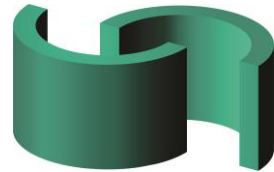


PLAN VOOR EERLIJKE CONCURRENTIE IN DE TRANSPORTSECTOR

3 februari 2016



Federale Overheidsdienst
Werkgelegenheid,
Arbeid en Sociaal Overleg



Federale Overheidsdienst
Sociale Zekerheid



JOHAN VAN OVERTVELDT
MINISTER VAN FINANCIEN



WILLY BORSUS
MINISTER VAN MIDDENSTAND, ZELFSTANDIGEN,
KMO'S, LANDBOUW EN MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE



JACQUELINE GALANT
MINISTER VAN MOBILITEIT, BELAST MET BELGOCONTROL
EN DE NMBS



BART TOMMELEIN
Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude,
Privacy en Noordzee

De Belgische transportsector¹ stelt ongeveer 60.000 werknemers tewerk en is van groot belang voor onze economie. Onder invloed van sociale dumpingpraktijken en oneerlijke concurrentie (b.v. postbusvennootschappen) vanuit onder meer Oost-Europa, staat in deze sector de tewerkstelling en de financiële leefbaarheid voor de transportbedrijven al geruime tijd onder zware druk (5.032 banen minder op 6 jaar tijd of -7,9%)². Het internationaal transport is voor een groot deel reeds verloren gegaan voor de Belgische economie en het komt erop aan de nog resterende activiteiten, nationaal en regionaal transport, veilig te stellen.

De SIOD omschrijft sociale fraude en sociale dumping in de transportsector als volgt: “Sociale dumping en sociale fraude in de transportsector moet hier begrepen worden als een geheel van handelingen waarbij door middel van het niet naleven van de geldende nationale, Europese en internationale regelgeving afbreuk wordt gedaan aan de rechten van de werknemer of de zelfstandige in kwestie waardoor de opdrachtgever of transporteur een oneerlijk verkregen concurrentieel voordeel geniet dat hij zonder de overtreding van de regelgeving niet zou kunnen bekomen hebben en waardoor de overheid op deze manier inkomsten misloopt.”

De transportsector wordt niet alleen gereguleerd door Belgische regelgeving maar voor een groot deel ook door Europese regelgeving die een interne vervoersmarkt beoogt. Om die reden is het van groot belang om samen te werken met de Benelux-landen en samen met Frankrijk en Duitsland als een soort van Benelux-plus te wegen op het Europese vervoers- en arbeidsmarktbeleid. Ook met de andere Lidstaten van de Europese Unie zullen er bilaterale partnerschapsovereenkomsten gesloten worden. We moeten er te allen tijde over waken dat we met eenzijdige nationale maatregelen de Belgische transportsector en de tewerkstelling niet verder fnuiken in plaats van deze verder te ontwikkelen.

De sector heeft op 1 maart 2014 een cao ‘gelijk loon voor gelijk werk’ gesloten, met het oog op het aanpakken van de sociale dumping in de sector.

Op drie niveaus zullen de nodige maatregelen genomen worden:

- op nationaal niveau,
- op Benelux(-plus) en internationaal niveau,
- op Europees niveau

¹ Vervoer van goederen en logistiek.

² Van 63.810 arbeiders in 2008 tot 58.778 in 2014 (bron: sociaal fonds transport en logistiek).

Ter vergelijking, in de bouwsector stellen we een daling van 9,4% op 6 jaar tijd vast, van 164.448 arbeiders in 2008 tot 148.978 in 2014.

I. Nationale maatregelen

a) Gemeenschappelijke controles FOD Mobiliteit, SIOD en douane

1) **Guidelines over de interpretatie door de inspectiediensten van de Europese en Belgische regelgeving.** Het is niet steeds duidelijk voor de transportondernemingen en –werknemers welke interpretatie de Belgische inspectiediensten geven aan bepaalde Europeesrechtelijke en nationale begrippen. Het is belangrijk dat deze begrippen door alle inspectiediensten op dezelfde wijze geïnterpreteerd en toegepast worden en goed gekend zijn bij de ondernemingen en sociale partners. Binnen de Europese Unie moet er een gelijk speelveld gelden voor alle transportondernemingen. Daarom is het belangrijk om te weten wat kan en mag en dienen de Belgische inspectiediensten de Europese regels strikt en correct toe te passen. Zo wordt er onder meer gevraagd om een guideline op te stellen over de Rome I verordening: de handhaving van de Rome-I verordening in het algemeen en op het vlak van derdelandenvervoer zijn daarbij aandachtspunten. Daarnaast zijn de sociale partners vragende partij voor meer transparantie en rechtszekerheid op dit vlak.

