



ABVV BTB
Samen sterk



> *Werkt in je voordeel*



nederlands..... p.2



français p.3



english p.4



deutsch p.5



polski p.6



čeština..... p.7



română p.8



magyarország..... p.9



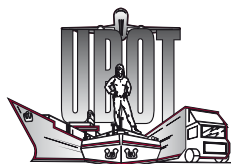
България p.10



slovenski jezik..... p.11



Россия p.12



FGTB UBOT
Ensemble, on est plus forts



STOP DE ONGELIJKE BEHANDELING VAN CHAUFFEURS!

Op de Belgische wegen rijden truckers uit meer dan 35 verschillende landen. Ze doen hetzelfde werk, lopen dezelfde risico's in het onveilige verkeer, ze moeten zich schikken naar dezelfde richtlijn over de rij- en de rusttijden, ... en toch zijn er zeer grote verschillen tussen de loon- en arbeidsvoorwaarden tussen de verschillende chauffeurs. Uiteraard geeft dat aanleiding tot sociale dumping en zelfs tot uitbuiting.

De enige slachtoffers zijn jullie: de beroepschauffeur! De echte winnaar is de transportmaffia!

- Vindt u het normaal dat een Oost-Europese chauffeur 3 maal minder verdient dan een Belgische?
- Kunnen we nog langer accepteren dat Oost-Europese chauffeurs illegale cabotage opdrachten uitvoeren, wekenlang van huis zijn, en de nachten en weekends moeten doorbrengen in vaak schrijnende omstandigheden? Terwijl ze eigenlijk onderbetaald worden?
- Zullen we nog langer doen alsof we het bestaan niet kennen van 'postbusfirma's' die vanuit Oost-Europa opereren, maar vaak geen enkele activiteit hebben ter plaatse!? Nefirma's die enkel dienen om sociale dumping te organiseren...
- Is het normaal dat de Belgische chauffeur zijn werk verliest en dat de Oost-Europese chauffeur dit 'overneemt' tegen lagere lonen en in mensonwaardige omstandigheden moet werken en leven?

Wist je dat:

- cabotage is strikt gereguleerd. Internationale transportfirma's mogen 3 cabotageritten uitvoeren, binnen de 7 dagen, aansluitend op een internationale rit.
- Europa garandeert de vrijheid van diensten. Bovendien is er de detacheringrichtlijn: m.a.w. wie als buitenlander werkt in België, moet dezelfde loon- en arbeidsvoorwaarden krijgen als een Belgische chauffeur

Wat wil BTB, dé Belgische vakbond voor de beroepschauffeur?

- De detacheringrichtlijn versterken: wie ergens werkt moet het loon krijgen dat overeenkomt met de voorwaarden van dat land, inclusief alle loonelementen, extra legale voordelen, fiscaliteit, ...
- De cabotagewetgeving moet verstrengen. Na drie cabotageritten moeten chauffeur en truck terug naar het land van herkomst
- De vestigingsvoorwaarden voor transportbedrijven moeten verstrengen (bv. verplichte activiteit in vestigingsland, Parking aan de onderneming...) om spookfirma's te bestrijden
- De digitale tachograaf inzetten om de illegale cabotage te bestrijden. De combinatie van tachograaf en GPS moeten toelaten beter te controleren.

Chauffeurs zijn kwetsbaar. Ze staan vaak geïsoleerd tegenover de werkgevers, waarvan een deel malafide praktijken beoefent. Sluit aan bij een vakbond.

Organiseer je. Klaag misbruiken aan. **Contact: info@btb-abvv.be**

ARRETÉZ LE TRAITEMENT INÉGAL DES CHAUFFEURS!



Des chauffeurs de camion venant de 35 pays différents conduisent sur les routes européennes. Ils exécutent le même travail, ils courent les mêmes risques dans le transport peu sûr, ils doivent respecter la même directive relative aux temps de conduite et de repos, ... et quand même il existe de très grandes différences en ce qui concerne les conditions de rémunération et de travail entre les différents chauffeurs. Bien évidemment une telle situation donne lieu au dumping social et même à l'exploitation.

Les seuls victimes de tout cela c'est vous: le chauffeur professionnel! Le seul gagnant c'est la mafia du transport!

- Trouvez-vous normal qu'un chauffeur de l'Europe de l'Est gagne le tiers de ce gagne un chauffeur de l'Europe de l'Ouest?
- Pouvons-nous accepter encore que des chauffeurs de l'Europe de l'Est exécutent des ordres de cabotage illégal, qu'ils sont absents de leur maison pendant des semaines, qu'ils doivent passer les nuits et les weekends souvent dans des conditions lamentables? Sachant qu'ils sont sous-payés?
- Continuerons-nous à feindre l'existence de 'firmes boîte à lettres' qui opèrent à partir de l'Europe de l'Est, mais qui souvent n'exercent aucune activité sur place!? Des firmes 'bidons', dont le seul objectif est d'organiser le dumping social...
- Est-il normal que le chauffeur de l'Europe de l'Ouest perd son emploi et que le chauffeur de l'Europe de l'Est le reprend contre des salaires plus bas et qu'il doit travailler et vivre dans des conditions inhumaines?

