



FACULTEIT
RECHTSGELEERDHEID

SAMENWERKINGSVERBANDEN IN DE STRIJD TEGEN SOCIALE DUMPING IN DE TRANSPORTSECTOR: EEN EVALUATIE

Masterproef neergelegd tot het behalen van
de graad van Master in de criminologische wetenschappen
door 01004764 Steelandt Cathy

Academiejaar 2015-2016

Promotor :
Prof. dr. Verhage Antoinette

Commissaris :
Prof. dr. Peršak Nina

Woord vooraf

Deze masterproef wordt neergelegd ter afsluiting van het laatste jaar binnen de opleiding criminologische wetenschappen.

Graag wil ik mijn oprechte dank betuigen aan alle personen die mij hebben gesteund bij het realiseren van deze masterproef.

In de eerste plaats wens ik prof. dr. Antoinette Verhage te bedanken die mij met vol enthousiasme steunde bij de keuze van mijn onderwerp en voor haar raadgevingen ter zake.

Vervolgens gaat mijn dank ook uit naar alle personen die bereid waren mij meer dan uitvoerig te woord te staan en die mij een heldere kijk gaven op de aanpak van de problematiek behandeld in deze masterproef.

Tot slot wil ik mijn familie en vrienden bedanken voor hun interesse en aanmoedigingen.

Lijst van gebruikte afkortingen

APV	Aanvankelijk Proces-Verbaal
BBI	Bijzondere Belastinginspectie
Cao	Collectieve arbeidsovereenkomst
CMR	Convention Relative au Contrat de Transport
COVRON	Controle Vreemde Ondernemingen
DAH	Directie van de wegpolitie
DGA	Algemene directie bestuurlijke politie
DIMONA	Déclaration Immédiate/Onmiddellijke Aangifte
ECOSOC	Economische uitbuiting – Sociale Fraude
FGP	Federale Gerechtelijke Politie
FGP WVL	Federale Gerechtelijke Politie West-Vlaanderen
FOD	Federale Overheidsdienst
GOT	Grensoverschrijdende Tewerkstelling
GOZO	Gespecialiseerde Onderzoeken en Grote Ondernemingen
IMI	Informatiesysteem Interne Markt
LIMOSA	Landenoverschrijdend Informatiesysteem ten behoeve van MigratieOnderzoek
MOE	Midden- en Oost-Europa
OGP	Officier van Gerechtelijke Politie
pv	Proces-verbaal

RIR	Gerechtelijk informatierapport
RSZ	Rijksdienst voor Sociale Zekerheid
RVA	Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening
SI	Sociale Inspectie
SZ	Sociale Zekerheid
SIOD	Sociale Inlichtingen- en OpsporingsDienst
SPN	Scheepvaartpolitie - Police de la Navigation
TSW	Toezicht op de Sociale Wetten
WASO	Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg
WPR	WegPolitie - Police de la Route

Lijst van tabellen

Tabel 1: Overzicht respondenten

Inhoud

Woord vooraf.....	I
Lijst van gebruikte afkortingen.....	II
Lijst van tabellen	IV
Inhoud.....	V
Inleiding.....	1
<i>Motivatie keuze onderwerp</i>	1
<i>Probleemstelling</i>	3
<i>Doelstelling</i>	6
<i>Vraagstelling</i>	7
<i>Criminologische relevantie</i>	8
<i>Maatschappelijk relevantie</i>	8
<i>Methode en structuur</i>	9
Deel I: Fenomeen sociale dumping.....	11
1. Inleiding	11
2. Sociale fraude en sociale dumping.....	11
3. Het internationaal goederenvervoer langs de weg: wetgevingen en bepalingen.....	13
3.1. <i>De Europese en nationale regels die de toegang tot het beroep van het vervoer regelen, de vergunningen, documenten, rij- en rusttijden en andere vereisten</i>	13
3.1.1. Europese Verordening 1072/2009 en 1071/2009	13
3.1.2. Het CMR-Verdrag.....	15
3.1.3. Europese Verordening 561/2006 inzake rij- en rusttijden in het wegvervoer en de Europese tachograafverordening 165/2014.....	15
3.2. <i>De Europese aanwijsregels inzake sociale zekerheid, de Rome-I Verordening, Detacheringsrichtlijn en het nationale arbeidsrecht</i>	16
3.2.1. De coördinatieverordeningen van de sociale zekerheidsstelsels.....	16
3.2.2. De Rome-I Verordening en de Detacheringsrichtlijn	17
4. De rode draad doorheen het sociale dumping-verhaal	18
5. Beginnen bij het begin: de verwezenlijking van de Europese interne markt/de oprichting van de Europese Unie	20
5.1. <i>De Europese interne markt</i>	20

5.1.1. De hoekstenen van de interne markt: de vrijheid van vestiging en vrijheid van dienstverlening	21
5.1.2. Intensievere benutting van de vrijheden sinds het jaar 2004	22
5.1.3. Misbruik van de vrijheden.....	23
5.2. <i>Conclusie: de gevolgen van een eengemaakte Europese markt op de Belgische arbeidsmarkt</i>	24
6. Samenwerken met Midden- en Oost- Europese onderaannemers.....	24
6.1. <i>Samenwerken met chauffeurs-werknemers van een MOE-vennootschap</i>	25
6.1.1. Voorbeeld	25
6.1.2. Sociale zekerheids- en arbeidsrechtelijke positie van de MOE- chauffeurs-werknemers	26
6.2. <i>Samenwerken met zelfstandige chauffeurs uit MOE-landen</i>	26
6.2.1. Voorbeeld	26
6.2.2. Sociale zekerheidspositie van de MOE- internationale zelfstandige chauffeurs	26
6.3. <i>Samenwerken met chauffeurs uit MOE-landen via een uitzendkantoor</i>	27
6.3.1. Voorbeeld	27
6.3.2. Sociale zekerheids- en arbeidsrechtelijke positie van de MOE-uitzendkrachten	27
7. Constructies om het toepasselijk sociaal recht te omzeilen	28
7.1. De postbusvennootschap.....	28
7.1.1. Voorbeeld	28
7.1.2. De constructie blootgelegd.....	29
7.2. Schijnzelfstandigheid	29
7.2.1. Voorbeeld	29
7.2.2. De constructie blootgelegd.....	30
7.2.3. Opmerking: malafide buitenlandse uitzendkantoren.....	31
8. Legale cabotage versus illegale cabotage.....	32
9. Niet enkel sociale fraude... ..	33
9.1. <i>Fiscale fraude</i>	33
9.2. <i>Mensonwaardige leefomstandigheden/ Economische uitbuiting</i>	33
9.3. <i>Tachograaffraude en inbreuken op de rij- en rusttijden</i>	34
10. Criminologische theorieën.....	35
10.1. <i>Rationele keuzetheorie</i>	35
10.2. <i>Differentiële associatietheorie</i>	36

11. Besluit.....	36
Deel II: De actoren in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector	38
1. Inleiding	38
2. Actoren.....	38
2.1. Sociale inspectiediensten	38
2.1.1. Toezicht op de Sociale Wetten (TSW).....	39
2.1.2. De Sociale Inspectie (SI).....	40
2.1.3. Inspectie RSZ	41
2.1.4. SIOD.....	42
2.1.5. Optreden van de sociale inspectiediensten.....	42
2.2. Politiediensten.....	44
2.2.1. De Federale Gerechtelijke Politie West-Vlaanderen.....	45
2.2.2. De Federale Bestuurlijke Politie	45
2.2.3. Lokale Politie	47
2.3. <i>Andere inspectiediensten</i>	47
2.3.1. Directie Controle op het Wegvervoer bij FOD Mobiliteit	47
2.3.2. Douane	48
2.3.3. BBI.....	48
2.4. <i>Openbaar Miniserie</i>	49
3. Samen in de strijd tegen de sociale dumping in de transportsector	51
3.1. Samenwerkingsstructuren	52
3.1.1. Arrondissementcel.....	52
3.1.2. Vervoerscellen (9 provinciale)	53
3.1.3. Protocolakkoord 3 februari 2016.....	54
3.1.4. Opmerking.....	55
3.2. <i>Actieplan 2015 - Strijd tegen de Sociale fraude en Sociale dumping Staatssecretariaat voor Bestrijding van de Sociale fraude B. Tommelein</i>	55
4. Besluit.....	56
Deel III: Methodologie	58
1. Inleiding	58
2. Doelstelling	58
3. Afbakening.....	59

3.1. Sector en regio	59
3.2. Actoren.....	60
3.2.1. Sociale inspectiediensten.....	60
3.2.2. Politie	60
3.2.3. Andere inspectiediensten.....	60
3.2.4. Openbaar ministerie	61
3.3. Samenwerkingsverband	61
4. Onderzoeksstrategie	62
5. Onderzoeksmateriaal	62
6. Onderzoekstechniek	63
6.1. Opzet.....	63
6.2. <i>Selectie respondenten</i>	63
6.3. <i>De interviews</i>	67
6.4. <i>Gegevensverwerking</i>	67
Deel IV: Resultaten kwalitatief onderzoek	69
1. Inleiding	69
2. Samenwerking in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector	69
2.1. De vernoemde actoren doorheen het onderzoek	69
2.1.1. Sociale inspectiediensten.....	69
2.1.2. Politiediensten	71
2.1.3. Openbaar ministerie	72
2.1.4. Andere actoren	72
2.1.5. Conclusie	73
2.2. Contact: aanleiding en contactinstanties	73
2.2.1. Politie als drijvende kracht	73
2.2.2. Sociale inspectiediensten als drijvende kracht	74
2.2.3. Arbeidsauditoraat als drijvende kracht.....	76
2.2.4. Andere actoren als drijvende kracht	76
2.2.5. Arrondissementcel als drijvende kracht	77
2.2.6. Provinciale Vervoerscel als drijvende kracht	77
2.3. Contact: verloop.....	79
2.3.1. Georganiseerde controleacties.....	79
2.3.2. Informatie-uitwisseling	82

2.4. Contact met het buitenland	82
3. Ervaring samenwerking.....	83
3.1. Elkaars meerwaarde	83
3.1.1. Meerwaarde politie.....	83
3.1.2. Meerwaarde sociale inspectiediensten	84
3.1.3. Meerwaarde arbeidsauditoraat	84
3.1.4. Meerwaarde andere	84
3.2. Algemene ervaring contactmomenten en meerwaarde samenwerking.....	85
4. Knelpunten in de aanpak en de afhandeling van transportcases	86
5. Evolutie samenwerking	87
6. Besluit.....	87
Deel V: Algemeen besluit	89
1. In vogelvlucht doorheen de materie	89
2. Terugkoppeling naar de onderzoeksvragen.....	90
3. Aanbevelingen.....	94
Bibliografie	96
Lijst van bijlagen	104
Bijlage 1: Standaardmail respondenten.....	105
Bijlage 2: Informed Consent	106
Bijlage 3: Topicijst.....	108

Inleiding

Eind september 2015 startten wij als masterstudenten het laatste jaar van de opleiding criminologische wetenschappen. Velen beginnen aan dit vierde jaar met wat bekommernis. Om het vierjarig traject te kunnen afsluiten, moet immers een belangrijke jaaropdracht tot een goed einde worden gebracht: de befaamde masterproef. Vermits het aanbod aan interessante masterproefonderwerpen van de verschillende potentiële promotoren zó ruim is, is de keuze voor één enkel thema vaak niet evident. Er wordt aangeraden je oog te laten vallen op datgene wat je mateloos boeit. Ik koos dan ook voor het topic dat reeds geruime tijd mijn nieuwsgierigheid prikkelde: de samenwerkingsverbanden in de strijd tegen sociale dumping. Het onderzoek naar deze samenwerkingsverbanden zal zich toeleggen op de actoren in deze strijd en hun samenwerking. De keuze voor deze specifieke sector van het wegtransport wordt verder uiteengezet.

Met deze inleiding wil ik graag de motivatie voor de onderwerpkeuze verder verduidelijken en de probleemstelling, doelstelling en vraagstelling van het onderzoek bespreken. Hier wordt ook aandacht geschonken aan de theoretische en praktische relevantie van het onderzoek. Als laatste volgt een korte beschrijving van de methode en structuur van de masterproef.

Motivatie keuze onderwerp

Tot het opleidingsonderdelenpakket van het derde bachelorjaar, behoort een verplicht te vervullen stage. Aan het begin van het academiejaar 2014-2015 werd bijgevolg eenieder een stageplaats toegewezen. Hierbij werd in de mate van het mogelijke rekening gehouden met de eigen voorkeur.

Zo kwam ik terecht bij SPN Zeebrugge. Deze dienst vormt samen met nog vier andere secties (SPN Antwerpen, SPN Gent, SPN Luik en SPN Oostende) de Scheepvaartpolitie die deel uitmaakt van de Federale Politie (Federale Politie, 2015). Gezamenlijk verzekeren zij de eerstelijnsopdrachten van bestuurlijke politie in de zeehavens en in de belangrijkste plezierhavens, op de binnenvaartwegen en alle wateren die onder de Belgische jurisdictie vallen.

De vraag rijst welk aandeel een stage bij een scheepvaartpolitiedienst mogelijks kan hebben in het aanwakkeren van de interesse in een fenomeen als sociale dumping.

De uitleg is de volgende.

Men kan niet ontkennen dat Belgische transportbedrijven meer en meer beroep doen op de diensten van buitenlandse werknemers (Crombez, 2012). Indien de arbeids- en loonvoorwaarden voor de gepresteerde arbeid gerespecteerd worden en de correcte sociale zekerheidsbijdragen worden betaald, dan is er in principe geen probleem. Sommige bedrijven echter zijn heel vindingrijk in de omzeiling van de toepasselijke arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden en het toepasselijk sociale zekerheidsrecht. Belgische transportbedrijven richten al jaren postbusfirma's op in Oost-Europa van waaruit ze veel goedkopere buitenlandse chauffeurs inschrijven en de hoge werkgeversbijdragen in België omzeilen (Crombez, 2013). Buitenlandse chauffeur-werknemers werken hierdoor soms aan drie euro per uur, zijn lang van huis weg en leven hier dikwijls in barre omstandigheden (Geerts, 2014).

Het is de taak van de sociale inspectiediensten dergelijke praktijken te bestrijden (SIOD, 2014).

Vermits zij vaak uitgebreide controles uitvoeren op bedrijven, met een groot aantal werknemers, doen zij dikwijls beroep op politiediensten voor bijstand (Persoonlijke communicatie, 2015). Hier komt SPN Zeebrugge in het verhaal. Aangezien heel wat transportbedrijven gelegen zijn binnen haar werkterrein haven Zeebrugge voert zij occasioneel ook deze ondersteuningsrol uit. Het is tijdens een overleg tussen een inspecteur van Toezicht op de Sociale Wetten en mijn stagebegeleider (om een dergelijke ondersteuningsopdracht te bespreken) dat mij de opportuniteit werd geboden een gezamenlijke actie met de Federale Gerechtelijke Politie West-Vlaanderen bij te wonen. In de lijn van de hierboven uiteengezette problematiek was dus ook deze actie gericht tegen een bedrijf dat gebruik maakte van de diensten van buitenlandse transporteurs en hen hiervoor ondermaats betaalde. Sociale bijdragen en belastingen werden eveneens niet betaald. Ter plaatse werd tevens vastgesteld dat deze mensen op het terrein van het bedrijf in mensonwaardige omstandigheden gehuisvest waren. In hun ogen zag ik alleen droefenis.

Ik was getroffen door de impact van hetgeen men sociale dumping noemt, waarmee ik voor het eerst persoonlijk geconfronteerd werd. Het is van toen af dat mijn interesse in sociale fraude,

en in het bijzonder in sociale dumping, begon te groeien. Omdat ik aldus in een sociale dumpingzaak getuige was geweest van een prille praktijksamenwerking tussen de Federale Gerechtelijke Politie en de inspectiedienst Toezicht op Sociale Wetten, werd mijn nieuwsgierigheid geprikkeld om het volledig samenwerkingslandschap in de strijd tegen sociale dumping te analyseren. Ik ben dan ook zeer blij dat ik dankzij de masterproef de kans heb gekregen mij in dit thema te verdiepen.

Zoals reeds vermeld, zal het onderzoek zich toelagen op sociale dumping in de transportsector. Het fenomeen komt zeker niet enkel in deze sector voor (de bouwsector en de schoonmaaksector zijn de twee andere voorname sectoren die met deze problematiek kampen (Lerouge, 2015) en de vraag kan dan ook gesteld worden waarom enkel de aanpak binnen één specifieke sector te onderzoeken.

Allereerst kan hier de complexiteit van het fenomeen worden vernoemd als reden. Binnen elke sector leiden verschillende soorten frauduleuze constructies tot sociale dumping (Het Rekenhof, 2015). De aanpak zal dan ook lichtelijk verschillen van sector tot sector. Aangezien er in een relatief korte periode een kwaliteitsvol onderzoek moest geleverd worden, werd ervoor gekozen om zich tot één sector te beperken. Vermits sociale dumping in de transportsector een zeer actueel thema is, werd geopteerd hier uitgebreid onderzoek aan te besteden.

Probleemstelling

Politici leveren al jaren inspanningen in de strijd tegen sociale fraude. Sociale fraude vormt immers ernstige risico's voor de samenleving. De markt wordt verstoord door concurrentievervalsing en de overheid misloopt een hoop sociale inkomsten en belastinggeld (SIOD, 2015).

Het tijdperk echter waarin louter zwartwerk, simpele uitkeringsfraude en bijdragefraude de grote boosdoeners waren, is voorbij. Sinds de eenmaking van de Europese markt en bijgevolg de toenemende grensoverschrijdende dienstverlening en tewerkstelling, krijgt men meer en meer te maken met georganiseerde fraude (Het Rekenhof, 2015). Bedrijven richten bijvoorbeeld fictieve vennootschappen of 'postbusvennootschappen' op in lidstaten waar belastingen, sociale standaarden en arbeidsvoorwaarden veel lager liggen (Moreels, 2012). Een postbusbedrijf wordt enkel opgericht om sociale zekerheidsbijdragen en wettelijke loonkosten

te ontwijken, en is 'niet-zelfbedruipend', maar bestaat uit een louter fictieve zetel. Postbusvennootschappen maken het voor ondernemers mogelijk gebruik te maken van contractuele regelingen voor het aanwerven en het illegaal grensoverschrijdend tewerkstellen van chauffeurs vanuit Midden- en Oost- EU-lidstaten naar West- Europese lidstaten. Daarnaast wordt er ook gewerkt met schijnzelfstandigen, een andere constructie om de Belgische staat te benadelen.

Het is in deze context van grensoverschrijdende sociale fraude dat gesproken wordt over sociale dumping. Men tracht voordeel te halen uit het feit dat in bepaalde landen de arbeidslonen lager liggen, door bijvoorbeeld lagere sociale lasten (Witteveen, Salverda, & Europa decentraal, 2015).

Volgens berichtgevingen in de media laten de gevolgen van het fenomeen zich bijzonder voelen in de transportsector. Daar wordt hevig geklaagd over 'oneerlijk' ervaren concurrentie doordat bedrijven gebruik maken van arbeidskrachten uit Europese lidstaten waar de loonkosten en sociale bijdragen aanzienlijk lager liggen. De Belgische Transportarbeidersbond beweert de afgelopen vier jaar zo'n zesduizend jobs voor Belgische chauffeurs te hebben zien verloren gaan ten gevolge van sociale dumping. In hun plaats zitten Midden- en Oost-Europeanen achter het stuur in de vrachtwagens. Deze mensen worden volgens de BTB ronduit uitgebuit: zij blijven soms maandenlang weg van huis, leven in hun vrachtwagen, in slechte hygiënische omstandigheden en ontvangen een veel te laag loon (Van Regenmortel, 2015). Sociale dumping in de transportsector moet dan ook dringend aangepakt worden, vindt Staatssecretaris voor de Bestrijding van de Sociale Fraude, Bart Tommelein (Open Vld Oostende, 2015).

Het bestrijden van sociale dumping is echter een aartsmoeilijke taak. De fraude speelt zich op Europees niveau af, hetgeen het opsporen en het vaststellen ervan uiteraard bemoeilijkt. Bovendien evolueert zij in functie van de vigerende wetgeving en de uitgevoerde controles. De complexiteit van de fraudeconstructies is doorheen de jaren ook exponentieel toegenomen. Het opzetten van de eerder vernoemde postbusvennootschappen is slechts één van de frauduleuze constructies om mensen vanuit andere EU-staten naar België te halen om hier te komen werken tegen lonen die veel lager zijn dan de Belgische minimumlonen, en dit zonder sociale zekerheidsbijdragen te betalen in België.

Om op de hoogte te zijn van de nieuwe initiatieven in de strijd tegen deze complexe problematiek, werd het ‘Regeerakkoord 2015’ en het ‘Actieplan 2015 Strijd tegen de sociale fraude en sociale dumping’ aan een uitgebreide analyse onderworpen. In het Regeerakkoord 2015 vonden we onder het hoofdstuk ‘Sociale vooruitgang en gezondheidszorg’, het punt ‘Strijd tegen de sociale fraude en sociale dumping’ terug.