Actie: de inspectiediensten van de SIOD, FOD Financiën en FOD Mobiliteit zullen, voor zover dit nog niet bestaat, concrete voorstellen formuleren die hen in staat stellen om de Europese en nationale regels correct en eenvoudig toe te passen. Het Directiecomité wegvervoer, het Comité voor de strijd tegen de sociale dumping en de FOD Financiën nemen hiertoe initiatief samen met de sociale partners. De sociale partners lijsten de prioritaire thema's op die zij wensen geconcretiseerd te zien in deze guidelines. Het zijn evenwel de inspectiediensten die ze dienen op te stellen, te omschrijven en de methodologie van de controle bepalen. Vanuit het oogpunt van gelijke behandeling en rechtszekerheid worden de gecontroleerde fenomenen gepubliceerd op een publieke website. De sociale partners kunnen hun inbreng doen binnen het opvolgingscomité van dit plan voor eerlijke concurrentie in de transportsector.

2) **Uniformisering aanpak arbeidsauditoraten.** Er bestaat een (niet-publieke) richtlijn van het College van Procureurs-Generaal i.v.m. de aanpak van sociale dumping in onder meer de transportsector die een "zero-tolerance" voorschrijft. Er is niet zozeer nood aan nieuwe regelgeving, maar wel aan een meer uniforme controle op en handhaving van de bestaande regelgeving. Hierbij is het van groot belang dat enerzijds de controles sociale dumping in nauwe samenwerking met de arbeidsauditoraten uitgevoerd worden én dat anderzijds alle arbeidsauditoraten dezelfde benaderingswijze van de transportdossiers toepassen. Zodat de inbreuken op dezelfde wijze beoordeeld worden door de verschillende auditoraten. De sociale partners vragen om opvolging en globale feedback te krijgen over de aan SIOD overgemaakte meldingen inzake "sociale dumping".

Actie: het College van Procureurs-Generaal zal de richtlijn m.b.t. de aanpak van sociale dumping 2 jaar na de inwerkingtreding evalueren. Het College zal haar publiek activiteitenverslag aan de sociale partners en de SIOD overmaken. Sinds oktober 2015 is tevens het meldpunt eerlijke concurrentie operationeel waarbij de werkgevers- en werknemersorganisaties van deze ronde tafel hun dossiers kunnen overmaken aan dit meldpunt. Er zal ook met het oog op bewustwording en maatschappelijk draagvlak voor fraudebestrijding systematisch teruggekoppeld worden over het gevolg dat aan deze meldingen werd gegeven en dit met respect voor het geheim van het onderzoek in strafzaken.

3) **Samenwerking inspectiediensten FOD Mobiliteit, sociale inspectiediensten en douane.** Het actieplan wegvervoer coördineert de controles op het wegvervoer. In dit actieplan moet voldoende aandacht moeten worden gegeven aan gezamenlijke controles met de FOD Mobiliteit, sociale inspectiediensten, douane en politie. Deze bemerking wordt ook gemaakt door het Rekenhof in haar rapport *‘Goederenvervoer over de weg - handhaving van de regelgeving’* van 18 februari 2015. In het Actieplan Wegvervoer is volgende structuur voorzien:

- Het directiecomité wordt geleid door FOD MOB met de volgende partners:

- FOD MOB

- federale en lokale politie

- douane

- FOD werk en arbeid (WASO)

- Sociale inspectie

- Inspectiedienst RSZ

- Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA)

- Permanente coördinatierel: geleid door TSW;

- Provinciale cellen: operationele werking – uitvoeren van provinciale controleacties door alle actoren. Geleid door de FOD Mobiliteit

Actie: door de bevoegde ministers Van Overtveldt en Galant en staatssecretaris Tommelein wordt bekeken hoe de overlegstructuren en aansturing van de inspectiediensten geoptimaliseerd kunnen worden met het oog op een efficiënte organisatie. Een centrale aansturing wordt daarbij vooropgesteld. (zie tevens actiepunt 3.8 en actiepunt 35 van het “Actieplan 2015 - strijd tegen de sociale fraude en sociale dumping”).

4) **Versterken van de inspectiediensten:** naast een optimalisatie van de overlegstructuren en van de aansturing van de inspectiediensten, zijn er ook voldoende mensen en middelen nodig om deze oefening te laten slagen.

Actie: staatssecretaris Tommelein zal samen met ministers Van Overtveldt en Galant, elk wat hun bevoegdheid betreft, bijkomende middelen vragen voor zowel personeel als technologie voor de desbetreffende inspectiediensten.

5) **Evenwicht tussen wegcontroles en zetelcontroles.** Voor controles die specifiek toegespitst worden op sociale dumpingpraktijken dient er zeker de nodige aandacht aan wegcontroles gegeven te worden zonder het evenwicht met de zetelcontroles te verstoren. Via wegcontroles kan men immers ook de buitenlandse chauffeurs controleren die vaak werken voor ondernemingen die geen maatschappelijke zetel in België hebben. Hiervoor zal er gebruik gemaakt worden van reeds

bestaande technologieën zoals bijvoorbeeld ANPR camera's, camera's trajectcontrole en toegangscontrole haven,... Wanneer de controles sociale dumping enkel via zetelcontroles gebeuren, riskeert men enkel de Belgische transportondernemingen te controleren en laat men de buitenlandse ondernemingen ongemoeid. Zetelcontroles behouden hun belang voor de (gerechtelijke) onderzoeken naar grote fraudedossiers en frauduleuze constructies, maar deze mogen de inbreuken die relatief eenvoudig gecontroleerd en gesanctioneerd kunnen worden via wegcontroles niet in de weg staan.

