PLAN POUR UNE CONCURRENCE LOYALE

SECTEUR DU TRANSPORT

Introduction

Le secteur des transports n'est pas épargné par le dumping social et la concurrence déloyale, notamment de la part des autres États membres de l'UE.
Les clients sont toujours à la recherche du prix le plus bas, ce qui exerce une pression sur les entreprises de transport. Un "nivellement par le bas" dont les entreprises honnêtes subissent également les conséquences.

Un premier plan pour une concurrence loyale entre le secteur, les services d'inspection sociale et le SIRS a été conclu en février 2016 et devait maintenant être renouvelé en vue de lutter contre la fraude sociale et le dumping social.

Début 2021, les ministres compétents ont demandé au SIRS d'évaluer et de mettre à jour les Plans pour une concurrence loyale. La lutte contre la fraude sociale et le dumping social est en effet une priorité du gouvernement.
Tant les employeurs et les syndicats que les services d'inspection et le Gouvernement réclamaient une mise à jour du Plan pour une concurrence loyale.
La fraude sociale nuit au bon fonctionnement du marché du travail, à la concurrence loyale entre les entreprises et porte atteinte au financement et à l'assise de notre système de sécurité sociale.

Ce plan s'applique à toutes les activités de transport routier effectuées pour le compte de tiers et donc à celles mentionnées dans le champ d'application de la commission paritaire 140.03.

Les partenaires sociaux estiment opportun de rappeler qu'une concurrence loyale, y compris en Europe, ne peut être obtenue que dans le respect des différentes réglementations et de leur contrôle.

En effet, ce sont les pratiques illégales qui faussent la concurrence et qui, en fin de compte, ont un impact négatif tant sur l'image de l'ensemble du secteur que sur la croissance économique et sociale des entreprises de transport européennes et de leurs chauffeurs.

Les partenaires sociaux estiment que la réglementation, l'application et la sanction des différentes obligations sont très complexes en raison de la répartition des compétences entre les niveaux européen, fédéral et les entités fédérées. Ils appellent donc les différents responsables politiques et les services d'inspection à coopérer autant que possible et, là où c'est possible, à simplifier et organiser le cadre institutionnel de manière plus efficace.

Ce Plan pour une concurrence loyale propose donc une approche aux niveaux national, Benelux et européen.

NIVEAU NATIONAL

1. Action directe en paiement du transporteur

La loi du 6 février 1998 - dite "loi Gayssot" - en France (article L.132-8 Code de commerce) permet une "action directe en paiement du transporteur" à l'égard de l'expéditeur et du destinataire.

Ce dispositif permet à l'expéditeur et au destinataire de se porter garants du paiement des prestations du transporteur, sur base de la lettre de voiture, qui peut être considérée comme un contrat entre l'expéditeur, le transporteur, le destinataire et le commissionnaire.

L'article L.132-8 du Code de commerce français précise que "la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier (= le transporteur) et le destinataire ou entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire et le transporteur. Le transporteur a ainsi une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix du transport. Toute clause contraire est réputée non écrite".

ACTION : Les cellules politiques Travail, Economie et Mobilité examinent s'il y a lieu d'adapter le cadre juridique et réglementaire existant et, le cas échéant, de quelle manière.

2. Lutter contre le faux travail indépendant

Les articles 331 et 332 de la Loi-programme du 27 décembre 2006 (loi sur la nature des relations de travail) stipulent expressément que les parties choisissent librement la nature de leur relation de travail, l'exécution effective du contrat devant correspondre à la nature de la relation de travail. La priorité doit être accordée à la qualification attestée par l'exercice effectif si elle exclut la qualification juridique choisie par les parties.

En 2013, des critères spécifiques ont été introduits pour différents segments du secteur des transports.

A la demande des ministres du Travail, des Affaires sociales et des Indépendants, les partenaires sociaux du secteur Transport et les services d'inspection évalueront ces critères spécifiques après 10 ans d'application. Sur base de cette évaluation, les critères spécifiques seront mis à jour si nécessaire.

Les critères spécifiques, qui peuvent être éventuellement actualisés, ne peuvent évidemment pas entrer en conflit avec la présomption contenue à l'article 3.5° de l'AR ONSS du 28 novembre 1969.

ACTION(S) :

- Dans l'année qui suit la signature du PCL, les partenaires sociaux et les services d'inspection évalueront l'application des critères spécifiques applicables dans les différents segments du secteur des transports.
- Sur base de cette évaluation, les ministres du Travail, des Affaires sociales et des Indépendants mettront à jour, si nécessaire, les critères spécifiques.

3. L'introduction d'un registre électronique des associés actifs et des aidants

Afin d'améliorer l'efficacité du registre des actions au sein des entreprises, un registre électronique des actions sera introduit pour tous les secteurs et il pourra être mis à disposition des services d'inspection dans la lutte contre d'éventuels abus par le biais de constructions. Ce registre doit être lié à la BCE.

ACTION : Les cellules politiques Indépendants et Économie prennent les initiatives nécessaires.

4. Prolongation de l'obligation de permis

Accès à la profession pour les véhicules < 500kg. Il s'agit spécifiquement ici de la "charge utile" et non de la MMA.

Toute activité de transport de marchandises par route pour le compte d'un tiers doit être couverte par une licence de transport, quel que soit le poids des marchandises ou le type de véhicule (bicyclette/véhicule automobile) et quelle que soit la capacité de charge utile du véhicule. Les régions doivent être associées à cette démarche dans la perspective de la régionalisation de cette compétence.

Tous les partenaires reconnaissent la nécessité d'étendre les règles d'accès à la profession de transporteur routier à toute forme de transport pour compte d'un tiers. Cela doit également être abordé et encouragé au niveau du Benelux et au niveau européen, sinon l'obligation ne s'applique qu'aux transporteurs nationaux.