Een diepere inblik vertelde ons dat de strijd tegen de sociale dumping een prioriteit is van de regering:

“De strijd tegen de sociale dumping is een prioriteit van de regering, zodat werknemers en zelfstandigen niet meer tewerkgesteld worden zonder respect voor het arbeids- en socialezekerheidsrecht en om de deloyale concurrentie ten aanzien van bonafide bedrijven tegen te gaan.” (De Federale Regering, 2014)

Ze beloofde dan ook bijzondere aandacht te hebben voor het fenomeen in haar jaarlijks ‘Actieplan Sociale fraude’. Vermits de Regering de transportsector als één van de risicosectoren voor sociale dumping en deloyale concurrentie vooropstelde in haar regeerakkoord, namen we het Actieplan gericht door op zoek naar de maatregelen ten aanzien van de problematiek in deze specifieke sector. Er werd vastgesteld dat van alle actiepunten slechts een beperkt aantal volledig gericht zijn op de aanpak van het probleem binnen de transportsector. Op 3 februari 2016 echter werd het ‘Plan voor Eerlijke Concurrentie in de Transportsector naar voor geschoven’. De vooropgestelde maatregelen in dit Plan werden dan ook uitgebreid geanalyseerd.

Er kon opgemerkt worden dat veel aandacht geschonken wordt aan een optimalisering van samenwerking tussen betrokken diensten. Het besef groeit immers dat wegens de complexiteit van het fenomeen een bundeling van krachten nodig is in de strijd ertegen.

Doch maakten we de bedenking dat slechts enkele van de vele belangrijke actoren onmiddellijk bij de verbetering van de samenwerking worden betrokken, met name de sociale inspectiediensten, de Douane en FOD Mobiliteit en dat vooral gefocust wordt op de samenwerking in het kader van gezamenlijk controles op het wegvervoer. Over het belang van een goede informatie-uitwisseling en efficiënte samenwerking in verdere onderzoeken naar sociale dumpingpraktijken en welke hier de belangrijke spelers zijn naast de voornoemde

actoren, wordt niet gerept. Daarnaast merkten we ook op dat vermits de doelstelling van zowel het ‘Actieplan 2015’ als ‘het Plan voor Eerlijke Concurrentie in de Transportsector’ een nog efficiëntere aanpak van het fenomeen is en dus ook een betere samenwerking tussen de betrokken diensten, dit impliceert dat tot dan toe op bepaalde domeinen niet alles verloopt zoals het zou moeten.

De vraag rijst of men een exact beeld heeft van waar de problemen zich voordoen en wat de knelpunten precies zijn. In aanmerking genomen dat hieromtrent weinig kan terugvonden worden in de wetenschappelijke literatuur, is het antwoord hierop helaas eerder negatief. Men beschikt naar ons inziens niet over een volledige situatieschets. De bedenking werd gemaakt of men dan wel volledige kennis van en dus overzicht op het bestaande samenwerkingsniveau kan hebben. Is men zonder wel in staat alle problemen en knelpunten te identificeren? Als men geen zicht heeft op alle ervaren problemen en knelpunten, weet me dan hoe de samenwerking optimaal te verbeteren? Gaat men bijgevolg de vooropgestelde doelstelling kunnen bereiken? Een beter inzicht krijgen in de bestaande samenwerkingsituaties is dan ook van fundamenteel belang zodanig dat men alle problemen kan identificeren waar aan dient gesleuteld te worden. Enkel op die manier kunnen hier verbeteringen worden aangebracht en kan zo de strijd tegen sociale dumping efficiënter worden gemaakt.

Doelstelling

De vorige bedenkingen in acht genomen, wil de masterproef een helder inzicht geven in de bestaande samenwerkingsverbanden tussen alle betrokken actoren in de strijd tegen sociale dumping. De focus hierbij zal op één specifieke fraudegevoelige sector liggen, namelijk de transportsector. We willen achterhalen welke actoren optreden, hoe de samenwerking precies verloopt, hoe de verschillende actoren de samenwerking ervaren en welke knelpunten zij hierbij eventueel ondervinden. We pogen eveneens de oorzaken van die moeilijkheden op te sporen.

Om een duidelijk beeld te krijgen van de samenwerkingsverbanden, is het vanzelfsprekend dat eerst de basiskennis over het sociale dumpingfenomeen dient uitgebreid te worden. Om te beginnen moeten we nagaan wat “sociale dumping” exact inhoudt. Het begrip “sociale dumping” wordt heden ten dage gehanteerd in een ruim kader en door een grote verscheidenheid aan spelers; er wordt echter moeizaam een eenduidige probleemdefinitie gebruikt. Waarover heeft men het precies? We gaan ook na in welke mate er aandacht is voor

het fenomeen binnen de criminologische wetenschappen. Daarna moeten we onderzoeken welke de actoren zijn in de strijd tegen sociale dumping en welke de samenwerkingsverbanden zijn. Vervolgens peilen we bij de verschillende actoren hoe zij samenwerking tot nu toe ervaren.

Indien we over elk van voorafgaande onderdelen voldoende kennis hebben verzameld, kunnen we beschrijven hoe de aanpak van sociale dumping naar de toekomst toe kan geoptimaliseerd worden. Dankzij een uitgebreid onderzoek naar de samenwerkingsverbanden en knelpunten, zijn we nu immers in staat efficiënte aanbevelingen te formuleren.

Vraagstelling

De vragen en deelvragen die gesteld moeten worden om de doelstelling van de masterproef te bereiken, werden hierboven reeds kort geschetst. Het enige wat rest is deze concreet te formuleren. Zo komen we tot volgende vier onderzoeksvragen:

1. *“Wat houdt het fenomeen sociale dumping in en in welke mate is er aandacht voor binnen de criminologische wetenschappen?”*

Deelvragen: “Welke plaats neemt sociale dumping in ten opzichte van het algemene fenomeen sociale fraude?”, “Welke vormen van sociale dumping komen er voor?” en “Welke criminologische theorieën kan men in verband brengen met deze specifieke vorm van sociale fraude?”.

2. *“Welke zijn de actoren in de strijd tegen sociale dumping en welke zijn de samenwerkingsverbanden?”*

Deelvragen: “Welke zijn die belangrijke actoren?”, “Wat is hun aandeel in de strijd tegen sociale dumping?” en “Welke samenwerkingsverbanden bestaan er tussen hen onderling?”.

3. *“Hoe ervaren de verschillende actoren de samenwerking tot nu toe?”*

Deelvragen: “Welke zijn de knelpunten die zij ondervinden?” en “Wat kan de oorzaak zijn van deze moeilijkheden?”.

4. *“Hoe kan de aanpak van sociale dumping geoptimaliseerd worden?”*

Criminologische relevantie

Zoals afgeleid kan worden uit de probleem- en doelstelling, zal het wetenschappelijk onderzoek zich toespitsen op twee schakels van de strafrechtsketen. Met name op de beeldvorming en op de opsporing. Zo wordt het voorkomen van het sociale dumpingfenomeen in de transportsector aan een uitvoerige analyse onderworpen en hetzelfde geldt voor de opsporing ervan.

Aangezien het onderwerp van de masterproef als het ware in de strafrechtsketen wordt ingepast en binnen de schakel 'opsporing' het onderzoek specifiek wordt en de relaties tussen de belangrijkste instanties met opsporingsbevoegdheid inzake het fenomeen onderzocht worden, kadert het werkstuk binnen de criminologische wetenschappen.

Wat betreft de criminologische relevantie van het werkstuk, mogen we ook zeker niet vergeten te vermelden dat de masterproef in haar eerste deel een rubriek voorbehoudt voor de bespreking van de criminologische theorieën die in verband gebracht kunnen worden met deze specifieke vorm van sociale fraude.

Met deze theoretische bijdrage wordt nagegaan in hoeverre sociale dumping terug te brengen is naar de criminologische theorieën en welke de plaats is van deze sociale fraude binnen de criminologische wetenschappen.

Maatschappelijk relevantie

Sociale dumping ondermijnt, net als iedere vorm van (grensoverschrijdende) sociale fraude, het draagvlak van onze sociale zekerheid, belemmert de goede werking van onze arbeidsmarkt en zorgt voor oneerlijke concurrentie tussen bedrijven. (Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst, 2014)

Het is belangrijk te weten dat in dit specifiek geval van sociale fraude gewerkt wordt met buitenlandse werknemers. Deze buitenlandse arbeiders werken in België soms aan drie euro per uur en voor wat de transportsector betreft, leven zij veelal in hun vrachtwagen of containers. (Geerts, 2014) Om de voorafgaande opsomming volledig te maken, moet dus gesteld worden dat er tevens schade berokkend wordt aan de werknemers. Zij die het slachtoffer zijn van sociale dumpingpraktijken worden immers ondermaats betaald en leven dikwijls in mensonwaardige omstandigheden.

Het onderzoek streeft ernaar een volledig overzicht te bieden van de huidige samenwerkingsverbanden in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector. Het geeft tevens de knelpunten weer die men hierbinnen kan ervaren. Het werkstuk wil hiermee bijdragen aan een betere basis waarop aanbevelingen kunnen geformuleerd worden. Dit met het oog op het ontwikkelen van een doelmatigere aanpak van sociale dumping. Hoe beter het samenwerkingslandschap functioneert, hoe positiever voor het behoud van het sociale zekerheidsstelsel, voor de strijd tegen oneerlijke concurrentie en voor het welzijn van de werknemers.

De maatschappelijke relevantie is hierbij bewezen.

Methode en structuur

De masterproef bestaat uit vier grote delen.

Deel 1 neemt het begrip sociale dumping onder de loep. Vermits sociale dumping een specifieke vorm is van sociale fraude, wordt eerst en vooral het verband sociale fraude-sociale dumping besproken vooraleer af te dwalen naar het fenomeen sociale dumping. Er wordt ook aandacht besteedt aan de rol van de Europese Interne markt in het kader van de problematiek. Uiteindelijk trachten we de verschijningsvormen van sociale dumping binnen de transportsector zo goed mogelijk uiteen te zetten. Als laatste exploreren we het veld van de criminologische theorieën op zoek naar hypotheses die sociale dumping kunnen verklaren. Op het einde van de rit kan een antwoord op de eerste onderzoeksvraag worden geformuleerd.

In Deel 2 van de masterproef worden de actoren in de strijd tegen sociale dumping besproken, inclusief hun bevoegdheden. We trachten een zo volledig mogelijk overzicht op te maken van alle spelers. Vervolgens beschrijven we de samenwerkingsverbanden die in de literatuur terug te vinden zijn.

Deel 3 zal geen antwoord bieden op onderzoeksvraag 3, maar vormt de voorbereiding op het praktijkonderzoek die deze laatste vereist. Hier staat met andere woorden de onderzoeksmethodologie centraal: we gaan dieper in op de opzet van het onderzoek, de selectie van de respondenten en de voorbereiding van de interviews.

Deel 4 is de analyse van het empirisch onderzoek uitgevoerd in West-Vlaanderen. De interviews peilen naar het landschap van de sociale dumpingbestrijding voor de transportsector: hoe de bestrijders met elkaar in contact komen en hoe een samenwerking in de praktijk verloopt. Het praktijkonderzoek zal dankzij de verkregen informatie samen met de kennis verkregen in Deel 2 een volledig antwoord kunnen bieden op de tweede onderzoeksvraag. Daarnaast wordt in de interviews gepeild naar hoe de verschillende actoren de samenwerking tot nu toe ervaren. Zien zij zelf punten van mogelijke verbetering? Zo kunnen ook onderzoeksvraag 3 en 4 beantwoord worden.

In Deel 5 volgt, op basis van alle opgedane kennis doorheen gans het onderzoek, het besluit omtrent de samenwerkingsverbanden in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector. Hier is tevens plaats voor toekomstgerichte aanbevelingen.

Deel I: Fenomeen sociale dumping

1. Inleiding

Het begrip “sociale dumping” wordt heden ten dage gehanteerd in een ruim kader en door een grote verscheidenheid aan spelers. Dit gegeven bemoeilijkt ten eerste het begrijpen en doorgronden van het fenomeen sociale dumping.

De problematiek krijgt meer en meer weerklank in de media, maar is ook daar zelden duidelijk omschreven. Een gebrek dus.

Dit eerste deel van de masterproef wil de lezer een klare kijk bieden op de sociale dumpingproblematiek.

Doorheen de uiteenzetting wordt duidelijk dat het moeizaam hanteren van een eenduidige probleemdefinitie niet volledig onbegrijpelijk is. Het fenomeen blijkt verschillende verschijningsvormen te hebben en uit steeds wisselende aspecten te bestaan. Ook de dieperliggende oorzaken zijn complexer dan tot nu toe gedacht en steeds nieuwe actoren spelen een belangrijke rol (Defossez, 2014).

Het is dan ook niet onlogisch vooraleer in deze verhandeling te focussen op de aanpak van het fenomeen, eerst en vooral meer duidelijk te scheppen in de problematiek van de sociale dumping.

In de masterproef neemt het fenomeen in de wegtransportsector een centrale plaats in.

2. Sociale fraude en sociale dumping

In de literatuur wordt het begrip “sociale dumping” praktisch nooit alleen neergeschreven; het wordt menigmaal vergezeld van het begrip “sociale fraude”. De twee zijn dan ook onlosmakelijk verbonden met elkaar.

Onder sociale fraude wordt verstaan: *“elk misbruik inzake sociale zekerheidsrecht, het arbeidsrecht en de sociale bijstand waarbij men zich probeert te onttrekken aan de regelgeving en de bijhorende lasten van de overheid”* (Pacolet, Perelman, Pestieau, & Baeyens, 2008). Het

omvat het zich onttrekken aan het betalen van sociale zekerheidsbijdragen, maar ook aan andere arbeidsreglementeringen ter bescherming van de werknemers. Hieruit vloeit een informele en dubieuze wereld voort van arbeid en inkomens, waarin men fiscale en sociale bijdragen wenst te ontwijken of te ontduiken (Pacolet, Perelman, Pestieau, & Baeyens, 2008).

Ten gevolge van een groeiende toename van een steeds vrijer verkeer van diensten, goederen, werknemers en kapitaal binnen de Europese Interne Markt, behoeft het geen verwondering dat een fenomeen als “sociale fraude” ook niet meer tot de nationale grenzen beperkt is. Grensoverschrijdende sociale fraude is dan ook een verschijnsel dat snel opgang maakt. (Jorens & Gillis, 2013).

De vorm van grensoverschrijdende sociale fraude waarbij buitenlandse werknemers betrokken zijn, duidt men aan met de term “sociale dumping”. Het gaat om ondernemingen die burgers uit een andere EU-lidstaat (als werknemers of zelfstandigen) tewerkstellen waarbij ernstige inbreuken worden gepleegd op het toepasselijk sociaal recht (zoals op lonen en sociale bijdragen) ten einde de kostprijs voor arbeid te drukken en hieruit een concurrentieel voordeel te halen (Vanden Broeck, 2014).

Belgische ondernemingen die zich schuldig maken aan dergelijke inbreuken, beogen te ontsnappen aan de Belgische minimumlonen en de Belgische sociale bijdragen (Vanden Broeck, 2014). Ze maken zich schuldig aan sociale fraude over de landgrenzen heen.

De gekendste sectoren die te kampen hebben met deze problematiek zijn: de bouwsector, de vleesnijverheid, de schoonmaaksector en in toenemende mate de transportsector.

De inbreuken op het toepasselijke sociale recht eigen aan de sociale dumpingpraktijken gaan gepaard met inbreuken tegen allerlei sectoraal specifieke wetgevingen.

Om de inbreuken op het toepasselijke sociale recht te begrijpen, is het van belang voldoende op de hoogte te zijn van de aanwijsregels inzake de sociale zekerheid en de bepalingswijze van de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden die van toepassing zijn op internationale chauffeurs. In het internationaal goederenvervoer zijn deze regels complex en voor het doorgronden ervan moet men op de hoogte zijn van het kluwen aan wetgevingen dat voor deze sector geldt.

3. Het internationaal goederenvervoer langs de weg: wetgevingen en bepalingen

In het internationaal goederenvervoer voor derden gelden Europese en nationale regels die de toegang tot het beroep van het vervoer regelen, de vergunningen, documenten, rij- en rusttijden en andere vereisten, de Europese aanwijsregels inzake sociale zekerheid, de Detacheringsrichtlijn en het nationale arbeidsrecht en het internationaal privaatrecht (Vanden Broeck, 2014).

Vermits het onmogelijk is deze wetgevingen van A tot Z te doorlopen, halen we er de belangrijkste bepalingen uit die het verdere betoog zullen verhelderen.

3.1. De Europese en nationale regels die de toegang tot het beroep van het vervoer regelen, de vergunningen, documenten, rij- en rusttijden en andere vereisten

3.1.1. Europese Verordening 1072/2009¹ en 1071/2009²

De regels die de toegang tot de markt van het internationaal goederenvervoer voor rekening van derden en de toegang tot het beroep van wegvervoerder bepalen, zitten vervat in respectievelijk de Europese Verordening 1072/2009 en 1071/2009 (Bolle, 2014).

In deze verordeningen komen twee bepalingen voor die van belang zijn voor de thematiek waarover deze masterproef handelt.

Voor het internationaal vervoer voor rekening van derden binnen gans Europa is een communautaire vergunning (transportvergunning) nodig³. Deze communautaire vergunning wordt afgeleverd door een EU-lidstaat aan een wegvervoerder gevestigd in een EU-staat met

¹ Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.

² Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad.

³ Art. 3 Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.

toelating om wegtransport in die lidstaat uit te voeren⁴. Deze vergunning is vijf jaar geldig en hernieuwbaar.

De wegvervoerder moet aan vier voorwaarden voldoen om een communautaire vergunning te bekomen zoals genoteerd in art. 3 lid 1 EG Verordening 1071/2009⁵:

- *werkelijk en op duurzame wijze in een lidstaat gevestigd zijn;*
- *betrouwbaar zijn;*
- *voldoende financiële draagkracht bezitten, en*
- *de vereiste vakbekwaamheid bezitten.*

Wat men onder “werkelijk en op duurzame wijze in een lidstaat gevestigd zijn” verstaat, vinden we terug in art. 5 EG Verordening 1071/2009. Op het vestigingsadres moeten ruimten zijn waarin administratieve documenten bewaard worden inzake haar activiteiten, met name de boekhouding, personeelsdocumenten, etc. Verder moet men over één of meerdere voertuigen beschikken vanaf het moment dat de vergunning is verleend en daadwerkelijk en permanent activiteiten met betrekking tot de deze voertuigen verrichten met de nodige administratieve uitrusting en adequate technische voorzieningen en faciliteiten, in een in die lidstaat gelegen exploitatievestiging⁶.

De bepalingen van de Europese verordening 1071/2009 en 1072/2009 werden geïmplementeerd in de Belgische wet van 15 juli 2013⁷ betreffende het goederenvervoer over de weg.

⁴ Art. 4 Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.

⁵ Art. 3 lid 1 Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.

⁶ Art. 5 Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad.

⁷ Wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.

3.1.2. Het CMR-Verdrag⁸

Het CMR-Verdrag is een internationale conventie getekend in 1956 in Genève, geratificeerd door België in 1961. CMR staat voor Convention Relative au Contract de Transport International de Marchandises par la Route (Conventie voor het Internationaal Vervoer van Zaken over de Weg) (Hendrikse & Van Huizen, 2005).

Het CMR-Verdrag is toepasselijk op grensoverschrijdend vervoer van of naar één van de bij de conventie aangesloten landen (dit zijn bijna alle Europese landen plus enkel landen uit het Midden-Oosten). Elke internationale vervoerder is verplicht een correcte CMR vrachtbrief bij zich te hebben. Op dit document moeten weergegeven worden: de plaats en datum van het opmaken ervan, de gegevens van de afzender en de vervoerder, de plaats en datum van inontvangstneming van de goederen en de plaats die bestemd is voor de aflevering ervan, de naam en het adres van de geadresseerde, etc. Voor de CMR-vrachtbrief geldt een bewaarplicht van zes jaar (Ponnet, 2015).

De bepalingen van het CMR-Verdrag zijn ook van toepassing op het Belgisch nationaal vervoer van goederen over de weg⁹.

3.1.3. Europese Verordening 561/2006¹⁰ inzake rij- en rusttijden in het wegvervoer en de Europese tachograafverordening 165/2014¹¹

Rond de rij- en rusttijden van vrachtwagenchauffeurs bestaan wettelijke bepalingen. Deze zijn opgenomen in de Europese Verordening 561/2006 (Vanden Bogaerde & Cool, 2003). Zo mag een chauffeur normaliter maximaal negen uren op een dag rijden (uitbreidbaar tot maximaal twee maal tien uur per week), zijn wekelijkse rijtijd mag niet hoger zijn dan 56 uur en zijn bij elkaar opgetelde rijtijden in twee opeenvolgende weken mag de 90 uur niet overschrijden. Dit

⁸ Verdrag van Genève betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) van 19 mei 1956.

⁹ Art. 51 §1 Wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg.

¹⁰ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad.

¹¹ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer Voor de EER relevante tekst.

zijn de belangrijkste van een hele reeks regels vastgelegd in deze verordening betreffende de rij- en rusttijden.

De controle op de naleving van deze bepalingen wordt mogelijk gemaakt door de tachograaf, een toestel ingebouwd in de bestuurderscabine van elke vrachtwagen. Het registreert de rij- en rusttijden (Houbrechts, 2002). EG-Verordening 165/2014 bepaalt de verplichtingen en voorschriften met betrekking tot de constructie, de installatie, het gebruik, het testen en de controle van tachografen die in het wegvervoer worden gebruikt (zie verder onder punt 9.3.).

Ook hier volgt de Belgische wetgeving de Europese regelgeving.

