

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 november 2014

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de effecten van de interne
vrijmaking van de markt op de sector
van het binnenlands wegtransport**

(ingediend door de heer David Geerts,
mevrouw Karin Temmerman
en de heer Hans Bonte)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 novembre 2014

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative aux effets de la libéralisation
du marché interne sur le secteur
du transport routier intérieur**

(déposée M. David Geerts,
Mme Karin Temmerman
et M. Hans Bonte)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt de tekst over van voorstel DOC 53 2368/001.

In de media wordt er met een grote regelmaat melding gemaakt van schrijnende gevallen van sociale dumping en deloyale concurrentie in de sector van het wegtransport, waarvan zowel Belgische als buitenlandse werknemers het slachtoffer zijn.

Bij nader onderzoek blijkt dat er een dringend nood is aan maatregelen om een einde te maken aan deze misbruiken. Daarom willen wij met deze resolutie de federale regering aanzetten tot actie.

Voor een land als België dat door zijn centrale ligging, vlotte verbindingswegen en transportfaciliteiten vaak wordt beschouwd als het kruispunt van Europa, is de sector van het wegtransport een essentiële economische activiteit. Dat betekent niet alleen dat veel Belgische en buitenlandse bedrijven deze diensten aanbieden, maar eveneens dat heel wat Belgen en buitenlandse werknemers zijn tewerkgesteld in deze sector.

Met het openstellen van de grenzen en de voortschrijdende Europese wetgeving merken we een toename van de concurrentie in de sector van het wegtransport, met name uit een aantal nieuwe EU-lidstaten. Daar is op zich niets mis mee, wanneer iedereen dezelfde regels volgt en iedereen de markt betreedt met gelijke kansen. Dat is echter niet het geval.

Het vrij verkeer van diensten en personen behoort tot de Europese basisregels en het is ook van toepassing in de sector van het wegtransport. Enkel het internationaal transport werd echter volledig geliberaliseerd. Voor het binnenlands transport zijn er uitzonderingen in de vorm van de zogenaamde cabotagebeperking.

Cabotageritten zijn binnenlandse transportopdrachten die worden uitgevoerd aansluitend op een internationaal transport. Om tegemoet te komen aan de bezorgdheid dat een volledige liberalisering een te sterke vertekening zou veroorzaken van de binnenlandse markten beperken Europese en ook Belgische regels de cabotage tot 3 ritten in een periode van zeven dagen. Wij zijn ervan overtuigd dat deze beperking heel

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend le texte de la proposition DOC 53 2368/001.

Les médias font régulièrement état de cas poignants de dumping social et de concurrence déloyale dans le secteur du transport routier, dont les victimes sont des travailleurs tant belges qu'étrangers.

À l'examen, il apparaît que des mesures s'imposent d'urgence afin de mettre un terme à ces abus. C'est pourquoi nous voulons, par la présente résolution, inciter le gouvernement à agir.

Pour un pays comme la Belgique qui, en raison de sa situation centrale, de ses bonnes voies de communication et de ses facilités de transport, est souvent considéré comme le carrefour de l'Europe, le secteur du transport routier est une activité économique essentielle. Cela signifie non seulement que beaucoup d'entreprises belges et étrangères offrent ces services, mais également que beaucoup de Belges et de travailleurs étrangers sont occupés dans ce secteur.

Par suite de l'ouverture des frontières et de la législation européenne en plein développement, nous observons un accroissement de la concurrence dans le secteur du transport routier, en provenance notamment d'un certain nombre de nouveaux États membres de l'Union européenne. Cela ne pose en soi aucun problème, lorsque tout le monde se soumet aux mêmes règles et se lance sur le marché à armes égales. Tel n'est toutefois pas le cas.

La libre circulation des services et des personnes relève des règles fondamentales européennes et s'applique également au secteur du transport routier. Seul le transport international a toutefois été complètement libéralisé. Pour le transport intérieur, des exceptions ont été prévues sous la forme de limitations en matière de cabotage.

Les trajets de cabotage sont des transports intérieurs qui sont effectués dans le prolongement d'un transport international. En vue de rencontrer la préoccupation qu'une libéralisation complète entraînerait une trop forte distorsion des marchés intérieurs, les règles européennes et belges limitent le cabotage à trois trajets sur une période de sept jours. Nous sommes convaincus que cette limitation est très importante dans l'optique

belangrijk is voor de gedeeltelijke afscherming van onze binnenlandse sector en ook blijft naar de toekomst toe.