ACTION : Les cellules politiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité prennent les initiatives nécessaires pour entamer des concertations avec les cellules politiques régionales compétentes. Il s'agira notamment de demander l'extension de l'accès à la profession à tout transport pour le compte de tiers.

5. La professionnalisation complète du secteur des transports

L'évolution du secteur montre qu'une certaine professionnalisation est encore nécessaire dans certains sous-secteurs du secteur des transports (par exemple, les services de messagerie).
Pour les services de livraison de colis, des contrôles sont prévus dans le plan d'action SIRS 2023-2024, en tenant toujours compte de la capacité des services d'inspection. Ce (sous-)secteur doit être entièrement professionnalisé.

L'obligation de suivre une formation d'aptitude professionnelle pour les conducteurs professionnels (code 95) doit être étendue aux conducteurs de certains véhicules qui nécessitent un permis mais peuvent être conduits avec un permis B parce qu'ils ont une MMA de moins de 3,5 tonnes.
Cette question devrait être soulevée au niveau européen en ce qui concerne les obligations pour les véhicules de MMA > 2,5 tonnes qui sont soumis à l'obligation d'une licence de transport afin que l'obligation de formation puisse être généralisée.

La particularité des demandes d'exemption (temporaire) des conditions relatives au permis de conduire, aux compétences professionnelles et aux obligations de tachygraphe, par des entreprises qui effectuent leurs transports avec des véhicules électriques (camionnettes) qui, par nature, dépassent 3,5 tonnes MMA, mérite une attention particulière.

ACTION(S) : Les Cellules politiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité prendront les initiatives nécessaires pour entamer des concertations avec les Cellules politiques régionales compétentes. Ce faisant,

les cellules politiques seront invitées à étendre l'obligation de suivre une formation professionnelle (Code 95).
Les cellules politiques s'efforcent également de soulever cette question au niveau européen.

6. Règles relatives au transport combiné et au cabotage

Dans le règlement 1072/2009 sur l'accès au marché, le Mobility Package a ajouté une disposition permettant aux États membres de soumettre l'exécution du trajet initial et final du transport combiné aux règles du cabotage.

Actuellement, le trajet belge de début ou de fin d'un transport combiné constitué d'activités de transport bilatéral de marchandises n'est pas considéré comme du cabotage, ni comme un trajet soumis aux règles de détachement.

Les partenaires sociaux sont favorables à ce que les trajets nationaux au départ et à l'arrivée dans le cadre de transport combiné soient effectivement soumis à l'application de l'article 8 du règlement 1072/2009 sur le cabotage afin d'éviter toute concurrence déloyale sur notre marché intérieur des transports. Cela permet d'éviter que les trajets nationaux à destination et en provenance de nos ports et terminaux ferroviaires soient effectués par des chauffeurs de pays à bas salaires, avec lesquels nos propres transporteurs ne peuvent pas rivaliser. En effet, de nombreux transporteurs de pays à bas salaires opèrent dans ce créneau.

Lorsque ces trajets sont placés sous cabotage, les conditions de détachement s'appliquent et les transporteurs étrangers doivent également appliquer les conditions salariales et de travail belges à ces trajets.

ACTION : Les cellules politiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité prennent les initiatives nécessaires pour entamer des concertations avec les Cellules politiques régionales compétentes en la matière. Il leur sera demandé d'évaluer la nécessité d'initiatives législatives et leur calendrier de mise en œuvre.

7. Une campagne de prévention/sensibilisation/information

Dans le but d'informer correctement toutes les parties sur le dumping social, une campagne de prévention/sensibilisation/information sera lancée dans le secteur des transports via les médias (sociaux). Cette campagne informera sur ce qui est légal et ce qui ne l'est pas et sur la manière de travailler en toute légalité. L'objectif est de faire évoluer les mentalités. Les citoyens et les entreprises ne peuvent pas s'opposer au dumping social pratiqué par d'autres États membres de l'UE tout en continuant à accepter des commandes inférieures au prix du marché pour leurs propres activités de transport.

ACTION(S) : À cette fin, le SIRS met en place un groupe de travail avec les partenaires sociaux et les services d'inspection fédéraux et régionaux et prend les mesures préventives nécessaires.

8. Lutte contre les sociétés 'boîte aux lettres' et les formes cachées de l'emploi habituel en Belgique

Certaines entreprises (étrangères) de transport du secteur opèrent en tant que sociétés 'boîte aux lettres'. Les services d'inspection sociale (notamment l'ONSS) et le FISC pourraient détecter ces entreprises via le datamining/datamatching et prendre les mesures nécessaires. Les sociétés 'boîte aux lettres' ne respectent pas la législation sociale, fiscale ni la législation européenne ou belge en matière de transport et de ce fait, encouragent donc la concurrence déloyale.
Certaines entreprises de transport étrangères camouflent le fait que l'occupation réelle du personnel a généralement lieu en Belgique ou à partir de la Belgique. Ce faisant, elles ne respectent pas les principes juridiques énoncés dans le règlement Rome I qui précise les règles internationales permettant de déterminer quel droit national et quelles dispositions contraignantes du droit du travail s'appliquent au contrat de travail conclu.

Suivant le même raisonnement (11) que la directive d'exécution européenne, la Belgique, en tant qu'État membre de l'UE, doit mettre tout en œuvre pour protéger la partie la plus faible (les travailleurs) et appliquer Rome 1 en cas de détachement frauduleux. Une approche stricte mais correcte des faux détachements et des constructions 'boîte aux lettres' est nécessaire pour créer des conditions de concurrence équitables pour toutes les entreprises opérant sur le marché du travail belge et pour garantir l'égalité de traitement des travailleurs dans le secteur des transports belges.