3.2. De Europese aanwijsregels inzake sociale zekerheid, de Rome-I Verordening, Detacheringsrichtlijn en het nationale arbeidsrecht

Internationale chauffeurs verplaatsen zich dagelijks doorheen verschillende EU-landen om hun opdrachten te vervullen. Het is vanzelfsprekend dat in de uitoefening van deze opdrachten sociale zekerheidsbijdragen slechts in één lidstaat dienen te worden betaald en telkenmale slechts de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van één lidstaat kunnen gelden (Persoonlijke communicatie met respondent 2 praktijkonderzoek, 2016).

Om het geldende nationale sociaal recht op en de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden voor een internationaal uitgeoefende beroepsactiviteit in landen van de Europese Unie te bepalen, dienen respectievelijk de coördinatieverordeningen van de socialezekerheidsstelsels en de Rome-I Verordening en Detacheringsrichtlijn geraadpleegd te worden.

3.2.1. De coördinatieverordeningen van de sociale zekerheidsstelsels

Het gaat hier om de Europese Verordening 883/2004¹² en de Uitvoeringsverordening 987/2009¹³ (Pieters & Schoukens, 2011). In het kader van Verordening 883/2004 geven we twee hoofdprincipes mee; beiden zijn terug te vinden onder artikel 13:

¹² Verordening (EG) nr. 883/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels.

¹³ Verordening (EG) nr. 987/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 tot vaststelling van de wijze van toepassing van Verordening (EG) nr. 883/2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels.

- 1) Op degene die in twee of meer lidstaten werkzaamheden in loondienst pleegt te verrichten (werknemer), is de wetgeving inzake de sociale zekerheid van de woonstaat van toepassing op voorwaarde dat daar substantiële activiteiten worden uitgevoerd. Is dit niet het geval dan geldt de wetgeving van de zetel van de werkgever.
- 2) Op een zelfstandige chauffeur die in twee of meer lidstaten werkzaamheden pleegt te verrichten, is de wetgeving inzake de sociale zekerheid van de woonstaat van toepassing op voorwaarde dat daar substantiële activiteiten worden uitgevoerd. Is dit niet het geval dan geldt de wetgeving van de lidstaat van het centrum van belangen.

Wat men onder “woonstaat”, “substantiële activiteiten”, “zetel” en “centrum van belangen” moet verstaan, worden verduidelijkt in de Uitvoeringsverordening 987/2009 (Eliaerts, 2010).

Op het moment dat een vrachtwagenchauffeur het bevoegde orgaan in zijn woonstaat ter kennis brengt van het gegeven dat hij werkzaamheden zal verrichten in twee of meer EU-staten, bepaalt dit bevoegde orgaan zo spoedig mogelijk de op hem toepasselijke sociale wetgeving. Hierop levert zij aan de betrokken chauffeur een zogenaamd “A1-formulier¹⁴” af; dit formulier duidt het land aan waar de sociale zekerheidsbijdragen moeten betaald worden. Bij controle langs de weg moet dit kunnen voorgelegd worden.

3.2.2. De Rome-I Verordening en de Detacheringsrichtlijn

De Rome-I Verordening¹⁵ en de Detacheringsrichtlijn¹⁶ bepalen de toepasselijke arbeidsvoorwaarden- en omstandigheden wanneer er sprake is van werknemers die grensoverschrijdende arbeid verrichten (aldus ook in het kader van internationaal transport). De Detacheringsrichtlijn moet hierbij gezien worden als een aanvulling op de Rome-I Verordening.

Overeenkomstig de Rome-I Verordening kiezen de betrokken partijen in principe zelf het recht van toepassing op hun arbeidsovereenkomst. De bescherming op grond van de dwingende

¹⁴ Verklaring betreffende de socialezekerheidswetgeving die op de houder van toepassing is.

¹⁵ Verordening (EG) Nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst.

¹⁶ Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1996 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten.

bepalingen van het recht van het land waar of van waaruit de werknemer gewoonlijk zijn arbeid verricht, moet hierbij gegarandeerd worden (Van Overbeeke, 2013).

Een Poolse chauffeur in dienst van een Poolse firma die tijdelijk (bijvoorbeeld voor een periode van 2 maanden) continu het traject België-Frankrijk-België aflegt, aldus telkens vanuit België vertrekt, daar zijn ladingen oplaadt, ze vervolgens in Frankrijk lost, om nadien terug te keren naar België, moet op basis van het voorgaande beschermd worden door de dwingende bepalingen van het Belgisch recht. Ook al hebben de partijen in het verleden het Poolse recht als toepasselijk recht op de arbeidsovereenkomst gekozen.

Wanneer de Poolse chauffeur deze ritten uitvoert in het kader van een aannemingsovereenkomst tussen een Belgisch bedrijf en zijn Poolse werkgever, dan kunnen ook op basis van de Detacheringsrichtlijn de Belgische arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden hun geding vinden. Deze richtlijn bepaalt immers dat de harde kern van dwingende arbeidsvoorwaarden uit de ontvangstlidstaat van toepassing moet zijn op de “(arbeidsrechtelijk) gedetacheerde” werknemer. Onder “harde kern” verstaat men de loon- en tewerkstellingsvoorwaarden (minimumlonen, maximale werk- en minimale rustperioden, etc.). Deze worden in ons land bepaald door Belgische wettelijke, bestuursrechtelijke (koninklijke besluiten) of conventionele bepalingen (cao's) (Van Overbeeke, 2013).

4. De rode draad doorheen het sociale dumping-verhaal

Belgisch transportbedrijf X richt in Slowakije zagezegd een firma Y op, van waaruit zij vervolgens werknemers detacheert naar België om zo aan de Belgische sociale zekerheid te ontsnappen. Bij nader toezien is er op de Slowaakse firma Y geen (substantiële) activiteit en wordt de transportactiviteit in feite nog steeds vanuit België georganiseerd. Firma Y is een postbusfirma.

Het gaat hier om één van de vaakst toegepaste schijnconstructies door malafide ondernemingen: het Belgisch arbeidsrecht en sociale zekerheidsrecht zijn eigenlijk onverkort van toepassing, maar worden hier omzeild (Persoonlijke communicatie met respondent 4 praktijkonderzoek, 2016).

Om alle misverstanden uit de weg te gaan: een Belgisch transportbedrijf kan perfect legaal een vennootschap in een andere EU-lidstaat zoals Slowakije oprichten, namelijk wanneer de vennootschap zelfbedruipend is en aan alle wettelijke voorwaarden¹⁷ voldoet.

De vraag is nu, wat is desgevallend de drijfveer van een Belgische transporteur om een dergelijke stap te ondernemen?

Wat de vennootschapsoprichting in Slowakije zo interessant maakt voor de Belgische onderneming, is het gegeven dat zij een aannemingsovereenkomst kan sluiten met deze buitenlandse vennootschap en op die manier opdrachten kan uitbesteden (Frouws, de Ruig, & Douwe, 2010).

Dit wil zeggen dat de Belgische transportfirma nu bepaalde werkzaamheden, die zij normaliter door haar Belgische werknemers zou laten verrichten, kan laten uitvoeren door Slowaakse arbeidskrachten. Op die manier profiteert zij voor deze werkzaamheden van lagere loonkosten (loon en sociale zekerheid), dan wanneer zij deze door haar eigen Belgische werknemers zou laten uitvoeren. Het minimumloon in Slowakije ligt immers beduidend lager dan het minimumloon in België en ook de sociale zekerheidsbijdragen liggen er veel lager.

Dergelijke constructie levert de Belgische transportonderneming met andere woorden een financieel voordeel op en versterkt tevens haar positie in de concurrentiestrijd met andere transportondernemingen te lande (Verschueren, 2006). En dit dus allemaal op een legale manier bewerkstelligd.

Maar... Wanneer men als onderneming nu echter, zoals in de voorbeeldcasus, louter een postbusfirma opzet in het buitenland, met de bedoeling dezelfde voordelen te bekomen als hierboven beschreven, dan pleegt men zonder enige twijfel inbreuken op het toepasselijk arbeidsrecht en sociale zekerheidsrecht. Want: in dit geval werken de Slowaakse

¹⁷ Art. 3 lid 1 Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerder uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en Art. 5 Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerder uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad.

arbeidskrachten immers rechtstreeks in opdracht van de Belgische onderneming. Daaruit volgt onverminderd dat de Slowaakse werknemers betaald moeten worden volgens Belgische minimumlonen en zij onderworpen dienen te zijn aan de Belgische sociale zekerheid.

Door hen toch te betalen volgens Slowaakse minimumlonen en te onderwerpen aan de Slowaakse sociale zekerheid, verkrijgen deze Belgische bedrijven in feite een oneerlijk financieel gewin en een belangrijk concurrentievoordeel (Verschueren, 2006).

Dit is een geval van sociale dumping.

Er moet opgemerkt worden dat er nog verschillende andere frauduleuze constructies bestaan die leiden tot dezelfde inbreuken; deze komen verder uitvoerig aan bod.

Uiteraard spelen niet enkel de Belgische ondernemingen in op het verschil in loonkosten tussen de West- en Midden- en Oost-Europese lidstaten. Ook buitenlandse ondernemingen zien hier opportuniteiten in en trachten hier veelal misbruik van te maken.

Om ergens een lijn te trekken, kiezen we ervoor om ons verder te beperken tot een uiteenzetting over de Belgische ondernemingen die zich schuldig maken aan inbreuken op het toepasselijke sociaal recht.

5. Beginnen bij het begin: de verwezenlijking van de Europese interne markt/de oprichting van de Europese Unie

Bij de opbouw van de Europese Unie is men van oudsher bevreesd geweest voor zogenaamde “sociale dumping” (Defossez, 2014). Het lijkt vaak alsof men de oprichting van de Europese Unie aanziet als dé oorzaak van de toenemende grensoverschrijdende sociale fraude.

Op welke feiten berust deze overtuiging?

5.1. De Europese interne markt

Europa vierde in 2012 de twintigste verjaardag van de ondertekening van het Verdrag van Maastricht - dit is het Verdrag betreffende de Europese Unie- en hierbij ook het twintigjarig bestaan van de interne markt (Willems, 2013).

Een terechte viering. De interne markt is immers dé grootste verwezenlijking van de Europese Unie. Deze ruimte heeft geen binnengrenzen en er heerst in principe vrij verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal (De Vits, 2013).

Binnen deze gemeenschappelijke Europese Uniemarkt kunnen de Europese burgers met andere woorden vrij wonen, werken, studeren of handel drijven.

Op die manier heeft sinds de totstandkoming, de interne markt zich opengesteld voor concurrentie, heeft ze banen gecreëerd en vele handelsbelemmeringen verminderd (De Vits, 2013).

5.1.1. De hoekstenen van de interne markt: de vrijheid van vestiging en vrijheid van dienstverlening

De weg naar een interne markt werd vrijgemaakt door drie generaties van Europese richtlijnen. Deze zorgden hoofdzakelijk voor de uitwerking van de principes van de vrijheid van vestiging en de vrijheid van dienstverlening.

Deze twee vrijheden vormen de hoekstenen van de interne markt en waarborgen de mobiliteit van bedrijven en beroepsbeoefenaren in de gehele Europese Unie (Maciejewski, 2016).

De vrijheid van vestiging (artikel 49 VWEU)¹⁸ *omvat het recht op toegang tot werkzaamheden anders dan in loondienst en de uitoefening daarvan, alsmede de oprichting en het beheer van ondernemingen ten behoeve van duurzame activiteiten, onder dezelfde voorwaarden als die in de wetgeving van de lidstaat van vestiging voor zijn eigen onderdanen zijn vastgesteld.*

De vrijheid van dienstverlening (artikel 56 VWEU)¹⁹ *geldt voor alle diensten die gewoonlijk tegen een vergoeding worden verricht, voor zover de bepalingen betreffende het vrije verkeer van goederen, kapitaal en personen daarop niet van toepassing zijn. Degene die een “dienst” verricht, kan daartoe zijn werkzaamheden tijdelijk uitoefenen in de lidstaat waar die dienst*

¹⁸ Art. 49 Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

¹⁹ Art. 56 Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

wordt verricht, onder dezelfde voorwaarden als deze die de lidstaat aan zijn eigen onderdanen oplegt.

We kunnen concluderen dat er twee kanalen bestaan die onderdanen van lidstaten toelaten om in andere lidstaten te komen werken.

Zelfstandigen, beoefenaars van vrije beroepen en rechtspersonen in de zin van artikel 54 VWEU²⁰ die rechtmatig werkzaam zijn in een lidstaat mogen immers:

- 1) in een andere lidstaat op duurzame wijze economische activiteiten uitoefenen (vrijheid van vestiging: artikel 49 VWEU)
of
- 2) op tijdelijke basis diensten aanbieden en verlenen in andere lidstaten terwijl zij in hun land van oorsprong blijven (vrijheid van dienstverlening: artikel 56 VWEU). Elke discriminatie op grond van nationaliteit wordt met andere woorden opgeheven.

5.1.2. Intensievere benutting van de vrijheden sinds het jaar 2004

Sinds de oprichting van de Europese Unie zijn geleidelijk aan steeds meer landen tot de Unie toegetreden.

In 2004 werd de Europese Unie uitgebreid van 15 naar 25 lidstaten. De 10 nieuwe lidstaten waren: Cyprus, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Slovenië, Slowakije en Tsjechië. Bulgarije en Roemenië zijn op 1 januari 2007 lid geworden van de EU, Kroatië op 1 juli 2013 (Vandeputte, 2006).

De uitbreiding van de EU met miljoenen consumenten, creëerde enorme mogelijkheden voor de economie, maar de EU-15²¹ kreeg tegelijkertijd af te rekenen met nieuwe uitdagingen, vooral op het vlak van de concurrentie. Deze West-Europese landen zijn op dit vlak bijzonder slecht geplaatst ten gevolge van de hoge loonkosten en meer algemeen de fiscale druk. De lonen en de te betalen sociale zekerheidsbijdragen liggen in de Midden- en Oost- Europese landen

²⁰ Art. 54 Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie.

²¹ De samenstelling van de Europese Unie per 1 januari 1995. België, Duitsland, Denemarken, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Portugal, Spanje, Verenigd Koninkrijk en Zweden.

immers veel lager (Leurs & Meeuw, 2009), waardoor MOE²²-ondernemingen hun diensten aan veel lagere prijzen (goedkoper dus) kunnen aanbieden op de West-Europese markt.

Midden- en Oost-Europese, maar ook West-Europese ondernemingen zijn zich daar ten volle van bewust en spelen bijgevolg gretig in op de loonverschillen en verschillen in sociale zekerheidssystemen.

5.1.3. Misbruik van de vrijheden

Het gevaar bestaat dat de verschillen in sociale bescherming en lonen in de onderscheiden lidstaten niet enkel langs legale weg worden benut om lagere loonkosten voor elkaar te krijgen, maar veeleer misbruikt worden met het oog op een nog goedkopere tewerkstelling.

Ter illustratie, blikken we hier terug op de voorbeeldcasus beschreven onder punt 4.

Het Belgisch transportbedrijf X heeft de indruk gewekt gebruik te maken van de vrijheid van vestiging om in Slowakije een firma Y op te richten, die in werkelijkheid toch maar een postbusfirma blijkt te zijn. Vervolgens wordt onterecht de vrijheid van dienstverlening benut en worden werknemers vanuit Slowakije naar België gedetacheerd. Bedrijf X wil dus op deze manier frauderen.

Op de Slowaakse firma Y is geen substantiële activiteit en de transportactiviteit wordt in feite nog steeds vanuit België georganiseerd. Nochtans bepaalt art. 5 van de EG-verordening nr. 1071/2009²³ dat deze activiteit dient aanwezig te zijn op de vestigingsplaats en bepaalt de wet van 24 juli 1987 dat gezag bij de werkgever, in dit geval de Slowaakse werkgever, dient te

²² Midden- en Oost- Europese.

²³ Art. 5 verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerder uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (geconsolideerde versie van 11 juli 2012), *Pb.L.* 14 november 2009, afl. 300, 10-11; art. 7 wet 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerder uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg, *BS* 18 februari 2014.

blijven²⁴. Daar wringt uiteraard het schoentje. Indien wel tegemoet zou gekomen zijn aan deze twee voorwaarden, dan kon men niks aanmerken op het feit dat via deze constructie een voordeel behaald werd wegens het werken met zogenaamde “goedkopere” werkkrachten.

In de situatie hierboven beschreven, verkrijgt men duidelijk een werkelijk onterecht vermogensvoordeel en brengt men tevens oneerlijke concurrentie op de Belgische arbeidsmarkt teweeg (Verschueren, 2006). De werknemers moeten in feite volledig onderworpen worden aan de Belgische sociale zekerheid en volgens Belgische lonen betaald worden.

5.2. Conclusie: de gevolgen van een eengemaakte Europese markt op de Belgische arbeidsmarkt

Volgens R. Blanpain, professor aan de KU Leuven gaat de invasie van de Europese markt gepaard met massale fiscale en sociale fraude (Blanpain, 2013). Buitenlandse werknemers en werkgevers overspoelen de Belgische arbeidsmarkt. Ze spelen in op het verschil in loonkosten tussen de lidstaten. Deze oneerlijke concurrentie ten opzichte van de bonafide Belgische bedrijven is catastrofaal voor onze arbeidsmarkt, sociale zekerheid en de schatkist (Blanpain, X).

6. Samenwerken met Midden- en Oost- Europese onderaannemers

We zagen eerder dat de verwezenlijking van de Europese interne markt de weg naar samenwerking met Midden- of Oost- Europese arbeidskrachten heeft vrijgemaakt.

Zoals toen ook opgemerkt, gaan deze samenwerkingen massaal gepaard met inbreuken op het toepasselijk sociaal recht, dit via het opzetten van verschillende soorten frauduleuze constructies met het oogpunt de loonkosten zo laag mogelijk te houden.

Vooraleer we ons wijden aan een bespreking van de meest voorkomende nepconstructies en aantonen wat daar verkeerd loopt in hoofde van de betaling van de correcte lonen en de correcte sociale zekerheidsbijdragen, achten we het van belang allereerst de legale

²⁴ Zo niet spreekt men over een verboden ter beschikkingstelling. Zie Art. 31 van de Wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers.

samenwerkingsmogelijkheden te bespreken. Op die manier wordt later duidelijk hoe malafide ondernemingen legale constructies trachten na te bootsen waardoor het lijkt alsof zij juridisch niets verkeerd doen, maar duidelijk toch verschillende inbreuken begaan.

Vanaf nu ligt de focus volledig op de transportondernemingen en hun (legale en illegale) kanalen van samenwerking met Midden- en Oost- Europese onderaannemers. Hieronder starten we met een opsomming van de meest gekende juridisch legale samenwerkmogelijkheden, onder punt 7 vinden we de illegale constructies terug. In beide gevallen (legaal en illegaal) wordt nagegaan wat het toepasselijk sociaal recht moet zijn.

6.1. Samenwerken met chauffeurs-werknemers van een MOE-vennootschap

Deze eerste manier waarop een Belgische transporteur kan samenwerken met chauffeurs-werknemers van een MOE-vennootschap, is via het sluiten van een aannemingsovereenkomst met de betreffende vennootschap (Vanden Broeck, 2014). Een transportbedrijf mag immers opdrachten aan andere transporteurs uitbesteden (Frouws, de Ruig, & Douwe, 2010).

De Belgisch transporteur heeft in dit geval twee mogelijkheden:

- 1) Hij kan zelf de MOE-vennootschap oprichten of
- 2) Hij kan beroep doen op een reeds bestaande vennootschap.

Voorwaarde in beide gevallen is dat de vennootschap op zichzelf winstgevend moet zijn (zie 3.1.1.).

6.1.1. Voorbeeld

Belgische transportfirma X sluit een aannemingsovereenkomst met de Slowaakse vennootschap Z met hoofdzetel in Bratislava. In het kader van deze overeenkomst vervoeren een aantal Slowaakse chauffeurs die in dienst zijn van de Slowaakse vennootschap ladingen van België naar Frankrijk en van België naar het Verenigd Koninkrijk. Indien er zich problemen voordoen tijdens hun werkzaamheden, nemen ze contact op met het kantoor in Bratislava. Dit is tevens de plaats waar de administratie/boekhouding wordt bijgehouden. Op regelmatige tijdstippen keren de chauffeurs terug naar hun thuisland.

6.1.2. Sociale zekerheids- en arbeidsrechtelijke positie van de MOE- chauffeurs-werknemers

In dit geval vallen de Slowaakse chauffeurs onder de Slowaakse sociale zekerheid²⁵ en zijn op hen de harde kern (dit zijn een aantal bepalingen vastgelegd met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van het ontvangstland (Van Overbeeke, 2013)) van de Belgische arbeidsvoorwaarden²⁶ van toepassing voor de periode van de aannemingsovereenkomst.

De keuze voor de toepassing van de Slowaakse sociale zekerheidswetgeving vergt hier wat bijkomende uitleg. Om het sociale zekerheidsstelsel van de MOE-chauffeurs-werknemers van een dito vennootschap-onderaannemer te bepalen, vormt art. 13, lid 1 Verordening 883/2004 het uitgangspunt (zie 3.2.1.). Overeenkomstig dit artikel is op degene die in twee of meer lidstaten werkzaamheden in loondienst pleegt, de wetgeving van de woonstaat van toepassing indien daar substantiële activiteiten worden uitgeoefend, zo niet is de wetgeving van de lidstaat van de zetel van de werkgever(-onderaannemer) van toepassing. Wat zo is in dit geval.

