

PLAN VOOR EERLIJKE CONCURRENTIE

TRANSPORTSECTOR



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER



SIOD
SOCIALE INLICHTINGEN-
EN OPSPORINGSDIENST



Federale Overheidsdienst
Sociale Zekerheid



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
Werkgelegenheid, Arbeid
en Sociaal Overleg



De Rijksdienst voor
Arbeidsvoorziening



Sociale Zekerheid
Zelfstandige Ondernemers



RSZ RIJKSDIENST
VOOR SOCIALE
ZEKERHEID



RIZIV

Inleiding

De transportsector blijft niet gespaard van sociale dumping en oneerlijke concurrentie, niet in het minst vanuit andere EU-lidstaten.

Klanten zijn altijd op zoek naar de laagste prijs en zetten zo de transportbedrijven onder druk. Een 'race to the bottom' waar ook de eerlijke bedrijven de gevolgen van dragen.

Een eerste Plan voor eerlijke concurrentie tussen de sector, de sociale inspectiediensten en de SIOD werd in februari 2016 afgesloten en was heden aan vernieuwing toe met het oog op de strijd tegen sociale fraude en sociale dumping.

Begin 2021 hebben de bevoegde Ministers de SIOD gevraagd om de Plannen voor eerlijke concurrentie te evalueren en te actualiseren. De strijd tegen sociale fraude en sociale dumping is immers een prioriteit van de regering.

Zowel de werkgevers, vakbonden, inspectiediensten als de regering waren vragende partij voor een geactualiseerd Plan voor Eerlijke Concurrentie.

Sociale fraude ondermijnt de goede werking van de arbeidsmarkt, de eerlijke concurrentie tussen bedrijven en ondermijnt de financiering en het draagvlak van onze sociale zekerheid.

Dit plan is van toepassing op alle activiteiten waarbij transportactiviteiten voor rekening van derden over de weg worden uitgevoerd en dus op deze vermeld in de werkingsfeer van het paritair comité 140.03.

De sociale partners achten het opportuun in herinnering te brengen dat de loyale concurrentie, ook in Europa, enkel kan bekomen worden met respect voor de verschillende reglementeringen en de controle daarop.

Het zijn immers de illegale praktijken die de concurrentie vervalsen en uiteindelijk een negatieve invloed hebben zowel op het imago van heel de sector als op de economische en sociale groei van de Europese transportondernemingen en hun chauffeurs.

De sociale partners beoordelen de reglementering, de handhaving en de sanctionering van de verschillende verplichtingen als zeer complex omwille van de bevoegdheidsverdeling tussen het Europese, het federale en het deelstatenniveau. Zij roepen de verschillende beleidsverantwoordelijken en de inspectiediensten dan ook op zoveel als mogelijk samen te werken en waar mogelijk het institutionele kader te vereenvoudigen en efficiënter te organiseren.

In dit Plan voor Eerlijke concurrentie wordt daarom een aanpak op nationaal, Benelux en Europees niveau voorgesteld.

NATIONAAL NIVEAU

1. Rechtstreekse vordering ter betaling van de vervoerder

De wet van 6 februari 1998 – de zogenaamde “loi Gaysot” – in Frankrijk (artikel L.132-8 Code de commerce) laat toe om een “rechtstreekse vordering ter betaling van de vervoerder” in te stellen tegen de afzender en de bestemming.

Deze regeling laat toe dat de afzender en de bestemming borg staan voor de betaling van de prestaties van de vervoerder, op basis van de vrachtbrief, die beschouwd kan worden als een contract tussen de afzender, de vervoerder, de bestemming en de commissionair.

Artikel L.132-8 van de Franse Code de Commerce bepaalt dat “de vrachtbrief een contract vormt tussen de afzender, de vervoerder en de bestemming of tussen de afzender, de bestemming, de commissionair en de vervoerder. De vervoerder heeft aldus een directe vordering tot betaling van zijn prestaties ten aanzien van de afzender en de bestemming die garant staan voor de betaling van de vrachtprijs. Elke hiermee strijdige clausule wordt als niet – geschreven beschouwd.”.

ACTIE(S): De Beleidscellen Werk, Economie en Mobiliteit onderzoeken of en, zo ja, hoe het bestaande wettelijke en reglementaire kader aangepast moet worden.

2. Aanpak van schijnzelfstandigheid

De artikelen 331 en 332 van de programmawet van 27 december 2006 (Wet aard van de arbeidsrelaties) stellen uitdrukkelijk dat de partijen vrij de aard van hun arbeidsrelatie kiezen, waarbij de effectieve uitvoering van de overeenkomst moet overeenkomen met de aard van de arbeidsrelatie. Er moet voorrang worden gegeven aan de kwalificatie die uit de feitelijke uitoefening blijkt indien deze de door de partijen gekozen juridische kwalificatie uitsluit.

In 2013 werden specifieke criteria ingevoerd voor verschillende segmenten van de transportsector.

Op vraag van de Ministers van Werk, Sociale Zaken en Zelfstandigen evalueren de sociale partners van de transportsector en de inspectiediensten deze specifieke criteria na 10 jaar toepassing. Op basis van deze evaluatie zullen, indien nodig, de specifieke criteria geactualiseerd worden.

De eventueel geactualiseerde specifieke criteria mogen uiteraard niet in strijd zijn met het vermoeden vervat in artikel 3,5° van het RSZ-KB van 28 november 1969.

ACTIE(S):

- Binnen het jaar na de ondertekening van het PEC evalueren de sociale partners en de inspectiediensten de toepassing van de specifieke criteria van toepassing in de verschillende segmenten van de vervoersector.
- Op basis van deze evaluatie zullen de Ministers van Werk, Sociale Zaken en Zelfstandigen, indien nodig, de specifieke criteria actualiseren.

3. Een elektronisch register voor werkende vennoten en helpers

Met het oog op een efficiënter aandelenregister binnen ondernemingen, zal er voor alle sectoren een elektronisch aandelenregister worden ingevoerd dat ten dienste kan staan van de inspectiediensten in de strijd tegen mogelijk misbruik via constructies. Dit register dient te worden gekoppeld aan de KBO.

ACTIE(S): de Beleidscellen Zelfstandigen en Economie ondernemen de nodige initiatieven.

4. Uitbreiding van de vergunningsplicht

Toegang tot het beroep voor voertuigen < 500kg. Hier wordt specifiek bedoeld het 'nuttig laadvermogen' en niet de MTM.