ACTION(S) :

- La cellule politique Travail, vice-présidente du Collège de lutte contre la fraude fiscale et sociale, soulèvera la question de la lutte contre les sociétés 'boîte aux lettres' au sein du Collège.
- Les cellules politiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité prennent les initiatives nécessaires pour soulever cette question au niveau européen. Dans la mesure où cela concerne l'exigence d'établissement imposée par le Règlement (CE) n° 1071/2009 sur l'accès à la profession, les cellules politiques régionales compétentes seront impliquées.
- Les cellules politiques Travail et Affaires sociales examinent si les principes des arrêts Koelzsch (détermination du droit du travail applicable) et AFMB (détermination de la sécurité sociale applicable) de la CJUE peuvent être transposés dans la législation belge relative au secteur des transports.

9. Utilisation du Point de Contact pour une Concurrence Loyale

Les partenaires sociaux du secteur des transports ont été ajoutés en tant qu'organisations au Point de Contact pour une Concurrence Loyale du SIRS (www.meldpuntsocialefraude.belgie.be), afin qu'ils puissent transmettre les dossiers de fraude sociale dans le secteur directement aux services d'inspection sociale au nom de leurs membres. Les cellules politiques encouragent les partenaires sociaux à recourir davantage au Point de Contact en vue d'un traitement plus rapide et plus efficace des dossiers. Toutefois, les services d'inspection ne peuvent fournir qu'un feedback global sur les dossiers et en aucun cas un aperçu des enquêtes de fraude individuelles.

ACTION(S) : le SIRS assure le suivi des signalements au sein du Point de Contact et fournit un feedback lors des réunions du PCL.

10. Renforcement des services d'inspection (sociale)

Outre l'optimisation des structures de concertation et de la gestion des services d'inspection fédéraux et régionaux, la réussite de cet exercice nécessite également des ressources humaines et financières suffisantes. En effet, le secteur connaît de nombreux problèmes, tant au niveau national qu'international. Une formation performante et transversale des inspecteurs en matière de transport est également un élément essentiel du renforcement des inspections.

ACTION(S) :

- Le SIRS et les services d'inspection fournissent aux Cellules politiques compétentes une analyse de l'évolution attendue du personnel pour la période 2024-2030 et des besoins qui en découlent en matière de politique des ressources humaines. Sur base de cette analyse, les cellules politiques demanderont, chacune en fonction de leurs compétences, des ressources supplémentaires pour les services d'inspection concernés, tant pour le personnel que pour la technologie.

Les services d'inspection s'engagent à former davantage et de manière plus performante leur personnel d'inspection. Les partenaires sociaux seront impliqués.

11. Collaboration entre les services d'inspection

Compte tenu de la complexité et de la répartition des compétences, il est très important que les services de contrôle (SPF Mobilité, services d'inspection sociale, Police de la route fédérale, Douanes, auditorats et, compte tenu de la régionalisation de la législation sur les transports, également les services de contrôle régionaux) collaborent encore davantage et plus efficacement dans la lutte contre la fraude sociale.
Travailler ensemble signifie également que tous les services ont accès ou demandent à avoir accès aux bases de données dont ils ont besoin pour remplir leurs missions.

ACTION(S) : Les cellules politiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité prennent les initiatives nécessaires pour entamer des concertations avec les cellules politiques régionales compétentes en la matière. L'accent sera mis sur la demande d'une coopération meilleure et plus efficace entre les services d'inspection fédéraux et régionaux.

12. Utilisation accrue des bases de données et du registre ERRU

Compte tenu du nombre d'infractions (sociales) identifiées dans le secteur, les partenaires sociaux demandent une augmentation des contrôles (inter)nationaux ciblés afin de détecter les mécanismes de fraude (transfrontalière). À cette fin, il convient d'utiliser davantage les bases de données existantes afin que les inspecteurs (sociaux) optimisent l'échange de données, le datamining et le datamatching. Les services (SIRS - CBE - CLS - ONSS - ONEM - INASTI - SPF Mobilité - TVA - etc) doivent développer les initiatives nécessaires à cette fin.

ACTION(S) :

- Les cellules politiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité prennent les initiatives nécessaires pour que les services d'inspection régionaux soient impliqués dans la concertation entre les services d'inspection. Dans ce contexte, l'utilisation et l'accès au registre ERRU feront l'objet d'un projet soutenu conjointement.
- A cette fin, le SIRS fait l'inventaire des compétences de contrôle spécifiques et des besoins connexes en matière d'accès au registre. En concertation avec toutes les parties concernées, les mesures nécessaires seront prises pour réaliser cet accès.

- Le SIRS organise une évaluation (annuelle) de l'utilisation et de l'accès à la base de données. La discussion de cette évaluation sera mise à l'ordre du jour des concertations sur la mise en œuvre de ce Plan pour une concurrence loyale.
- Les partenaires sociaux demandent au SPF Mobilité de mettre en évidence le registre ERRU sur son site web.

13. Élargissement de l'accès à TACHOnet

Pour un contrôle efficace et correct du respect de toutes les règlementations concernant le tachygraphe, il est indispensable de pouvoir vérifier que chaque conducteur ne possède qu'une seule carte de conducteur. Les États membres doivent donc garantir l'unicité de la carte de conducteur et, à cette fin, d'assurer une transparence maximale en échangeant des informations à ce sujet avec d'autres États membres.
L'outil utilisé à cet effet est TACHOnet : un réseau télématique à l'échelle de l'UE permettant l'échange automatisé d'informations entre les États membres.
Cela découle d'une obligation incluse dans le règlement de l'UE 165/2014 et son règlement d'application 2016/68.
Il convient d'étudier la possibilité de permettre à tous les services d'inspection d'accéder à cet outil, éventuellement avec leur propre finalité. Il permet d'analyser toutes les données relatives aux cartes de conducteur délivrées dans tous les États membres : l'historique des demandes et la détection des cartes signalées "perdues". En effet, des cartes "perdues" peuvent être placées dans le tachygraphe et donc utilisées. Cette forme de fraude devrait pouvoir être combattue.