Actie: ministers Galant, Van Overtveldt en staatssecretaris Tommelein zullen instructies geven aan hun inspectiediensten om voldoende aandacht te besteden aan zowel de zetelcontroles als de wegcontroles. Het gebruik van technologische middelen dient efficiënter en beter ingezet worden in de strijd tegen de sociale dumping. De nodige wetgeving zal hiervoor aangepast of opgesteld worden en dit in overleg met de gewesten die op sommige aspecten van het gebruik van technologische middelen reeds bevoegd zijn.

6) **Meer controles op voertuigen < 3,5 ton.** Deze voertuigen blijven vaak onder de radar omdat zij niet moeten voldoen aan een aantal verplichtingen zoals tachograaf, vervoersvergunning,... Toch zijn er nog andere controles mogelijk zoals het naleven van de arbeidswetgeving/sociale zekerheidswetgeving (zwartwerk), technische regelgeving, vereisten verkeersveiligheid ,... Doordat deze voertuigen momenteel onder de radar blijven, blijven sociale dumpingpraktijken met chauffeurs van deze categorie voertuigen bestaan en treedt er zelfs een verschuiving op naar deze transportvorm.

Actie: minister Galant en staatssecretaris Tommelein geven instructies aan hun inspectiediensten om voertuigen van < 3,5 ton meer te controleren en dit in eerste instantie via doelgerichte acties op deze categorie van voertuigen

7) **Toegang tot het beroep voor voertuigen < 500kg.** Alle partners erkennen de noodzakelijkheid van de uitbreiding van de regels inzake de toegang tot het beroep van wegvervoerder naar elke vorm van vervoer voor rekening van derden. Dit dient eveneens aangekaart te worden op Benelux- en Europees niveau, zo niet treft men enkel de nationale vervoerders.

Hierbij dient ook gekeken te worden naar de opleiding van professionele chauffeurs van voertuigen < 3,5 ton. Tegen eind september 2016 wil de Europese Commissie de transportwetgeving wijzigen en het zou nuttig zijn om de verplichting tot opleiding voor voertuigen < 3,5 ton op te laten nemen door de EU-Commissie tijdens de consultatieperiode.

Het rijbewijs van de chauffeur kan afhankelijk gemaakt worden van het al dan niet gevolgd hebben van deze opleiding of door een apart attest dat de chauffeur steeds bij zich in het voertuig moet hebben. Dit wordt bekeken in samenspraak met de Gewesten, maar vooral op Benelux niveau.

Actie: minister Galant vraagt aan de gewesten om de toegang tot het beroep uit te breiden naar elk vervoer voor rekening van derden en dit in overleg met de Benelux en Europa. In samenspraak met de Gewesten, de Benelux en Europa worden de opleidingsverplichtingen afgestemd op de laatste Europese bepalingen. In het kader van de consultatieperiode voor nieuwe Europese regelgeving inzake opleiding kan verwezen worden naar dit tripartite plan dat een gelijk speelveld inzake opleiding van chauffeurs vooropstelt.

b) Sociaal overleg

8) **Protocolakkoord.** Er is nood aan het afsluiten van een protocolakkoord tussen overheid (inspectiediensten) en de transportsector (werkgevers en werknemers). Het bestaande ontwerpakkoord dat reeds door alle sociale partners was goedgekeurd wordt door zowel de inspectiediensten als de sociale partners goedgekeurd. Het is ook van belang om een overlegstructuur op te nemen in deze partnershipovereenkomst waarin sociale partners en inspectiediensten met elkaar op regelmatige basis overleg kunnen plegen over de tendensen en fenomenen inzake sociale dumping in de sector.

Actie: minister Galant en staatssecretaris Tommelein zullen het structureel overleg tussen sociale partners en inspectiediensten (FOD Mobiliteit, SIOD) opnieuw opstarten. Er wordt tijdens het eerste trimester van 2016 een protocolakkoord afgesloten.

9) **Meldpunt voor eerlijke concurrentie** (<https://www.meldpuntsocialefraude.belgie.be>). Eén aanspreekpunt voor het melden van sociale fraude moet het ook in de transportsector mogelijk maken om gevallen van sociale dumping aan te geven met het oog op een efficiëntere opvolging/behandeling van deze meldingen. De controlebevoegdheid blijft echter een taak die de overheid toebehoort.