De Europese Commissie voert momenteel een onderzoek naar de volledige liberalisering van de interne markt voor het wegtransport. Dat zou betekenen dat de cabotagebeperking wordt afgeschaft. Daarom heeft de voormalige Europese Commissaris voor Transport, de heer Kalas, een publieke consultatie gehouden en een academische studie besteld. Deze insteken zullen worden verwerkt in een rapport aan de Commissie dat wordt voorgesteld in de loop van 2013.

Wij willen benadrukken dat de cabotagebeperking voor ons land een belangrijk instrument is om de leefbaarheid van de sector veilig te stellen en om de deur niet volledig open te zetten voor misbruiken. Door zijn beperkte oppervlakte is ons land zeer kwetsbaar voor het omzeilen van de cabotagebeperking. Men kan immers heel makkelijk even de grens oversteken om opnieuw drie cabotageritten uit te voeren.

Daarnaast stelt zich nog een bijkomend probleem. De Belgische detacheringswet bepaalt dat voor prestaties geleverd in het land A door een inwoner van land B, de loonvoorwaarden van land A van toepassing zijn (terwijl ingevolge een Europese verordening de sociale zekerheid van land B van toepassing is). Dat betekent dat voor alle prestaties door chauffeurs in België onze loonvoorwaarden van toepassing zijn. Dat geldt voor binnenlandse ritten, voor cabotageritten en ook voor internationaal transport.

We worden echter in toenemende mate geconfronteerd met steeds meer getuigenissen over buitenlandse chauffeurs die aan buitenlandse, zeer lage lonen worden betaald. Wanneer Polen of Slovakie, vaak via een postbusfirma in hun land van herkomst of een derde land, aan amper 500 euro per maand in ons land binnenlandse transportopdrachten komen uitvoeren, en daarbij enkele weken of maanden in hun vrachtwagen, in een container of in een loods dienen te leven, dan is er sprake van sociale dumping, van onwettige concurrentie en regelrecht misbruik.

Met deze resolutie vragen wij de federale regering om krachtdadig op te treden tegen deze vorm van sociale dumping, die niet enkel negatieve gevolgen heeft voor de bedrijven en werknemers in ons land, maar eveneens voor de buitenlandse chauffeurs die worden uitgebuit.

d'une protection partielle de notre secteur intérieur et qu'elle le restera également à l'avenir.

La Commission européenne étudie en ce moment la possibilité de libérer complètement le marché intérieur du transport routier. Cela entraînerait la levée des restrictions prévues en matière de cabotage. M. Kallas, le précédent commissaire européen aux Transports, a dès lors organisé une consultation publique et commandé une étude universitaire qui seront intégrées dans un rapport destiné à la Commission qui sera présenté dans le courant de l'année 2013.

Nous tenons à souligner que les restrictions applicables en matière de cabotage constituent pour la Belgique un instrument majeur qui lui permet de garantir la viabilité du secteur et de prévenir certains abus. Sa superficie étant limitée, la Belgique est très exposée au contournement des restrictions applicables en matière de cabotage. En effet, les chauffeurs peuvent très facilement traverser brièvement sa frontière avant d'effectuer trois nouveaux transports de cabotage.

Un autre problème se pose. La loi belge relative au détachement dispose que lorsque des prestations sont fournies dans un pays A par un habitant d'un pays B, les conditions salariales du pays A sont d'application (tandis qu'un règlement européen prévoit que la sécurité sociale du pays B s'applique). Cela signifie que les conditions salariales applicables en Belgique s'appliquent à toutes les prestations effectuées par les chauffeurs en Belgique. Cela s'applique aussi bien aux transports intérieurs qu'aux transports de cabotage et aux transports internationaux.

Cependant, nous sommes de plus en plus souvent confrontés à un nombre croissant de témoignages concernant des chauffeurs étrangers rémunérés selon des normes étrangères très basses. S'agissant des chauffeurs polonais ou slovaques, qui, souvent via une société-écran installée dans leur pays d'origine ou dans un pays tiers, viennent effectuer des transports en Belgique pour à peine 500 euros par mois, et qui doivent pour cela vivre durant quelques semaines ou quelques mois dans leur camion, dans un container ou dans un hangar, on peut parler de dumping social, de concurrence déloyale et de véritables abus.