ACTION : Les cellules politiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité prennent les initiatives nécessaires pour examiner si et, le cas échéant, comment le cadre juridique et réglementaire existant devrait être adapté pour étendre cet accès à tous les partenaires (d'inspection) opérationnels.

14. Lutte contre les prix de transport abusivement bas et développement d'un système de tarifs sûrs (safe rate system)

Les partenaires sociaux insistent sur un contrôle efficace de l'aspect des prix de transport abusivement bas, conformément aux dispositions de l'art. 43§4 de la loi du 15/7/2013 relative au transport, qui s'applique à tous les transports pour compte de tiers.

Les partenaires sociaux ne souhaitent donc pas que le secteur soit divisé en deux, en fonction du poids des marchandises transportées (< 31,5 kg ou > 31,5 kg).

Les difficultés à déterminer concrètement ce qui constitue un prix abusivement bas (cfr. point suivant) devraient être analysées avec l'aide de l'ITLB (Institut Transport routier et Logistique Belgique asbl), compte tenu de son expertise en la matière.

La rédaction d'un arrêté royal, avec les précisions nécessaires, est une possibilité. Cela garantirait une application uniforme et sans ambiguïté de la loi dans l'ensemble du secteur des transports.

Les partenaires sociaux demandent que le concept de " safe rates system" soit utilisé faisant référence à un cadre juridique et réglementaire qui rend les clients et les entreprises responsables des salaires équitables, des conditions de travail et de la sécurité dans les chaînes d'approvisionnement.

ACTION(S) :

- Les cellules politiques Economie et Mobilité étudient la possibilité d'élaborer un Arrêté Royal à la demande des partenaires sociaux.
- Les partenaires sociaux seront invités à transmettre les dossiers de prix abusivement bas aux services d'inspection par l'intermédiaire du Point de contact pour une concurrence loyale. Les services d'inspection utiliseront ces données pour renforcer leur datamining.
- Le SIRS mettra en place un groupe de travail au sein duquel tous les acteurs concernés collaboreront au développement d'une méthode de travail pour contrôler les prix abusivement bas.
- Les partenaires sociaux s'engagent à former les inspections sociales à l'outil ITLB.

15. Application systématique du principe de coresponsabilité des donneurs d'ordre et des expéditeurs en cas d'infraction à la législation Transports et Travail.

L'article 43 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport routier de marchandises vise à responsabiliser davantage les donneurs d'ordre, les chargeurs et les intermédiaires du processus de transport sur certains points.

Le législateur a défini ces acteurs logistiques comme suit :

- donneur d'ordre : toute personne physique ou morale ayant conclu un contrat de transport avec le transporteur ;

- Intermédiaire de transport : le commissionnaire de transport ou le commissionnaire - expéditeur.

- Chargeur : toute personne physique ou morale qui livre les marchandises à transporter au transporteur.

Le législateur veut décourager (et sanctionner) les acteurs de la chaîne logistique d'utiliser les services d'un transporteur qui n'est pas en règle.

La licence de transport

Le donneur d'ordre, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur doivent s'assurer que l'entreprise de transport dispose d'une licence valide au moment de la conclusion du contrat.

L'expéditeur doit veiller à ce qu'une copie certifiée conforme de la licence soit délivrée avant le transport des marchandises.

Le site web du SPF Mobilité explique comment le donneur d'ordre (ou l'intermédiaire de transport) doit s'assurer qu'un transporteur dispose d'une licence pour effectuer des transports.

- pour le transporteur belge : le moyen le plus efficace de le vérifier est de consulter la rubrique "recherche des transporteurs agréés", de rechercher le transporteur et de s'assurer qu'il est autorisé à effectuer le transport qu'il souhaite lui confier.

- pour le transporteur étranger : cela peut être vérifié en demandant au transporteur étranger de présenter, avant la conclusion du contrat, une copie de :

a) sa licence de transport communautaire (si le transporteur est établi dans l'Union européenne) ;

b) ou de sa licence de transport international (s'il s'agit d'un transporteur établi en dehors de l'Union européenne).

2. La lettre de voiture

L'expéditeur doit s'assurer que la lettre de voiture est établie avant le début du transport.

3. Chargement, vitesse, temps de conduite et de repos & cabotage

Le donneur d'ordre, le chargeur, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire - expéditeur d'un transport de marchandises sont punissables s'il est prouvé qu'ils ont donné des instructions ou accompli des actes qui ont conduit à :

1. le dépassement des poids (surcharge) et des dimensions maximum autorisés des véhicules;

2. le non-respect des règles de sécurité pour le chargement des véhicules ;

3. le non-respect des prescriptions relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs des véhicules;

4. le dépassement de la vitesse maximale autorisée des véhicules ;

5. le non-respect des règles en matière de cabotage.

4. Le prix du transport

Le transporteur, le donneur d'ordre, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire - expéditeur sont punissables s'il est prouvé qu'ils ont proposé, effectué ou fait effectuer un transport à un prix abusivement bas.

'' Prix abusivement bas '' s'entend d'un prix qui est insuffisant pour couvrir à la fois

1. les éléments inévitables du prix de revient du véhicule, notamment la dépréciation ou la location du véhicule, les pneus, le carburant et son entretien ;

2. les frais résultant d'obligations légales ou réglementaires, notamment sociales, fiscales et de sécurité ;

3. les frais découlant de l'administration et de la gestion de la société.

5. Détachement

Le même principe de coresponsabilité s'applique au détachement tel que stipulé dans la loi du 5 mars 2002 relative aux conditions de travail, de salaire et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique, adaptée de la directive UE 1057/2020 pour le détachement dans le transport international (lex specialis).

Le donneur d'ordre, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur est coresponsable de la bonne application par le transporteur des principes du droit du travail en cas de détachement de travailleurs – chauffeurs. Il doit veiller à ce que :

1. Le transporteur présente les documents de contrôle pendant et après (max. 8 semaines après que la question ait été posée) le contrôle.
2. Le transporteur fournit une copie des fiches de salaire au plus tard 8 semaines après la question posée lors de l'inspection.
3. Que le transporteur respecte l'obligation de notification préalable.