Elke activiteit van goederenvervoer voor rekening van derden over de weg moet onder een transportvergunning vallen, ongeacht het gewicht van de goederen of het soort voertuig (fiets/motorvoertuig) en ongeacht het nuttig laadvermogen van het voertuig. De gewesten moeten hierbij betrokken worden gezien de regionalisering van deze bevoegdheid.

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 en gepromoot te worden op Benelux- en Europees niveau, zo niet geldt de verplichting enkel voor nationale vervoerders.

ACTIE(S): De Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit ondernemen de nodige initiatieven om het overleg met de bevoegde regionale Beleidscellen te starten. Hierbij zal gevraagd worden om de toegang tot het beroep uit te breiden naar elk vervoer voor rekening van derden.

5. De volledige professionalisering van de vervoerssector

De ontwikkelingen binnen de sector tonen aan dat er in bepaalde deelsectoren binnen de vervoerssector (b.v. de koerierdiensten) nog een zekere professionalisering noodzakelijk is.

Voor de pakjesdiensten worden er controles voorzien in het SIOD Actieplan 2023-2024 waarbij steeds rekening wordt gehouden met de capaciteit bij de inspectiediensten. Deze (sub)sector dient volledig geprofessionaliseerd te worden.

De verplichting tot het volgen van een opleiding voor vakbekwaamheid van de beroepschauffeur (code 95) moet worden uitgebreid naar chauffeurs van bepaalde voertuigen die vergunningplichtig zijn maar met een rijbewijs B kunnen worden bestuurd omdat ze een MTM hebben van minder dan 3,5 ton. Dit dient te worden aangekaart op Europees niveau met betrekking tot de verplichtingen voor voertuigen met MTM > 2,5 ton welke onder de verplichting tot een transportvergunning vallen zodat de verplichting tot opleiding veralgemeend kan worden ingevoerd.

De particulariteit van de aanvragen voor het bekomen van (tijdelijke) uitzonderingen op de voorwaarden rond rijbewijs, vakbekwaamheid en tachograafplicht, door ondernemingen die hun transporten uitvoeren met elektrische voertuigen (bestelwagens) die door hun aard boven de 3,5 ton MTM uitkomen, verdient hierbij bijzondere aandacht.

ACTIE(S): De Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit ondernemen de nodige initiatieven om het overleg met de bevoegde regionale Beleidscellen hierover op te starten. Hierbij zal gevraagd worden aan de Beleidscellen om de verplichting tot het volgen van een vakopleiding (code 95) uit te breiden.

De Beleidscellen doen daarbij ook inspanningen om dit op Europees niveau ter sprake te brengen.

6. Gecombineerd vervoer en de cabotageregels

In de Verordening 1072/2009 betreffende toegang tot de markt, werd door het Mobility Package een bepaling toegevoegd dat de lidstaten toelaat om het uitvoeren van begin- en eindtrajecten van gecombineerd vervoer onder de cabotageregels te brengen.

Op dit moment worden het Belgische begin- of eindtraject van gecombineerd vervoer dat bestaat uit bilaterale vervoersactiviteiten van goederen niet als cabotage beschouwd, noch als ritten waarvoor de detachingsregels gelden.

De sociale partners zijn er voorstander van om nationale ritten die aan- en uitrijden zijn in het kader van gecombineerd vervoer effectief onder de toepassing te brengen van artikel 8 van de verordening 1072/2009 betreffende cabotage, om oneerlijke concurrentie op onze interne vervoersmarkt te vermijden. Zo wordt vermeden dat nationale ritten van en naar onze havens en spoorterminals gebeuren door chauffeurs uit lageloonlanden, waarmee onze eigen vervoerders niet kunnen concurreren. In die niche zijn er immers heel wat vervoerders uit de lageloonlanden actief.

Wanneer deze ritten onder cabotage geplaatst worden dan gelden de detachingsvoorwaarden en moeten de buitenlandse vervoerders ook de Belgische loon- en arbeidsvoorwaarden toepassen op deze ritten.

ACTIE(S): De Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit ondernemen de nodige initiatieven om het overleg met de bevoegde regionale Beleidscellen hierover op te starten. Hierbij zal gevraagd worden om hun evaluatie van de nood aan wetgevende initiatieven en hun timing voor het uitvoeren ervan.

7. Een preventie-/sensibiliserings-/ informatiecampagne

Met het doel alle partijen correct te informeren over sociale dumping zal er in de transportsector een preventie-/sensibiliserings-/ informatiecampagne via de (sociale) media worden opgezet. Deze campagne zal informeren over wat wettelijk is en wat niet en over hoe er wettelijk kan gewerkt worden. Doel is tot een mentaliteitswijziging over te gaan. De burgers en bedrijven kunnen niet én tegen sociale dumping uit andere EU-lidstaten zijn én tegelijk voor hun eigen vervoersactiviteiten opdrachten onder de marktprijs blijven aanvaarden.

ACTIE(S): De SIOD richt daartoe een Werkgroep op met de sociale partners en de federale en regionale inspectiediensten en onderneemt de nodige preventieve acties.

8. Strijd tegen postbusbedrijven en verborgen vormen van gewoonlijke tewerkstelling in België

Bepaalde (buitenlandse) transportondernemingen in de sector zijn actief als postbusbedrijf. De sociale inspectiediensten (onder meer RSZ) en de fiscus zouden deze bedrijven via datamining/matching kunnen opsporen en de nodige maatregelen nemen. Postbusbedrijven respecteren de Europese noch de Belgische sociale, fiscale en transportwetgeving en werken dus de concurrentievervalsing in de hand.

Bepaalde buitenlandse transportondernemingen camoufleren dat de echte tewerkstelling van het personeel gewoonlijk in of vanuit België plaatsvindt. Hiermee verzaken ze aan de rechtsprincipes die zijn opgenomen in de Rome 1-verordening waarin de internationale regels worden aangeduid om te bepalen welk nationaal recht en welke dwingende arbeidsrechtelijke bepalingen van toepassing zijn op de afgesloten arbeidsovereenkomst.