Actie: Vakbonden en werkgevers worden verzocht om dossiers van sociale dumping over te maken aan het Meldpunt eerlijke concurrentie dat sinds oktober 2015 operationeel is. De sectorale organisaties kunnen rechtstreeks dossiers indienen en kunnen een globale feedback krijgen over de meldingen “sociale dumping”. De sociale partners kunnen eveneens hun inbreng doen binnen het opvolgingscomité van dit plan voor een eerlijke concurrentie.

c) Problematiek van de loonkost

10) **Loonkost:** In de transportsector wordt er volop geconcurrereerd op basis van de kostprijs voor het transport. Chauffeurs die voor Oost-Europese firma's (al dan niet fictief) werken in loondienst of als zelfstandige, worden betaald overeenkomstig de uurtarieven in het Oost-Europese land en kunnen op die manier tegen zeer lage prijzen hun diensten aanbieden. Naast de aanpak van postbusfirma's in Oost-Europese landen, moet er ook gekeken worden naar de problematiek van de hoge Belgische loonkost.

Actie: In het kader van de actualisatie van het ‘plan zuurstof voor de sector’ zullen de sociale partners over de problematiek van de loonkost in de sector gemeenschappelijke aanbevelingen doen aan de regering.

11) Tijdens de eerste opvolgvergadering zullen de kabinetten van de ministers Van Overtveldt en Borsus een uiteenzetting geven over het belang van de tax shift voor de werkgevers, werknemers, zelfstandigen en KMO's van de transportsector

Actie: Ministers Van Overtveldt en Borsus zullen presentaties voorzien over het belang van de tax shift voor de transportsector. Beide ministers zullen eveneens akte nemen van de eventuele gemeenschappelijke voorstellen van de sociale partners op vlak van de loonkost in de sector.

12) **Procedure onmiddellijke inning herbekijken:** Er wordt onder meer voorgesteld om te werken met een andere procedure waardoor de boete voor onmiddellijke inning, in bepaalde gevallen, niet langer aan de chauffeur gericht wordt, maar wel aan de opdrachtgever of transporteur die aan de basis ligt van bijvoorbeeld overlading. De verbeterde inning van penale boetes, vooral op het vlak van verkeersveiligheid, door ministers Geens en Van Overtveldt is al een eerste belangrijke stap in dit kader.

Actie: Minister Galant herbekijkt binnen de regering en samen met de FOD Mobiliteit de juridische mogelijkheid om de procedures voor onmiddellijke inning van bepaalde boetes efficiënter te maken. Er zal hiertoe een werkgroep met de sociale partners opgericht worden.

13) **Herstructurering boetecatalogus:** er wordt voorgesteld om, naast een algemene herziening van de boetes zoals ook voorzien wordt in punt 18, de bestaande boetes voor de afwezigheid van de vrachtbrief meer proportioneel te maken naar gelang het gaat om een administratieve vergetelheid om of doelbewuste fraude.

Actie: Minister Galant zal de mogelijke juridische pistes onderzoeken om de boetes voor de afwezigheid van de vrachtbrief meer gericht en meer proportioneel te maken.

14) **Gelijk loon voor gelijk werk:** De ronde tafel onderschrijft het principe gelijk loon voor gelijk werk op dezelfde plaats en pleit ervoor om dit op Europees niveau toe te passen.

Actie: Staatssecretaris Tommelein zal initiatie nemen om de reële toepassing van dit principe bij Europees commissaris Marianne Thyssen te bepleiten.

15) **Omzetting van de handhavingsrichtlijn (RL 2014/67/EU) in Belgisch recht:** de kabinetten Peeters en Tommelein zullen met betrekking tot de omzetting van de handhavingsrichtlijn via raadpleging binnen de Nationale Arbeidsraad naar de bezorgdheden van de sociale partners van de transportsector luisteren. In dit kader wordt bekeken op welke wijze het arrest Koelzsch omgezet kan worden in Belgisch recht en toepassing gemaakt kan worden van het beginsel dat de arbeidsovereenkomst wordt beheerst 'door het recht van het land of het land van waaruit de werknemer ter uitvoering van de overeenkomst gewoonlijk zijn arbeid verricht'.

Actie: minister Peeters en staatssecretaris Tommelein zullen erop toezien dat de sociale partners van de transportsector via de Nationale arbeidsraad hierover gehoord zullen worden.

d) Respect voor de marktprijzen

16) **Ongeoorloofd lage prijs** (art. 43§4 vervoerswet 15/7/2013): deze wetgeving blijft moeilijk toepasbaar in de praktijk. Ongeoorloofd lage prijzen zouden evenwel nog meer gebruikt kunnen worden als indicator bij datamining. Via het meldpunt eerlijke concurrentie zouden verdacht lage prijzen gemeld en opgevolgd kunnen worden.

Actie: de sociale partners worden gevraagd dossiers van ongeoorloofd lage prijzen via het meldpunt eerlijke concurrentie over te maken aan de inspectiediensten. De inspectiediensten zullen deze gegevens aanwenden om hun datamining te versterken.

II Benelux(-plus) en Internationale maatregelen

17) **Cabotageregels.** Binnen Benelux(plus) en West-Europa wordt er naar een draagvlak gezocht om de cabotageregels op Europees niveau aan te passen. De regels zouden aangepast kunnen worden met het oog op een betere bescherming van de rechten van de chauffeurs. De controles zullen strenger uitgevoerd worden onder meer in het kader van het Benelux-verdrag transport. Er zal een strikte controle worden gevoerd op de toepassing van de detacheringsrichtlijn en de controle daarop in het kader van de illegale cabotage.