6.2. Samenwerken met zelfstandige chauffeurs uit MOE-landen

Een Belgische transporteur kan ook beslissen om via aannemingsovereenkomsten met tussenpersonen gevestigd in MOE-landen te gaan samenwerken met zelfstandige vrachtwagenchauffeurs uit deze lidstaten.

6.2.1. Voorbeeld

Belgische transporteur X beslist om via een Bulgaarse en een Roemeense tussenpersoon samen te werken met respectievelijk een Bulgaarse en een Roemeense zelfstandige vrachtwagenchauffeur en dit om internationaal transport uit te voeren in twee of meer lidstaten.

6.2.2. Sociale zekerheidspositie van de MOE- internationale zelfstandige chauffeurs

Ook in deze situatie heeft het al dan niet aanwezig zijn van substantiële activiteit in de woonstaat van de betreffende chauffeurs de doorslag bij het bepalen van het toepasselijk sociale

²⁵ Zie art. 13, lid 1 Verordening 883/2004.

²⁶ Zie art. 1, lid 3 Detacheringsrichtlijn.

zekerheidsrecht. Art. 13 lid 2 Verordening 883/2004 bepaalt dat indien deze substantiële activiteit aanwezig is, de zelfstandige chauffeur onderworpen is aan de wetgeving van zijn woonstaat. Voor de Bulgaarse zelfstandige zou dit dus aan de Bulgaarse sociale zekerheidswetgeving zijn, voor de Roemeense zelfstandige aan de Roemeense sociale zekerheidswetgeving. Indien deze beide zelfstandigen geen substantiële activiteit verrichten in hun woonstaat, dan is voor hen de wetgeving van de lidstaat van het centrum van belangen van toepassing.

Het voordeel te werken met zelfstandige chauffeurs is dat de vergoeding die zij ontvangen voor hun werk vrij onderhandelbaar is en dat zij zelf, niet de opdrachtgever, moeten instaan voor hun belastingen en sociale bijdragen.

6.3. Samenwerken met chauffeurs uit MOE-landen via een uitzendkantoor

Een andere manier voor een Belgische transporteur om beroep te kunnen doen op MOE-chauffeurs, is via het sluiten van een aannemingsovereenkomst met een onderaannemer die in feite een uitzendkantoor is. Dit kantoor neemt werknemers in dienst om hen ter beschikking te stellen met het oog op de uitvoering van tijdelijke arbeid onder het gezag van de gebruiker (Van Overmeiren, 2015).

Normaliter geldt er in België een principieel verbod van terbeschikkingstelling van werknemers. Echter, één van de wettelijke uitzonderingen op dit principiële verbod, is uitzendarbeid (Eliaerts, 2015).

6.3.1. Voorbeeld

Belgische transporteur X is op zoek naar tijdelijke werkkrachten en klopt aan bij het Slowaakse uitzendbureau Y. Hij krijgt enkele Slowaakse chauffeurs ter beschikking gesteld om een bepaalde opdracht te vervullen.

6.3.2. Sociale zekerheids- en arbeidsrechtelijke positie van de MOE-uitzendkrachten

Het loon van de uitzendkracht mag niet lager zijn dan het loon waarop hij recht zou hebben gehad, indien hij onder dezelfde voorwaarden als vaste werknemer door de gebruiker was in

dienst genomen²⁷. In bovenstaand voorbeeld betekent dit dat de lonen van de Slowaakse chauffeurs niet lager mogen zijn dan de lonen van chauffeurs in dienst van het Belgisch transportbedrijf.

Wat de sociale zekerheidspositie van de Slowaakse chauffeurs in kwestie betreft, kan verwezen worden naar punt 6.1.2..

7. Constructies om het toepasselijk sociaal recht te omzeilen

We zagen in punt 6 op welke manieren Belgische transportondernemingen kunnen samenwerken met MOE-chauffeurs. Hierna trachten we aan te tonen hoe malafide Belgische ondernemingen op basis van deze juridisch legale wijzen van samenwerken waarlijk echte frauduleuze constructies opzetten om nog grotere financiële voordelen te behalen.

7.1. De postbusvennootschap

7.1.1. Voorbeeld

Belgische transportfirma X sluit een aannemingsovereenkomst met haar zogenaamde Slowaakse dochtervennootschap Z. Deze dochteronderneming wordt verondersteld haar hoofdzetel in Bratislava te hebben. De boekhouding wordt echter volledig uitgevoerd door het Belgische kantoor. In het kader van de overeenkomst rijden een aantal Slowaakse chauffeurs die in dienst zijn van de Slowaakse dochteronderneming in België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. De chauffeurs rijden praktisch enkel en alleen nog in deze landen, ze verblijven in België en keren om de twee maanden terug naar hun thuisland. Voor hun ritten maken zij gebruik van vrachtwagens die de Belgische firma X toebehoren, vermits de Slowaakse vennootschap er geen in eigendom heeft. De chauffeurs krijgen hun opdrachten doorgestuurd vanuit België. Indien zij problemen ondervinden, dan dienen zij de Belgische firma X te contacteren, dit omwille van het feit dat op de statutaire zetel in Bratislava enkel een conciërge aanwezig is. De sociale zekerheidsbijdragen worden in Slowakije geïnd en de werknemers worden betaald aan een loon lager dan het Belgisch minimumloon.

²⁷ Art. 10 Wet 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers.

Wat is hier het probleem?

7.1.2. De constructie blootgelegd

In dit geval is de Slowaakse vennootschap Z een loutere postbusvennootschap. Deze Slowaakse vestiging van de Belgische transportfirma X voldoet immers niet aan de voorwaarden van de vestigingseis²⁸, die bepaalt dat ondernemingen die het beroep van wegvervoerder uitoefenen werkelijk en op duurzame wijze in een lidstaat moeten gevestigd zijn. De voorwaarden van deze vestigingseis worden weergegeven onder artikel 5 van de EG-Verordening nr. 1071/2009 en werden reeds besproken onder punt 3.1.1..

De vestigingsplaats van de werkgever van de Slowaakse chauffeurs situeert zich hier dus niet in Slowakije, maar in België. Het beslissingscentrum bevindt zich hier in de Belgische hoofdzetel. We kunnen concluderen dat de Slowaakse arbeidskrachten rechtstreeks werken in opdracht van de Belgische onderneming. Het integrale Belgisch arbeidsrecht (de chauffeurs moeten volgens Belgische lonen worden uitbetaald) en sociale zekerheidsrecht (de sociale zekerheidsbijdragen dienen in België te worden geïnd) zijn hier met andere woorden onverkort van toepassing (Vanden Broeck, 2014).

7.2. *Schijnzelfstandigheid*

7.2.1. Voorbeeld

Belgische transporteur X besteedt een deel van zijn transportactiviteiten uit aan enkele zogenaamde Bulgaarse zelfstandige chauffeurs. Vermits deze chauffeurs zelf geen eigenaar zijn van vrachtwagens, maken zij voor hun ritten gebruik van voertuigen van de Belgische transporteur X. Zij rijden tevens met een vergunning van hun Belgische opdrachtgever.

Twee jaar na het sluiten van de aannemingsovereenkomst blijken de Bulgaarse chauffeurs nog steeds te rijden voor transporteur X.

²⁸ Art. 3, lid 1a Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerder uitoefenen.

7.2.2. De constructie blootgelegd

De Bulgaarse chauffeurs zijn geen zelfstandigen. Zij zijn in feite schijnzelfstandigen en dit om verschillende redenen. Allereerst zijn deze Bulgaarse chauffeurs niet in het bezit van eigen transportvergunningen, wat betekent dat zij geen zelfstandig transportbedrijf zijn en daarom geen opdrachten kunnen aannemen en uitvoeren. Indien zij wel over eigen transportvergunningen hadden beschikt, ook dan kan hier hun zelfstandigheidsstatuut in twijfel worden getrokken. Vermits zij reeds 2 jaar voor de Belgische opdrachtgever X werken, rijden zij hoogstwaarschijnlijk voor geen enkele andere opdrachtgever en is er hier sprake van een gezagsrelatie met de Belgische transporteur in kwestie (Lorré, 2007).

In beide gevallen (met en/of zonder transportvergunningen): de Bulgaarse chauffeurs rijden in dienst van de Belgische opdrachtgever en zijn dus geen aannemers-zelfstandigen, maar waarlijk echte werknemers bij de Belgische firma (Cockx, 2013). Voor de arbeidsrelatie tussen beide partijen mocht hier dus geen aannemingsovereenkomst worden gesloten, maar had dit een arbeidsovereenkomst tussen werkgever en werknemer moeten zijn (Lorré, 2007).

De constructie met schijnzelfstandigheid in ons voorbeeld maakt dat de Belgische firma belastingen en sociale bijdragen vermijdt en deze in de schoenen schuift van de Bulgaarse schijnzelfstandige. Deze laatste is trouwens vaak onwetend over de malafide praktijken waarvan hij het slachtoffer is: hij weet veelal niet dat hij aan het werk is onder een zelfstandigheidsstatuut en wat de implicaties daarvan zijn. In de eerste plaats ontvangt hij niet het minimumloon waar hij recht op heeft vermits hij in feite een werknemer is, maar vaak slechts een lage vergoeding als zelfstandige zoals overeengekomen met de opdrachtgever. Daarbovenop moet hij opdraaien voor alle arbeids- en sociale verplichtingen.

De Belgische firma simuleert met andere woorden een samenwerking op zelfstandige basis, maar het is in feite een schijnconstructie waar alleen zij daar voordeel uit haalt: ze geeft een lage vergoeding aan de Bulgaarse chauffeurs, ze wimpelt alle belastingen en sociale verplichtingen af op de schouders van de andere partij en ze kan de samenwerking ten alle tijde en willekeurig stopzetten.

Om schijnzelfstandigheid in België tegen te gaan, heeft de wetgever in de Programmawet²⁹ specifieke artikels over de aard van de arbeidsrelaties voorzien.

Deze wet voorziet vier algemene criteria om te beoordelen of iemand werknemer of zelfstandige is, met name:

- de wil van de partijen
- de vrijheid om het werk te organiseren
- de vrijheid om de werktijd te organiseren
- de mogelijkheid om een hiërarchische controle uit te oefenen

Voor de transportsector werd een mechanisme van vermoeden van schijnzelfstandigheid ingevoerd. Deze is gebaseerd op specifieke criteria die opgesomd worden in het koninklijk besluit van 29 oktober 2013 betreffende het wegvervoer en de logistiek voor rekening van derden³⁰. Wanneer meer dan de helft van de criteria niet zijn vervuld, wordt de arbeidsrelatie vermoed een zelfstandigenovereenkomst te zijn. Omgekeerd vermoedt men een arbeidsrelatie als werknemer.

7.2.3. Opmerking: malafide buitenlandse uitzendkantoren

Belgische transporteurs maken in de boven aangehaalde constructie vaak gebruik van malafide buitenlandse tussenpersonen, bijvoorbeeld malafide uitzendkantoren. Deze voorzien immers meer en meer in werkaanbiedingen voor buitenlandse chauffeurs die ze dan het statuut van zelfstandige geven. Het is in bepaalde MOE-lidstaten immers vrij eenvoudig om A1-formulieren³¹ voor zelfstandigen te verkrijgen, en vermits zij daardoor dus in die lidstaten aan de sociale zekerheid onderworpen zijn, is het voor de buitenwereld moeilijker te achterhalen dat het in werkelijkheid om schijnzelfstandigen gaat.

²⁹ Art. 22-25 Programmawet (I) van 27 december 2012 (De Arbeidsrelatieswet).

³⁰ Art. 2 Koninklijk besluit 29 oktober 2013 tot uitvoering van artikel 337/2, § 3, van de programmawet (I) van 27 december 2006 wat betreft de aard van de arbeidsrelaties die bestaan in het kader van de uitoefening van werkzaamheden die vallen onder het toepassingsgebied van het paritair subcomité voor het wegvervoer en de logistiek voor rekening van derden.

³¹ Het A1-formulier dient als bewijs van onderwerping aan de sociale zekerheid van het land van herkomst. Het A1-formulier wordt afgeleverd door het bevoegde orgaan van de lidstaat waarvan de wetgeving van toepassing is.

8. Legale cabotage versus illegale cabotage

Onder cabotage verstaat men het vervoeren van goederen tussen twee punten in hetzelfde EU-land door een bedrijf uit een andere lidstaat (Bolle, 2014). De principes van cabotage zijn vastgelegd in de EG-verordening 1072/2009³²: van zodra men als internationale vervoerder een internationale rit heeft afgelegd, mag men aansluitend hierop 3 cabotageritten uitvoeren en dit binnen een periode van zeven dagen. Om cabotagevervoer uit te voeren, moet de transportvervoerder houder zijn van een communautaire vergunning, net zoals elke andere transportvervoerder die internationaal vervoer doet maar geen cabotagevervoer houder moet zijn van dezelfde communautaire vergunning³³. Dergelijke vergunning wordt enkel afgeleverd aan bonafide transportbedrijven, dit wil zeggen bedrijven die een effectieve en permanente vestiging hebben³⁴ in hun eigen EU-land, die vakbekwaamheid bezitten, die financieel gezond zijn en genoteerd staan als betrouwbaar³⁵(reeds aangehaald in punt 3.1.1.).

Bij legale cabotage in België moet voldaan worden aan de harde kern van de Belgische arbeidsvoorwaarden en moeten de sociale zekerheidsbijdragen in het vestigingsland van de buitenlandse vervoerfirma vereffend worden.

Als we het hebben over de problematiek van de sociale dumping, moeten we het ook hebben over illegale cabotage. We behandelen dit fenomeen afzonderlijk van de constructies onder punt 7, omwille van het feit dat het vooral buitenlandse transportondernemingen zijn die op eigen initiatief en zonder een derde partij zich schuldig maken aan illegale cabotage in België. Dit betekent dat een buitenlandse vervoerfirma in ons land continu ritten uitvoert voor eigen rekening (dus niet voor derden) en zich dus niet houdt aan de cabotageregeling.

³² Art. 8, lid 2 Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.

³³ Art. 3 Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.

³⁴ Art. 5 Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad.

³⁵ Art. 3 lid 1 Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad.

Ook Belgische transporteurs kunnen zich schuldig maken aan illegale cabotage. Indien zij bijvoorbeeld samenwerken met een buitenlandse onderaanneming (al dan niet een postbusconstructie, zie hoger) en in het kader van de opdrachten die zij aan deze onderaanneming uitbesteden de buitenlands chauffeurs continu in België laten rijden (Vanden Broeck, 2014).

Los van het voorgaande spreekt men uiteraard ook van illegale cabotage als de buitenlandse vervoerder niet beschikt over een communautaire vergunning.

In alle gevallen van illegale cabotage moet volledig voldaan worden aan het Belgisch arbeidsrecht en moeten weerom de sociale zekerheidsbijdragen in het vestigingsland vereffend worden.

9. Niet enkel sociale fraude...

Spreekt men over sociale dumping, dan maakt men onmiddellijk de link met sociale fraude, maar het moge reeds duidelijk zijn dat malafide ondernemingen in hun opgezette constructies niet enkel inbreuken begaan op het toepasselijke sociale recht, maar ook nog andere overtredingen op vigerende wetgevingen begaan.

9.1. Fiscale fraude

Het concurrentieel voordeel verkregen door een malafide onderneming wordt niet alleen bepaald door de sociale fraude, maar ook door fiscale fraude.

Postbusbedrijven betalen hun belastingen in het land waar ze opgericht zijn; dit betekent dat Belgische bedrijven met een postbusfirma zo een groot deel van de verschuldigde belastingen aan de Belgische schatkist onttrekken. Hetzelfde scenario speelt zich af in het geval van samenwerken met schijnzelfstandigen.

In beide gevallen misloopt de Belgische staat belastinggelden.

9.2. Mensonwaardige leefomstandigheden/ Economische uitbuiting

Buitenlandse chauffeurs die het slachtoffer zijn van sociale dumping zijn meestal lange tijd en ver van huis weg en moeten hier dan ook deze periode verblijven. Ze worden ondergebracht in

stallen, krotten, achterkamers etc. met een minimum tot geen enkel comfort, waarvoor ze soms nog een vergoeding moeten betalen aan de opdrachtgever. Zeer dikwijls ook leven ze continu in de cabine van hun vrachtwagen.

Voor het werk dat ze verrichten worden ze ondermaats betaald: ze krijgen een afgesproken laag loon (bijvoorbeeld 220 euro/maand) plus een dagvergoeding (45 euro). Sommigen merken op dat een 1570 euro per maand niet slecht verdiend is voor een MOE-chauffeur afkomstig uit een economische arme streek waar een gemiddeld maandloon slechts 220 euro bedraagt. Echter, de 1570 euro smelten in ons land als sneeuw voor de zon door de uitgaven voor voeding, hygiëne, huisvesting, etc. waardoor de MOE-chauffeur dus op het einde van de maand weinig meer overhoudt dan wat hij in zijn eigen land maandelijks zou verdienen (Persoonlijke communicatie met respondent 1 praktijkonderzoek, 2016).

Ook zijn er verhalen van inhoudingen op de uitbetaling van het loon en de vergoedingen met de belofte van uitbetaling hiervan op een later tijdstip om op deze manier de chauffeurs onder druk te zetten in dienst te blijven van de betrokken onderneming. Dikwijls is de druk die wordt uitgeoefend op de chauffeurs bijzonder subtiel en complex.

Verder moeten ze ten allen tijde ter beschikking staan om een opdracht aan te vatten.

Omwille van al deze opgesomde situaties, neigen de malafide praktijken van dergelijke ondernemingen niet zelden naar economische uitbuiting en zelfs mensenhandel (Jorens, 2014).

9.3. Tachograaffraude en inbreuken op de rij- en rusttijden

De tachograaf is een toestel ingebouwd in de bestuurderscabine van elke vrachtwagen en registreert de rij- en rusttijden van de chauffeur (Ponnet, 2015). Rond de rij- en rusttijden bestaat er een Europese en Belgische wetgeving³⁶; die bepalen hoeveel uur maximaal een chauffeur mag rijden per dag, per week, ... en hoeveel uur rusttijd hij moet nemen per dag, per week,

³⁶ Art. 6 Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (Voor de EER relevante tekst) en Art. 6, lid 2. Koninklijk besluit 9 april 2007 houdende uitvoering van de verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad.

enzovoort. Het toestel registreert wanneer de vrachtwagen rijdt en stilstaat aan de hand van de bewegingen die de vrachtwagen maakt. De chauffeur moet enkel zelf ingeven waar hij 's ochtends zijn activiteit start en waar hij die 's avonds beëindigt. Vroeger werkten de tachografen met schijven en nu digitaal. Met beide uitvoeringen kan er fraude gepleegd worden met de registratie van de rij- en rusttijden, wat tot gevolg heeft dat de betrokken chauffeur meer uren achter het stuur zal zitten dan wettelijk toegelaten is (Persoonlijke communicatie met respondent 3 praktijkonderzoek, 2016). De malafide ondernemingen maken gretig gebruik van deze methode, vermits zij de MOE-chauffeurs zoveel en zo lang mogelijk willen laten rijden. De chauffeurs zijn vaak gewillig om hier in mee te gaan, zeker in het geval dat zij vergoed worden volgens het aantal kilometers dat zij rijden. Dit leidt tot gevaarlijke situaties op het gebied van verkeersveiligheid en werkt dus oneerlijke concurrentie tussen transportfirma's nog meer in de hand.

10. Criminologische theorieën

Om dit deel af te sluiten, exploreerden we het veld van de criminologische theorieën op zoek naar hypothesen die sociale dumping kunnen verklaren. Een verklaring voor de drijfveren van ondernemingen die zich schuldig maken aan sociale dumping vonden we terug in de rationale keuzetheorie en de differentiële associatietheorie en dit om volgende redenen.

10.1. Rationele keuzetheorie

Volgens de rationele keuzetheorie is ieder mens een calculerend individu, als het ware een rationeel wezen. Enkel wanneer de kosten en risico's niet opwegen tegen de baten zal een persoon overgaan tot het plegen van 'zijn' crimineel feit. Of anders gezegd: men maakt een kosten-batenafweging en enkel wanneer men hier een winst in aantreft, zal men zich schuldig maken aan (kleine of grote) criminaliteit (De Wispelaere & Pacolet, 2009).

Malafide Belgische transportondernemingen die op oneigenlijke wijze beroep doen op buitenlandse chauffeurs hebben één doel voor ogen: het niet hoeven te betalen van de Belgische sociale zekerheidsbijdragen en daarbovenop nog extra te besparen op de loonkosten door een povere loonuitbetaling aan de betrokken chauffeurs. De onterechte vermogensvoordelen die hierdoor worden verkregen, zijn hier dus de baten.

De malafide ondernemingen worden niet dikwijls afgeschrikt door risico op betrapping, vermits algemeen geweten is hoe moeilijk sociale dumpingpraktijken te bewijzen vallen. Daarnaast zijn gevangenisstraffen niet vaak aan de orde, hetzij misschien in extreem zware gevallen, en wordt de bestraffing dan ook door velen als niet zwaar bevonden.

Deze afweging tussen baten, risico's en kosten kan ervoor zorgen dat men zich schuldig maakt aan sociale dumpingpraktijken.