Par la présente résolution, nous demandons au gouvernement fédéral d'intervenir avec force contre cette forme de dumping social qui a des conséquences funestes tant pour les entreprises et les travailleurs belges que pour les chauffeurs étrangers exploités.

De correcte toepassing van de detacheringsregels, die bepalen dat men steeds dient te worden betaald aan de loonvoorwaarden van het land van effectieve tewerkstelling, moet een prioriteit zijn in de controle-opdrachten van de verschillende inspectiediensten. Daarvoor dienen deze diensten te beschikken over alle instrumenten die daarvoor nodig zijn. Daar hoort toegang tot informatie bij, maar ook een voldoende personeelscontingent, voldoende middelen en bevoegdheden. Als laatste moet ook werk worden gemaakt van een betere informatieuitwisseling met andere Europese inspectiediensten. Hierdoor wordt effectieve controle mogelijk op de loonbrieven en de effectieve betaling van de lonen.

Tot slot vragen we de federale regering ook om aan te dringen bij de Europese Commissie om een bindende en eenduidige interpretatie tot stand te brengen van de vestigingsvoorwaarden opgenomen in verordening 1071/2009, zodat de strijd tegen de postbusfirma's niet steeds stoot op interpretatieverschillen tussen inspectiediensten, lidstaten en bedrijven of federaties van bedrijven. Ook hierin is de samenwerking tussen de inspectiediensten van verschillende lidstaten de kritische succesfactor.

David GEERTS (sp.a)
Karin TEMMERMAN (sp.a)
Hans BONTE (sp.a)

L'application correcte des règles relatives au détachement, qui prévoient que les travailleurs doivent toujours être payés selon les normes salariales du pays d'occupation effective, doit être une priorité des missions de contrôle des différents services d'inspection. À cette fin, ces services doivent disposer de tous les instruments requis à cet effet. Ils doivent notamment avoir accès aux informations, mais aussi disposer de suffisamment de personnel, de moyens et de compétences. Enfin, il convient également d'œuvrer en faveur d'un meilleur échange d'informations avec d'autres services d'inspection européens. Cela permettra de réaliser un contrôle effectif des fiches de rémunération et du paiement effectif de la rémunération.

Enfin, nous demandons au gouvernement fédéral d'insister également auprès de la Commission européenne afin qu'elle donne une interprétation claire et contraignante des conditions d'établissement visées par le règlement 1071/2009, afin que la lutte contre les sociétés-écrans ne se heurte pas systématiquement à des différences d'interprétation entre les services d'inspection, les États membres et les entreprises ou les fédérations d'entreprises. Dans ce domaine aussi, la collaboration entre les services d'inspection des différents États membres est le principal facteur de succès.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de geografische positie van België in Europa, als middelpunt van een groot aantal transportaders en gelet op zijn beperkte grootte; elementen die het grote belang aantonen van cabotageritten na een internationaal transport;

B. gelet op enkele recente evoluties die de integriteit van het Belgisch regelgevend kader of de economische leefbaarheid van de sector kunnen aantasten, zoals:

1. het groeiend aantal Belgische filialen van transportbedrijven in Oost-Europese landen die tot doel hebben om de Belgische regelgeving te omzeilen of te ontduiken;

2. het groeiend aantal chauffeurs dat binnenlandse transportopdrachten uitvoert in ons land zonder daarvoor de in België van toepassing zijnde vergoeding te ontvangen;

3. het groeiend aandeel van de niet-reglementaire inzet van transporteurs of chauffeurs voor het uitvoeren van binnenlandse transportopdrachten;

4. de recente indicatie dat ongeveer 50 % van de in de transportsector ingeschreven zelfstandigen zich bevindt in een situatie van schijnzelfstandigheid;

C. gelet op de recente gebeurtenissen in Wingene, waar bij een brand in een transportbedrijf op 1 april 2012 twee Poolse chauffeurs in een loods het leven lieten;

D. gelet op de reeds ver gevorderde liberalisering van de internationale transportmarkt in de Europese Unie, waarop de beperkingen inzake cabotage een laatste uitzondering vormen;