In lijn met de overweging (11) van de Europese handhavingsrichtlijn moet België als EU-lidstaat in het geval van onechte detacheringen alles in het werk stellen om de zwakkere partij (werknemers) te beschermen en Rome 1 te handhaven. Een strenge maar correcte aanpak van onechte detacheringen en postbusconstructies is nodig om een gelijk speelveld te creëren voor alle ondernemingen werkzaam op de Belgische arbeidsmarkt en om de gelijke behandeling van de werknemers in de Belgische transportsector te waarborgen

ACTIE(S):

- De Beleidscel Werk, ondervoorzitter van het College voor de bestrijding van de fiscale en sociale fraude, zal de aanpak van postbusbedrijven aankaarten in het College.
- De Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit ondernemen de nodige initiatieven om dit aan te kaarten op Europees niveau. In zoverre dit verband houdt met de vestigingseis opgelegd in de Verordening 1071/2009 betreffende de toegang tot het beroep, zullen de bevoegde regionale Beleidscellen worden betrokken.
- De beleidscellen Werk en Sociale Zaken bekijken of principes uit de EU HVJ arresten Koelzsch (vaststelling van het toepasselijke arbeidsrecht) en AFMB (vaststelling van de toepasselijke sociale zekerheid) kunnen worden omgezet naar Belgische wetgeving met betrekking tot de vervoerssector

9. Gebruik van het Meldpunt voor Eerlijke Concurrentie

De sociale partners van de transportsector zijn toegevoegd als organisaties bij het SIOD - meldpunt voor eerlijke concurrentie (www.meldpuntsocialefraude.belgie.be), zodat zij rechtstreeks namens hun leden dossiers over sociale fraude in de sector kunnen overmaken aan de sociale inspectiediensten. De Beleidscellen moedigen de sociale partners aan meer gebruik te maken van het Meldpunt met het oog op een snellere en efficiëntere behandeling van de dossiers. De inspectiediensten kunnen echter enkel globale feedback geven over de dossiers maar geenszins inzage in individuele fraudeonderzoeken.

Vanuit het meldpunt sociale fraude zullen klachten over of aanwijzingen van onwettige vervoerspraktijken ook rechtstreeks doorgegeven worden aan de FOD Mobiliteit (cfr. Protocol Vervoer)

ACTIE(S): de SIOD volgt de meldingen bij het Meldpunt op en geeft feedback op de PEC-vergaderingen.

10. Versterking van de (sociale) inspectiediensten

Naast een optimalisatie van de overlegstructuren en van de aansturing van de federale en regionale inspectiediensten, zijn er ook voldoende mensen en middelen nodig om deze oefening te laten slagen. Immers in de sector bestaan er heel wat problemen op nationaal maar ook op internationaal vlak. Ook een performante en transversale vorming van de inspecteurs in de vervoersmaterie is een essentieel onderdeel van de versterking van de inspecties.

ACTIE(S):

- De SIOD en de inspectiediensten bezorgen de bevoegde beleidscellen een analyse van de verwachte personeelsevolutie in de periode 2024-2030 en de daaruit voortvloeiende behoefte inzake personeelsbeleid. De beleidscellen zullen op basis van deze analyse, elk wat hun bevoegdheid betreft, bijkomende middelen vragen voor zowel personeel als technologie voor de desbetreffende inspectiediensten.
- De inspectiediensten zetten zich in op meer en performante opleidingen voor hun inspectiepersoneel. De sociale partners zullen hierbij worden betrokken.

11. Samenwerking inspectiediensten

Gelet op de complexiteit en de bevoegdheidsverdeling, is het van groot belang dat de inspectiediensten (FOD Mobiliteit, sociale inspectiediensten, federale wegpolitie, de douane, de auditoraten en gelet op de regionalisering van de vervoerswetgeving ook de regionale inspectiediensten) nog meer en efficiënter gaan samenwerken in de strijd tegen de sociale fraude.

Samenwerken betekent ook dat alle diensten toegang hebben of toegang vragen tot de databanken die ze nodig hebben voor het vervullen van hun opdrachten.

ACTIE(S): De Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit ondernemen de nodige initiatieven om het overleg met de bevoegde regionale Beleidscellen hierover op te starten. Daarbij zal de vraag naar een betere en performantere samenwerking tussen de federale en regionale inspectiediensten centraal staan.

12. Ruimer gebruik databanken en ERRU-register

Gelet op het aantal vastgestelde (sociale) inbreuken binnen de sector vragen de sociale partners een verhoging van de gerichte (inter)nationale controles om (grensoverschrijdende) fraudemechanismen op te sporen. Daartoe moet er meer gebruik worden gemaakt van de bestaande databanken zodat de (sociale) inspecteurs de gegevensuitwisseling en datamining en -matching onderling optimaliseren. De diensten (SIOD – TWW – TSW – RSZ – RVA – RSVZ – FOD Mobiliteit – BTW – enz) dienen daartoe de nodige initiatieven te ontwikkelen.

ACTIE(S):

- De Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit ondernemen de nodige initiatieven opdat de regionale inspectiediensten worden betrokken bij het overleg tussen de inspectiediensten. Hierbij zal het gebruik van en de toegang tot het ERRU-register het voorwerp uitmaken van een gemeenschappelijk gedragen project.
- De SIOD inventariseert daartoe de specifieke controlebevoegdheden en de eraan te koppelen noden rond de toegang tot het register. In gemeenschappelijk overleg met alle betrokkenen worden de nodige stappen ondernomen om deze toegang te realiseren.
- De SIOD organiseert (jaarlijks) een evaluatie van het gebruik van en de toegang tot de databank. Bespreking van deze evaluatie wordt op de agenda geplaatst van de overleggen over de uitvoering van dit Plan voor Eerlijke Concurrentie.
- De sociale partners vragen aan de FOD Mobiliteit om het ERRU-register prominent op hun website op te nemen.

13. Toegang tot TACHOnet verruimen

Voor een performante en correcte controle op de naleving van alle voorschriften betreffende de tachograaf is het absoluut noodzakelijk dat nagegaan kan worden dat elke bestuurder slechts één bestuurderskaart heeft.

De lidstaten moeten daarom zorgen voor het unieke karakter van de bestuurderskaart en moeten daartoe maximale transparantie nastreven door informatie daarover uit te wisselen met de andere lidstaten. De tool daarvoor is TACHOnet: een telematicanetwerk dat in de hele EU actief is om een geautomatiseerde uitwisseling van informatie tussen de lidstaten mogelijk te maken.

Dit volgt uit een verplichting opgenomen in de EU-Verordening 165/2014 en de uitvoeringsverordening 2016/68.

Toegang tot deze tool realiseren voor alle inspectiediensten, mogelijks met elk hun eigen finaliteit moet onderzocht worden. Het laat toe alle gegevens over de uitgereikte bestuurderskaarten in alle lidstaten te analyseren: de geschiedenis van de aanvragen en de als “verloren” opgegeven kaarten te detecteren. Dergelijke “verloren” kaarten kunnen immers in de tachograaf worden geplaatst en dus gebruikt. Deze vorm van fraude moet kunnen bestreden worden.