10.2. Differentiële associatietheorie

De differentiële associatietheorie stelt dat crimineel gedrag aangeleerd wordt. Volgens de theorie leert men als gevolg van contact met anderen in bepaalde omgevingen technieken en attitudes aan (Benson & Simpson, 2009). Aangezien de transportsector een risicosector voor sociale dumping is, vormt het een milieu waarin bonafide ondernemingen door malafide ondernemingen kunnen worden beïnvloed en daardoor eventueel zelf ook zullen overgaan tot het plegen van sociaalrechtelijke inbreuken.

11. Besluit

Na al het voorgaande kunnen we besluiten dat sociale dumping een complex probleem is.

Het fenomeen is voornamelijk op de voorgrond getreden sinds in 2004 de Europese Unie is uitgebreid en er op dat ogenblik een massa goedkope werknemers uit voornamelijk Midden- en Oost-Europa op de Europese arbeidsmarkt is gekomen.

Malafide Belgische transportondernemingen hebben hier op ingespeeld door dergelijke werknemers te engageren in allerlei constructies zoals postbusvennootschappen, schijnzelfstandigheid, malafide uitzendkantoren, etc. Dit is een niet-limitatieve opsomming omdat gebleken is dat frauderende transportfirma's zeer inventief kunnen zijn. Achter alle kwade bedoelingen zit er één gedachte: men wil de principes van de Belgische sociale zekerheid en de toepasselijke arbeidsvoorwaarden- en omstandigheden omzeilen teneinde de arbeidskost te drukken en op die manier tegenover bonafide transportondernemingen een aldus oneerlijk concurrentieel voordeel te behalen, bovenop het eigen oneerlijk verkregen vermogensvoordeel.

Hierbij moet verder opgemerkt worden dat naast de inbreuken tegen het sociale recht, de malafide ondernemingen zich ook schuldig maken aan andere inbreuken op het gebied van fiscale fraude, tachograaffraude, exploitatie die neigt naar mensenhandel, etc.

We mogen bij dit alles niet de impact op de MOE-chauffeurs negeren. Een groot aantal wordt onderbetaald, krijgt veelal een vals statuut (zelfstandigheidsstatuut) en heeft dus niet door dat hij bedrogen wordt, is slecht gehuisvest, krijgt geen bescherming en is de speelbal van de opdrachtgevers.

Om tot een bijna allesomvattende omschrijving van het begrip sociale dumping te komen, kunnen we de definitie opgesteld door het SIOD³⁷ voor het voetlicht brengen omdat deze het meest de kern van het probleem, de oorzaken en de gevolgen ervan uiteenzet.

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

³⁷ Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst; komt aan bod in deel 2.

Deel II: De actoren in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector

1. Inleiding

Uit al het voorgaande blijkt dus dat het fenomeen van de sociale dumping in de transportsector zeer complex is. Vermits bestaande wetgevingen in alle domeinen ter zake³⁸ niet altijd duidelijk en sluitend zijn, doen malafide ondernemingen een poging om deze lacunes in de wetgeving in hun voordeel om te buigen (Jorens & Gillis, 2013). Er worden hierbij verschillende soorten inbreuken begaan: sociale, fiscale, strafrechtelijk, enzovoort.

Gevolg van dit alles is dat ondernemingen die volgens het boekje werken (= de vigerende wetgeving volgen) benadeeld worden en in se ook de Belgische Staat. Hierbij mogen ook niet de buitenlandse chauffeurs vergeten worden die dikwijls het slachtoffer zijn van deze praktijken.

Daarom heeft de Belgische Staat de strijd aangeboden tegen sociale dumping in de transportsector en doet daarvoor beroep op alle actoren die ook maar een bijdrage kunnen leveren in de aanpak hiervan. De overheid stimuleert die diensten ook om volledig samen te werken, omdat enkel op deze manier sociale dumpingpraktijken getackeld kunnen worden.

Hierna bespreken we de betrokken actoren en bijgaand ook de samenwerkingsstructuren.

2. Actoren

2.1. Sociale inspectiediensten

Sociale inspectiediensten behoren tot de bijzondere inspectiediensten. Ze sporen inbreuken op het bijzonder strafrecht op, met name inbreuken op één specifieke tak: het sociaal strafrecht.

³⁸ Wetgevingen zoals terug te vinden onder punt 3.

Door continu te werken binnen dit afgebakend domein bouwen ze enorme ervaring op en worden dus specialisten ter zake (Bockstaele & Ponsaers, 2015).

Vermits sociale dumping in hoofdzaak inbreuken op sociaal recht behelst, spelen de sociale inspectiediensten een significant belangrijke rol in de bestrijding ervan.

In België zijn er meerdere sociale inspectiediensten elk met hun eigen opdrachten en bevoegdheden, alhoewel er hier ook overlapping is in de domeinen waarin ze werkzaam zijn (Jorens & Gillis, 2013).

De vier grote federale sociale inspectiediensten zijn (Jorens & Gillis, 2013):

- Toezicht op de Sociale Wetten (TSW)
- De Sociale Inspectie (SI)
- De Inspectiedienst van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ)
- De Inspectiedienst van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA)

Onder punten 2.1.1. t.e.m. 2.1.3 worden de eerste drie inspectiediensten verder behandeld; de Inspectiedienst van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening bespreken we niet vermits deze inspectie voornamelijk de toepassing van de werkloosheidsreglementeringen controleert en in feite geen voorname rol speelt in de problematiek van de sociale dumping in de transportsector.

Onder punt 2.1.4. brengen we de Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (SIOD) ter sprake.

In 2.15. bespreken we hoe de sociale inspectiediensten optreden.

2.1.1. Toezicht op de Sociale Wetten (TSW)

De federale sociale inspectiedienst Toezicht op de Sociale Wetten valt onder de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg (Bockstaele & Ponsaers, 2015).

TSW heeft een centraal bestuur in Brussel en verder 22 directies verspreid over het ganse land.

TSW concentreert zich op de relatie werkgever-werknemer waar een cao geldt die door beide partijen gerespecteerd moet worden. Het betreft dus in feite een bescherming van de rechten van de werknemer. Zij houdt zich met andere woorden als sociale inspectiedienst voornamelijk

bezig met inbreuken op de arbeidsreglementering, dit wil zeggen: inbreuken op het correct betalen van lonen, inbreuken betreffende arbeidsduur, nachtarbeid, ... en voor ons ook van belang inbreuken op rij- en rusttijden van chauffeurs (Vanderschaeghe, 2006).

Omdat de transportsector een zeer specifieke sector is, met zeer specifieke cao's en omdat binnen de overheid de overtuiging gegroeid is dat de problemen in de transportsector strenger moeten aangepakt worden, is er binnen TSW in Mechelen voor gans Vlaanderen een directie opgericht die zich hier specifiek op focust (Torfs & Verhaegen, 2010). TSW Directie Vervoer Mechelen telt 5 inspecteurs: één inspecteur per Vlaamse provincie.

Tevens zijn er binnen de territoriale directies aparte cellen opgericht met inspecteurs die zich specifiek toeleggen op grensoverschrijdende tewerkstelling van buitenlandse werknemers en buitenlandse bedrijven en dit in verschillende sectoren waaronder ook de transportsector. Deze worden de Cellen Netwerk³⁹ genoemd (Bockstaele & Ponsaers, 2015); per provincie is er één zo'n dergelijke cel.

2.1.2. De Sociale Inspectie (SI)

De Sociale Inspectie ressorteert onder de FOD Sociale Zekerheid.

Zij bestaat uit een hoofdbestuur en provinciaal georganiseerde buitendiensten.

De SI concentreert zich op de relatie werkgever-overheid en ziet toe op de correcte berekening van sociale bijdragen, geïnd door de RSZ (De Rijksdienst voor Sociale Zekerheid). Zij focust op de naleving van de sociale wetgeving en de onderwerping van de lonen aan de sociale zekerheid (Bockstaele & Ponsaers, 2015).

Elke provinciale dienst is ingedeeld in een aantal cellen naargelang van specialisatie⁴⁰:

- De cel basiswerking
- De cel GOZO (Gespecialiseerde Onderzoeken en Grote Ondernemingen)
- De cel ECOSOC (Economische en Sociale Uitbuiting)

³⁹ Vroeger "Covron" (Controle op Vreemde Ondernemingen).

⁴⁰ Volgende informatie werd verkregen tijdens het interview met Respondent 2 (Sociale Inspectie).

- De cel GOT (Grensoverschrijdende Tewerkstelling)

De cel basiswerking houdt zich met allerlei algemene dossiers bezig (bakker, horecazaak, kleine kmo, etc.).

De cel GOZO richt zich vooral op grote ondernemingen (meer dan 100 werknemers). Controles lopen hier meer technisch en boekhoudkundig en situeren zich in de loonoptimalisatie. Sommige van deze grote bedrijven trachten immers de sociale zekerheidsbijdragen die ze schuldig zijn te reduceren door het loonpakket dat ze aan hun werknemers aanbieden zodanig samen te stellen dat daar een paar extra legale voordelen inzitten die niet onderworpen zijn aan sociale zekerheidsbijdragen.

De cel ECOSOC houdt zich voornamelijk bezig met praktijken die neigen naar mensenhandel. In de bestrijding hiervan sluit de cel ECOSOC zich dikwijls aan bij de bevoegde diensten van de politie omdat het voornamelijk de politie is die onderzoeken doet naar mensenhandel (prostitutie, nachtwinkels, schoonmaakbedrijven,...).

De cel GOT focust zich op grensoverschrijdende tewerkstelling om te achterhalen of er inbreuken gepleegd worden tegen het toepasselijke sociale zekerheidsrecht wanneer Belgische ondernemingen opdrachten uitbesteden aan buitenlandse werknemers. Deze controles gebeuren voornamelijk in de bouwsector, alhoewel de transportsector niet over het hoofd wordt gezien en indien nodig ook daar onderzoek loopt en actie wordt ondernomen.

2.1.3. Inspectie RSZ

De RSZ is een openbare federale instelling van sociale zekerheid die de sociale bijdrage int bij de werkgevers en deze beheert. De Rijksdienst is in feite een autonome Overheidsinstelling van Sociale Zekerheid (OISZ), zoals bv. de RVA dit ook is (Bockstaele & Ponsaers, 2015).

De RSZ valt onder de voogdij van de minister van Sociale Zaken & Volksgezondheid en van de minister van Werk. Het algemeen beheer van de RSZ wordt verzekerd door een Beheerscomité waarin zowel werknemers- als werkgeversafgevaardigden zetelen. Ook de regering heeft 2 vertegenwoordigers. De RSZ heeft een hoofdbestuur in Brussel en 14 regionale antennes (Bockstaele & Ponsaers, 2015).

De Rijksdienst beschikt over haar eigen inspectiedienst; die draagt net zoals de Sociale Inspectie ertoe bij dat de sociale bijdragen correct geïnd worden bij de werkgevers (Bockstaele & Ponsaers, 2015).

Zij werkt ook op de transportsector maar in minder mate; haar activiteit beperkt zich hier voornamelijk tot administratieve onderzoeken.

2.1.4. SIOD

De Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (SIOD) is een afzonderlijke dienst – opgericht in de programmawet van 27 december 2006 - die rechtstreeks afhangt van de Ministers van Werk, Sociale Zaken, Justitie, van de Minister bevoegd voor de zelfstandigen en van de Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude. De SIOD is samengesteld uit enerzijds de Algemene Raad van partners en anderzijds het Federaal Aansturingsbureau en wordt beurtelings voorgezeten door een leidend ambtenaar van de betrokken inspectiediensten (Deconynck, 2015).

Het is opgericht als een coördinatieorgaan dat de federale sociale inspectiediensten ondersteunt in hun gezamenlijke strijd tegen de illegale arbeid en de sociale fraude in en buiten de haar uitvoerende arrondissementscellen⁴¹ en legt daarvoor jaarlijks een actieplan voor aan de Ministerraad met een globaal overzicht van de prioriteiten van elke inspectiedienst en van de komende acties van de arrondissementcellen (SIOD, 2015).

Uit dit alles volgt dus dat de SIOD zelf geen opsporingsonderzoeken doet, maar enkel een aansturende rol heeft en instaat voor de coördinatie van de uitvoering van het sociale fraudebeleid (Deconynck, 2015).

2.1.5. Optreden van de sociale inspectiediensten

De drie hierboven vernoemde federale sociale inspectiediensten (TSW, SI, Inspectie RSZ) kunnen op verschillende wijzen optreden: op eigen initiatief, op basis van een klacht van een werknemer, een vakbond, een beroepsorganisatie, op vraag van de arbeidsauditeur, het parket of de onderzoeksrechter, op vraag van hun centraal bestuur, op vraag van een andere

⁴¹ Zie 3.1.1..

administratie, op basis van een beslissing van de arrondissementcel of op aansturen van de SIOD in het kader van de arrondissementcel (SIOD, 2015). De diensten kunnen dus proactief en reactief optreden.

Controles worden uitgevoerd op het adres van de ondernemingszetel, op alle arbeidsplaatsen, op sociale secretariaten, op de weg, etc.

Vermits alle sociale inspecteurs onder dezelfde wetgeving vallen, beschikken zij bijgevolg over ongeveer dezelfde middelen bij de uitvoering van hun taak (Torfs & Verhaegen, 2010).

Niettegenstaande de sociale inspecteurs geen officier van gerechtelijke politie zijn, toch zijn hun bevoegdheden evenwel aanzienlijk, maar beperkt binnen het kader van de arbeidssfeer. Zij kunnen de klok rond en zonder verwittiging locaties betreden waarvan zij weten of vermoeden dat daar mensen tewerkgesteld zijn op dewelke zij een controle willen uitvoeren om te achterhalen of zij voldoen aan alle bepalingen van de wetgevingen waarop zij toezicht uitoefenen. Vervolgens kunnen zij de identiteit van de personen controleren en hen een verhoor afnemen. Belangrijk is te weten dat deze actoren naast het opzoeken en onderzoeken van informatie ook beslag kunnen leggen op informatiedragers met het doel van verder onderzoek (Torfs, 2000).

Bij vaststelling van overtredingen hebben de sociale inspectiediensten de mogelijkheid om op verschillende manieren te ageren: ze kunnen een waarschuwing geven, ze kunnen een door hen opgelegde termijn stellen binnen de welke een regularisatie moet plaatsgrijpen of ze kunnen ook een pro justitia opstellen (art. 9 van de arbeidsinspectiewet)⁴² die terecht komt bij het arbeidsauditoraat. Met andere woorden zij hebben een appreciatierecht en zijn dus niet verplicht in iedere case de arbeidsauditeur te betrekken (uitdrukkelijke afwijking op art. 29 van het Wetboek van Strafvordering). Dit appreciatierecht mag niet willekeurig zijn omdat de verschillende sociale inspectiediensten volgens een zekere uniformiteit moeten optreden (SIOD, 2015).

⁴² De bijzondere inspectiediensten beschikken over de politionele bevoegdheid een proces-verbaal met bewijskracht tot bewijs van het tegendeel op te stellen (Bockstaele & Ponsaers, 2015).

Deze sociale inspectiediensten vervullen dus eigenlijk een raadgevende, een preventieve en een repressieve rol.

Voornamelijk TSW en SI geven de voorkeur aan een administratieve aanpak (regularisatie), omdat via deze werkwijze een dossier het snelst wordt afgehandeld in het voordeel van alle betrokkenen. Moet het arbeidsauditoraat optreden, bestaat de kans dat een dossier een langere weg moet afleggen via verschillende tussenstations voordat het tot een uitspraak komt, wat enkel te wijten is aan de wettelijke stappen die in deze piste moeten gevolgd worden. Uiteraard in complexe dossiers zoals grote sociale dumpingdossiers kan de aanpak niet anders dan strafrechtelijk zijn (Cabooter, 2011).

2.2. Politiediensten

Ook de reguliere politiediensten kunnen optreden op het domein van het sociaal strafrecht (De Keulenaer, Ponsaers, & Vanhaverbeke, 2003), niettegenstaande dat zij in feite voornamelijk het algemeen strafrecht (gebundeld in het Strafwetboek) handhaven.

Wel is in politionele kringen de aandacht voor sociale fraudefenomenen de laatste jaren aan het groeien. Zo is sociale fraude opgenomen als prioriteit in het Nationaal Veiligheidsplan. We zien in dat zelfde plan ook mensenhandel als prioriteit opduiken, wat dit gegeven interessant maakt voor deze masterproef. Onder punt 2.2.1. bespreken we immers een politionele actor die door beide prioriteiten te linken in haar objectieven een belangrijke rol speelt in de aanpak van sociale dumping (o.a. in de transportsector).

Naast de onder 2.1. besproken inspectiediensten en de voorgenoemde politiedienst, spelen enkele andere politiediensten tevens een belangrijke rol in de aanpak van sociale dumping in de transportsector.

Hieronder bespreken we alle betrokken politionele actoren en om welke uiteenlopende redenen zij een belangrijke rol vervullen. Vermits de structuur van de betrokken politiediensten kan verschillen van provincie tot provincie en het initieel de bedoeling was het praktijkonderzoek te beperken tot de regio West-Vlaanderen, focussen we in de volgende uiteenzetting voornamelijk op de voor de problematiek relevante politieactoren binnen deze provincie. We moeten hierbij opmerken dat in het verloop van het onderzoek duidelijk werd dat ook enkele actoren uit Oost-Vlaanderen een belangrijke rol spelen in het tackelen van het probleem binnen

West-Vlaanderen. Uiteraard om deze reden zullen wij deze Oost-Vlaamse actoren hieronder eveneens bespreken.

2.2.1. De Federale Gerechtelijke Politie West-Vlaanderen

De Federale Gerechtelijke politie werkt als tweedelijns politie en doet onderzoeken naar verschillende criminele fenomenen. Binnen de afdeling mensensmokkel & mensenhandel van de Federale Gerechtelijke Politie West-Vlaanderen site Brugge bestaat sinds heel recent een team dat zich volledig heeft toegewijd aan de aanpak van mensenhandel, economische uitbuiting en sociale dumping. Dit team bestaat uit 4 mensen, waarvan één lid de problematiek binnen de transportsector op zich heeft genomen. Dankzij de oprichting van dit team en de opname van de transportsector door hen als één van de prioritaire sectoren, is een unieke samenwerking met de sociale inspectiediensten (TSW, SI, RSZ) ontstaan in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector. Daar waar de sociale inspectiediensten zich binnen deze problematiek toespitsen op de inbreuken tegen het toepasselijk sociaal strafrecht, richt het team mensenhandel economische/sociale uitbuiting zich op het aspect mensenhandel binnen het onderzoek naar grove praktijkgevallen. De samenwerking tussen beide partijen komt later uitvoerig aan bod (Persoonlijke communicatie met respondent 1 praktijkonderzoek, 2016).

2.2.2. De Federale Bestuurlijke Politie

Niettemin het verder onderzoek naar sociale dumpingpraktijken vooral weggelegd is voor een gespecialiseerde afdeling binnen de federale gerechtelijke politie, spelen ook enkele federale bestuurlijke politiediensten een belangrijke rol in de aanpak van het fenomeen in de transportsector.

2.2.2.1. De Federale Wegpolitie

De Federale Wegpolitie (DAH) maakt deel uit van de Algemene Directie van de Bestuurlijke Politie van de Federale Politie (DGA). Deze politie opereert op de autosnelwegen en gelijkgestelde wegen in België en ook op de openbare wegen of de delen ervan die bij overeenkomst aan de federale wegpolie zijn toegewezen. Haar kerntaak is de verkeersveiligheid verzekeren en de vlothed van het verkeer bewerkstelligen. Ze is territoriaal georganiseerd volgens negen provinciale diensten en 26 verkeersposten (Federale Politie, 2015).

Vermits we in Deel 1 reeds leerden dat sociale dumping binnen de transportsector veelal gepaard gaat met allerhande inbreuken op de vervoerswetgevingen (documenten die niet in orde zijn,...), tachograaffraude, inbreuken op de rij- en rusttijden, enzovoort... en de wegpolitie geregeld met dergelijke inbreuken geconfronteerd wordt, is zij vaak de eerste vaststeller van sociale dumpingpraktijken. Omwille van de door hen uitgevoerde wegcontroles, zijn de mensen van de Wegpolitie dus als het ware de ogen op de baan van alle andere betrokken actoren. Bij vermoeden van inbreuken op andere wetgevingen dan op de vervoerswetgeving, brengt de wegpolitie de bevoegde diensten hiervan op de hoogte.

Vermits de Verkeerspost Jabbeke en de Verkeerspost Aalter gelegen zijn langs de belangrijke autosnelweg E40/A18 waar dagelijks vele honderden vrachtwagens passeren, veelal op weg van en naar West-Vlaamse transportbedrijven is het duidelijk dat die beide posten belangrijke schakels zijn in de aanpak binnen West-Vlaanderen. Hoewel de Verkeerspost Aalter in Oost-Vlaanderen gelegen is, heeft zij ook haar aandeel in de aanpak van de problematiek binnen West-Vlaanderen.

2.2.2.2. De Scheepvaartpolitie

De Directie van de Scheepvaartpolitie bestaat uit 5 secties (SPN Antwerpen , SPN Gent, SPN Luik, SPN Oostende en SPN Zeebrugge), een technisch steunteam (Technical Support Team of TST) en een maritiem informatiekruispunt (MIK). Deze diensten worden aangestuurd door een federaal commando (Federale Politie, 2015).