Actie: Minister Galant pleegt overleg binnen de Benelux en Europa om tot strengere cabotageregels te komen.

18) **Boetes afstemmen.** Inzake cabotage, wekelijkse lange rust,... gelden er verschillende boetes naargelang het land waar de inbreuken plaatsvinden. Wanneer in land X er een boete bestaat op het nemen van lange rust in cabine vrachtwagen en in buurland Y er een veel lagere boete staat op deze overtreding die daarenboven niet gecontroleerd wordt, dan verplaatst men zich gewoon naar het buurland met de minst strenge regels en handhaving. Zeker voor een klein land als België is het van belang dat de boetes met de omringende buurlanden (Benelux plus) gelijklopend zijn.

Actie: Minister Galant maakt een inventaris van de boetes in de verschillende Benelux-pluslanden en pleegt overleg met deze landen om een verdere harmonisatie en een gelijklopende interpretatie te bespreken, met als uitgangspunt het niveau van de Belgische boetes. De boete op de lange rust zal in geen geval verlaagd worden.

19) **Wekelijkse rust:** er zal binnen een Benelux-plus en parallel met de planning van de tachograaf met GPS op Europees vlak, via bijkomende controles toegezien worden op de correcte toepassing van de normale wekelijkse rust (van minimaal 45u). Hierbij zal er over gewaakt moeten worden dat deze controles geen discriminatie binnen de transportsector teweegbrengen.³ Deze maatregel beoogt een betere veiligheid en welzijn van de chauffeurs.

Actie: minister Galant en staatssecretaris Tommelein zullen er samen met andere lidstaten op toezien om in het kader van onder meer de herziening van het 'road package' tegen 1 januari 2019 de controles op de normale wekelijkse rust via de tachograaf met GPS (eveneens vanaf dan verplicht) te kunnen organiseren.

20) **Tachograaf verplichten onder 3,5 ton.** Samen met de andere Benelux-plus-landen naar een draagvlak zoeken om op Europees vlak een tachograafverplichting in te voeren onder 3,5.

Actie: minister Galant pleegt overleg met de Benelux-plus landen om op Europees vlak een tachograafverplichting in te voeren onder de 3,5 ton.

21) **Bilaterale en multilaterale besprekingen derde landen.** Kordate houding bij bilaterale en multilaterale besprekingen (bijv. ITF International Transport Forum). Zo dient strikt opgetreden te worden bij de vaststelling van de contingenten voor ritten niet-EU-lidstaten.

³ Discriminatie tussen oude en nieuwe voertuigen/tachografen.

Actie: minister Galant houdt rekening met de vraag van de sociale partners om het toestaan van de contingenten te beperken teneinde de Belgische bedrijven en werknemers te beschermen. Ze zal dit verder bepleiten op Benelux- en internationaal vlak.

22) **Gerichte Benelux controles** inzake vervoer door niet Europese landen versterken.

Actie: minister Galant pleegt hierover overleg en neemt hiertoe initiatieven met het oog op doelgerichte controles zowel in België/Benelux als in relatie met de derde landen.

23) **Toegang tot het beroep** voor voertuigen < 500 kg: de sociale partners vragen om deze problematiek op Benelux en EU-niveau aan te kaarten.

Actie: minister Galant zal aan de regio's vragen om op Benelux/Europees vlak een draagvlak te zoeken om op Europees vlak overleg te plegen om de vereisten van toegang tot het beroep aan te scherpen.

III Europese maatregelen

24) **Geen verdere versoepeling cabotageregels.** Inzake het internationaal goederenvervoer is de EU-liberalisering inmiddels volledig voltooid, maar inzake cabotage is dat niet het geval. Het verwezenlijken van een volledig versoepelde interne vervoersmarkt wordt niet aangewezen geacht zolang er nog te veel verschillen bestaan tussen de lidstaten op vlak van de sociale, de fiscale en de arbeidswetgeving. Er dient, samen met andere lidstaten binnen de EU die dezelfde opvatting hierover hebben, eenvormig opgetreden te worden om de versoepeling van de cabotageregels tegen te houden.

Actie: Minister Galant zal dit standpunt binnen de Europese raad van ministers verdedigen.

25) **Europees minimumloon.** Een Europees minimumloon (per sector of interprofessioneel) zou ingesteld moeten worden waaronder geen werk mag worden aangeboden. Deze grens is geen absolute grens maar een relatieve grens die bepaald wordt van land tot land: bijvoorbeeld op basis van de armoedegrens die door de EU wordt vastgesteld op minstens 60% van het mediaaninkomen. De ronde tafel bepleit op Europees vlak dat het minimumloon van een bepaalde lidstaat steeds van toepassing is op transportactiviteiten. Naast harmonisering blijven er ook grote verschillen inzake loonkost die verminderd dienen te worden. De ronde tafel onderschrijft het principe 'gelijk loon voor gelijk werk op dezelfde plaats' en dit zal op Europees niveau verdedigd worden.