Saviez-vous que:

- Le cabotage a été strictement réglementé. Les firmes de transport internationales peuvent exécuter jusqu'à 3 transports au maximum. Ceux-ci doivent être exécutés dans les 7 jours et consécutivement à un transport international.
- L'Europe garantit la liberté des services. De plus, il y a la directive relative au détachement: autrement dit celui qui travaille comme étranger dans un autre pays européen, doit recevoir les mêmes conditions de rémunération et de travail qu'un chauffeur de ce pays.

Que voulons nous comme syndicats pour les chauffeurs professionnels?

- Renforcer la directive relative au détachement: celui qui travaille dans un pays étranger doit recevoir le salaire qui correspond aux conditions de ce pays, inclusivement tous les éléments salariaux, avantages extra-légaux, fiscalité...
- La législation relative au cabotage doit devenir plus sévère. Après trois transports de cabotage le chauffeur et le camion doivent retourner au pays d'origine.
- Les conditions d'établissement doivent elle aussi devenir plus sévères pour les entreprises de transport (p.ex. par l'obligation d'exercer une activité dans le pays d'établissement, d'avoir un parking d'entreprise) afin de combattre les firmes 'fantômes'.
- Faire usage du tachygraphe digital pour combattre le cabotage illégal. La combinaison d'un tachygraphe et d'un GPS doit permettre de mieux contrôler les transports.

Les chauffeurs sont vulnérables. Souvent ils se retrouvent isolés vis-à-vis de leurs employeurs. Dont certains exercent des pratiques véreuses. Adhérez à un syndicat. Organisez-vous. Dénoncez des abus. [Contact: info@btb-abvv.be](mailto:info@btb-abvv.be) ou e.atemala@bg.fnv.nl



STOP THE UNEQUAL TREATMENT OF TRUCK DRIVERS!

Truck drivers originating from over 35 different countries are driving on the European roads. They are doing the same job, they are running the same risks in unsafe traffic conditions, they must comply with the same guideline on driving times and rest periods, ... and still there are considerable differences in wage and labour conditions for the various truck drivers. This situation inevitably gives rise to social dumping and even exploitation.

The only victims are you: the professional truck drivers! The only winner is the transport mafia!

- Do you find it normal that an Eastern European truck driver earns three times less than a Western European truck driver?
- How long can we continue to accept that Eastern European truck drivers carry out illegal cabotage assignments, have to be away from home for weeks on end and have to spend nights and weekends in often appalling conditions? While they are in fact grossly underpaid?
- How long will we continue to pretend that we are not aware of the existence of 'post office box companies' operating from Eastern Europe, often without having any local activities at all!? Pseudo companies that were set up solely to organise social dumping...
- Is it normal that Western European truck drivers lose their jobs and that Eastern European truck drivers 'take over' at lower wages and have to work and live in demeaning conditions?

Did you know that:

- cabotage is highly regulated. International transport companies are allowed to carry out three cabotage trips, within a time frame of seven days immediately following an international trip.
- Europe guarantees free movement of services. Furthermore there is also the secondment guideline: meaning that non-residents employed in another European country must receive the same wage and labour conditions as the truck driver from that country.

What does the unions want for professional drivers?

- To substantiate the secondment guideline: a person who is employed in another country must receive the wage conditions that are in effect in that country including all wage components, extra legal benefits, taxation, ...
- The cabotage legislation must get stricter. After three cabotage trips the driver and truck must return to the country of origin.
- The conditions regulating the establishment of transport companies must also become more rigid (e.g. compulsory activities in the country where the company is established, a parking area adjacent to the company, ...) in order to fight the existence of ghost companies.
- To make use of the digital tachograph to fight illegal cabotage. The combination of the tachograph and GPS must allow for a tighter control.

Truck drivers are vulnerable. They often find themselves in an isolated position with regard to the employers, some of which carry out dishonest activities. Join a trade union.

Get organized. Denounce any abuse. **Contact: info@btb-abvv.be or e.atema@bg.fnv.nl**

AUFHÖREN MIT DER UNGLEICHEN BEHANDLUNG VON CHAUFFEUREN!