Als wij het in het verder betoog hebben over samenwerking met de scheepvaartpolitie, dan zullen we het op SPN Zeebrugge houden, omdat deze gesitueerd is in het grondgebied dat afgebakend is in deze masterproef.

De vraag rijst waarom de Scheepvaartpolitie een rol kan spelen in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector. Voor SPN Zeebrugge is dit gemakkelijk te begrijpen: in het havengebied en in de omgeving ervan zijn veel transportbedrijven en logistieke distributiecentra gelegen en is er dus veel wegverkeer van en naar deze bedrijven. Naar analogie met de werking van de verkeersposten Aalter en Jabbeke, fungeert SPN Zeebrugge als de ogen van alle andere betrokken actoren. Zij kan immers ook inbreuken door betreffend wegverkeer

vaststellen en hierbij tevens vermoedens van andere fraude koesteren, waarop ze contact kan opnemen met andere bevoegde diensten om haar bevindingen kenbaar te maken.

2.2.3. Lokale Politie

In deze masterproef moeten we ook nog een klein moment stilstaan bij de inbreng van lokale politiediensten in de strijd tegen de sociale dumping in de transportsector. Deze inbreng behelst voornamelijk een ondersteunde rol als er door één of meerdere actoren in het kader van een sociale dumpingdossier een actie ondernomen wordt op het veld. Met ondersteunende rol wordt bedoeld het garanderen van de veiligheid van de betreffende sociale inspecteurs die ter plaatse hun inspectiefunctie uitoefenen (Persoonlijke communicatie met respondent 1 praktijkonderzoek, 2016).

2.3. Andere inspectiediensten

Naast de sociale inspectiediensten (zie 2.1.) en de politiediensten (zie 2.2.) zijn er ook nog andere inspectiediensten die een rol vervullen in de aanpak van de besproken problematiek.

2.3.1. Directie Controle op het Wegvervoer bij FOD Mobiliteit

De Directie Controle op het Wegvervoer maakt deel uit van het Directoraat-Generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer (FOD M&V). De taken van deze directie liggen op het gebied van de verkeersveiligheid, de eerlijke concurrentie tussen transporteurs en de controle van de arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs, in casu het controleren van de rij- en rusttijden waarmee een veiligheidsaspect geassocieerd is. Zoals kan opgemerkt worden is de taak van deze dienst volledig gericht op de controle op wegvervoer die zij uitvoert zowel op de weg (door de aparte Cel Wegcontrole) als op de bedrijven (door de aparte Cel Bedrijfscontrole) (Het Rekenhof, 2015). Anomalieën die zij vaststellen bij controles en die zouden wijzen op sociale dumping kunnen zij melden aan sociale inspectiediensten.

De controleurs van de Directie Controle op het Wegvervoer hebben een gerechtelijke opsporingsbevoegdheid. Als bij wegcontroles een overtreding wordt vastgesteld wordt er in principe een proces-verbaal opgesteld. Betreft het een inbreuk op reglementering over het vervoer op de weg, zowel van goederen of personen, dan kan de controleur aan de overtreder de keuze laten tussen enerzijds de onmiddellijke inning van een boete, wat inhoudt dat de

strafvordering verdwijnt (behalve indien binnen de maand het OM toch besluit tot vervolgen) of anderzijds de opstelling van een pv met gerechtelijke vervolging. Indien men tijdens een wegcontrole een inbreuk vaststelt waarvan de overtreder geen woonplaats of een vaste verblijfplaats heeft in België (een buitenlander), dan houdt men van betrokkene een consignatie in. Wordt nadien het pv in het voordeel van de overtreder uitgesproken dan krijgt deze de consignatie terug, zo niet wordt deze definitief ingehouden. Bij een bedrijfscontrole echter is er bij vaststelling van een inbreuk alleen mogelijkheid tot opstellen van een pv (Persoonlijke communicatie met respondent 9 praktijkonderzoek, 2016).

2.3.2. Douane

De Administratie der Douane en Accijnzen valt onder de FOD Financiën.

Één van de opdrachten van de Douane is de gemeenschap te beschermen tegen oneerlijke en onwettige handel en het bevorderen van legitieme economische activiteiten (Federale Overheidsdienst Financiën, 2015). Deze missie is vergelijkbaar met één van de missies van de Directie Controle van het Wegvervoer bij FOD Mobiliteit.

De manier van sanctioneren is dezelfde als bij de Directie Controle op het Wegvervoer van de FOD Mobiliteit (zie hierboven).

In de ruimere aanpak van de sociale dumping in de transportsector spelen ze niet de hoofdrol, maar door het feit dat ze regelmatig wegcontroles doen en op bedrijven afstappen, zijn zij niet onbelangrijk in het vaststellen van bepaalde verzwarende feiten die misschien buiten hun bevoegdheid vallen, maar wel van belang zijn voor andere actoren in het tegengaan van het probleem in de sector.

2.3.3. BBI

De Algemene Administratie van de Bijzondere Belastinginspectie (BBI) is belast met de gestructureerde strijd tegen de fraude wat betreft alle belastingen waarvan de vestiging, de inning en de invordering zijn toevertrouwd aan de Federale Overheidsdienst Financiën (FOD Fin) (Bockstaele & Ponsaers, 2015).

Vermits we in Deel 1 vermeldden dat sociale dumpingpraktijken gepaard gaan met ontduiking van belastinggelden is het evident dat de BBI in deze gevallen een belangrijke rol is toebedeeld, zeker in het geval van omvangrijke en ingewikkelde fraudedossiers.

2.4. Openbaar Ministerie

Het Openbaar Ministerie is samengesteld uit diverse entiteiten. Bij de Rechtbanken van Eerste Aanleg worden haar taken waargenomen door de parketten van de procureur des Konings en de arbeidsauditoraten (Openbaar Ministerie, 2015). Vermits vooral het arbeidsauditoraat een significante rol speelt in sociale dumpingdossiers in de transportsector wordt hieronder verder ingegaan op haar leidinggevende taken, al dan niet in samenwerking met het parket van de procureur des Konings.

Het arbeidsauditoraat voert de opdrachten uit van het Openbaar Ministerie voor alle materies die onder de bevoegdheid van de arbeidsrechtbanken vallen.

Het arbeidsauditoraat heeft een dubbele taak te vervullen: enerzijds een burgerrechtelijke taak en anderzijds een strafrechtelijke.

De burgerrechtelijke taak houdt in dat het arbeidsauditoraat dossiers met betrekking tot sociale zekerheidsgeschillen (sociale zekerheid en sociale bijstand) onderzoekt en hierover advies verleent aan de arbeidsrechtbank (Persoonlijke communicatie met respondent 4 praktijkonderzoek, 2016).

Haar strafrechtelijke taak anderzijds is gelijklopend met deze van het parket, maar toegespitst op het sociaal strafrecht. Deze taak is de belangrijkste voor het masterproefonderzoek. Bij een inbreuk tegen de sociale strafwetten vastgesteld in een Pro Justitia heeft de arbeidsauditeur een initiatiefrecht: ze kan de zaak klasseren zonder gevolg, ze kan een minnelijke schikking voorstellen of ze kan de zaak aanhangig maken bij de correctionele rechtbank. In dit laatste geval treedt het arbeidsauditoraat tegen de overtreder op als openbare aanklager. Wordt de zaak geklasseerd zonder gevolg (dus geseponeerd) dan is het toch van belang te weten dat een Studiedienst van de FOD WASO kan beslissen tot het alsnog opleggen van een administratieve geldboete (De Baets, De Keulenaer, & Ponsaers, 2003).

Belangrijk ook om voor ogen te houden is dat het arbeidsauditoraat tevens bevoegd is voor tachograaffraude (inbreuken op rij- en rusttijden bij arbeidsverhouding).

In grote complexe sociaalstrafrechtelijke dossiers - dus ook in sociale dumping dossiers - neemt het arbeidsauditoraat het voortouw in het onderzoek, volgt zij deze dossiers nauwgezet op en pas wanneer het dossier er staat brengt zij deze voor de rechtbank. Het arbeidsauditoraat heeft een aansturende functie omdat zij andere actoren, hierboven reeds besproken, opdrachten geeft en bij hen inlichtingen inwint om tot een coherent waterdicht dossier te komen. Voor de aanpak van sociale dumping in de transportsector is deze aansturende functie uitermate belangrijk voor het verder succes van onderzoeken.

In totaal telt België 9 arbeidsauditoraten georganiseerd per ressort. Aan het hoofd van elk arbeidsauditoraat staat een arbeidsauditeur, die wordt bijgestaan door zijn eerste substituten en substituten (Openbaar Ministerie, 2015).

In het kader van deze masterproef komt het arbeidsauditoraat Gent op het voorplan. Het ressort Gent behelst de provincies West- en Oost-Vlaanderen die telkens ingedeeld zijn in twee afdelingen. Voor West-Vlaanderen zijn dit: de afdeling Brugge/Veurne en de afdeling Kortrijk/Roeselare/Ieper; voor Oost-Vlaanderen de afdelingen Gent/Oudenaarde en Dendermonde/Aalst/Sint-Niklaas. Per provincie is er één afdelingshoofd: één te Brugge en één te Gent en deze staan rechtstreeks onder het gezag van de arbeidsauditeur aan het hoofd van het ressort Gent (Persoonlijke communicatie met respondent 5 praktijkonderzoek, 2016).

Vermits veel sociale dumpingzaken in één van de twee provincies na verloop van tijd vertakkingen blijken te hebben in de andere provincie komt de structuur van het ressort de werking van de bevoegde arbeidsauditeurs aan beide zijden van de gemeenschappelijke provinciegrens ten goede. Zo kan het arbeidsauditoraat te Gent haar opgestarte onderzoeken in Oost-Vlaanderen perfect uitbreiden naar West-Vlaanderen indien er in het onderzoek elementen optreden die die uitbreiding noodzakelijk maken voor een verdere uitbouw van dossiers en vice versa (Persoonlijke communicatie met respondent 4 praktijkonderzoek, 2016).

Wat betreft onze verwijzing in het begin van dit gedeelte naar het parket van de Procureur des Konings kunnen we het volgende verduidelijken.

In geval van grove sociale dumpingpraktijken die neigen naar mensenhandel en de inbreuken op het sociale recht overschaduwen, kan het parket en met name de parketmagistraat mensenhandel/mensensmokkel het dossier in samenspraak met de arbeidsauditeur naar zich toetrekken. Omgekeerd kan een parketmagistraat ook zijn dossier uit handen geven en overmaken aan de arbeidsauditeur in deze gevallen waar er niet zozeer sprake is van mensenhandel, maar wel van omvangrijke sociaalrechtelijke inbreuken (Persoonlijke communicatie met respondent 5 praktijkonderzoek, 2016).

Bij deze dienen wij te melden dat wij met alle actoren besproken onder 2.1., 2.2., 2.3. en 2.4. persoonlijk contact hebben gehad (zie verder), behalve met de Administraties Douane en Accijnzen en de Bijzonder Belastingeninspectie van de FOD Financiën.

3. Samen in de strijd tegen de sociale dumping in de transportsector

Na voorgaande uiteenzetting kunnen we concluderen dat er tal van actoren zijn die elk op hun eigen manier een bijdrage kunnen leveren in de aanpak van sociale dumpingpraktijken in de transportsector. Elke besproken actor kan immers op een verschillend frauduleus of oneerlijk aspect van sociale dumping inwerken. We willen aantonen dat indien al deze krachten gebundeld worden, slechts dan kans op succes gegarandeerd is in sociale dumpingdossiers. Een loutere verbalisering op rij- en rusttijden tijdens een wegcontrole alleen zal een malafide vervoersonderneming niet verhinderen zijn frauduleuze praktijken verder te zetten; echter dit kan wel de start betekenen van een verder onderzoek door andere actoren naar meerdere overtredingen door dezelfde firma op het gebied van sociale wetgeving, etc. (Persoonlijke communicatie respondent 2 praktijkonderzoek, 2016). Én net daarom is een probleemloze informatiedoorstroming belangrijk en dat kan in feite enkel maar door een goede samenwerking tussen de verschillende betrokken diensten en personen. In dit gegeven geldt het principe dat krachten moeten gebundeld worden om succes te boeken.

Ook sedert vele jaren is bij de overheid het besef gegroeid dat vermits sociale dumping in al zijn verschijningsvormen welig tiert er een aanpak vereist is die multidisciplinair is om benadeling van het individu en de Staat tegen te gaan.

Zoals net aangehaald was het vroeger gebruikelijk dat alle betrokken diensten individueel goed werk leverden, maar er weinig uitwisseling was van informatie met andere actoren alsook weinig samenwerking.

Tot vandaag heeft de overheid in verschillende stappen speciale structuren uitgewerkt en wetten opgesteld die het mogelijk maken dat verschillende diensten en actoren van de overheid effectiever kunnen optreden tegen complexe fraude omdat in die structuren en wetten duidelijk is weergegeven welke punten voorrang krijgen in de strijd hiertegen en hoe de verschillende diensten best samenwerken om tot een performante aanpak te komen.

Hieronder geven we een overzicht van de bestaande samenwerkingsstructuren van belang voor de problematiek van sociale dumping in de transportsector en worden die verder nader verklaard aan de hand van informatie ingewonnen uit de literatuur.

3.1. Samenwerkingsstructuren

3.1.1. Arrondissementcel

Rond 1990 was er bij de overheid al consensus om de werking van de inspectiediensten te optimaliseren en samenwerking te bevorderen. Dit werd geconcretiseerd op 30 juli 1993 in een samenwerkingsprotocol met het doel de coördinatie tussen de verschillende inspectiediensten te structureren en te institutionaliseren en de inbreuken op de sociale wetgevingen doeltreffender te bestrijden. Dit protocolakkoord zette de inspectiediensten op weg naar een betere samenwerking in de strijd tegen zwartwerk en fraude (Brisart, 2011).

De samenwerking resulteerde in de oprichting van de Federale Raad voor de strijd tegen de illegale arbeid en de sociale fraude en de arrondissementcellen. Deze Raad werd in 2006 vervangen werd door de SIOD, de arrondissementcellen⁴³ bleven behouden.

Arbeidsauditeurs en inspectiediensten werken samen in deze zogeheten arrondissementele cellen. De cellen worden voorgezeten door de arbeidsauditeur van het overeenstemmende arrondissement en zijn verder samengesteld uit een vertegenwoordiger van TSW, SI, Inspectie RSZ, Inspectie RVA, een vertegenwoordiger van FOD Financiën, een vertegenwoordiger van

⁴³ Cfr. Programmawet 2003 en 2006 waarin het bestaan van de Arrondissementcellen werd bevestigd.

de federale politie, een vertegenwoordiger van de regionale inspectie bevoegd inzake tewerkstellingsbeleid, een magistraat van het parket van de Procureur des Konings en een vertegenwoordiger van het Bureau van de SIOD (Brisart, 2011).

In de cellen wordt in feite het SIOD-actieplan geconcretiseerd. Het SIOD stelt jaarlijks een actieplan op waarin bepaald wordt hoeveel controles en welk soort controles men uitgevoerd wil zien binnen het jaar (bijvoorbeeld X controles in de horeca, Y controles in de bouw, etc.). Vervolgens worden die controles “verdeeld” onder de diverse arrondissementcellen en de leden ervan maken de afspraken om die controles te realiseren. Het is aan de arbeidsauditeur om toe te zien dat die doelen behaald worden en waar nodig bij te sturen. Maandelijks wordt er vergaderd om te evalueren (Persoonlijke communicatie met respondent 2 praktijkonderzoek).

In verband met de masterproef kan hier vermeld worden dat wegtransport tot een drietal jaar terug geen prioritaire sector was voor de arrondissementcel (omdat het tot dan toe geen prioriteit was in het SIOD-plan), maar dat daar nu verandering is in opgetreden. In deel 5 volgt een stand van zaken volgens de inzichten van een aantal respondenten.

3.1.2. Vervoerscellen (9 provinciale)

De Vervoerscel is een verwezenlijking van het Actieplan Vervoer⁴⁴. Dit Actieplan maakte het onderwerp uit van een samenwerkingsakkoord tussen verschillende federale diensten: de FOD Mobiliteit en Vervoer, de FOD Binnenlandse Zaken (politie), de FOD Financiën (Douane en Accijnzen), de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg (TSW Directie Vervoer), de FOD Sociale Zekerheid (SI), de FOD Sociale Zekerheid (Inspectie RSZ) en Openbare instellingen van Sociale Zekerheid en de FOD Justitie en de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu. De cellen zijn provinciaal georganiseerd, er zijn er 9 in totaal (Vanden Broeck, 2014).

Elke Provinciale Vervoerscel organiseert maandelijks controles langs de weg. Sedert een paar jaar werd er alsmaar meer geklaagd over de opmars van constructies over de grenzen heen en

⁴⁴ Het actieplan vervoer betreffende de samenwerking tussen de verschillende controlediensten met het oog op de coördinatie van de controles van het personen- en goederenvervoer over de weg van 20 november 2001 en gewijzigd op 14 november 2006.

het besef groeide dat er meer nodig was dan een ‘klassieke’ wegcontrole om het probleem aan te pakken.

Daarom beslisten de partners van het Actieplan Vervoer, in het permanent coördinatieteam medio 2012, om naast de klassieke maandelijkse wegcontrole een andere methodiek te ontwikkelen gericht op de onderneming en haar “groep”, haar structuur, haar buitenlandse filialen, haar onderaannemers, haar werkterrein en klantenbestand. Bedoeling is met een nieuwe methodiek schijnconstructies bloot te leggen. Om die opdracht succesvol te volbrengen dienen de partners van het Actieplan alle wettelijke middelen aan te wenden, bereidheid betonen tot onderlinge samenwerking en dus hun krachten te bundelen (Vanden Broeck, 2014).

Hoe goed ook deze controles worden aangestuurd en uitgevoerd, toch zijn ze nog onvoldoende om gewenste resultaten te bekomen. Rekening houdende met deze bekommernis is er een nieuw protocol van samenwerking ondertekend tussen verschillende federale overheidsdiensten en de sociale partners uit de transportsector (Het Rekenhof, 2015).

3.1.3. Protocolakkoord 3 februari 2016

Bovengenoemd protocolakkoord trad in werking op 3 februari 2016. Het werd toegevoegd aan het Plan voor Eerlijke Concurrentie in de Transportsector⁴⁵ naar voren gebracht door de Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude Bart Tommelein. De officiële partners zijn: de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, de FOD Sociale Zekerheid, de FOD Mobiliteit en Vervoer, de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid, de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening, het Federaal Aansturingsbureau van de SIOD en de sociale partners in het paritair subcomité 140.03, wegvervoer en logistiek. Zoals aangegeven werd dit protocol van samenwerking gerealiseerd met het oog op de optimalisering van de strijd tegen de sociale fraude en het illegale werk in de transportsector (Kabinet Staatssecretariaat voor Bestrijding van de sociale fraude, 2016).

In deze overeenkomst werd een overlegstructuur opgenomen waarin sociale partners en inspectiediensten met elkaar op regelmatige basis overleg kunnen plegen over de tendensen en fenomenen inzake sociale dumping in de transportsector. Gezien het recente karakter van deze

⁴⁵ Zie verder.

overlegstructuur en andere doelstellingen opgenomen in het protocolakkoord, kan er nog geen evaluatie gemaakt worden.

3.1.4. Opmerking

Er kan opgemerkt worden dat niet alle actoren beschreven in punt 2 in de vernoemde structuren zijn opgenomen. Dit wil niet zeggen dat er geen samenwerking met hen bestaat. Zoals in deel 4 duidelijk zal worden, werken de betrokken actoren immers zeker niet enkel samen in het kader van bovenstaande structuren, maar ook daar buiten.

3.2. Actieplan 2015 - Strijd tegen de Sociale fraude en Sociale dumping Staatssecretariaat voor Bestrijding van de Sociale fraude B. Tommelein

De aansturing van het antifraudebeleid verloopt o.m. via het College voor de Strijd tegen de Sociale en Fiscale Fraude en de Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (SIOD).

Het antifraudebeleid heeft een sterk politiek draagvlak en wordt op basis van meerdere federale beleids- en actieplannen aangestuurd.

De overheid zit boordevol goede ideeën omtrent de strijd tegen sociale fraude en sociale dumping (meer en meer focus op wegtransport) en op regelmatige tijdstippen borrelt een nieuw plan op met daarin nieuwe structuren. Hieronder een kort woord van uitleg.

In het Regeerakkoord van 10 oktober 2014 (Regering-Michel) werd afgesproken dat de strijd tegen sociale fraude moet opgevoerd worden en dat de strijd tegen de sociale dumping als een prioriteit moet aanzien worden. Elk jaar keurt de Regering een actieplan goed en zij stelt dan ook dat hierin bijzondere aandacht moet uitgaan naar sociale dumping.

De taak om dergelijk actieplan te realiseren komt toe aan de Staatssecretaris voor Bestrijding van de Sociale Fraude. Het meest recente actieplan is het Actieplan 2015⁴⁶.

Welke zijn nu de voornaamste actiepunten die ten goede komen aan de aanpak van de problematiek in de transportsector?

⁴⁶ Actieplan 2015 Strijd tegen de Sociale fraude en sociale dumping.

- 1) Actiepunt 35: Voortzetting van de acties vorig jaar ondernomen in de volgende sectoren. *In de sector van het internationaal vervoer (waarbij rekening wordt gehouden met de samenwerking op dit gebied met de FOD Mobiliteit) vooral op vlak van cabotage en rij- en rusttijden gecombineerde acties transportsector organiseren i.s.m. FOD Mobiliteit. Daarnaast moet er moet een afstemming gebeuren tussen het Actieplan wegvervoer en Actieplan sociale fraude voor de transportsector;*
- 2) Actiepunt 37: Uitvoering geven aan de ronde tafels.