Actie: Minister Peeters en Staatssecretaris Tommelein zullen, in uitvoering van het regeerakkoord, binnen de Europese raad van ministers pleiten voor de invoering van een Europees minimumloon. Tevens zullen de Duitse initiatieven van nabij opgevolgd worden met het oog op een eventueel later werkbezoek naar Duitsland en desgevallend navolging van deze initiatieven in België.

26) **Gemeenschappelijke inspecties.** Samen met de inspectiediensten van andere lidstaten gemeenschappelijke controles invoeren of versterken op vlak van mobiliteit, sociale en fiscale wetgeving in de transportsector. Deze aanpak bestaat al tussen BE en NL, maar moet uitgebreid worden naar zoveel mogelijk Lidstaten. Het einddoel moet de oprichting van een soort van socio-pol zijn die de sociale fraude en dumping in heel de Unie aanpakt.

Actie: ministers Van Overtveldt en Galant en staatssecretaris Tommelein nemen (ieder wat zijn bevoegdheid betreft) initiatief om hierover bilaterale overeenkomsten te sluiten. Het verdrag van Luik van 3 oktober 2014 is het algemene kader voor deze maatregel.

27) **De vestigingsverordening n°1071/2009 (misbruik van postbusvennootschappen):** Strenger toezien op de naleving van de vestigingsvoorwaarden op Europees vlak zodat het bestaan van postbusvennootschappen in het kader van verordening n°1071/2009 tegengegaan wordt. Een gelijk speelveld tussen alle lidstaten op het vlak van de vestigingseis van de vestigingsverordening uit de 1071/2009, moet absoluut gegarandeerd worden.

Actie: De federale regering zal aan de Gewesten vragen om ervoor te zorgen dat er concrete dossiers overgemaakt worden aan Commissaris Thyssen en aan Commissaris Bulc en ervoor te zorgen dat ze pleiten voor een streng optreden tegen inbreuken op de vestigingsverordening in alle lidstaten. Waarbij de Europese commissie desgevallend een inbreukprocedure start tegen landen die weigeren de Europese wetgeving na te leven. Aan de administraties en de inspectiediensten wordt gevraagd

om eventuele bestaande briefwisseling hierover (bijv. tussen DG MOVE en FOD Mobiliteit) en concrete dossiers over te maken.

28) **Naleven sociaal recht:** in het kader van de verordening 883/2004 en richtlijn 96/71/EG zal er bij Europa opgeroepen worden om de Europese regels inzake sociaal recht te respecteren, met het oog op onder meer het bestrijden van postbusvennootschappen, en zullen bepaalde lidstaten hierop gewezen worden.

Actie: ministers Peeters en staatssecretaris Tommelein zullen dit aankaarten bij de bevoegde Europese commissarissen.

29) **Aanpassing sociale wetgeving:** Daarnaast is een aanpassing van de sociale wetgeving wenselijk op Europees vlak om onder meer het fenomeen van postbusvennootschappen (in de zin van verordening 883/2004) en illegale detacheringen (in de zin van richtlijn 96/71/EG) verder te bestrijden.

Actie: minister Peeters en staatssecretaris Tommelein zullen dit aankaarten bij de bevoegde Europese commissarissen.

30) **Praktische gids over de interpretatie van de Europese regels voor de transportsector:** het zou nuttig zijn om een praktische gids op te stellen die een antwoord moet bieden op bepaalde praktische(interpretatie) problemen waarmee de transportsector geconfronteerd wordt (naar analogie met de ‘ Praktische gids toepasselijke wetgeving’ van de Europese Commissie over verordening 883/2004) en dit zowel op vlak van sociale dumping (arbeidsrecht en sociale zekerheidsrecht) als op vlak van mobiliteit.

Actie: minister Galant en staatssecretaris Tommelein bepleiten op Europees vlak dat er een dergelijke gids wordt opgesteld (v.b.: TRACE-project ...).⁴

⁴ <http://www.traceproject.eu/>

Protocol van samenwerking tussen de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid , Arbeid en Sociaal Overleg, de FOD Sociale Zekerheid , de FOD Mobiliteit en Vervoer, de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid, de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening, het Federaal Aansturingsbureau van de Sociale Inlichtingen en Opsporingsdienst en de sociale partners in het paritair subcomité 140.03, wegvervoer en logistiek, met het oog op de strijd tegen de sociale fraude en het illegale werk in de sector.

Tussen

- **De Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg**, Ernest Blerotstraat, 1, 1070 Brussel, vertegenwoordigd door de heer Pierre Paul MAETER, Voorzitter van het Directiecomité,
- **De Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid**, Finance Tower, Kruidtuinlaan 50, bus 1, 1000 Brussel, vertegenwoordigd door Frank VAN MASSENHOVE, Voorzitter van het Directiecomité,
- **De Rijksdienst voor Sociale Zekerheid**, Victor Hortaplein, 11, 1060 Brussel, vertegenwoordigd door Koen SNYDERS, Administrateur-generaal,
- **De Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening**, Keizerslaan 7, 1000 Brussel, vertegenwoordigd door Georges CARLENS, Administrateur-generaal,
- **Het Federaal Aansturingsbureau van de Sociale Inlichtingen en Opsporingsdienst (SIOD)**, Ernest Blerotstraat, 1, te 1070 Brussel, vertegenwoordigd door de heer Michel ASEGLIO, Directeur SIOD,
- De **Federale Overheidsdienst Mobiliteit**, City Atrium, Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel, vertegenwoordigd door de heer Laurent LEDOUX, Voorzitter van het Directiecomité.