E. overwegende dat in België deze beperkingen wettelijk zijn verankerd in een limiet om niet meer dan drie binnenlandse ritten te presteren binnen de zeven dagen na een internationale transportopdracht (EG 1072/09);

F. overwegende dat deze beperkingen belangrijk zijn om de nationale transportsector te beschermen tegen de negatieve impact van voornoemde vrijmaking inzake deloyale concurrentie en aantasting van de geldende loon- en arbeidsvoorwaarden;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu la situation géographique de la Belgique en Europe, au centre d'un nombre important d'axes de transport, et vu sa superficie réduite, autant d'éléments qui montrent la grande importance des transports de cabotage après un transport international;

B. vu quelques évolutions récentes qui peuvent porter atteinte à l'intégrité du cadre réglementaire belge ou à la viabilité économique du secteur, comme:

1. le nombre croissant de filiales belges d'entreprises de transport dans les pays d'Europe de l'Est, qui visent à contourner ou à éluder la réglementation belge;

2. le nombre croissant de chauffeurs qui accomplissent des missions de transport nationales dans notre pays sans percevoir la rémunération en vigueur en Belgique;

3. le nombre croissant de recours non réglementaires à des transporteurs ou à des chauffeurs pour l'exécution de missions de transport nationales;

4. le fait, révélé récemment, qu'environ 50 % des indépendants inscrits dans le secteur du transport sont de faux indépendants;

C. vu les récents événements de Wingene, où deux chauffeurs polonais ont perdu la vie dans un hangar lors de l'incendie survenu dans une entreprise de transport le 1^{er} avril 2012;

D. vu la libéralisation déjà très avancée du marché du transport international au sein de l'Union européenne, à laquelle les restrictions en matière de cabotage constituent la dernière exception;

E. considérant qu'en Belgique, ces restrictions sont ancrées dans la loi sous la forme d'une interdiction d'effectuer plus de trois transports nationaux dans les sept jours qui suivent une mission de transport international (CE 1072/09);

F. considérant que ces restrictions sont importantes en vue de protéger le secteur national du transport contre l'impact négatif de la libéralisation précitée en matière de concurrence déloyale et d'atteintes aux conditions de rémunération et de travail en vigueur;

G. overwegende de door de Belgische staat uitgevoerde controleopdrachten voor de naleving van deze regelgeving binnen het geheel van de regels inzake het wegvervoer en de sociaalrechtelijke omkadering van de op het Belgisch grondgebied verrichte arbeidsprestaties en de ontoereikendheid van de instrumenten die de controlediensten voor deze controleopdrachten ter hunner beschikking hebben;

H. gelet op de intentie van de Europese Commissie om tegen 2013, na een uitgebreide academische studie (verwacht in mei 2012) en publieke consultaties van alle belanghebbenden (begonnen op 29 februari 2012), een rapport te presenteren over de staat van de vrijmaking van de interne markt voor wegtransport;

I. gelet op de vaststellingen die in dat kader zijn gemaakt in de Belgische bijdrage tot deze publieke consultaties, en bovenstaande elementen;

J. gelet op de programmawet van 29 maart 2012 die een hoofdelijke aansprakelijkheid invoert voor alle contractpartijen binnen een transportopdracht, voor wat de betaling van het loon betreft;

K. gelet op de intentie van de federale regering om in overleg met de transportsector een sluitende reglementering uit te werken om de criteria te verbeteren die een toestand van schijnzelfstandigheid moeten aantonen;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING OM:

1. bij de Europese Unie te pleiten voor het behoud van de bestaande beperking op de vrije cabotage, om de Belgische transportsector te vrijwaren van deloyale concurrentie en verder in te zetten op de correcte toepassing van de Belgische loon- en arbeidsvoorwaarden, onder andere door het indienen van een Belgische bijdrage aan het ter zake door de Europese Commissie opgestelde rapport en een constructieve dialoog aan te gaan met de Europese partners;

2. de invoering te verdedigen van een digitale tachograaf met gps-koppeling als instrument voor de controle op cabotage en een correcte detachering te bespoedigen van werknemers binnen de Europese Unie, en indien nodig maatregelen te nemen om de gegevens nodig voor voormelde controle te ontsluiten op de meest efficiënte en effectieve manier;