DE

Auf Europäische Straßen fahren Lastkraftwagenfahrer aus mehr als 35 verschiedenen Ländern. Sie tun dieselbe Arbeit, laufen dieselben Risiken im unsicheren Verkehr, müssen dieselben Richtlinien mit Bezug auf Fahr- und Ruhezeiten beachten, und trotzdem gibt es sehr große Unterschiede zwischen dem Lohn- und den Arbeitsbedingungen unter den verschiedenen Chauffeurs. Dies führt natürlich zu Sozialdumping und sogar zu Ausbeutung.

Ihr seid die einzigen Opfer: die Berufsfahrer! Die Transportmafia ist der echte Gewinner!

- Findest Du es normal, dass ein osteuropäischer Chauffeur dreimal weniger verdient als ein westeuropäischer Fahrer?
- Können wir es noch weiter akzeptieren, dass osteuropäische Chauffeure illegale Kabotagefahrten ausführen, wochenlang von zuhause weg sind und die Nächte und Wochenenden oftmals in himmelschreienden Umständen verbringen müssen? Während sie eigentlich unterbezahlt werden!
- Müssen wir noch länger so weiter tun als ob wir die Existenz von ‚Briefkastenfirmen‘ nicht kennen, welche aus Osteuropa heraus operieren und oftmals keine einzige lokale Aktivität aufweisen!? Neppfirmen, die lediglich dazu dienen um Sozialdumping zu organisieren...
- Ist es normal, dass ein westeuropäischer Fahrer seine Arbeit verliert, dass ein osteuropäischer Chauffeur diese zu einem niedrigeren Lohn ‚übernimmt‘ und, dass sie in menschenunwürdigen Umständen arbeiten und leben müssen?

Wusstest Du, dass:

- Kabotage strikt reglementiert ist? Internationale Transportfirmen dürfen 3 Kabotagefahrten innerhalb von sieben Tagen ausführen, im Anschluss auf eine internationale Fahrt.
- Europa garantiert die Freiheit von Dienstleistungen. Außerdem gibt es eine Entsendungsrichtlinie: mit anderen Worten, wer als Ausländer in einem anderen europäischen Land arbeitet muss denselben Lohn und dieselben Arbeitsbedingungen erhalten, wie der Fahrer des betreffenden Landes.

Was wir wollen wie die Gewerkschaften für Berufsfahrer?

- Die Entsendungsrichtlinie verstärken: wer in irgendeinem Land arbeitet muss den Lohn erhalten, der den Bedingungen in dem Land entspricht, inklusive aller Lohnkomponenten, den außertariflichen Vorteilen, den steuerlichen Bedingungen, usw.
- Die Gesetzgebung mit Bezug auf Kabotage muss strenger werden. Nach drei Kabotagefahrten müssen der Chauffeur und der Lastkraftwagen zurück nach dem Herkunftsland.
- Die Niederlassungsbedingungen für Transportbetriebe müssen verschärft werden (zum Beispiel eine obligatorische Aktivität im Land der Niederlassung, ein Parkplatz beim Unternehmen usw.) um Phantomfirmen zu bestreiten.
- Der Einsatz von digitalen Fahrtenschreibern, um illegale Kabotage zu bestreiten. Eine Kombination von Fahrtenschreibern und GPS-Technik müssen eine bessere Kontrolle zulassen.

Chauffeure befinden sich in einer verletzlichen Position. Oftmals stehen die Fahrer isoliert gegenüber ihren Arbeitgebern, wovon ein Teil arglistige Praktiken betreibt. Schließe Dich bei einer Gewerkschaft an.

Organisiert euch. Klagt die Missbräuche an. **Kontakt: info@btb-abvv.be oder e.atema@bg.fnv.nl**

STOP NIERÓWNEMU TRAKTOWANIU KIEROWCÓW!

Po europejskiej drogach jeżdżą kierowcy z ponad 35 krajów. Wszyscy wykonują tę samą pracę, narażeni są na takie same niebezpieczeństwa ruchu drogowego, muszą się dostosować do tych samych przepisów dotyczących czasu jazdy i odpoczynku. A jednak różnice w wynagrodzeniu i warunkach pracy między poszczególnymi kierowcami są bardzo duże. To właśnie prowadzi do socjalnego dumpingu (pracy za niższe stawki i w gorszych warunkach), a nawet wyzysku.

Jedynymi ofiarami tego systemu jesteście WY, zawodowi kierowcy! Prawdziwymi zwycięzcami, mafia transportowa!