In het Actieplan 2015 ijvert men voor een sectorgerichte aanpak en men beslist voor de uitwerking hiervan zogenaamde ronde tafels in het leven te roepen. Op deze manier wordt beoogd om in samenspraak met verschillende sectorpartners tot logische effectieve maatregelen te komen die een einde maken aan de oneerlijke concurrentie die thans in de fraudegevoelige sectoren heerst. In maart 2015 werd een ronde tafel transport opgestart. Daarop kwam in februari 2016 het Plan voor Eerlijke Concurrentie in de transportsector tot stand.

In het kader van deze masterproef is het echter te vroeg om beide actiepunten uit Actieplan 2015 alsook de uitvoering van het Plan voor Eerlijke Concurrentie te evalueren.

4. Besluit

In Deel 2 hebben wij een opsomming gegeven van de verschillende actoren die een rol spelen in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector: de sociale inspectiediensten TSW, SI en de inspectie van de RSZ, de SIOD, de federale politiediensten FGP, SPN, WPR, de lokale politie, de Directie Controle op het Wegvervoer van FOD Mobiliteit, de douane, de BBI en de justitiële actoren: het arbeidsauditoraat en het parket van de Procureur des Konings.

Wij hebben uitvoerig stilgestaan bij hun individuele rol in deze strijd, maar ook welke structuren er bestaan om hun samenwerking te bevorderen. Het complexe fenomeen kan immers alleen maar adequaat bestreden worden indien de individuele actoren onderling kennis en gegevens uitwisselen en hun krachten bundelen.

Ook bij de overheid is deze overtuiging gegroeid, cfr. het Actieplan 2015 en het Plan voor Eerlijke Concurrentie in de Transportsector.

Deel III: Methodologie

1. Inleiding

Een uitgebreide bespreking van de onderzoeksmethodologie is essentieel om empirisch onderzoek in goede banen te leiden. In dit deel wordt hier dan ook dieper op ingegaan.

Om te beginnen, beschrijven we de doelstelling van het praktijkonderzoek. Vervolgens omschrijven we nauwkeurig de kernbegrippen in de masterproef, dit aan de hand van stipulatieve definities. Daarna komen de onderzoeksstrategie en het onderzoeksmateriaal aan bod. Als laatste wordt aandacht besteed aan de onderzoekstechniek. Het onderzoekstechnisch ontwerp van de masterproef gaat dieper in op de opzet van het onderzoek, de selectie van de respondenten en de voorbereiding van het interview.

2. Doelstelling

Deze masterproef wil een helder inzicht geven in de bestaande samenwerkingsverbanden tussen alle betrokken actoren in de strijd tegen sociale dumping, inclusief de samenwerkingsverbanden met de politie. De focus ligt hierbij op één specifieke fraudegevoelige sector, namelijk de transportsector.

Om het doel van het werkstuk te bereiken, werd allereerst een uitgebreid literatuuronderzoek uitgevoerd. We maakten hiervoor gebruik van de UGent catalogus '<http://lib.ugent.be>' en verschillende andere online databanken: Web of Science, Unicat, Antilope, Jurisquare, etc. We gingen na wat het begrip sociale dumping exact inhoudt. Bijzondere aandacht ging hierbij uit naar de verscheidene verschijningsvormen van het fenomeen in de transportsector. Daarnaast onderzochten we welke de actoren zijn in de strijd tegen de sociale dumping en welke de gekende samenwerkingsverbanden zijn.

Aan de hand van empirisch onderzoek zullen we peilen naar de wijze waarop de verschillende actoren de samenwerking tot nu toe ervaren en of zij daar een positieve evolutie in vaststellen.

Dankzij het literatuuronderzoek en het empirisch onderzoek zal ons inzicht in de samenwerkingsverbanden tussen de verschillende actoren in de strijd tegen sociale dumping in

de transportsector niet enkel aanzienlijk verruimd zijn, we zullen nu ook in staat zijn efficiënte aanbevelingen naar de toekomst toe te formuleren.

3. Afbakening

Een empirisch onderzoek vereist een duidelijke omschrijving van de kernbegrippen in de masterproef. Als we de titel van de verhandeling analyseren, dan stellen we vast dat de term “samenwerkingsverband om meer uitleg vraagt. Welke de actoren zijn binnen de te onderzoeken samenwerkingsverbanden moet hier zeker ook worden gespecificeerd. Vooraleer we hiermee van start gaan, verantwoorden we de beperking van het onderzoek tot de aanpak binnen de transportsector en de keuze van het arrondissement West-Vlaanderen waarin we het onderzoek zullen uitvoeren.

3.1. Sector en regio

We starten met de bespreking van de sectorafbakening.

Het fenomeen komt zeker niet enkel in de transportsector voor (de bouwsector en de schoonmaaksector zijn de twee andere voornaamste sectoren die met deze problematiek te kampen hebben (Lerouge, 2015)) en de vraag kan dan ook gesteld worden waarom enkel de aanpak binnen één specifieke sector te onderzoeken.

Allereerst kan hier de complexiteit van het fenomeen worden vernoemd als reden. Binnen elke sector leiden verschillende soorten frauduleuze constructies tot sociale dumping (Het Rekenhof, 2015). De aanpak zal dan ook lichtelijk verschillen van sector tot sector. Aangezien er in een relatief korte periode een kwaliteitsvol onderzoek moest geleverd worden, werd ervoor gekozen om zich tot één sector te beperken. Vermits sociale dumping in de transportsector een zeer actueel thema is, werd geopteerd hier uitgebreid onderzoek aan te besteden.

Waarom we nu net voor West-Vlaanderen kozen als onderzoeksveld is als volgt te verantwoorden. Veel transportbedrijven zijn hier gevestigd. Door onze provincie lopen ook twee grote assen, namelijk de expresweg Brugge-Zeebrugge richting haven Zeebrugge en de E40/A18 die via Jabbeke en Veurne richting Calais en de Kanaaltunnel gaat. We gingen er daarom ook vanuit dat deze provincie gevoeliger kan zijn dan andere provincies voor sociale dumpingpraktijken.

Net zoals de sectorafbakening kwam de regioafbakening eveneens ten goede aan de praktische kant van het verhaal. Omwille van de eerder aangehaalde gebondenheid aan een tijdstermijn om het onderzoek tot een goed einde te brengen, was het onmogelijk actoren van over heel België te bevragen. Door ons te beperken tot West-Vlaanderen, werd de uitvoerbaarheid van het onderzoek realistischer.

3.2. Actoren

De actoren die bevestigd moesten worden, dienen logischerwijs actief te zijn in de regio West-Vlaanderen. Op basis daarvan werden volgende actoren geselecteerd.

3.2.1. Sociale inspectiediensten

Er werd geopteerd drie van de vier federale sociale inspectiediensten in het praktijkonderzoek te benaderen, met name Toezicht op de Sociale wetten (TSW - FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg), de Sociale Inspectie (SI – FOD Sociale Zekerheid) en de inspectiedienst van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ). Deze drie diensten kwamen in de literatuur immers het vaakst naar voor in het kader van de strijd tegen de sociale dumping (zie Deel 2). Een aantal van de respondenten zal dus in één van de opgesomde diensten tewerkgesteld zijn.

3.2.2. Politie

Binnen het politiewezen werd toenadering gezocht tot de volgende politiediensten: de Federale Gerechtelijke Politie West-Vlaanderen (Het Team Mensenhandel-Sociale fraude binnen de afdeling Mensenhandel & Mensensmokkel), de Scheepvaartpolitie te Zeebrugge en de Wegpolitie Verkeerspost Aalter. Een verantwoording voor de benadering van WPR Aalter kan teruggevonden worden in Deel 2; deze Verkeerspost is dankzij haar ligging van belang voor de bestrijding van de problematiek binnen West-Vlaanderen.

Uiteraard werd binnen zowel SPN Zeebrugge als WPR Verkeerspost Aalter contact opgenomen met de personen waarvan geweten is dat zij een bijdrage leveren in de strijd tegen de problematiek.

3.2.3. Andere inspectiediensten

Naast bovengenoemde sociale inspectiediensten en politiediensten werden ook de Directie Controle op het Wegvervoer (binnen het Directoraat-Generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Verkeer) en de Administratie der Douane en Accijnzen (FOD Financiën) benaderd.

3.2.4. Openbaar ministerie

Vermits sociale dumping een effectieve vervolgingsprioriteit is van de arbeidsauditoraten (Delafortrie & Springael, 2013) mocht zeker ook toenadering tot het Arbeidsauditoraat te Gent niet ontbreken. We namen hiervoor contact op met zowel het Arbeidsauditoraat van de provincie West-Vlaanderen als met het Arbeidsauditoraat van de provincie Oost-Vlaanderen.

3.3. Samenwerkingsverband

Een *samenwerkingsverband* is volgens het Van Dale woordenboek: “*een overeenkomst tussen twee personen of instanties betreffende de onderlinge samenwerking*” (Van Dale, 2015).

Voor *samenwerken* vinden we: “*met elkaar, met verenigde krachten werken, gemeenschappelijk aan eenzelfde taak werken (vb. samenwerken aan een gemeenschappelijk doel, samenwerken bij de bestrijding van criminaliteit, terrorisme, samenwerken met iemand)*”.

Verbinden we de definities, dan ontstaat voor *samenwerkingsverband* (evenwel ietwat genuanceerd) de volgende begripsomschrijving: “*een overeenkomst tussen twee personen of instanties betreffende het onderlinge samenwerken bij de bestrijding van sociale dumping*”.

In functie van het onderzoek mag deze definitie zeer ruim worden geïnterpreteerd.

Onder *overeenkomst* mogen we elke afspraak verstaan tussen minimaal twee partijen over wat ze met of voor elkaar zullen gaan doen. Hier kunnen dus afspraken bedoeld worden betreffende het opzetten van de gestructureerde gezamenlijke acties, maar een louter telefonisch contact waarbij de ene partij de andere partij om inlichtingen vraagt en vervolgens ontvangt, mag hier zeker ook worden onder begrepen.

4. Onderzoeksstrategie

Zoals bij de bespreking van de doelstelling reeds kort vermeld, ging voor het onderzoek de keuze uit naar het gebruik van twee onderzoeksstrategieën.

De eerste en (gedeeltelijk) tweede onderzoeksvraag werden behandeld aan de hand van bureauonderzoek. Het betrof een literatuurstudie (Decorte, 2011)

We moesten hierbij alle opvattingen over het fenomeen sociale dumping nagaan. We gebruikten hiervoor zowel wetgevende documenten als beleidsdocumenten (het Regeerakkoord, het Actieplan 2015 Strijd tegen de sociale fraude en sociale dumping, etc.), maar exploreerden tevens de verschillende media. Dezelfde strategie werd gehanteerd om een eerste zicht te krijgen op de verschillende actoren in de strijd tegen sociale dumping, op hun bevoegdheden en samenwerkingsverbanden.

De derde en vierde onderzoeksvraag trachten we volledig via het kwalitatief onderzoek te beantwoorden; tevens kan de volledigheid van het antwoord op de tweede onderzoeksvraag door dit onderzoek bestendigd worden.

Het praktijkonderzoek wordt gezien als een variant van de casestudy (Leys, 2009). We beoogden immers diepgaand onderzoek uit te voeren op de samenwerkingsverbanden tussen betrokken actoren. Deze kunnen dan ook als de cases worden aanzien.

Om inzichten te krijgen in de cases werd gebruik gemaakt van interviews.

5. Onderzoeksmateriaal

De aanpak van sociale dumping en meer specifiek de samenwerkingsverbanden tussen de verschillende betrokken actoren in de strijd tegen het fenomeen in de transportsector vormen hier de centrale onderzoeksobjecten.

Personen die bij één van de betrokken actoren zijn tewerkgesteld, worden aanzien als onderzoeksmateriaal dat relevante informatie kan verschaffen.

De personen die bevraagd werden, noemen we informanten (Van Gemert, 2009). Zij verschaften immers informatie over de gekende situatie in het samenwerkingslandschap. Ook

werd gepeild naar hoe deze samenwerking ervaren werd. De personen werden dus tevens aanzien als respondenten die hun eigen ervaring en beleving in bepaalde situaties weergaven.

6. Onderzoekstechniek

Het onderzoekstechnisch ontwerp van de masterproef bespreekt de opzet van het empirisch onderzoek, de selectie van de respondenten en de voorbereiding van de interviews.

6.1. Opzet

Allereerst diende bij het ontwerp van dit masterproefonderzoek een afweging worden gemaakt tussen kwalitatief en kwantitatief onderzoek.

We kozen hier niet voor kwantitatief onderzoek, omdat schriftelijke enquêtes vaak niet de informatie opleveren die worden beoogd. Respondenten zijn vaak niet gemotiveerd om vragenlijsten in te vullen: het neemt te veel tijd in beslag of de vragen behelzen een te gevoelig onderwerp om er op deze manier over te communiceren.

Van kwalitatief onderzoek werd verwacht dat ze meer diepgaande kennis zou opleveren, alsook op die manier op minder weigeringen zou stoten (Billiet & Carton, 2008).

Vermits het verzekeren van de betrouwbaarheid en geldigheid van groot belang is bij de uitvoering van kwalitatief onderzoek (Cambre & Waege, 2008), speelde de interviewer een belangrijke rol en diende deze te beschikken over de nodige persoonlijke capaciteiten en tevens over afdoende luistervaardigheden (Marshall & Rossman, 1989).

Als laatste moeten we het hier nog hebben over het type interview dat werd gehanteerd. Er bestaan immers verschillende vormen van open interviews (Flick, 1998). We kozen ervoor om de respondenten te bevragen aan de hand van halfgestructureerde interviews. We hanteerden hierbij een topiclijst (Cambre & Waege, 2008). Dit houdt in dat elk thema ingeleid werd door een open vraag en beëindigd werd door een samenvattende vraag (Flick, 1998). Er bestond wel mogelijkheid tot doorvragen tijdens het gesprek, indien men dieper wilde ingaan op een antwoord (Cambre & Waege, 2008).

6.2. Selectie respondenten

Voor de selectie van de respondenten werd gekozen voor een doelgerichte steekproef, met name een sneeuwbalsteekproef.

Vorig jaar kreeg de onderzoeker dankzij de stageplaats SPN Zeebrugge de kans om aanwezig te zijn bij een gezamenlijke actie opgezet door een TSW-inspecteur en een lid van het Team Mensenhandel-Sociale fraude (FGP WVL). Het betrof een actie in het kader van een sociaal dumpingdossier (transportdossier). Volgens de FGP-commissaris aanwezig tijdens de bijgewoonde actie mocht de onderzoeker altijd terug contact opnemen indien er bijkomende vragen waren. Van dit voorstel werd in het kader van het praktijkonderzoek van de masterproef dan ook gretig gebruik gemaakt. Een afspraak volgde snel. Tijdens het interview werd al snel duidelijk dat de betreffende commissaris de enige persoon binnen zijn team is die gespecialiseerd is in sociale dumping in de transportsector. Andere respondenten konden binnen dit Team dan ook niet gevonden worden. Wel bracht de FGP-respondent de contactgegevens aan van andere betrokken personen. Het betrof hier twee sociaal inspecteurs van TSW Directie Brugge, één substituut-arbeidsauditeur actief op het arbeidsauditoraat te Gent, de afdelingsauditeur verantwoordelijk voor West-Vlaanderen, een inspecteur bij de Wegpolitie Verkeerspost Aalter en een administratief assistent bij Douane en Accijnzen Zeebrugge. Naar deze personen werd dan ook een mail verzonden met een verzoek tot gesprek.

De politie-inspecteur bij de WPR Verkeerspost Aalter en beide arbeidsauditeurs reageerden hierop positief; kort nadien volgden de gesprekken.

De Douane liet weten toestemming van hogerhand af te wachten vooraleer toe te zeggen tot een onderhoud. Helaas was het resultaat negatief.

Van de gecontacteerde TSW-inspecteurs reageerde de eerste niet op de mail; van de tweede werd slechts zeer laattijdig een antwoord gekregen op een datum die het moment naderde van het indienen van deze masterproef. Uit vrees de resultaten van dit interview niet tijdig te kunnen verwerken, werd het aanbod voor een gesprek vriendelijk afgeslagen.

De onderzoeker had in tussentijd reeds mails verzonden naar de Directie TSW Brugge zelf, alsook naar de Directie TSW Vervoer Mechelen, de Sociale Inspectie Regio Brugge, de Inspectiedienst van de RSZ en naar de Directie Controle op het Wegvervoer (FOD Mobiliteit).

Van de Sociale Inspectie Regio Brugge werd positief antwoord ontvangen en een onderhoud kwam tot stand.

De Directie TSW Brugge verwees de onderzoeker in haar antwoord door naar de Directie Vervoer Mechelen. Met deze directie was ondertussen reeds een afspraak gemaakt na een positieve reactie op de verzonden mail. Twee personen waren hier bereid tot een gesprek.

Vermits de onderzoeker het belangrijk achtte tevens een respondent te hebben binnen TSW Brugge, nam deze telefonisch contact op met de TSW-inspecteur vroeger ontmoet tijdens de stage bij SPN Zeebrugge. Zij bleek bereid de onderzoeker te woord te staan en een gesprek volgde kort nadien.

De Inspectiedienst van de RSZ gaf aan weinig betrokken zijn in de strijd tegen de sociale dumping in de transportsector, geen meerwaarde te kunnen bieden aan de masterproef en stuurde dus niet aan op een onderhoud.

Van de Directie Controle op het Wegvervoer werd een positief antwoord ontvangen; er werden dan ook verdere afspraken gemaakt.

Met de Scheepvaartpolitie te Zeebrugge werd telefonisch contact opgenomen en ook hier volgde na positieve reactie een gesprek.

Op aangeven van de arbeidsauditeur te Gent werd tevens contact opgenomen met de Scheepvaartpolitie te Gent, vermits ook daar een hoofdinspecteur begaan is met de problematiek. De betreffende hoofdinspecteur stemde toe tot afname van een interview. Hier kan opgemerkt worden dat de Scheepvaartpolitie te Gent buiten het onderzoeksterrein van deze masterproef valt, doch leek een gesprek met de hoofdinspecteur interessant om een beter beeld te krijgen van de meerwaarde die een dienst als SPN kan betekenen voor de strijd tegen sociale dumping.

Na het contact met het arbeidsauditoraat te Gent volgde een uitnodiging voor het bijwonen van een studiedag omtrent sociale dumping. Op deze invitatie werd gretig ingegaan.

Op eigen initiatief werd ten slotte nog contact gemaakt met het kabinet van de Staatssecretaris voor de Bestrijding van de Sociale en Fiscale Fraude; er kwam een positieve reactie van een adviseur Bestrijding van de sociale fraude binnen de Beleidscel Sociale fraude op dit kabinet.

Ter afsluiting volgt hier een overzicht van de 12 respondenten binnen de verschillende diensten:

Actoren	Aantal
Sociale inspectiediensten	4
Sociale Inspectie Regio Brugge (Cel GOT) (FOD SZ)	1
Toezicht op de Sociale Wetten Directie Brugge (FOD WASO)	1
Toezicht op de Sociale Wetten Directie Vervoer Mechelen (FOD WASO)	2
Politie	4
Federale Gerechtelijke Politie West-Vlaanderen (Afdeling Mensenhandel & Mensensmokkel Team Mensenhandel-Sociale fraude)	1
Federale Wegpolitie Verkeerspost Aalter	1
Scheepvaartpolitie Zeebrugge	1
Scheepvaartpolitie Gent	1
Andere inspectiediensten	1
Directie Controle op het Wegvervoer (FOD Mobiliteit)	1
Openbaar ministerie	2
Arbeidsauditoraat Gent Afdeling Brugge/Veurne	1
Arbeidsauditoraat Gent Afdeling Gent/Dendermonde	1
Extra	1
Kabinet van de Staatssecretaris voor de Bestrijding van de Sociale en Fiscale Fraude (Beleidscel Sociale fraude)	1

6.3. De interviews

Zoals eerder aangegeven, kozen we voor face tot face interviews. De aandacht moest hierbij gericht worden op drie belangrijke elementen. Deze worden duidelijk in de bespreking van het ethische luik van dit praktijkonderzoek en in de beschrijving van de praktische keuze die werd gemaakt.

We beginnen met het ethische luik. Hierbinnen verdienen twee elementen bijzondere aandacht: “*informed consent*” en *anonimiteit* (Billiet & Carton, 2008). Onder het eerste verstaan we de geïnformeerde toestemming. Deze moest voor de aanvang van het interview door de onderzoeker aan de respondent worden voorgelegd. In dit document dienden volgende zaken ingevuld te worden: de naam van de respondent, het onderwerp van het interview, de identiteit van de onderzoeker, de aanleiding tot het voeren van het onderzoek en de keuzemogelijkheid om de opname van het interview al dan niet te weigeren.

Na het overlopen van dit document, moest vervolgens de *anonimiteit* van de respondent verzekerd worden, alsook het gebruik van data voor enkel dit onderzoek (O’Gorman, 2009).

Hierna ondertekenden zowel de respondent als de onderzoeker dit document.