Afin de lutter contre les pratiques concurrentielles déloyales, il est indispensable de renforcer les contrôles et les sanctions à l'égard des acteurs logistiques et des transporteurs.
La fixation des frais immédiats à payer par les donneurs d'ordre et les chargeurs est une approche d'autant plus facile qu'ils sont identifiés dans la lettre de voiture.

ACTION : les services d'inspection (sociale) réfléchissent à la manière dont ils peuvent s'attaquer à ce problème, également dans le cadre du détachement.

16. Protocole de coopération SIRS – SPF Mobilité

Un protocole de coopération entre le SIRS et le SPF Mobilité - DG Transport routier et Sécurité routière sera conclu afin de renforcer la coopération et l'échange de données dans le cadre des contrôles dans le transport (international) et du respect de la réglementation sociale européenne.

Le SIRS, les services d'inspection sociale et le SPF Mobilité souhaitent renforcer leur coopération dans le cadre de leurs compétences spécifiques et communes concernant le secteur du transport routier et suite à la transposition des nouvelles mesures du Mobility Package de l'UE.

ACTION(S) : Les cellules politiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité encouragent le SIRS et le SPF Mobilité à conclure un protocole de coopération avec des engagements mutuels pour améliorer la collaboration et l'échange d'informations et pour détecter les besoins en formation associés et y répondre. La concrétisation des engagements se fait en étroite collaboration avec les services d'inspection sociale concernés.

17. Équilibre entre les contrôles routiers et les contrôles aux sièges

Les services de contrôle sont invités à maintenir l'équilibre entre les contrôles routiers et les contrôles aux sièges. La mise en œuvre opérationnelle semble bien se dérouler, mais il n'est pas / ou trop peu fait usage des derniers développements technologiques tels que ANPR – VIAPASS (= caméras pour les contrôles routiers et données du gouvernement flamand). Cependant, les services d'inspection sociale sont demandeurs pour lutter contre le dumping social.

ACTION(S) : Les cellules politiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité prendront contact avec les cellules politiques régionales concernées afin d'examiner comment l'échange et l'utilisation des données ANPR - VIAPASS par les services d'inspection régionaux et fédéraux peuvent être réalisés.

18. Le registre des sanctions de l'ERRU

Les services d'inspection (sociale) doivent procéder à plus d'inspections davantage ciblées des entreprises frauduleuses ce qui peut être réalisé de manière optimale grâce au datamining et au datamatching. Les contrôles des entreprises présentant un risque élevé d'infractions doivent être encouragés.

A cette fin, un registre des sanctions complet de l'ERRU doit être utilisé en Belgique.

L'art 16 du règlement 1071/2009 de l'UE stipule que le gouvernement doit créer une base de données pour les entreprises qui ne respectent pas correctement les règles en matière de transport.

Ces données doivent être alimentées en permanence et de la manière la plus complète possible par les infractions constatées et les sanctions prononcées de tous les services de contrôle sur le terrain : Police, services d'inspection sociale, Douanes, services d'inspection régionaux, SPF Mobilité ainsi que par la Justice et le service des Amendes administratives. Les infractions constatées à l'étranger doivent également être enregistrées.

Les données pertinentes de ce registre électronique national doivent être accessibles à toutes les autorités compétentes (cf. UE 1071/2009, art. 16, pt1) et doivent être utilisées comme système de classification des risques pour les entreprises de transport. Les entreprises doivent être informées de l'existence de ce registre afin qu'il puisse fonctionner de manière préventive.

Inversement, les sanctions à l'encontre des transporteurs étrangers doivent également être communiquées de manière centralisée aux autres États membres de l'UE afin qu'elles puissent également être incluses dans le registre local des sanctions.

ACTION(S) :
- Les cellules politiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité contactent les cellules politiques Justice, Affaires intérieures et Finances pour discuter de cette question avec les cellules politiques régionales compétentes
- Les services d'inspection utilisent systématiquement la base de données ERRU pour le datamining et pour compléter les infractions et les sanctions constatées.
- Sur base de l'input fourni par les services d'inspection, le SIRS dresse un inventaire des problèmes qui se posent dans ce domaine et les signale aux cellules politiques.

19. Application de la commission paritaire correcte

Les services d'inspection sociale, en particulier le CLS et l'ONSS, doivent vérifier lors de chaque enquête si l'entreprise concernée applique la commission paritaire correcte. Le phénomène du shopping CP n'est pas nouveau, mais il est important que chaque entreprise relève de la bonne commission paritaire afin que les salaires corrects soient payés aux travailleurs et que les cotisations correctes soient déclarées à la sécurité sociale et aux caisses de sécurité sociale. Si le CLS estime qu'un changement de CP doit être effectué, les présidents des deux CP doivent en être informés.

ACTION(S) :
- les inspecteurs sociaux du CLS et de l'ONSS veilleront à l'application correcte de la commission paritaire compétente.
- la cellule politique Travail assure un cadre juridique clair pour l'information des présidents des commissions paritaires.

20. Perception immédiate des amendes

La procédure de perception immédiate des amendes a été évaluée.
Après analyse, la conclusion est qu'il y a des objections de principe et juridiques à l'étendre à une autre partie (= donneur d'ordre).
Par conséquent, compte tenu de la régionalisation, les autorités régionales doivent être contactées en vue d'une éventuelle discussion plus approfondie et/ou d'une approche et d'une sanction des donneurs d'ordre et des expéditeurs.

ACTION(S) : Les cellules politiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité prendront contact avec les cellules politiques régionales concernées afin d'étudier les moyens d'étendre la sanction aux donneurs d'ordre et aux expéditeurs.