En

- **ABVV-Belgische Transportbond**, vertegenwoordigd door de heer Frank MOREELS, Federaal Secretaris,
- **ACV-Transcom**, vertegenwoordigd door de heer Jan SANNEN, Algemeen Sectorverantwoordelijke Vervoer over de Weg,
- **FEBETRA**, vertegenwoordigd door de heer Willy VAN LOON, Voorzitter,
- **TLV**, vertegenwoordigd door de heer, Lode VERKINDEREN, Secretaris-generaal,
- **UPTR**, vertegenwoordigd door de heer Bruno VELGHE, Voorzitter.

Voorwoord

In het kader van de strijd tegen de illegale tewerkstelling, sociale dumping en de deloyale concurrentie in de sector van het goederenvervoer voor rekening van derden, zijn de ondertekenaars van dit document

overeengekomen een permanent samenwerkingsverband op te zetten teneinde oplossingen te zoeken en uit te werken voor deze problemen op sociaal vlak.

Deze gemeenschappelijke doelstelling, die aan de basis ligt van onderhavig akkoord, wordt ingegeven door de overweging:

- dat onwettige arbeid het economisch evenwicht ontwricht en de concurrentie vervalst;
- dat oneerlijke concurrentie die voortvloeit uit het niet respecteren of het verkeerd interpreteren van de sociale wetgeving, het economisch belang van alle bedrijven in de sector schaadt en hun overlevingskansen beperkt;
- dat de betrokken werknemers worden benadeeld op het vlak van hun tewerkstellingsperspectieven, de sociale zekerheid en hun veiligheidsniveau;
- dat de kwaliteit naar de klanten en de opdrachtgevers toe hierdoor nadeel ondervindt, hetgeen het imago van de sector niet ten goede komt;
- dat de overheid – en dus de ganse gemeenschap – als gevolg van de niet-naleving van de sociale wetgeving inkomsten derft, hetgeen een hypotheek legt op het geheel van ons sociaal zekerheidssysteem;
- dat de illegale arbeid de veiligheid van het wegverkeer in gevaar brengt.

De partners gaan ervan uit dat een waaier aan acties dient te worden ontplooid teneinde de illegale arbeid te bestrijden. In het kader van hun gemeenschappelijke acties geven zij prioriteit aan informatie- en preventiemaatregelen, en daadwerkelijke toepassing van de geldende regelgeving. Bijkomende nieuwe reglementeringen moet steunen op het gemeenschappelijk vaststellen van eventuele lacunes in de huidige regelgeving en mag niet leiden tot onverantwoorde administratieve lasten.

De partners achten het noodzakelijk dat de gezamenlijke opsporing van flagrante en structurele misbruiken dient te worden geïntensifieerd teneinde te kunnen bepalen welke de meest adequate middelen zijn die dienen te worden ingezet om misbruiken te beteugelen. Onder structurele fraude wordt hier verstaan de organisatie van oneigenlijke detacheringen en cabotage in de sector en het misbruik op het vlak van loonbetaling en betalingen sociale zekerheid die hieruit voortvloeien.

Deze conventie zal aldus, door haar hoge symbolische waarde, een sterk signaal uitmaken voor alle actoren in de sector.

De samenbundeling van de krachten van alle partners en de goede onderlinge samenwerking moet toelaten, op een zo pragmatisch mogelijke wijze:

- de naleving van de reglementeringen, zowel algemene als bijzondere, te garanderen;
- het zwartwerk op drastische wijze te verminderen evenals elke vorm van illegale arbeid.

Acties

De partners beslissen om een permanent contactpunt op te richten die zal bestaan uit hun vertegenwoordigers.

Dit permanent contactpunt zal worden belast met het uitvoeren van deze conventie teneinde:

1. het vermijden van overtredingen of verkeerde interpretaties van de bestaande reglementering door het uitbrengen van een gezamenlijke brochure aangaande arbeidsvoorwaarden in de sector
2. het sensibiliseren van alle betrokken partijen voor de problematiek en zijn consequenties via hun ledenbladen
3. indien noodzakelijk adequate wetsvoorstellen of reglementaire wijzigingen, voorstellen
4. ontwikkelen en verzekeren van de preventiemodaliteiten en controles, eigen aan de sector, zoals bijvoorbeeld het unaniem advies van de sociale partners in het PC140.03 in verband met schijnzelfstandigheid
5. het op punt stellen van een procedure van knipperlichten ter vaststelling van onwettige praktijken of anomalieën op het terrein;

De sociale partners zullen er over waken dat de belangen van de federaties en hun leden niet worden geschaad en rekening houden met de preciaire internationale concurrentiepositie van de Belgische bedrijven en de specifieke flexibele omstandigheden waarin het wegtransport zijn activiteiten moet uitvoeren.