ACTIE(S): De Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit ondernemen de nodige initiatieven om te onderzoeken of en, zo ja, hoe het bestaande wettelijke en reglementaire kader aangepast moet worden om deze toegang te verruimen naar alle operationele (inspectie)partners.

14. Aanpak ongeoorloofd lage transportprijzen en uitwerken van een safe rates systeem

De sociale partners dringen aan op een effectieve controle op het aspect van ongeoorloofde lage transportprijzen, conform de bepalingen van art. 43§4 van de transportwet van 15/7/2013, die van toepassing is op alle transporten voor rekening van derden.

De sociale partners wensen dan ook niet dat de sector in tweeën wordt gedeeld, volgens het gewicht van de vervoerde goederen (< 31,5 kg of > 31,5 kg).

De moeilijkheden om concreet vast te stellen wat een ongeoorloofde lage prijs is (zie volgend punt) zouden moeten worden geanalyseerd met de hulp van het ITLB (Institut Transport routier Logistique Belgique asbl), gezien haar expertise op dit gebied.

Het opstellen van een Koninklijk Besluit, met de nodige verduidelijkingen, is een mogelijkheid. Dit zou kunnen zorgen voor een uniforme en eenduidige toepassing van de wet in de hele transportsector.

De sociale partners vragen het concept “safe rates system” te gebruiken, waarmee verwezen wordt naar een wettelijk en regelgevend kader dat klanten en bedrijven verantwoordelijk maakt voor eerlijke lonen, arbeidsomstandigheden en veiligheid in de toeleveringsketens.

ACTIE(S):

- De Beleidscellen Economie en Mobiliteit onderzoeken de mogelijkheid om met een Koninklijk Besluit uitwerking te geven aan de vraag van de sociale partners.
- Aan de sociale partners wordt 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.
- De SIOD zal een werkgroep oprichten waar alle betrokken actoren samenwerken om een werkwijze te ontwikkelen om de ongeoorloofde lage transportprijzen te kunnen controleren.
- De sociale partners gaan het engagement aan om de sociale inspectiediensten een vorming te geven over de ITLB-tool.

15. Systematische toepassing van het principe van medeverantwoordelijkheid van opdrachtgevers en verladers voor inbreuken op de vervoerswetgeving en de arbeidswetgeving

Artikel 43 van de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg wil de opdrachtgevers, verladers en tussenpersonen in het vervoersproces op een aantal punten meer responsabiliseren.

De wetgever heeft deze logistieke spelers als volgt gedefinieerd:

- Opdrachtgever: iedere natuurlijke of rechtspersoon die een vervoersovereenkomst heeft gesloten met de vervoerder;
- Vervoersintermediair: vervoerscommissionair of de commissionair-expediteur
- Verlader: elke natuurlijke of rechtspersoon die aan de vervoerder de te vervoeren goederen levert.

De wetgever wil de spelers in de logistieke keten ontmoedigen (en bestraffen) om gebruik te maken van de diensten van een vervoerder die niet in orde is.

1. De vervoersvergunning

De opdrachtgever, de vervoerscommissionair of de commissionair-expediteur moet zich ervan vergewissen dat het transportbedrijf over een geldige vergunning beschikt op het ogenblik dat het contract wordt afgesloten.

De verlader moet ervoor zorgen dat een gewaarmerkte kopie van de vergunning is afgegeven voordat de goederen worden vervoerd.

Op de website van de FOD Mobiliteit wordt uitgelegd hoe de opdrachtgever (of transportbemiddelaar) zich ervan moet vergewissen dat een vervoerder een vergunning heeft om transporten uit te voeren:

- voor de Belgische vervoerder: de meest doeltreffende manier om dit te controleren is de rubriek "Opzoeken van erkende vervoerders" te raadplegen, de vervoerder op te zoeken en zich ervan te vergewissen dat hij gemachtigd is om het vervoer uit te voeren dat hij hem wil toevertrouwen.
- voor de buitenlandse vervoerder: dit kan worden gecontroleerd door de buitenlandse vervoerder te vragen om, voordat het contract wordt gesloten, een kopie te laten zien van:

a) zijn communautaire vervoersvergunning (als de vervoerder in de Europese Unie is gevestigd)

b) of zijn internationale vervoersvergunning (als het een vervoerder betreft die buiten de Europese Unie is gevestigd).

2. De vrachtbrief

De verlader moet ervoor zorgen dat de vrachtbrief is opgesteld vóór de aanvang van het vervoer.

3. Belading, snelheid, rij- en rusttijden & cabotage

De opdrachtgever, de verlader, de vervoerscommissionair of de commissionair-expediteur van een vervoer van goederen zijn strafbaar als bewezen is dat zij instructies hebben gegeven of handelingen hebben verricht die hebben geleid tot:

1. overschrijding van de maximaal toegestane gewichten (overbelading) en afmetingen van de voertuigen;
2. het niet naleven van de veiligheidsvoorschriften voor het laden van voertuigen

3. het niet naleven van de voorschriften met betrekking tot de rij- en rusttijden van de bestuurders van de voertuigen;
4. overschrijding van de toegestane maximumsnelheid van voertuigen;
5. het niet naleven van de regels inzake cabotage.

4. De vervoerprijs

De vervoerder, de opdrachtgever, de vervoerscommissionair of de commissionair-expediteur zijn strafbaar als bewezen is dat zij een vervoer tegen een ongeoorloofd lage prijs hebben aangeboden, uitgevoerd of laten uitvoeren.

Onder "ongeoorloofd lage prijs" wordt verstaan een prijs die onvoldoende is om zowel te dekken

1. de onvermijdbare posten in de kostprijs van het voertuig, in het bijzonder de afschrijving of huur van het voertuig, banden, brandstof en het onderhoud ervan;
2. kosten die voortvloeien uit wettelijke of reglementaire verplichtingen, in het bijzonder sociale, fiscale en veiligheidsverplichtingen;
3. kosten die voortvloeien uit de administratie en het beheer van het bedrijf.

5. Detachering

Hetzelfde principe van medeverantwoordelijkheid is van toepassing op detachering zoals bepaald in de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België, aangepast naar de EU-richtlijn EU 1057/2020 voor detachering binnen internationaal transport (lex specialis)

De opdrachtgever, vervoercommissionair of de commissionair-expediteur is er medeverantwoordelijk voor dat de vervoerder de beginselen van het arbeidsrecht correct toepast bij detachering van werknemers-chauffeurs. Hij moet er mede over waken dat:

1. De vervoerder de controlestukken voorlegt tijdens en na (max. 8 weken nadat de vraag werd gesteld) de controle.
2. De vervoerder uiterlijk 8 weken na de vraagstelling van de inspectie een kopie verstrekt van de loonfiches.
3. Dat de vervoerder de plicht tot voorafgaandelijke melding naleeft.