21. Augmentation du transport par camionnettes

Les partenaires sociaux demandent qu'une plus grande attention soit accordée au phénomène de ''camionnetisation'' du secteur. Ces véhicules (< 3,5 tonnes MMA) restent souvent sous le radar des contrôles car ils n'ont pas à répondre à un certain nombre d'obligations.

Les obligations suivantes ne s'appliquent pas à ces véhicules (< 3,5 tonnes MMA) :

- Respect des temps de conduite et de repos et installation d'un tachygraphe
- Limiteurs de vitesse
- Taxe kilométrique

Cependant, d'autres contrôles sont possibles, tels que le respect de la législation du travail (y compris le détachement) et de la sécurité sociale (travail au noir), des règles techniques, des exigences en matière de sécurité routière, etc.
Comme ces véhicules restent actuellement sous le radar, les pratiques de dumping social impliquant des conducteurs de cette catégorie de véhicules (< 3,5 tonnes MMA) se poursuivent et il y a même un glissement vers ce mode de transport.

Afin de contrecarrer ce changement néfaste, les partenaires sociaux recommandent de renforcer les contrôles en matière de surcharge et, lorsqu'une surcharge est constatée, de vérifier en même temps si un contrôle technique pour moins de 3,5 tonnes a été obtenu pour le véhicule via un 'détarage'.

Ce ''détarage'' permet de dispenser le véhicule d'un certain nombre d'obligations qui s'appliquent aux charges lourdes (MMA supérieure à 3,5 tonnes).

Le poids et les contrôles de surcharge ainsi que des contrôles sur les dimensions des cargaisons sont des compétences relevant de l'autorité régionale.
Les contrôles du permis de conduire et des dimensions du véhicule sont une responsabilité fédérale.

ACTION(S) :
- Les cellules politiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité et les services d' inspection sociale examinent, en collaboration avec les partenaires sociaux, comment ils peuvent mieux suivre cette problématique et prendre d'éventuelles mesures (de contrôle).
- Les cellules politiques organisent des consultations avec les cellules politiques régionales compétentes et discutent de la manière dont elles peuvent traiter ce problème au niveau européen.

22. Des parkings sûrs ou sécurisés

Le fait que les conducteurs soient dans l'incapacité de respecter les temps de conduite et de repos obligatoires ainsi que le manque d'accès à des parkings où ils peuvent se reposer en toute sécurité et confortablement est une préoccupation partagée par les employeurs et les travailleurs. En effet, le bien-être au travail du travailleur est de ce fait directement mis en péril. De plus, certains parkings existants ne disposent pas d'installations sanitaires suffisantes, de qualité et bien entretenues, et il n'y a souvent aucune possibilité de prendre des repas sains, de faire de petits achats, etc.

Le gouvernement doit prendre des initiatives pour garantir que suffisamment de parkings avec des installations de qualité soient aménagés le long de toutes les voies d'accès et des autoroutes importantes, à la fois en agrandissant et en améliorant les parkings existants et en construisant des parkings supplémentaires sûrs et équipés.

ACTION(S) : La cellule politique Mobilité entame une concertation avec la ou les cellule(s) politique(s) régionales compétentes pour cette question.

NIVEAU BENELUX

23. Traité multilatéral BENELUX sur la lutte contre la fraude sociale

Poursuivre les activités du groupe de travail SIRS afin d'élaborer un traité multilatéral Benelux visant à améliorer et à renforcer la coopération transfrontalière en matière de lutte contre la fraude sociale, protection de la santé et de la sécurité au travail et des conditions de travail décentes.

La coopération transfrontalière entre les services d'inspection et l'échange de données revêtent une importance croissante pour lutter contre la fraude sociale transfrontalière.
Les trois pays sont en train de finaliser les négociations du traité.
L'objectif est de fournir un cadre juridique pour les contrôles ou inspections conjoints ou concertés et l'échange d'informations, et de renforcer la coopération multidisciplinaire entre les pays afin, entre autres de :

- lutter contre la fraude sociale, la concurrence déloyale et le dumping social ;
- garantir le respect de la sécurité, de la santé et de l'hygiène au travail ;
- veiller au respect de conditions de travail décentes et équitables, ainsi que du droit au travail des travailleurs ;
- veiller à ce que les cotisations sociales soient correctement payées dans l'État membre compétent.

Les données en provenance des Pays-Bas et du Luxembourg peuvent enrichir le datamatching et le datamining belges et permettre des contrôles plus ciblés. Une attention particulière sera également accordée au secteur des transports dans le cadre des contrôles transfrontaliers communs.

ACTION : En vue de la signature d'un traité BENELUX sur la lutte contre la fraude sociale, le SIRS, les administrations et les services d'inspection poursuivent les négociations avec les Pays-Bas et le Luxembourg.

24. Elargissement de l'obligation d'autorisation et professionnalisation

Toute activité de transport de marchandises par route pour compte d'autrui doit être couverte par une autorisation de transport, quel que soit le poids de la marchandise ou le type de véhicule (bicyclette/véhicule automobile) et quelle que soit la capacité de charge utile du véhicule. Les régions doivent y être associées dans la perspective de la régionalisation.
Tous les partenaires reconnaissent la nécessité d'étendre les règles d'accès à la profession de transporteur routier à toute forme de transport pour le compte de tiers. Cela devrait également être soulevé et promu au niveau du Benelux, sinon l'obligation ne s'applique qu'aux transporteurs nationaux.

ACTION : Les cellules politiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité demandent aux cellules politiques régionales compétentes d'inscrire la problématique de l'extension de l'accès à la profession à tout transport pour le compte de tiers à l'agenda du Benelux.

25. Échange de données d'inspection et de personnel

Un bon échange de personnel et de données d'inspection entre les pays du Benelux (datamatching/datamining) est une nécessité absolue et s'inscrit dans l'esprit de la directive d'exécution de l'UE qui vise à permettre aux services d'inspection de mieux communiquer entre eux. Des contrôles transfrontaliers communs ad hoc ont déjà été effectués entre la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg. Cette coopération doit être maintenue et renforcée.