- Uznajesz za normalne, że zawodowy kierowca z Europy Wschodniej zarabia 3 razy mniej, niż jego europejski kolega?
- Czy możemy dalej tolerować fakt, że kierowcy z Europy Wschodniej wykonują nielegalne przewozy kabotażowe (przewozy wykonywane na terenie danego kraju przez firmy z zagranicy)? Tygodniami przebywają poza domem, noce, soboty i niedziele spędzają często w okropnych warunkach, a ich wynagrodzenie jest dużo niższe niż być powinno?
- Czy musimy dalej udawać, że nic nie wiemy o istnieniu firm z Europy Wschodniej, które choć wykonują tutaj zlecenia i prace, nie są na miejscu zarejestrowane? Firmy widmo, które służą tylko do organizowania socjalnego dumpingu?
- Czy można uznać za normalne, że Europy Zachodniej kierowcy tracą pracę, a kierowcy z Europy Wschodniej ją „przejmują” za niższym wynagrodzeniem i często muszą pracować i żyć w upokarzających warunkach?

Czy wiesz, że:

- prawo ściśle reguluje przewozy kabotażowe? Zagraniczne firmy transportowe mogą wykonać 3 przewozy kabotażowe w ciągu 7 dni po wykonaniu przewozu międzynarodowego.
- Europa gwarantuje swobodę świadczenia usług? Że istnieje ponadto dyrektywa dotycząca delegowania pracowników, która oznacza, że osoba z zagranicy pracująca w innym kraju europejskim, ma otrzymać takie samo wynagrodzenie i pracować na takich samych warunkach jak kierowca z tego kraju?

Czego domaga się związków na zawodowego kierowcę?

- Zaostrzenia dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników. Osoba pracująca w innym kraju powinna otrzymać wynagrodzenie zgodne z systemem płac tego kraju, tj. wszystkie składniki wynagrodzenia, dodatkowe świadczenia oraz podlegać temu samemu systemowi podatkowemu itd.
- Zaostrzenia przepisów w zakresie przewozów kabotażowych. Po wykonaniu 3 przewozów kabotażowych kierowca i cieżarówka muszą wrócić do kraju pochodzenia.
- Zaostrzenia warunków dotyczących siedziby przedsiębiorstwa (np. obowiązkowa aktywność firmy w kraju, w którym ma swoją siedzibę, obecność parkingu przy siedzibie firmy itd.), w celu wyeliminowania firm widmo.
- Obowiązku montażu cyfrowego tachografu, w celu wyeliminowania nielegalnych przewozów kabotażowych. Połączenie cyfrowego tachografu z systemem nawigacyjnym powinno ułatwić większą kontrolę.

Kierowcy są grupą zawodową podatną na wyzysk: często nie wiedzą, gdzie mogą zgłosić nadużycia ze strony pracodawców, których większość dopuszcza się niestety nieuczciwych praktyk.

Zapisz się do Związków Zawodowych! Uporządkuj swoje sprawy! Powiadom nas o nadużyciach!

Kontakt: info@btb-abvv.be lub e.atema@bg.fnv.nl

STOP NEROVNÉMU ZACHÁZENÍ S ŘIDIČI NÁKLADNÍCH VOZIDEL!

CZ

Na evropský silnicích řídí nákladní vozidla řidiči z více než 35 různých zemí. Dělalí tutéž práci, v nebezpečných podmínkách, které na silnicích panují, podstupují stejná rizika, musí vyhovět stejným směrnici a pokynům, kterými se řídí doba strávená za volantem a doba odpočinku, ... a přesto u různých řidičů existují značné rozdíly mezi mzdami a pracovními podmínkami. Tato situace nutně vyvolává a umožňuje sociální dumping anebo dokonce vykořisťování.

Jedinými oběťmi jste vy, profesionální řidiči nákladních vozidel! Jediným vítězem je dopravní mafie!

- Považujete za normální, že řidič nákladáku z východní Evropy vydělává třikrát méně než řidič nákladáku, který je západní Evropy?
- Jak dlouho ještě budeme akceptovat, že východoevropští řidiči realizují nelegální zakázky na kabotážní dopravu, musí být pryč z domova po celé týdny, a musí trávit noci a víkendy v mnohdy otrěsných podmínkách? A přitom skutečností je, že jsou placeni hrubě pod cenou?
- Jak dlouho ještě budeme předstírat, že si nejsme vědomi existence "fírem se sídlem na adrese P. O. boxu", které operují z východní Evropy, často bez toho, že by někde v místě provozovali jakékoliv jiné aktivity!? Pseudo firmy, které byly založeny výhradně proto, aby organizovaly sociální dumping...
- Je normální, aby západní Evropy řidiči nákladních vozidel přicházeli o práci, kterou pak za nižší mzdy "přebírají" východoevropští řidiči, kteří přitom musí pracovat a žít v ponižujících podmínkách?