Om oneerlijke concurrentiepraktijken tegen te gaan, is het van essentieel belang de controles en sancties op te voeren voor de logistieke actoren & voor de vervoerders. Het vaststellen van onmiddellijke inningen die moeten worden betaald door opdrachtgevers en verladers is een aanpak die des te eenvoudiger is als ze worden geïdentificeerd in de vrachtbrief.

ACTIE(S): De (sociale) inspectiediensten bekijken hoe ze deze problematiek kunnen aanpakken, ook in het kader van detachering.

16. Samenwerkingsprotocol SIOD – FOD Mobiliteit

Er zal een samenwerkingsprotocol tussen de SIOD en de FOD Mobiliteit – DG Wegvervoer en verkeersveiligheid worden afgesloten ter versterking van de samenwerking en de gegevensuitwisseling in het kader van inspecties in het (internationaal) vervoer en de naleving van de Europese sociale regelgeving.

De SIOD, de sociale inspectiediensten en de FOD Mobiliteit wensen hun samenwerking in het kader van hun specifieke en gemeenschappelijke bevoegdheden m.b.t. de sector van het wegvervoer en naar aanleiding van de omzetting van de nieuwe maatregelen van het EU-Mobility Package te versterken.

ACTIE(S): De Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit sporen de SIOD en de FOD Mobiliteit aan tot het sluiten van een samenwerkingsprotocol met wederzijdse engagementen die de samenwerking en de informatie-uitwisseling moeten verbeteren en daarbij horende opleidingsnoden moet detecteren en eraan remediëren. De concretisering van de engagementen gebeuren in nauwe samenwerking met de bevoegde sociale inspectiediensten.

17. Evenwicht tussen weg- en zetelcontroles

Aan de inspectiediensten wordt gevraagd om het evenwicht te bewaren tussen wegcontroles en zetelcontroles. De operationele uitvoering lijkt goed te verlopen maar er wordt geen/ te weinig gebruik gemaakt van de laatste technologische ontwikkelingen zoals ANPR – VIAPASS (= camera's bij controles wegvervoer en data van de Vlaamse overheid). Nochtans zijn de sociale inspectiediensten vragende partij voor de bestrijding van de sociale dumping.

ACTIE(S): De Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit nemen contact op met de bevoegde regionale Beleidscellen om te onderzoeken hoe de uitwisseling en het gebruik van de gegevens van de ANPR – VIAPASS - gegevens door de regionale en federale inspectiediensten kan worden gerealiseerd.

18. Het ERRU-sanctie-register

De (sociale) inspectiediensten moeten meer en gerichtere inspecties uitvoeren bij malafide ondernemingen en dit kan best gebeuren op basis van datamining en -matching. Controles op ondernemingen met een hoog risico op inbreuken moeten bevorderd worden.

Er moet daarvoor gebruikgemaakt worden van een uitgebreid ERRU-sanctieregister in België.

EU Verordening, 1071/2009 art 16, bepaalt dat de overheid een databank moet aanleggen voor ondernemingen die de regels m.b.t transport niet correct naleven.

Deze data moeten permanent en op een zo volledig mogelijke wijze worden gevoed met vastgestelde inbreuken en uitgesproken sanctioneringen van alle controlediensten op het terrein: politie, sociale inspectiediensten, douane, regionale inspectiediensten, FOD Mobiliteit alsook door Justitie en Dienst Administratieve Geldboetes. Vastgestelde inbreuken in het buitenland moeten ook ingevoerd worden.

De relevante gegevens in dit nationale elektronische register moeten toegankelijk zijn voor alle bevoegde instanties (cfr. EU 1071/2009, art 16, pt1) en moeten gebruikt worden als risicoclassificatiesysteem voor transportondernemingen. De ondernemingen dienen op de hoogte te worden gesteld van het bestaan van dit register zodat het preventief kan werken.

Omgekeerd moeten sancties ten aanzien van buitenlandse vervoerders ook centraal gemeld worden aan de andere EU-lidstaten opdat deze ook in het plaatselijke sanctieregister kunnen worden opgenomen.

ACTIE(S):

- De Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit nemen contact op de Beleidscellen Justitie, Binnenlandse Zaken en Financiën om dan samen met de bevoegde regionale Beleidscellen deze problematiek te bespreken.
- De inspectiediensten gebruiken systematisch de ERRU-databank voor de datamining en voor de aanvulling van vastgestelde inbreuken en sanctioneringen.
- De SIOD inventariseert, op basis van input van de inspectiediensten, de problemen die zich hierrond op het terrein stellen en signaleert deze aan de Beleidscellen.

19. Toepassing correcte paritair comité

De sociale inspectiediensten, in het bijzonder TSW en de RSZ, dienen bij elk onderzoek na te gaan of betrokken onderneming het juiste paritair comité toepast. Het fenomeen van het PC-shoppen is niet nieuw, maar het is belangrijk dat elke onderneming onder het juiste paritair comité ressorteert, zodat het juiste loon betaald wordt aan de werknemers en de correcte bijdragen aan de sociale zekerheid en aan de fondsen voor bestaanszekerheid worden aangegeven. Indien TSW van oordeel is dat er een wijziging van PC dient doorgevoerd te worden dienen de voorzitters van beide PC's te worden ingelicht.

ACTIE(S):

- de sociaal inspecteurs van TSW en RSZ zullen aandacht hebben voor de juiste toepassing van het bevoegde paritair comité.
- de Beleidscel Werk zorgt voor een duidelijke wettelijke omkadering van de kennisgeving aan de voorzitters van de paritaire comités.

20. Onmiddellijke inning van boetes

De procedure inzake de onmiddellijke inning van boetes werd geëvalueerd.

Na analyse is de conclusie dat er principiële en juridische bezwaren bestaan tegen een uitbreiding tot een andere partij (= opdrachtgever).

Gelet op de regionalisering moet bijgevolg contact worden opgenomen met de regionale overheden voor een mogelijke verdere discussie en/of aanpak en bestraffing van de opdrachtgevers en de verladers

ACTIE(S): De Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit nemen contact op met de bevoegde regionale Beleidscellen om te onderzoeken hoe ze de bestraffing kunnen uitbreiden naar opdrachtgevers en verladers.

21. Toename van vervoer via bestelwagens

De sociale partners vragen meer aandacht voor het fenomeen van de "camionettisering" van de sector. Deze voertuigen (< 3,5 ton MTM) blijven vaak onder de controleradar omdat ze niet aan een bepaald aantal verplichtingen hoeven te voldoen.