Verbintenissen aangegaan door de Federale Overheidsdiensten

1. De nodige informatie verschaffen op het stuk van de wetgeving en de vereiste maatregelen nemen tot verbetering van de samenwerking met de administratieve overheden en inzonderheid de gerechtelijke overheden, de FOD Financiën, de RSZ, ... zowel in de voorbereiding van de te ondernemen acties binnen de sector als in de opvolging van de door de inspectiediensten gedane vaststellingen.
2. De sociale inspectiediensten verlenen verder hun medewerking aan de bestaande controles in het kader van de provinciale cellen vervoer, samen met de FOD Mobiliteit en de Federale Politie
3. Naast de cijfergegevens wordt de nodige feed-back gegeven over de knelpunten, binnen de beperkingen van de deontologie van de inspectiediensten.

Verbintenissen aangegaan door de beroepsverenigingen en de werknemersorganisaties van de sector

1. In het belang van de gezonde concurrentieverhoudingen, het zwartwerk en de flagrante misbruiken op systematische wijze ontraden;
2. Sensibiliseringsacties en een informatiecampagne uitwerken naar hun leden toe zoals het wijzen op de gevaren van zwartwerk aan de werknemers;
3. Het resultaat van de gevoerde acties om de zes maanden ter evaluatie voorleggen aan de werkgroep;

4. Praktische en relevante gegevens overmaken aan de met controle belaste federale overheidsdiensten of aan de werkgroep.

Zowel werknemers- als werkgeversorganisaties engageren zich tot correcte informatie in hun publicaties en persartikels teneinde het imago van de sector niet onnodig te schaden.

Ten einde de uitwisseling van de gegevens optimaal te laten verlopen, stelt elke partner een contactpersoon of SPOC aan bij wie andere partners terecht kunnen met vragen of informatie in het kader van deze samenwerkingsovereenkomst. De SIOD stelt een permanent secretaris aan die de informatie verzamelt en doorstuurt en jaarlijks de partners uitnodigt.

Evaluatie van het akkoord

Dit akkoord zal jaarlijks geëvalueerd worden door de mensen van het permanent contactpunt. Hier zal een overzicht gegeven worden van de gevoerde acties en onderzoeken, de vastgestelde inbreuken, het aantal betrokken werknemers/werkgevers. De vergadering wordt bijeengeroepen op initiatief van de SIOD

Verspreiding en openbaarheid

De partners zullen aan de oriëntaties van dit akkoord de nodige ruchtbaarheid geven door onder andere het organiseren van een gemeenschappelijke persconferentie, vermelding van deze oriëntaties op de internetsites van de ondertekende partijen en/of in hun respectievelijke publicaties.

Inwerkingtreding en duurtijd van de overeenkomst

Dit partnerschapsakkoord treedt in werking op 3 februari 2016 voor een termijn van 12 maanden.

Het wordt stilzwijgend verlengd, telkens voor dezelfde termijn, zolang een van de partijen niet, bij aangetekend schrijven aan de andere partijen, gewag gemaakt heeft van haar verlangen de overeenkomst niet te verlengen.

Gedaan te Brussel, op 3 februari 2016

Johan VAN OVERTVELDT
Minister van Financiën, belast met bestrijding van de
fiscale fraude

Willy BORSUS
Minister van Zelfstandigen

Jacqueline GALANT
Minister van Mobiliteit

Bart TOMMELEIN
Staatssecretaris voor bestrijding van de sociale fraude

Voor de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid,
Arbeid en Sociaal Overleg

Voor de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid

Pierre-Paul MAETER,
Voorzitter van het Directiecomité

Frank VAN MASSENHOVE,
Voorzitter van het Directiecomité

Voor de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid

Voor de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

Koen SNYDERS,
Administrateur-generaal

Georges CARLENS,
Administrateur-generaal

Voor de Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst

Michel ASEGLIO,
Directeur SIOD

Voor het Algemeen Belgisch Vakverbond, ABVV-BTB

Frank MOREELS
Federaal Secretaris

Voor de Algemene Centrale der Liberale Vakbonden
van België

Peter BORNER
Nationaal sectoraal verantwoordelijke

Voor Transport & Logistiek Vlaanderen

Lode VERKINDEREN
Secretaris-generaal

Voor de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en
Vervoer

Laurent LEDOUX
Voorzitter van het Directiecomité

Voor het Algemeen Christelijk Vakverbond van België,
ACV-Transcom

Jan SANNEN
Algemeen Sectorverantwoordelijke "Vervoer over de
Weg"

Voor de Koninklijke Federatie van Belgische
Transporteurs en Logistieke Dienstverleners

Philippe DEGRAEF
Directeur

Voor Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke
ondernemers

Bruno VELGHE
Voorzitter