Víte, že...:

- Kabotážní doprava je vysoce regulovaná. Mezinárodní dopravní společnosti mají povoleny tři kabotážní cesty v časovém rámci sedmi dnů, které bezprostředně následují po zahraniční cestě.
- Evropa garantuje volný pohyb služeb. Je tu dále také pravidlo, které se aplikuje při práci na pracovišti v jiné zemi: i pracovníci, kteří v jiné evropské zemi trvale nežijí, musí dostávat stejné mzdy a musí mít stejné pracovní podmínky jako řidič nákladního vozu z této evropské země.

To, co my, jako odbory svaz řidičů z povolání?

- Uvést do praxe pravidlo práce v jiné zemi: osoba, která vykonává práci v jiné zemi, musí pracovat za takových platových podmínek, jaké v této zemi platí, včetně, a musí tedy obdržet všechny komponenty mzdy, příplatky, výhody, na které má ze zákona nárok, musí stejným způsobem mzdu danit, atd.
- Legislativa, kterou se řídí kabotážní doprava, musí být zpřísněna. Po třech kabotážních cestách se řidič a nákladní vůz musí vrátit do země původu.
- Podmínky, které regulují zřizování dopravních firem, musí být také mnohem tvrdší (např. povinné aktivity v zemi, kde společnost sídlí, sídlo firmy musí mít svou parkovací plochu, atd.) tak, aby bylo možné bojovat proti existenci parazitujících firem.
- Používat digitální tachografy pro boj proti ilegální kabotážní dopravě. Kombinace tachografu a GPS musí umožnit přísnější kontroly.

Řidiči nákladních vozidel jsou zranitelní. Ve vztahu k zaměstnavatelům jsou často v pozici lidí, kteří jsou izolováni od ostatních, a toto některé z nich přivádí k tomu, že přistoupí na účast v nelegálních či nečestných aktivitách.

Vstupte do odborového svazu. Organizujte se. Oznamte jakékoliv zneužití.

Kontakt: info@btb-abvv.be nebo e.atema@bg.fnv.nl

Șoferi de camioane din peste 35 de țări diferite conduc pe șoselele din Europa. Ei depun aceeași muncă, își asumă aceleași riscuri în condiții nesigure de trafic, trebuie să se supună acelorași reguli privind duratele de conducere și perioadele de odihnă... și totuși există diferențe considerabile ale condițiilor de salarizare și de muncă pentru diferiți șoferi de camioane. Această situație dă inevitabil naștere la dumping-ul social și chiar la exploatare.

Unicele victime sunteți voi: șoferii profesioniști de camioane! Singurii câștigători sunt cei de la mafia de transport!

- Sunteți de părere că este normal ca un șofer de camioane din Europa de Est să câștige de trei ori mai puțin decât unul din Europa de Vest?
- Cât de mult timp putem continua să acceptăm ca șoferii de camioane din Europa de Est să efectueze misiuni de cabotaj ilegal, să fie departe de acasă săptămâni întregi și să petreacă nopțile și sfârșitele de săptămână în condiții îngrozitoare? În timp ce ei sunt de fapt foarte prost plătiți?
- Cât timp vom mai continua să pretindem că nu suntem conștienți de existența „companiilor tip căsuță poștală” care, funcționează din Europa de Est, de multe ori fără a avea deloc activități locale!? Pseudo companii care au fost înființate numai pentru a organiza dumping-ul social...
- Este normal ca șoferii de camioane din Europa de Vest să își piardă locurile de muncă iar cei din Europa de Est să „predomine” cu salarii mai mici și trăind și muncind în condiții înjositoare?
-

Ați știut că:

- cabotajul este foarte reglementat. Companiilor internaționale de transport li s-a permis să efectueze trei curse de cabotaj în cadrul unei perioade de șapte zile urmând imediat o cursă internațională.
- Europa garantează libera circulație a serviciilor. Mai mult, există de asemenea linia directoare de detașare: adică, cei non - rezidenți în o altă țară europeană trebuie să primească același salariu și să beneficieze de aceleași condiții de muncă ca un șofer de camion din această țară.

Ce dorește ca sindicats pentru șoferii profesioniști?

- Pentru a concretiza linia directoare de detașare: o persoană care, este angajată într-o altă țară trebuie să beneficieze de condițiile de salarizare care, sunt în vigoare în acea țară incluzând toate componentele salarizării, beneficiile legale separate, impozitare, ...
- Legislația referitoare la cabotaj trebuie să devină mai strictă. După trei curse de cabotaj șoferul și camionul trebuie să se întoarcă în țara de origine.
- Condițiile de reglementare referitoare la înființarea companiilor de transport trebuie de asemenea să devină mai rigide (de ex.: activități obligatorii în țara în care, s-a înființat compania, o zonă de parcare adiacentă companiei, ...) pentru a combate existența companiilor fantomă.
- De a folosi tahografa digitală în lupta contra cabotajului ilegal. Combinația dintre un tahograf și un GPS trebuie să permită un control mai strict.