Voor deze voertuigen (< 3,5 ton MTM) gelden de volgende verplichtingen niet:

- Naleving van rij- en rusttijden en installatie van een tachograaf
- Snelheidsbegrenzers
- Kilometerheffing

Er zijn echter wel andere controles mogelijk, zoals naleving van de arbeidswetgeving (inclusief detachering) en socialezekerheidswetgeving (zwartwerk), technische voorschriften, verkeersveiligheidseisen, enz.

Omdat deze voertuigen momenteel onder de radar blijven, gaan sociale dumpingpraktijken met bestuurders van deze categorie voertuigen (< 3,5 ton MTM) door en is er zelfs een verschuiving naar deze vorm van transport.

Om deze schadelijke verschuiving tegen te gaan, bevelen de sociale partners aan om de controles op overbelading op te voeren en bij vaststelling van een overbelading tegelijk na te gaan of voor het voertuig via een ontmanteling (détarrage) een technische keuring voor minder dan 3,5 ton werd bekomen.

Door deze ontmanteling werd het voertuig onttrokken aan een aantal verplichtingen die wel gelden bij zware ladingen (MTM meer dan 3,5 ton).

Gewichten en controles op overbelading, alsook controles op de afmetingen van de lading, zijn een regionale verantwoordelijkheid.

Rijbewijscontroles en controles op de afmetingen van het voertuig zijn een federale verantwoordelijkheid.

ACTIE(S):

- De Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit en de sociale inspectiediensten bekijken samen met de sociale partners op welke manier ze deze problematiek beter kunnen monitoren en eventuele (controle)maatregelen nemen.
- De Beleidscellen zorgen voor het overleg met de bevoegde regionale Beleidscellen en bespreken daarbij hoe ze deze problematiek op Europees niveau kunnen aanpakken.

22. Veilige of beveiligde parkings

Het feit dat chauffeurs in de onmogelijkheid zijn om de verplichte rij- en rusttijden na te leven en dat ze geen toegang hebben tot parkings waar ze een veilige en comfortabele rust kunnen nemen is een gedeelde bekommernis van zowel werkgevers als werknemers. Het welzijn op het werk van de werknemer komt hierdoor immers in direct gevaar. Daarenboven zijn er op sommige bestaande parkings onvoldoende, kwalitatieve en goed onderhouden sanitaire voorzieningen en zijn er vaak geen mogelijkheden om gezonde maaltijden te nuttigen, kleine inkopen te doen,

De overheid dient initiatieven te nemen zodat langs alle belangrijke invalswegen en snelwegen voldoende parkings met kwalitatieve voorzieningen worden voorzien dit zowel door de uitbreiding en verbetering van de bestaande parkings alsook de aanleg van bijkomende veilige parkings met voorzieningen.

ACTIE(S): De Beleidscel Mobiliteit start het overleg met de bevoegde regionale Beleidscel(len) op over deze problematiek.

BENELUX-niveau

23. Multilateraal BENELUX- verdrag voor sociale fraudebestrijding

Verderzetten van de activiteiten van de SIOD Werkgroep tot het opstellen van een Multilateraal Benelux-verdrag ter verbetering en versterking van de grensoverschrijdende samenwerking inzake de bestrijding van sociale fraude en de bescherming van de gezondheid en de veiligheid op het werk en van fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden.

Grensoverschrijdende samenwerking tussen inspectiediensten en gegevensuitwisseling zijn steeds belangrijker om de grensoverschrijdende sociale fraude te kunnen aanpakken.

De drie landen zijn doende met het afronden van de verdragsonderhandelingen.

Doel is te voorzien in een juridisch kader voor gezamenlijke of onderling afgestemde controles of inspecties en uitwisseling van informatie en de multidisciplinaire samenwerking tussen de landen te versterken ten einde onder meer:

- De strijd aan te gaan met sociale fraude, oneerlijke concurrentie en sociale dumping;
- Te garanderen dat de veiligheid, gezondheid en hygiëne op het werk worden gerespecteerd;
- Erop toe te zien dat fatsoenlijke en billijke arbeidsvoorwaarden, zowel als het recht om te werken van werknemers worden gerespecteerd;
- Erop toe te zien dat de sociale premies correct worden betaald in de bevoegde lidstaat

Gegevens uit Nederland en Luxemburg kunnen de Belgische datamatching en datamining verrijken en meer gerichte controles mogelijk maken. In het kader van de gemeenschappelijke grensoverschrijdende controles zal ook aandacht gaan naar de transportsector.

ACTIE(S): met het oog op de ondertekening van een BENELUX-verdrag sociale fraudebestrijding onderhandelen de SIOD, de administraties en de inspectiediensten verder met Nederland en Luxemburg.

24. Uitbreiding van de vergunningsplicht en professionalisering

Elke activiteit van goederenvervoer voor rekening van derden over de weg dient onder een transportvergunning vallen, ongeacht het gewicht van de goederen of het soort voertuig (fiets/motorvoertuig) en ongeacht het nuttig laadvermogen van het voertuig. De gewesten moeten hierbij betrokken worden gezien de regionalisering.

Alle partners erkennen de noodzakelijkheid van de uitbreiding van de regels voor de toegang tot het beroep van wegvervoerder naar elke vorm van vervoer voor rekening van derden. Dit dient eveneens aangekaart en gepromoot te worden op Benelux- niveau, zo niet geldt de verplichting enkel voor nationale vervoerders.

ACTIE(S): De Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit verzoeken de bevoegde regionale Beleidscellen om de problematiek van de uitbreiding van de toegang tot het beroep naar elk vervoer voor rekening van derden op de Benelux-agenda te plaatsen.

25. Uitwisseling van inspectiegegevens en personeel

Een goede uitwisseling van personeel en inspectiegegevens tussen de BENELUX-landen (datamatching/datamining) is een absolute noodzaak en plaatst zich binnen de geest van de EU-handhavingsrichtlijn, die inspectiediensten beter met elkaar wil laten communiceren. Ad hoc

gemeenschappelijke grensoverschrijdende controles worden al uitgevoerd tussen België, Nederland en Luxemburg. Deze samenwerking moet worden aangehouden en versterkt.

ACTIE(S): De SIOD, in samenwerking met de (sociale) inspectiediensten, organiseert zowel de uitwisseling van data met Nederland en Luxemburg, alsook, indien de situatie zich voordoet, gemeenschappelijke en/of afgesproken inspecties in de transportsector.