ACTION(S) : Le SIRS, en collaboration avec les services d'inspection (sociale), organise à la fois l'échange de données avec les Pays-Bas et le Luxembourg, ainsi que, le cas échéant, des inspections conjointes et/ou concertées dans le secteur des transports.

NIVEAU EUROPEEN

26. Opérationnalisation complète d'ELA

L'opérationnalisation complète d'ELA à l'horizon 2024 est une priorité politique belge.

Durant sa présidence du conseil de l'U.E. au premier semestre 2024, la Belgique organisera une conférence sur l'évaluation et la promotion des activités de l'ELA. A cette occasion, des représentants du secteur du transport routier international seront invités à partager les préoccupations de leur secteur. L'objectif est de fournir une contribution pour l'évaluation officielle de l'ELA que la Commission européenne effectuera pour le 1er août 2024 au plus tard. L'objectif sera également de formuler de recommandations pour le développement futur de l'ELA.

ACTION: Pendant sa présidence du Conseil de l'UE, le gouvernement belge soutiendra le développement et l'opérationnalisation complète de l'ELA en collaboration avec le SIRS, les services d'inspection sociale et les SPF Sécurité sociale et Emploi.

27. Vers un EUROPOL social

Une fois que l'ELA sera opérationnel à 100% de nouvelles ambitions devront être poursuivies pour amener les États membres à coopérer dans le cadre de l'approche transfrontalière de la fraude sociale. L'ambition de la Belgique est de développer cette agence en un Europol social en vue également de faciliter la discussion sur la coopération pénale en Europe.
Les actions des points 26 et 27 sont donc liées.

ACTION : Le gouvernement belge, proposera au niveau européen de faire évoluer l'ELA, une fois qu'il sera pleinement opérationnel, vers un Europol social.

28. Poursuite de l'évaluation du salaire minimum européen

En vue d'améliorer les conditions de travail et de vie dans l'Union européenne, en particulier l'adéquation des salaires minimums pour les travailleurs et afin de contribuer à une convergence sociale par le haut et à la réduction des inégalités salariales, l'UE a adopté la directive 2022/2041 du Parlement européen et du conseil du 19 octobre 2022 relative à des salaires minimaux adéquats

dans l'Union européenne.

L'objectif de cette directive est quadruple :

- promouvoir les négociations collectives en vue de la fixation des salaires ;
- obliger les Etats membres à établir une procédure de fixation des salaires minimum légaux basée sur des critères conçus pour contribuer à leur adéquation ;
- encourager les Etats membres à prendre les mesures nécessaires afin de garantir que les partenaires sociaux participent à la fixation et à l'actualisation des salaires minimum légaux.
- veiller à ce que les travailleurs aient effectivement accès aux salaires minimum légaux.

Ce dernier objectif est atteint

- en prévoyant des contrôles et des inspections sur place,
- en donnant un accès public à l'information relative aux salaires minimum "d'une manière complète et facilement accessible ",
- en veillant à ce que les travailleurs "aient accès à un règlement efficace des litiges" en cas de violation des droits en ce qui concerne les salaires minimum légaux,
- en prenant les mesures nécessaires pour protéger les travailleurs et leurs représentants contre tout traitement défavorable de la part de l'employeur en cas de plainte ou de procédure engagée en vue de faire respecter les droits relatifs aux salaires minimum.

Cette directive vise à garantir que les travailleurs de l'Union soient protégés par des salaires minimum adéquats leur permettant de vivre dignement compte tenu des conditions économiques et sociales nationales.

Le gouvernement belge a soutenu cette initiative des institutions européennes. En effet, le salaire minimum est une arme nécessaire dans la lutte contre la pauvreté. De plus, il réduit le risque de dumping social et diminue la tension entre les salaires des Etats membres européens.

ACTION: La cellule politique Travail prend les initiatives nécessaires pour que la transposition de la directive 2022/2041 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 relative à un salaire minimum adéquat dans l'Union européenne soit mise en oeuvre d'ici le 15 novembre 2024.

29. Contrôles ciblés et efficaces des entreprises étrangères

Les services d'inspection belges sont actifs dans le contrôle ciblé et efficace de l'occupation de chauffeurs étrangers (libre circulation des services) dans le secteur des transports. L'ELA reconnaît qu'il effectue la plupart des contrôles convenus et communs en Europe. Grâce à la Plateforme européenne sur le travail non déclaré, les États membres unissent leurs forces pour lutter contre le travail au noir. Les services d'inspection sociale poursuivront leurs efforts et, si les capacités le permettent, ils les augmenteront dans le secteur.

ACTION : Le SIRS, en collaboration avec les services d'inspection sociale, organise des inspections conjointes et concertées avec les pays de l'UE, tant dans le cadre du détachement que dans celui de la lutte contre le travail au noir (transfrontalier).

30. Conclusion d'accords bilatéraux de sécurité sociale dans le prolongement des règlements (CE) n° 883/2004 et 987/2009 - recouvrement transfrontalier des créances de sécurité sociale

Si les cotisations de sécurité sociale sont versées dans le mauvais État membre, le règlement d'application 987/2009 prévoit à l'article 71 que, pour l'application de l'article 84 du règlement de base 883/2004, le recouvrement des créances, conformément aux articles 72 à 74 du règlement d'application, s'effectue, dans la mesure du possible, par voie de compensation entre les institutions. Lorsque tout ou partie de la créance ne peut être recouvrée par la compensation, le reste des montants dus est recouvré conformément aux articles 75 à 85 du règlement d'application. Toutefois, il est important que, une fois les litiges concernant le paiement des cotisations réglés par les tribunaux de l'État membre d'origine, l'État membre requérant dispose d'un titre exécutoire lui permettant de recourir à l'assistance mutuelle en vue du recouvrement. En outre, cette demande est traitée dans le cadre de la loi et suivant les procédures de l'État membre qui reçoit la demande.