Șoferii de camioane sunt mai vulnerabili. De multe ori se regăsesc într-o poziție izolată cu privire la angajatori, dintre care unii prestează activități necinstite. Alăturați-vă unui sindicat.

Organizați-vă. Denunțați orice abuz.

Contact: info@btb-abvv.be sau e.atema@bg.fnv.nl

VESSÜNK VÉGET A TEHERGÉPJÁRMŰ-VEZETŐK EGYENLŐTLEN KEZELÉSÉNEK!



35 ország tehergépjármű-vezetői vezetnek Európai útjain. Egyforma munkát végeznek, azonos kockázatokat vállalnak a nem biztonságos közlekedési feltételek közepette, ugyanaz az irányelv vonatkozik rájuk a vezetési és pihenési időszakokról, ... mégis jelentős különbségek vannak a különböző tehergépjármű-vezetők bére és munkafeltételei között. Ez a helyzet elkerülhetetlenül alkalmat ad a szociális dömpingre, sőt a kizsákmányolásra.

Az egyedüli áldozatok Önök: hivatásos tehergépjármű-vezetők! Az egyetlen nyertes a fuvarozási maffia!

- Normálisnak találja-e, hogy egy kelet-európai tehergépjármű-vezető harmadannyit keres, mint belga nyugat-európai kollégája?
- Meddig tűrjük még el, hogy a kelet-európai tehergépjármű-vezetők illegális kabotázs megbízásokat hajtanak végre, hetekig távol kell maradniuk otthonuktól, és az éjszakákat és hétvégeket gyakran megdöbbsztő feltételek mellett kell eltölteniük? Miközben nagymértékben alul vannak fizetve?
- Mennyi ideig színleljük még, hogy nincs tudomásunk a Kelet-Európából működő „postafiókcegekről”, amelyeknek gyakran nincs is semmilyen helyi tevékenységük!? Olyan pszeudovállalatokról, amelyeket pusztán a szociális dömping céljából hoztak létre...
- Normális-e az, hogy nyugat-európai tehergépjármű-vezetők elvesztik az állásukat, és kelet-európai tehergépjármű-vezetők lépnek a helyükre alacsonyabb bérekkel, akiknek megalázó körülmények között kell dolgozniuk és élniük?

Tudta-e, hogy:

- A kabotázs szigorúan szabályozva van. A nemzetközi fuvarozó cégek három kabotázs járatot hajthatnak végre egy nemzetközi járatot közvetlenül követő hét nap alatt.
- Európa szavatolja szolgáltatások szabad áramlását. Ezenkívül a munkaerő-kiküldetési irányelv kimondja: hogy a egy másik európai országban foglalkoztatott nem honos személyeket azonos bér- és munkafeltételek illetik meg, mint egy tehergépjármű-vezetőt az adott ország.

Mit akar a BTB, a professzionális gépjárművezetők első számú belgiumi szakszervezete?

- A munkaerő-kiküldetési irányelv érvényesítését: egy másik országban alkalmazott személynek azonos bérfeltételekben kell részesülnie, beleértve minden bérelemet, jogszabályon alapuló külön juttatásokat, adókat, mint ami az illető országban érvényes, ...
- A kabotázásra vonatkozó jogszabályokat szigorítani kell. Három kabotázs járat után a vezetőnek és a tehergépjárműnek vissza kell térnie a származási országba.
- A fuvarozó vállalatok létrehozását szabályozó előírásokat is szigorítani kell (pl. kötelező tevékenységek az alapítás országában, a vállalattal szomszédos parkolóterület...), hogy harcoljanak a fiktív vállalatok léte ellen.
- Digitális menetíró készülékek bevezetése a törvénytörtő kabotázs leküzdésére. A menetíró készülék és a GPS kombinációjának szigorúbb ellenőrzést kell lehetővé tennie.

A tehergépjármű-vezetők sérülékenyek. Gyakran elszigetelt pozícióban vannak munkáltatókkal szemben, amelyek közül egyesek tisztességtelen tevékenységeket végeznek. Csatlakozzon egy szakszervezethez.

Legyen szervezett. Ítélje el a jogtalanságokat. **Kapcsolat: info@btb-abvv.be vagy e.atemala@bg.fnv.nl**

По европейските пътища шофират водачи на камиони от повече от 35 различни държави. Работата, която извършват, е една и съща, поемат едни и същи рискове в опасните условия на трафика, длъжни са да спазват едни и същи часове за шофиране и часове за почивка, ... и въпреки всичко това, за различните шофьори на камиони заплащането и условията на труд се различават значително. Тази ситуация неизбежно поражда социален дъмпинг и дори експлоатация.