EUROPEES NIVEAU

26. Volledige operationalisering van ELA

De volledige operationalisering van ELA tegen 2024 is een Belgische politieke prioriteit.

Tijdens zijn voorzitterschap van de EU-Raad in de eerste helft van 2024 zal België een conferentie organiseren over de evaluatie en promotie van ELA-activiteiten. Bij die gelegenheid zullen vertegenwoordigers van de internationale wegvervoersector worden uitgenodigd om de bekommernissen van hun sector te delen. Het doel is om input te leveren voor de officiële evaluatie van ELA die de Europese Commissie uiterlijk op 1 augustus 2024 zal uitvoeren. Het doel is ook om aanbevelingen te doen voor de toekomstige ontwikkeling van ELA.

ACTIE(S): De Belgische regering zal tijdens haar voorzitterschap van de Raad van de EU de ontwikkeling en volledige operationalisering van ELA ondersteunen in samenwerking met SIOD, de sociale inspectiediensten, de FOD Sociale Zekerheid en FOD Werkgelegenheid.

27. Op weg naar een sociale EUROPOL

Zodra de ELA 100% operationeel is, zullen nieuwe ambities moeten worden nagestreefd om de lidstaten te laten samenwerken in de grensoverschrijdende aanpak van sociale fraude. België heeft de ambitie om dit agentschap uit te bouwen tot een sociale Europol, ook om de discussie over strafrechtelijke samenwerking in Europa te vergemakkelijken.

De acties onder punt 26 en 27 zijn dus met elkaar verbonden.

ACTIE(S): De Belgische regering zal op Europees niveau voorstellen om de ELA, eens volledig operationeel, te laten uitgroeien tot een sociale Europol.

28. Verdere evaluatie van het Europees minimumloon

Met het oog op de verbetering van de arbeids- en levensomstandigheden in de Europese Unie, met name de toereikbaarheid van de minimumlonen voor werknemers en met het oog op bij te dragen tot opwaartse sociale convergentie en vermindering van de loonongelijkheid, heeft de EU Richtlijn 2022/2041 van het Europees Parlement en de Raad van 19 oktober 2022 inzake passende minimumlonen in de Europese Unie aangenomen.

Het doel van deze richtlijn is vierledig:

- het bevorderen van collectieve onderhandelingen met het oog op loonvorming;
- de lidstaten te verplichten een procedure voor de vaststelling van wettelijke minimumlonen in te voeren die gebaseerd is op criteria die moeten bijdragen tot de adequaatheid van die lonen;

- de lidstaten aan te moedigen de nodige maatregelen te treffen opdat de sociale partners deelnemen aan de vaststelling en de bijwerking van de minimumlonen;
- ervoor zorgen dat werknemers daadwerkelijk toegang hebben tot wettelijke minimumlonen.

Deze laatste doelstelling wordt bereikt door:

- te voorzien in controles en inspecties ter plaatse;
- het publiek toegang te geven tot informatie over minimumlonen "op een volledige en gemakkelijk toegankelijke manier";
- ervoor te zorgen dat werknemers "toegang hebben tot effectieve geschillenbeslechting" in geval van schending van rechten met betrekking tot het wettelijk minimumloon;
- de nodige maatregelen te nemen om werknemers en hun vertegenwoordigers te beschermen tegen een nadelige behandeling door de werkgever in geval van een klacht of een procedure die wordt aangespannen om rechten in verband met minimumlonen af te dwingen.

Het opzet van deze richtlijn is ervoor te zorgen dat werknemers in de EU beschermd worden door adequate minimumlonen die hen in staat stellen een waardig leven te leiden, rekening houdend met de nationale economische en sociale omstandigheden.

De Belgische regering steunde dit initiatief van de Europese instellingen. Het minimumloon is immers een noodzakelijk wapen in de strijd tegen armoede. Het vermindert ook het risico op sociale dumping en vermindert de spanning tussen de lonen in de Europese lidstaten.

ACTIE(S): De Beleidscel Werk onderneemt de nodige initiatieven om de omzetting van de Richtlijn 2022/2041 van het Europees Parlement en de Raad van 19 oktober 2022 inzake passende minimumlonen in de Europese Unie te laten realiseren tegen 15 november 2024.

29. Gerichte en effectieve controles op buitenlandse ondernemingen

De Belgische inspectiediensten zijn actief inzake gerichte en effectieve controle op de tewerkstelling van buitenlandse chauffeurs (vrij verkeer van diensten) in de transportsector. ELA erkent dat zij de meeste afgesproken en gemeenschappelijke inspecties in Europa uitvoeren. Via het Europees platform voor zwartwerk bundelen de lidstaten de krachten om zwartwerk te bestrijden. De sociale inspectiediensten zullen hun inspanningen aanhouden en, indien de capaciteit dit toelaat, hun inspanningen verhogen in de sector.

ACTIE(S): De SIOD, samen met de sociale inspectiediensten, organiseert gemeenschappelijke en afgesproken inspecties met de EU-landen, zowel in het kader van detachering als in het kader van de strijd tegen (grensoverschrijdend) zwartwerk.

30. Afsluiten bilaterale sociale zekerheidsakkoorden in het verlengde van de Verordening (EG) nr. 883/2004 en Verordening (EG) nr. 987/2009 - grensoverschrijdende invordering van sociale zekerheidsvorderingen

Bij betaling van sociale bijdragen in de foutieve lidstaat voorziet de toepassingsverordening 987/2009 in Art. 71 dat voor toepassing van Art. 84 van de basisverordening 883/2004 de invordering van schuldvorderingen, overeenkomstig Art. 72 tot en met 74 van de toepassingsverordening, zoveel mogelijk plaats vindt door middel van verrekening tussen de organen. Wanneer de schuldvordering geheel of gedeeltelijk niet door middel van de verrekening kan worden geïnd, wordt het resterende deel van de verschuldigde bedragen ingevorderd overeenkomstig de artikelen 75 tot en met 85 van de toepassingsverordening. Het is evenwel belangrijk dat de verzoekende lidstaat, nadat betwistingen over het verschuldigd zijn van de bijdragen

beslecht zijn door de rechtscolleges van de uitzendende lidstaat, beschikt over een uitvoerende titel om de wederzijdse bijstand bij de invordering in te roepen. Daarenboven wordt dit verzoek behandeld binnen de wetgeving en volgens de procedures van de lidstaat die het verzoek ontvangt.