3. in te zetten op een betere afstemming van gegevensuitwisseling en samenwerking tussen de verschillende bevoegde instanties teneinde een efficiënte controle te bewerkstelligen op de naleving van de van toepassing zijnde regels;

G. vu les missions de contrôle effectuées par l'État belge en vue d'assurer le respect de cette réglementation dans le cadre de l'ensemble des règles en matière de transport routier et l'encadrement, sur le plan du droit social, des prestations de travail effectuées sur le territoire belge, et vu l'insuffisance des instruments dont disposent les services de contrôle pour mener à bien ces missions de contrôle;

H. vu l'intention de la Commission européenne de présenter d'ici 2013, après une étude universitaire approfondie (attendue en mai 2012) et des consultations publiques de tous les intéressés (commencées en février 2012), un rapport sur l'état de la libéralisation du marché intérieur en ce qui concerne le transport routier;

I. vu les constatations faites dans ce cadre dans la contribution belge à ces consultations publiques, et les éléments précités;

J. vu la loi-programme du 29 mars 2012 qui instaure une responsabilité solidaire pour toutes les parties contractantes dans le cadre d'une mission de transport, en ce qui concerne le paiement de la rémunération;

K. vu l'intention du gouvernement fédéral d'élaborer, en concertation avec le secteur du transport, une réglementation exhaustive en vue d'améliorer les critères destinés à repérer les cas de fausse indépendance;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de plaider auprès de l'Union européenne en faveur du maintien de la limitation actuelle en matière de libre cabotage, afin de prémunir le secteur des transports contre une concurrence déloyale, de poursuivre ses efforts en vue d'une application correcte des conditions de salaire et de travail belges, notamment en apportant une contribution belge au rapport rédigé à ce sujet par la Commission européenne, et d'entamer un dialogue constructif avec les partenaires européens;

2. de défendre l'introduction d'un tachygraphe numérique avec GPS intégré comme instrument de contrôle du cabotage et d'accélérer un détachement correct de travailleurs au sein de l'Union européenne et, au besoin, de prendre des mesures afin de rendre accessibles, de la manière la plus efficace et effective possible, les données nécessaires au contrôle susvisé;

3. d'améliorer l'harmonisation de l'échange des données et la coopération entre les différentes instances compétentes afin de permettre un contrôle efficient du respect des règles applicables;

4. bij de Europese Commissie een bindende interpretatie te bepleiten van de in verordening 2009/1071 opgenomen vestigingsvoorwaarden, teneinde de controle van postbusfirma's in eigen land en malafide filialen van transportfirma's in het buitenland te versterken zodat er doelmatig en doeltreffend kan worden gesanctioneerd;

5. samen met de sociale partners in de sector de nodige initiatieven te nemen om de toepassing van de regelgeving betreffende de hoofdelijke aansprakelijkheid voor lonen afdwingbaar te maken in de transportsector om de volledige keten van opdrachtgevers en (onder) aannemers te wijzen op hun verantwoordelijkheden;

6. samen met de sociale partners de nodige afspraken te maken voor het afdwingen in de transportsector van de bepalingen tegen de schijnzelfstandigheid. Dit kan door een eventuele wet tot wijziging van de wet van 27 december 2006 op de arbeidsrelaties.

16 oktober 2014

David GEERTS (sp.a)
Karin TEMMERMAN (sp.a)
Hans BONTE (sp.a)

4. de plaider, auprès de la Commission européenne, en faveur d'une interprétation contraignante des conditions d'établissement prévues par le règlement 2009/1071, afin de renforcer le contrôle des sociétés écrans présentes sur le territoire national et des filiales malhonnêtes des sociétés de transport présentes à l'étranger, de manière à pouvoir infliger des sanctions ciblées et efficaces;

5. de prendre, en collaboration avec les partenaires sociaux du secteur, les initiatives nécessaires pour rendre effective l'application de la réglementation relative à la responsabilité solidaire pour les salaires dans le secteur des transports, afin de responsabiliser l'ensemble de la chaîne des donneurs d'ordre et des entrepreneurs (sous-traitants);

6. de conclure avec les partenaires sociaux les accords nécessaires pour rendre contraignantes, dans le secteur des transports, les dispositions visant à lutter contre les faux indépendants. Cet objectif peut être concrétisé par une éventuelle loi modifiant la loi du 27 décembre 2006 relative aux relations de travail.

16 octobre 2014