksstelling. Door de piste van de bedrijfsvoorheffing te bewandelen worden ook de sociale zekerheidsrechten van de werknemers gegarandeerd.

BTB ziet ook mogelijkheden in betere controles op de vele overtredingen op het nemen van de zogenaamde lange rust in de vrachtwagen. De Europese arbeidsauditeur bevestigde recent dat de lange weekendrust niet in de vrachtwagen mag genomen worden. Indien dit strikt wordt gecontroleerd, zullen er flink wat overtredingen vastgesteld worden. De geïnde, en eventueel verhoogde, boetes kunnen terugvloeien naar de sector en mee voor extra zuurstof zorgen.

Brussels Airport vraagt oplossing voor Brusselse geluidsnormen

De discussie over de Brusselse geluidsnormen bedreigen op zeer korte termijn duizenden jobs op Brussels Airport. Zonder oplossing zal het aantal boetes voor luchtvaartmaatschappijen vanaf 22 februari toenemen en dit dreigt voor een onhoudbare situatie voor de luchtvaartmaatschappijen te zorgen. Ze dreigen naar buitenlandse luchthavens te trekken. De bijhorende jobs nemen ze uiteraard mee en Brussels Airport blijft met lege handen achter.

De voltallige luchthavengemeenschap verzet zich tegen deze politiek kafaiaanse situatie en heeft zich verzameld onder de slogan 'Let us keep our airport jobs'. De 20.000 luchthavenmedewerkers, vakbonden, werkgevers en vakverenigingen slaan de handen in elkaar en voeren de komende weken actie om beleidsmakers te sensibiliseren om een politieke oplossing te vinden, zodat deze 20.000 mensen hun geliefde job kunnen houden. BTB steunt uiteraard deze actie, en roept iedereen op om deze mee te onderschrijven op de website www.keepourairportjobs.be.



Frank Moreels
Voorzitter

De vakbond bereikt de jongeren niet!



Niets daarvan bij de BTB vakgroep havens. Op 6 februari vond een ontmoetingsdag plaats met een 25-tal jonge BTB'ers van de Antwerpse haven om van gedachten te wisselen over de uitbouw van een nieuw - door de jongeren zelf uitgewerkt - platform. Het enthousiasme van de groep was groot. Patrick Cockx en Rino Huijsmans waren de animatoren van dienst en weten dat de toekomst alvast verzekerd is!

■ SOCIALE DUMPING

Wekelijkse lange rust mag niet in vrachtwagen, zegt Europa

De advocaat-generaal van het Europees Hof van Justitie stelt dat vrachtwagenchauffeurs hun wekelijkse lange rust niet meer in de vrachtwagen mogen doorbrengen. Een forse stap vooruit in de strijd tegen sociale dumping.



We hebben het allemaal wel eens gezien: Oost-Europese chauffeurs die in de weekenden verplicht zijn hun rust te nemen in hun vrachtwagen. Maar daar komt stilaan een einde aan. Hun werkgevers zullen hen niet langer kunnen verplichten om maandenlang in hun cabine te werken en leven, ook tijdens de weekenden. Naar aanleiding van een vraag van de Belgische Raad van State, oordeelt de advocaat-generaal van het Europees Hof van Justitie dat de Europese Richtlijn inzake rij- en rusttijden als volgt moet worden geïnterpreteerd: de lange wekelijkse rust mag niet in de vrachtwagen worden doorgebracht.

België voorloper inzake verbod

De Europese Rij- en Rusttijdenregeling voorziet dat een lange wekelijkse rust verplicht is voor de chauffeurs. De chauffeurs brengen deze in hun vrachtwagen door, vaak in mensonwaardige omstandigheden. Op initiatief van John Crombez (nu voorzitter van sp.a, maar toen staatssecretaris bevoegd voor de strijd tegen sociale dumping) werd in 2014 via Koninklijk Besluit vastgelegd dat de lange wekelijkse rust voor chauffeurs niet meer in de vrachtwagen mocht worden doorgebracht. Ook in Duitsland en Frankrijk zijn er boetes voor het doorbrengen van de lange wekelijkse rust in de vrachtwagen.

Belgisch bedrijf aan oorsprong van beslissing

De transportfirma Vaditrans uit Temse diende bij de Belgische Raad van State klacht in tegen het KB. Daarop stelde de Raad van State een prejudiciële vraag aan het Europees Hof van Justitie: hoe dient de Europese Richtlijn geïnterpreteerd te worden? In een zeer uitvoerig advies concludeerde advocaat-generaal Tanchev op donderdag 2 februari dat de wekelijkse rusttijden niet in het voertuig mogen worden doorgebracht.

Geen twijfel mogelijk

Voor advocaat-generaal Tanchev is het duidelijk. Zijn antwoord op de vraag van de Belgische Raad van State laat geen ruimte voor interpretatie: "De bedoelde normale wekelijkse rusttijden mogen niet in het voertuig doorgebracht worden. Het volledig document is te lezen via <http://tinyurl.com/hmuvaoh>. Vooral punt 85 is belangrijk.

Wachten op definitieve uitspraak

Frank Moreels, voorzitter BTB: "Het Europees Hof moet uiteraard nog definitief uitspraak doen, maar dit is alvast een heel belangrijke

stap in de strijd tegen sociale dumping. Het hele systeem is namelijk gebaseerd op maandenlange verblijven van chauffeurs in hun vrachtwagen. Een verbod om in het weekend de lange rust in de vrachtwagen te nemen, zal zorgen voor eerlijkere concurrentie, en de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs zullen verbeteren. Doordat transport duurder wordt, wordt het veel minder interessant om te werken met postbusfirma's. Oost-Europese chauffeurs maandenlang naar hier halen om hier rond de kerktoren te rijden, zal minder lonen."

Meer controle, zwaardere boetes

BTB roept de Belgische overheid alvast op om nog meer dan nu te controleren op het nemen van de lange wekelijkse rust in de vrachtwagen. Frank Moreels: "Niet alleen de pakkans moet verhoogd worden, maar ook de boetes! De boete bedraagt in België momenteel 1.800 euro. In Frankrijk wordt veel strenger opgetreden, daar kan de boete oplopen tot 30.000 euro."

Europese Commissie aan zet

Europees Commissaris Bulc, bevoegd voor Transport, kondigde vorige week in een overleg met de Europese transportvakbonden aan dat zij ook maatregelen wil nemen om de sociale dumping aan banden te leggen. Frank Moreels: "De bal ligt nu in het kamp van Commissaris Bulc. We kijken alvast uit naar de maatregelen tegen sociale dumping in het 'Road Package' dat zij over enkele maanden voorlegt."

Werk voor Belgische regering

In februari vorig jaar ondertekenden de sociale partners van de transportsector samen met de Belgische regering een 'Plan voor Eerlijke Concurrentie in de Transportsector'. Eén van de belangrijkste elementen daarin is "gelijk loon voor gelijk werk". Hiervoor dient de regering een ander arrest van het Europees Hof van Justitie om te zetten in Belgische wetgeving. Het gaat over het arrest-Koelzsch: een werknemer moet betaald worden volgens de loon- en arbeidsvoorwaarden van het land waar hij hoofdzakelijk zijn werk verricht en niet van het land waar de firma gevestigd is waarmee hij een contract heeft. Frank Moreels: "We wachten nu al enkele maanden op deze wet. Blijkbaar blijft die nu weer op één of ander kabinet liggen. Als BTB dringen we er op aan dat de wet er zo vlug mogelijk komt!"