Единствените жертви сте вие: професионалните водачи на камиони! Единственият печеливш е транспортната мафия!

- Считате ли, че е нормално шофьорът на камион от Източна Европа да печели три пъти по-малко от този от Западна Европа?
- Докога ще продължаваме да приемаме, че източноевропейските шофьори на камиони изпълняват незаконни вътрешни превози, трябва да са далеч от дома седмици наред, а нощите и уикендите - да прекарват често в ужасяващи условия? В същото време заплащането им е унищително ниско?
- Докога ще продължаваме да се правим, че не знаем за съществуването на "компани-пощенски кутии", които оперират от Източна Европа често без да развият каквато и да било местна дейност!? Псевдо компании, учредени с единствената цел да организират социален дъмпинг...
- Нормално ли е шофьорите от Западна Европа да загубят работата си, а източноевропейските да я "поемат" срещу по-ниско заплащане, като работят и живеят при унищителни условия?

Знаехте ли, че:

- вътрешните превози са строго регулирани. Международните транспортни компании имат право да извършват по три вътрешни превоза в рамките на седем дни непосредствено след международен превоз.
- Европа гарантира свободно движение на услуги. Съществува и указание за командировка: С други думи, като чужденец, който работи в друга европейска страна, трябва да получават същите заплати и работни условия като на водача от тази страна.

Какво искат да постигнат синдикатите за професионалните шофьори?

- Да приведат в действие указанието за командировка: човек, който е нает на работа в друга държава, трябва да се възползва от същите условия на заплащане, които са в сила в тази държава, включително всички компоненти на заплащането, допълнителните предвидени от закона обезщетения, данъчно облагане, ...
- Законодателството в областта на каботажните превози да стане по-строго. След три каботажни превоза шофьорът и камионът да се връщат в страната изпращача.
- Условията, които регламентират учредяването на транспортни компании, също да станат по-твърди (напр. задължителни дейности в страната, в която компанията е учредена, паркинг до компанията, ...), за да се противодейства на компаниите фантоми.
- За противодействие на незаконните каботажни превози да се използва цифров тахограф. Комбинацията от тахограф и GPS трябва да дава възможност за по-строг контрол.

Шофьорите на камиони са уязвими. Те често се оказват изолирани от работодателите, някои от които се занимават с непочтени дейности. Присъединете се към синдикатите.

Организирайте се. Разобличете всяка злоупотреба.

Електронен адрес: info@btb-abvv.be или e.atema@bg.fnv.nl

ZASTAVTE NESPRAVODLIVÉ ZAOBCHÁDZANIE S VODIČMI KAMIÓNOV!



Po európsky cestách jazdia vodiči kamiónov, ktorí pochádzajú z viac ako 35 rozdielnych krajín. Robia rovnakú prácu, podstupujú rovnaké riziko v nebezpečných dopravných podmienkach, musia dodržiavať rovnaké predpisy o časoch šoférovania a obdobiach oddychu, ... a stále sú značné rozdiely v mzde a pracovných podmienkach rôznych vodičov kamiónov. Táto situácia nevyhnutne vedie k sociálnemu dumpingu a dokonca vykorisťovaniu.

Jedinými obeťami ste vy: profesionálni vodiči kamiónov! Jediným víťazom je tu prepravná mafia!

- Považujete za normálne, že vodiči kamiónov z východnej Európy zarábajú tri krát menej ako západnej Európy vodiči kamiónov?
- Ako dlho môžeme naďalej akceptovať, že vodiči kamiónov z východnej Európy vykonávajú nelegálnu prepravu v rámci krajiny vozidlami registrovanými v inej krajine, musia byť týždne preč z domovov a musia tráviť noci a víkendy v často hrozných podmienkach? Prečo sú v skutočnosti výrazne menej platení?
- Ako dlho budeme predstierať, že nevieme o existencii „firiem zaregistrovaných na poštových schránkach“, ktoré fungujú z východnej Európy, často bez toho, že tam nemajú žiadne miestne aktivity!? Pseudo spoločnosti, ktoré boli založené výhradne za účelom sociálneho dumpingu...
- Je normálne, že západnej Európy vodiči kamiónov prichádzajú o prácu a že vodiči kamiónov z východnej Európy „preberajú“ ich miesta za nižšie mzdy a musia pracovať a žiť v nedôstojných podmienkach?