Des efforts seront faits pour optimiser davantage cette assistance mutuelle, cette coopération et cet échange d'informations via l'EESSI, si nécessaire par le biais d'accords bilatéraux. Par analogie avec les consultations régulières du BENELUX - afin d'organiser plus efficacement les recouvrements transfrontaliers et d'essayer d'éliminer les obstacles existants - des moments de consultation informelle nécessaires ou des visites de travail mutuelles sur ce sujet seront également initiés avec les autres États membres. Cela permettra aux États membres concernés de tirer des enseignements de leurs politiques respectives, conformément au travail effectué au sein de la Commission administrative. Dans ce contexte, une cellule 'Recouvrement International' a été créée au sein de l'ONSS en février 2022, au sein de laquelle sont centralisés tous les dossiers dans lesquels d'autres États membres de l'UE demandent l'assistance de l'ONSS et tous les dossiers dans lesquels l'ONSS fait appel à l'assistance d'un autre État membre de l'UE. Ceci non seulement en vue d'un traitement uniforme et adéquat de ces dossiers, mais aussi pour continuer à développer l'expertise nécessaire et un réseau de collègues chargés des mêmes tâches dans les autres Etats membres de l'UE.

De plus, les travailleurs concernés peuvent avoir bénéficié de prestations de sécurité sociale en espèces ou en nature de la part de l'État qui n'est pas compétent : ce dernier est donc en droit de les récupérer auprès des travailleurs concernés, avec des conséquences parfois graves pour les travailleurs et les membres de leur famille. Le considérant 1 du règlement (CE) n° 883/2004 précise que "les règles de coordination des systèmes nationaux de sécurité sociale s'inscrivent dans le cadre de la libre circulation des personnes et devraient contribuer à l'amélioration de leur niveau de vie et des conditions de leur emploi ".
Cet aspect doit être pris en compte entre les institutions des Etats membres concernés, car l'épicentre de la réglementation européenne précitée est le travailleur, et des solutions entre les institutions doivent être trouvées au cas par cas : les accords dérogatoires conclus dans l'intérêt des travailleurs constituent une base juridique pour ce type de situation.

ACTION(S) : L'ONSS et le SPF Sécurité sociale suivent le dossier.

31. Être attentif à la cohérence endogène du Mobility Package

Différents signaux provenant du terrain soulignent que les mesures du Mobility Package sont parfois sujettes à interprétation. Plusieurs dispositions nécessitent une interprétation plus claire car les formulations sont parfois trop vagues et certaines notions ne favorisent pas une interprétation sans ambiguïté.

Par exemple, la notion d'introduction du code du pays 'le plus vite possible" lors du franchissement d'une frontière ; le concept de "centre opérationnel" ; la définition des "circonstances exceptionnelles" qui permettent des dérogations aux temps de conduite et de repos ; la définition du "logement adapté", etc.

L'une des conséquences est que les pays (inspecteurs) pourraient commencer à les interpréter différemment et que l'application de la législation variera d'un État membre à l'autre.

Une interprétation sans équivoque est l'objectif du projet européen TRACE 2.

TRACE 2 vise à mettre en œuvre de manière efficace et harmonisée les règles et les changements introduits par le paquet Mobilité 1. Il s'appuie sur le succès du projet TRACE, qui a contribué à harmoniser l'application des règles de l'UE sur les temps de conduite et les périodes de repos (telles qu'elles étaient appliquées avant le paquet Mobilité 1) en fournissant des lignes directrices consolidées en matière d'application dans plusieurs langues.

ACTION(S) :

- Pendant la présidence belge du Conseil de l'UE, les cellules politiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité déploieront un maximum d'efforts pour demander l'attention sur une meilleure et plus grande cohérence endogène du paquet Mobilité.
- Le SIRS, avec le soutien du SPF MOB dans la mise en œuvre du protocole de coopération qu'ils concluent, assurera une connaissance plus large du projet TRACE-2 et de ses objectifs (en développant des directives pour l'application et du matériel de formation et en organisant des sessions de formation pour les responsables de l'application à travers l'UE).

Mise en œuvre et évaluation de ce plan

Les cellules stratégiques Travail, Affaires sociales, Indépendants et Mobilité chargent le SIRS de poursuivre le suivi de la mise en œuvre de ce plan.

À cette fin, en consultation avec les acteurs impliqués dans les actions, le SIRS rédigera un rapport de suivi, chaque fois à la mi-février et à la mi-septembre, utile pour le cycle politique et budgétaire annuel et en vue de ceux-ci.

Sur base de l'analyse de l'état d'avancement, des mesures et/ou des actions supplémentaires peuvent être proposées, lesquelles pourront être validées lors de l'évaluation annuelle de ce plan.

La réunion pour cette évaluation est convoquée à l'initiative du SIRS.

Fait à Bruxelles, 21 FEB. 2024

Ministre de l'Economie et du Travail

Pierre-Yves DERMAGNE

Ministre des indépendants et des PME

David CLARINVAL

Ministre de la Mobilité

Georges GILKINET

Ministre des Affaires sociales Santé

Frank VANDENBROUCKE

CSC - TRANSCOM

Koen RYCKENBOER

FGTB-UBT

Tom PEETERS

CGSLB

Aurélie CARETTE

UPTR	TLV	FEBETRA
Michaël REUL	Evy VAN DER PAELT	Kathleen SPENIK
Président SPF Emploi,Travail et Concertation social	Président SPF Sécurité sociale	Administrateur général ONSS
Geert DEPOORTER	Peter SAMYN	Koen SNYDERS
Administrateur général ONEM	Administrateur général INASTI	Administrateur général INAMI
Jean-Marc VANDENBERGH	Anne VANDERSTAPPEN	Benoit COLLIN
	Directeur SIOD	

Bart STALPAERT