Er wordt gestreefd om deze wederzijdse bijstand, de samenwerking en de uitwisseling van informatie via EESSI verder te optimaliseren, indien nodig via bilaterale akkoorden. Analoog met het geregelde BENELUX-overleg zullen – om de grensoverschrijdende invorderingen efficiënter te organiseren en te trachten bestaande belemmeringen weg te nemen – ook met de andere lidstaten de nodige informele overlegmomenten of wederzijdse werkbezoeken over dit onderwerp worden gestart. Op die manier worden de betrokken lidstaten in staat gesteld om van elkaars beleidsmaatregelen te leren, in het verlengde van de werkzaamheden in het kader van de Administratieve Commissie. In dit verband werd in de schoot van de RSZ in februari 2022 een cel Internationale Invordering opgestart waarbinnen alle dossiers, waarin andere EU-lidstaten de RSZ om bijstand verzoeken en alle dossiers waarbij de RSZ beroep doet op de bijstand van een andere EU-lidstaat, gecentraliseerd worden. Dit niet alleen met het oog op een uniforme en adequate behandeling van deze dossiers, maar evengoed met het oog op de verdere uitbouw van de nodige expertise en van een netwerk van collega's die in de andere EU-lidstaten met dezelfde opdrachten belast zijn.

Bovendien is het mogelijk dat de betrokken werknemers socialezekerheidsuitkeringen in geld of in natura hebben ontvangen van de onbevoegd verklaarde staat: deze heeft dan ook het recht om deze terug te vorderen van de betrokken werknemers, met soms ingrijpende gevolgen voor de werknemers en hun gezinsleden. Overweging 1 van Verordening (EG) nr. 883/2004 stelt dat "de regels voor de coördinatie van de nationale socialezekerheidsstelsels deel uitmaken van het vrije verkeer van personen en moeten bijdragen tot de verbetering van hun levensstandaard en arbeidsvoorwaarden".

Met dit aspect moet rekening worden gehouden tussen de organen van de betrokken lidstaten, aangezien het epicentrum van de bovengenoemde EG-verordeningen de werknemer is, en oplossingen tussen de organen moeten van geval tot geval worden gevonden: afwijkingsovereenkomsten die in het belang van de werknemers zijn gesloten, bieden een rechtsgrondslag voor dit soort situaties.

ACTIE(S): RSZ en FOD Sociale Zekerheid volgen het dossier op.

31. Aandacht eisen voor de endogene coherentie van het mobiliteitspakket

Diverse signalen vanuit het werkveld wijzen erop dat de maatregelen uit het Mobility Package soms vatbaar voor interpretaties zijn. Verschillende bepalingen behoeven een duidelijker interpretatie omdat de formuleringen soms te vaag zijn & bepaalde begrippen geenszins een eenduidige interpretatie voor staan.

Als voorbeeld kan gegeven worden: de notie "zo vlug mogelijk" de landscode inbrengen bij het oversteken van een grens; het concept "operationeel centrum"; de definitie van "uitzonderlijke omstandigheden" die toelaten af te wijken van de rij- en rusttijden; de omschrijving van "aangepaste accommodatie"; ...

Dit heeft onder meer tot gevolg dat landen (inspecteurs) dat anders zouden kunnen gaan interpreteren en handhaving gaat verschillen van lidstaat tot lidstaat.

Een eenduidiger interpretatie is het opzet van het Europese TRACE 2-project.

TRACE 2 heeft tot doel een efficiënte en geharmoniseerde uitvoering van de regels en wijzigingen die door mobiliteitspakket 1 zijn ingevoerd. Het bouwt voort op het succes van het TRACE-project, dat bijdroeg tot de harmonisatie van de handhaving van de EU-regels inzake rij- en rusttijden (zoals toegepast vóór mobiliteitspakket 1) door geconsolideerde handhavingsrichtsnoeren in verschillende talen te verstrekken.

ACTIE(S) :

- Tijdens het Belgische voorzitterschap van de Raad van de EU zullen de Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit maximale inspanningen leveren om aandacht te eisen voor een betere en grotere endogene coherentie van het mobiliteitspakket.
- De SIOD zorgt, met ondersteuning van de FOD MOB in uitvoering van het samenwerkingsprotocol dat zij afsluiten, voor een bredere kennis van en over het TRACE-2 project en de doelen die daarbij gesteld werden (ontwikkelen van handhavingsrichtlijnen/trainingsmateriaal en het organiseren van trainingssessies voor handhavers in de hele EU).

Uitvoering en evaluatie van dit plan

De Beleidscellen Werk, Sociale Zaken, Zelfstandigen en Mobiliteit gelasten de SIOD met de verdere opvolging van de uitvoering van dit plan.

Daartoe zal de SIOD, in overleg met de actoren van de acties, een opvolgingsrapport opmaken, telkens medio februari en medio september, dienstig voor en met het oog op de jaarlijkse beleids- en begrotingscyclus.

Op basis van de vooruitgangsanalyse kunnen bijkomende maatregelen en/of acties worden voorgesteld, die bij de jaarlijkse evaluatie van dit plan kunnen gevalideerd worden.

De vergadering voor deze evaluatie wordt bijeengeroepen op initiatief van de SIOD.

Gedaan te Brussel, op

21 FEB. 2024

De Minister van Economie en Werk



Pierre-Yves DERMAGNE

De Minister van Middenstand,
Zelfstandigen en KMO's



David CLARINVAL

De Minister van Mobiliteit



Georges GILKINET

De Minister van Sociale Zaken



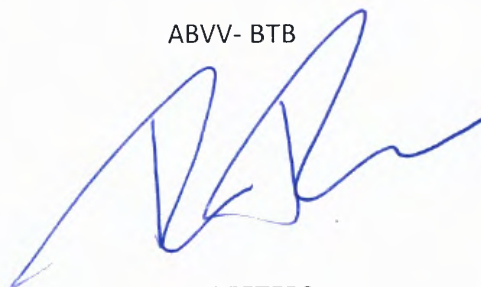
Frank VANDENBROUCKE

ACV - TRANSCOM



Koen RYCKENBOER

ABVV- BTB



Tom PEETERS

ACLVB



Aurélie CARETTE

UPTR

Michaël REUL

TLV

Evy VAN DER PAELT

FEBETRA

Kathleen SPENIK

Voorzitter FOD Werkgelegenheid,
Arbeid en Sociaal Overleg

Geert DEPOORTER

Voorzitter FOD Sociale Zekerheid

Peter SAMYN

Administrateur-generaal RSZ

Koen SNYDERS

Administrateur-generaal RVA

Jean-Marc VANDENBERGH

Administrateur-generaal RSVZ

Anne VANDERSTAPPEN

Administrateur-generaal RIZIV

Benoit COLLIN

Directeur SIOD

Bart STALPAERT