Vedeli ste, že:

- preprava v rámci krajiny vozidlami registrovanými v inej krajine je vysoko regulovaná. Medzinárodné prepravené spoločnosti môžu vykonať tri takého cesty v rámci siedmich dní bezprostredne po medzinárodnej ceste.
- Európa garantuje voľný pohyb služieb. Ďalej existuje smernica o dočasnom preložení: ktorá znamená, že cudzinci bez trvalého pobytu, ktorí sú zamestnaní v inej európskej krajine, musia dostávať rovnakú mzdu a pracovné podmienky ako vodiči kamiónov z tejto krajiny.

To, čo my, ako odbory pre profesionálnych vodičov?

- Dať opodstatnenie smernici o dočasnom preložení: osoba, ktorá je zamestnaná v inej krajine, musí dostávať rovnaké mzdové podmienky, ktoré sú platné v danej krajine, vrátane všetkých zložiek mzdy, zákonných výhod, zdanenia, ...
- Legislatíva upravujúca prepravu v rámci krajiny vozidlami registrovanými v inej krajine sa musí sprísniť. Po troch takýchto cestách sa musí vodič a kamión vrátiť do krajiny pôvodu.
- Podmienky, ktoré upravujú založenie prepravných spoločností sa musia taktiež sprísniť (napr. povinné pôsobenie v krajine, kde je spoločnosť registrovaná, miesto na parkovanie v blízkosti spoločnosti, ...) za účelom bojovania s existenciou fantómových spoločností.
- Využitie digitálnych tachografov pre boj s nelegálnou prepravou v rámci krajiny vozidlami registrovanými v inej krajine. Kombinácia tachografu a GPS musí umožniť prísnejšiu kontrolu.

Vodiči kamiónov sú zraniteľní. Často sa nachádzajú v izolovanej pozícii vo vzťahu k zamestnávateľom, z ktorých niektorí vykonávajú nečestné praktiky. Pripojte sa k odborovej organizácii. Zaregistrujte sa. Praníerujte akékoľvek zneužívanie.

Kontakt: info@btb-abvv.be alebo e.atema@bg.fnv.nl

По европейским дорогам ездят водители грузовиков из 35 стран. Они выполняют такую же работу, они подвергаются такому же риску при неблагоприятных условиях на дорогах, они соблюдают такие же правила времени вождения и отдыха, но, тем не менее, в оплате и условиях работы водителей грузовиков существуют значительные различия, что неизбежно ведет к социальному демпингу и даже эксплуатации.

Единственная жертва – это вы – профессиональные водители грузовиков! Единственный победитель – транспортная мафия!

- Вы считаете нормальной ситуацию, когда водители грузовиков из Восточной Европы зарабатывают в три раза меньше Западноевропейских коллег?
- Как долго мы еще будем закрывать глаза на то, что водители грузовиков из Восточной Европы выполняют незаконные каботажные задания, неделями не бывают дома, а ночи и выходные проводят в ужасных условиях? А им еще и недоплачивают?
- Как долго мы еще будем закрывать глаза на существование Западных «компаний-почтовых ящиков», зарегистрированных в Восточной Европе, которые зачастую вообще не ведут никакой деятельности? Псевдо-компании организуются исключительно в целях социального демпинга...
- Вы считаете нормальной ситуацией, когда Западноевропейский водители грузовиков теряют работу, а водители грузовиков из Восточной Европы «подхватывают» за более низкую оплату, и при этом работают и живут в недостойных условиях?

Знаете ли вы, что:

- Каботаж – это хорошо управляемое явление. Международные компании могут выполнять три каботажных поездки в течение семи дней, сразу после выполнения международной поездки.
- Евросоюз гарантирует свободное передвижение услуг. Также существует правило командирования. Иными словами, как иностранец, который работает в другой европейской стране, Вы должны получать такую же зарплату и иметь условия труда, как водитель из этой страны.

Что же мы, как профсоюзы, можем сделать для профессиональных водителей?

- Воплотить в жизнь правило командирования: лицо, работающее в другой стране, должно иметь право на те же условия оплаты труда, которые действуют на территории данной страны, включая составляющие заработной платы, непредусмотренные законом премии, налоги и т.д.
- Ужесточить каботажное законодательство. Водитель и грузовик должны вернуться в страну происхождения после трех каботажных поездок.
- Ужесточить условия, регулирующие создание транспортных компаний (например, ведение обязательной деятельности в стране происхождения, наличие парковки, прилегающей к офису компании и т.д.), чтобы бороться с существованием компаний-призраков.
- Использовать самопишущие тахометры в принудительном порядке для борьбы с нелегальным каботажем. Сочетание тахометра и GPS будет способствовать более тщательному контролю.

Водители грузовиков очень уязвимы. Они часто находятся в изолированной ситуации из-за работодателей, которые ведут нечестную деятельность. Вступайте в профсоюз. Станьте частью организации. Обличите эксплуатацию.

Контакт: info@btb-abvv.be или e.atema@bg.fnv.nl