Nu de bespreking van het ethisch luik is afgerond, rest enkel nog een verantwoording van de praktische keuze die werd gemaakt. Deze keuze betrof de beslissing om het interview op te nemen. Een digitale dictafoon is een handig middel om ervoor te zorgen dat geen nuances verloren gaan in de grote hoeveelheid aan informatie waar de onderzoeker mee geconfronteerd wordt (Cambre & Waege, 2008). Het zorgt er ook voor dat de onderzoeker zich volledig op de gesprekken kan concentreren.

6.4. Gegevensverwerking

De opnames van de interviews werden allen getranscribeerd. Dit was handig voor de eigenlijke analyse van de data (Cambre & Waege, 2008). Het onderzoek leverde +/- 250 pagina’s A4 formaat tekst op.

De transcripties werden vervolgens gecodeerd. Er werden thema’s geselecteerd door de onderzoeker die zij belangrijk achtte, en op basis daarvan werd een boomdiagram ontworpen

met de nodige onderverdelingen per thema dat werd aangevoerd. Elke passage, zin of woord kreeg een specifieke code toegekend. Dit zorgde ervoor dat elk thema tijdens de analyse snel bestudeerd kon worden.

Deel IV: Resultaten kwalitatief onderzoek

1. Inleiding

Dit deel tracht gestructureerd de resultaten verkregen dankzij het kwalitatief onderzoek in kaart te brengen.

We presenteren allereerst een overzicht van de actoren die tijdens het onderzoek een voorname rol bleken te vervullen in de bestrijding van de sociale dumpingproblematiek in de transportsector. Vervolgens laten we zien welke de momenten zijn waarop de verschillende actoren met elkaar in contact komen en hoe samenwerking in praktijk verloopt.

Aansluitend bespreken we op welke manier de verschillende soorten actoren elkaar in termen van meerwaarde beschouwen in de strijd tegen de betreffende sociale dumpingproblematiek, hoe zij samenwerking onderling ervaren en om welke redenen zij samenwerking belangrijk achten. Hier is er uiteraard ook aandacht voor de aangegeven knelpunten op vlak van aanpak en samenwerking.

2. Samenwerking in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector

2.1. De vernoemde actoren doorheen het onderzoek

2.1.1. Sociale inspectiediensten

Tijdens het onderzoek werd al snel duidelijk dat van de vier grote federale sociale inspectiediensten er twee een centrale plaats innemen in de strijd tegen sociale dumping binnen West-Vlaanderen: Toezicht op de Sociale Wetten Directie Brugge en Directie Mechelen en de Sociale Inspectie Regio West-Vlaanderen.

Zoals in deel 2 besproken ten aanzien van de diensten over gans België, bestaan er ook binnen TSW Directie Brugge en de Sociale Inspectie Regio West-Vlaanderen gespecialiseerde cellen die zich toeleggen op respectievelijk controles op vreemde ondernemingen (TSW), respectievelijk op grensoverschrijdende tewerkstelling (SI); dit zijn de cel COVRON (ook wel

cel Netwerk genaamd) binnen TSW en de cel GOT binnen de Sociale Inspectie. Deze cellen worden tijdens menig gesprek vernoemd.

Toch moest tijdens het interview met de verantwoordelijke van de cel GOT (SI Regio West-Vlaanderen) vastgesteld worden dat de transportsector voor de Cel momenteel geen prioriteit vormt. Het aantal lopende dossiers binnen dit domein is voorlopig minimaal. De Cel GOT focust zich op het moment van het interview voornamelijk op de bouwsector. Men legt uit dat de sociale zekerheid zeer moeilijk na te gaan is in het internationaal transport. Een chauffeur die een aantal transporten in België doet, doet er daarnaast bijvoorbeeld ook veel in Engeland. Men kan niet zomaar beweren dat de chauffeur aan de Belgische sociale zekerheid moet onderworpen worden. Men moet kunnen aantonen dat er een frauduleuze structuur is geconstrueerd (bv. een postbusfirma). De respondent geeft aan dat zij hiervoor de “zwaardere middelen” nodig hebben: naast een zoeking in het bedrijf heeft men in het slechtste geval ook een rogatoire commissie⁴⁷ nodig die in het land waar de zogenaamde zetel zich bevindt een controle gaat doen, wat dikwijls een probleem vormt.

Men is dan ook zelf geen vragende partij naar dergelijke gerechtelijke opdrachten, maar uiteraard als men opdrachten ontvangt vanuit het gerecht (het arbeidsauditoraat), dan gaat men daar vanzelfsprekend op in.

Verder legt de respondent uit dat men in het verleden heel wat inspanningen in grootschalige onderzoeken heeft geleverd, maar men momenteel concrete rechtspraak afwacht. Vandaar dat de Cel GOT de transportsector op dit ogenblik niet proactief aan controles onderwerpt.

De Cel COVRON (TSW Directie Brugge) lijkt wel actiever te zijn in de transportsector, maar zoals in deel 3 besproken, kon binnen deze cel tot onze grote spijt geen interview worden afgenomen.

Binnen TSW Directie West-Vlaanderen is er naast de inspecteur binnen de Cel COVRON nog een andere inspecteur die zich zeer actief toelegt op fraude binnen de transportsector, dit vanwege de ligging van haar werkterrein (Brugge-Zeebrugge). Uit het interview met haar mag afgeleid worden dat haar rol van primordiaal belang is voor de aanpak en de beteugeling van

⁴⁷ Verzoek van een rechter aan elders gevestigde gerechtelijke overheid om in zijn naam een onderzoeksmaatregel uit te voeren.

het sociale dumpingfenomeen. Dit komt ook in andere gesprekken naar voor. Zij streeft in veel dossiers in hoge mate naar samenwerking met het Team mensenhandel-sociale fraude (FGP).

Vermits TSW Directie Mechelen zich enkel en alleen focust op de transportsector (speciaal opgericht voor controle op wegtransport), is het niet verwonderlijk dat ook zij frequent vernoemd worden. Binnen West-Vlaanderen zijn de belangrijkste spelers respondenten 6 en 7.

De inspectiedienst RSZ blijkt weinig betrokken te zijn bij de strijd tegen sociale dumping in de transportsector. Ze zijn wel telkens aanwezig bij de vergaderingen van de Provinciale Cel Vervoer West-Vlaanderen, maar nemen geen deel aan acties op het terrein. Enkel voor wat betreft administratieve onderzoeken in de transportsector zijn ze betrokken partij.

TSW en SI nemen veel actiever dan de inspectiedienst van de RSZ deel aan de strijd tegen de sociale dumping in de transportsector omdat zij in hun respectievelijke diensten afzonderlijke onderzoekscellen hebben gecreëerd.

2.1.2. Politiediensten

Een andere belangrijke speler in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector situeert zich in ons onderzoeksgebied binnen de Federale Gerechtelijke Politie West-Vlaanderen site Brugge. Daar bestaat sinds 2010 een afdeling mensenhandel/mensensmokkel waarbinnen zeer recent (2015) een team werd opgericht dat zich volledig richt op mensenhandel, economische uitbuiting en sociale dumping. Zij zijn bevoegd voor gans de provincie West-Vlaanderen. Één van de vier leden van dit team (respondent 1) heeft zich volledig toegewijd aan de problematiek binnen de transportsector en speelt hierdoor een voorname rol in de bestrijding ervan en zoals verder zal blijken uit dit betoog ook in de contacten met andere actoren die zeer betrokken zijn met dit probleem.

Het belang van enkele andere politiediensten mag hier niet miskend worden. De Federale Wegpolitie Verkeerspost Jabbeke en Verkeerspost Aalter en de Scheepvaartpolitie te Zeebrugge komen tijdens het onderzoek naar voor als diensten die niet weg te denken zijn als partners in sociale dumpingonderzoeken, zowel van het team binnen de FGP als van de sociale inspectiediensten. Zij zijn immers de “ogen” van de wet op de weg en kunnen vastgestelde onregelmatigheden binnen het wegtransport terstond melden, waardoor verder onderzoek door

andere diensten kan opgestart worden. Daarnaast worden SPN en WPR ook geconvoceerd ter ondersteuning bij acties (beschermende functie).

Lokale politiediensten spelen geen actieve rol in de bestrijding van sociale dumping, maar kunnen tevens op het toneel verschijnen ter ondersteuning bij een actie.

2.1.3. Openbaar ministerie

De arbeidsauditeurs hebben een leidinggevende rol in sociale dumpingdossiers. Zij verkrijgen informatie van verschillende actoren (politie, TSW, SI, etc.), zij toetsten alle afzonderlijke informatie, maken een dossier op en sturen de betrokken diensten aan tot uitgebreider onderzoek indien nodig.

Alle sociale dumpingdossiers binnen West-Vlaanderen komen terecht op het arbeidsauditoraat Gent. Tijdens het onderzoek kwamen twee arbeidsauditeurs naar voor als pioniers in transportdossiers; de ene bekleedt de functie te Brugge (Afdeling Brugge/Veurne) en de andere te Gent (Afdeling Gent/Oudenaarde).

Naast de twee vernoemde arbeidsauditeurs werd tijdens enkele gesprekken ook de rol van de parketmagistraat mensenhandel/mensensmokkel te Brugge aangehaald.

Deze parketmagistraat kan in geval van grove sociale dumpingpraktijken die neigen naar mensenhandel en de inbreuken op het sociale recht overschaduwen, in samenspraak met de arbeidsauditeur betreffend dossier naar zich toetrekken. Omgekeerd kan een parketmagistraat ook zijn dossier uit handen geven en overmaken aan de arbeidsauditeur in deze gevallen waar er niet zozeer sprake is van mensenhandel, maar wel van omvangrijke sociaalrechtelijke inbreuken.

2.1.4. Andere actoren

De Bijzondere Belastinginspectie BBI, de Directie Controle op het Wegvervoer bij FOD Mobiliteit en de Douane zijn zeker belangrijk in de strijd tegen de vermelde fraude, doch werden ze niet zo frequent aangewezen als spelers in de samenwerking binnen West-Vlaanderen.

Op de BBI wordt vooral beroep gedaan in grote complexe dossiers.

Met de Directie Controle op het Wegvervoer en de Douane wordt voornamelijk samengewerkt in het kader van wegcontroles.

2.1.5. Conclusie

Alle actoren spelen een belangrijke rol in de bestrijding van sociale dumping binnen de transportsector, maar voor West-Vlaanderen zijn er in feite 3 actoren die de hoofdrol spelen: TSW, FGP en het arbeidsauditoraat (zonder dus evenwel de rol van de andere spelers te minimaliseren).

Hierbij moet opgemerkt worden dat binnen betreffende instanties telkens een aantal mensen zich gespecialiseerd hebben in de problematiek binnen de specifieke sector van het wegtransport.

2.2. Contact: aanleiding en contactinstanties

2.2.1. Politie als drijvende kracht

2.2.1.1. Team Mensenhandel-Sociale fraude FGP WVL

Respondent 1 (Team Mensenhandel-Sociale fraude) geeft aan autonoom te kunnen werken, maar acht samenwerking met sociale inspectiediensten efficiënter in sociale dumpingdossiers. Hij legt uit dat wanneer hij een zoeking wil uitvoeren in een bedrijf, hij de deskundigheid van de sociale inspectiediensten nodig heeft voor het uitvoeren van verhoren en controleren van de lonen, contracten, arbeidsongevallenverzekering, e.d.. Zij stellen de sociaalstrafrechtelijke inbreuken vast en hijzelf kijkt of er binnen het algemeen strafrecht al dan niet sprake is van uitbuiting. Op die manier wordt een dossier sterker.

Hij doet dan ook regelmatig beroep op de deskundigheid van de sociale inspectiediensten. Zowel binnen TSW Brugge als binnen SI Brugge heeft hij zijn vaste contactpersonen. Met respondent 11 (TSW Brugge) is in de loop der jaren een unieke samenwerking ontstaan (zie 2.3.1.1.). Contact met de inspectiedienst van de RSZ vindt minder plaats.

Daarnaast neemt respondent 1 dikwijls contact op met de WPR (Verkeerspost Jabbeke en Aalter). Respondent 3 (WPR Verkeerspost Aalter) is één van zijn contactpersonen binnen de

wegpolitie. Dit kan zijn in het kader van informatievergaring rond een transportbedrijf. Ook met de Douane heeft hij om diezelfde reden op regelmatige basis contact.

2.2.1.2. WPR

Binnen WPR Verkeerspost Aalter (in deel 2 zetten we reeds het belang van deze Verkeerspost ten aanzien van de sociale dumpingproblematiek binnen West-Vlaanderen uiteen) schrikt respondent 3 er niet voor terug zelf contact op te nemen met sociale inspectiediensten. Vermits we ons toeleggen op de provincie West-Vlaanderen concentreren we ons op het contact met de sociale inspectiediensten binnen dit gebied. TSW Brugge lijkt de instantie waar het meest contact mee wordt opgenomen. De respondent geeft aan dat indien hij een door hem vastgesteld feit interessant genoeg acht om over te communiceren met TSW Brugge, hij dit zeker doet. Dit is bijvoorbeeld ook zo wanneer hij weet heeft van reeds bestaande interesse van TSW Brugge in een betrokken firma.

Met het Team-Mensenhandel/Sociale fraude (FGP Brugge) zal hij om gelijkaardige redenen contact opnemen.

2.2.1.3. SPN Zeebrugge

Binnen SPN Zeebrugge nemen twee inspecteurs van politie geregeld op eigen initiatief contact op met TSW Brugge. Indien zij tijdens een vrachtwagencontrole onregelmatigheden vaststellen die wijzen op sociale dumping, stellen zij niet enkel een RIR⁴⁸ op, maar brengen zij dit ook ter kennis van TSW Brugge.

2.2.2. Sociale inspectiediensten als drijvende kracht

2.2.2.1. TSW Brugge

Allereerst zullen we het hier hebben over de contactmomenten met het team mensenhandel-sociale fraude van de FGP WVL. Zoals eerder werd uiteengezet, bestaat er in de provincie West-Vlaanderen een unieke samenwerking tussen betreffend FGP-team en TSW Brugge (en het arbeidsauditoraat) in het kader van de sociale dumpingproblematiek. Het is dan ook niet

⁴⁸ Rapport d'Information – Informatierapport.

verwonderlijk dat tussen deze diensten vaak communicatie plaatsvindt. Respondent 11 - TSW blijkt langs de zijde van TSW de pionier te zijn binnen deze samenwerking. Net zoals het team mensenhandel-sociale fraude geregeld aanstuurt op samenwerking met deze TSW-partner, gaat het initiatief tot samenwerken evenveel van haar uit. Respondent 11 – TSW neemt contact op met het FGP-team als zij tijdens een onderzoek in haar werkgebied voldoende elementen aantreft om te vermoeden dat er inbreuken gepleegd worden in domeinen die buiten haar bevoegdheid vallen, maar wel binnen de bevoegdheid van het team mensenhandel-sociale fraude. Zoals wettelijk vastgelegd, kan Respondent 11 bijstand vorderen van politiekrachten, aldus ook van het FGP-team, en zal in beschreven geval dan ook van deze mogelijkheid gebruik maken (zie 2.3.1.1.).

We vermeldden reeds dat SPN Zeebrugge op regelmatige basis TSW Brugge contacteert, maar ook in omgekeerde richting vindt er frequent contact plaats. Respondent 11 - TSW Brugge geeft aan vaak contact op te nemen en samen te werken met SPN Zeebrugge. Tijdens het interview komen volgende beweegredenen naar voor: men heeft bijvoorbeeld de politionele bevoegdheid van een inspecteur of hoofdinspecteur nodig om een specifieke vrachtwagen van de weg te halen ter controle. Ook in het kader van de door haar georganiseerde wegcontroles gebeurt het dat zij beroep doet op SPN Zeebrugge ter versterking met extra manschappen. Daarnaast vraagt zij hen dikwijls mee als bijstandsteam bij bedrijfcontroles in het havengebied, dit uit veiligheidsoverwegingen, maar ook omwille van bijvoorbeeld vermoedens op vaststellingen betreffende illegaliteit of andere strafrechtelijke inbreuken.

Voor de organisatie van haar wegcontroles doet zij naast SPN Zeebrugge in de eerste plaats beroep op de Lokale Politiediensten gelegen binnen haar werkterrein en de motorbrigades binnen deze zones.

Met SI Brugge (GOT), FOD Mobiliteit en Douane lijkt respondent 11 weinig zelf op eigen initiatief contact op te nemen.

2.2.2.2. TSW Directie Vervoer Mechelen

Respondenten 6 & 7 (TSW Directie Vervoer Mechelen) blijken op eigen initiatief voornamelijk contact op te nemen met de mensen waarmee zij controles langs de baan organiseren; dit in het

kader van het organisatorisch luik (planning). Het betreft controles met de WPR, Douane en FOD Mobiliteit.

2.2.2.3. SI (GOT)

Zoals onder punt 2.1.1. besproken, is voor de Cel GOT (SI Brugge) de transportsector geen prioriteit. Vermits zij binnen deze sector geen proactieve acties ondernemen, zal de Cel bijgevolg weinig met andere betrokken actoren contact opnemen in het kader van de betreffende problematiek.

2.2.3. Arbeidsauditoraat als drijvende kracht

We gaven reeds aan dat zowel het Team Mensenhandel-Sociale fraude als TSW Brugge dikwijls vragende partij zijn tot samenwerken in dossiers. De arbeidsauditeur speelt hierbij een belangrijke rol. Als leidinggevende in sociale dumpingonderzoeken communiceert de arbeidsauditeur vaak met alle betrokken actoren (dit zijn ten aanzien van de problematiek in hoofdzaak het Team Mensenhandel-Sociale Fraude, TSW Brugge en/of SI Brugge (GOT)) die afzonderlijk of gezamenlijk worden aangestuurd tot verdere onderzoeksdaden. Dit kan eventueel voorafgegaan worden door overlegmomenten waarbij de aanpak reeds wordt doorgenomen. In het kader van de gerechtelijke opdrachten komen de actoren dan ook regelmatig met elkaar in contact.

Om de actoren te motiveren ook buiten deze opgelegde opdrachten frequenter met elkaar samen te werken, worden er door het arbeidsauditoraat op regelmatige tijdstippen studiedagen georganiseerd. Doel is de verschillende betrokken actoren te sensibiliseren, te motiveren en het persoonlijk contact te activeren.

Dat er grote interesse is voor dergelijke infomomenten, mochten we persoonlijk vaststellen tijdens onze aanwezigheid op zo'n studiedag. Er waren wel 80 personen aanwezig verdeeld over alle branches van de betrokken diensten.

2.2.4. Andere actoren als drijvende kracht

Over benadering door de BBI naar andere actoren toe hebben wij helaas geen afdoende informatie.

Vermits er geen gesprek met een vertegenwoordiger van de Douane kon plaatsvinden, moeten we hier tevens voortgaan op de informatie die ons aangeleverd werd door andere actoren. Daaruit komt naar voor dat de Douane regelmatig informatie aanreikt aan het Team-Mensenhandel/Sociale fraude van de FGP WVL, aan TSW Directie Vervoer Mechelen en aan FOD Mobiliteit.

FOD Mobiliteit plant jaarlijks wegacties en vraagt daarvoor dikwijls de medewerking van diensten zoals Federale Politie, Lokale Politie, Douane, etc.

2.2.5. Arrondissementcel als drijvende kracht

Maandelijks komen de leden van de Arrondissementcel Brugge/Veurne bijeen. Zoals in Deel 2 uiteengezet plannen zij tijdens deze vergadermomenten gezamenlijke acties in verschillende domeinen.

Volgens respondent 2 (SI (GOT)) worden er in de arrondissementcel van Brugge/Veurne soms wel eens afspraken rond vervoer gemaakt, maar dat is in een minderheid van de gevallen. Er worden bijna geen controles in de transportsector opgesteld, hoogst uitzonderlijk eens een wegcontrole, maar die is dan meestal gericht op Belgische firma's. De RVA staat dan bijvoorbeeld samen met de politie langs de weg en dan worden er gewoonlijk bestelwagens uit verkeer gehaald met de bedoeling de passagiers-werknemers te controleren of zij correct DIMONA-gemeld⁴⁹ zijn en of zij eventueel geen werkloosheidsuitkeringen krijgen of dergelijke meer.

In de Brugse arrondissementcel komt de transportsector dus weinig aan bod; slechts sporadisch wordt er een wegcontrole gehouden.

2.2.6. Provinciale Vervoerscel als drijvende kracht

In het kader van de Provinciale Vervoerscel West-Vlaanderen komen volgende personen op regelmatige basis bijeen: een vertegenwoordiger van het arbeidsauditoraat, een inspecteur van SI (GOT), TSW Directie Vervoer en RSZ, een controleur van Douane en Accijnzen, een inspecteur van de WPR en een controleur van FOD Mobiliteit. Zij organiseren 1 à 2

⁴⁹ Elke werkgever is verplicht om elke nieuwe tewerkstelling voorafgaandelijk aan de RSZ te melden.

transportcontroles per maand. Dit zijn meestal wegcontroles; er worden weinig bedrijfcontroles georganiseerd.

Het is zo dat tijdens deze controles georganiseerd door de Vervoerscel, niet altijd alle actoren aanwezig zijn.

Respondent 2 – SI(GOT) geeft aan dat zijn cel niet systematisch deelneemt aan de controles in het kader van de Vervoerscel. Zij zijn aanwezig op 1 à 2 vergaderingen en nemen respectievelijk deel aan 1 à 2 controles. De respondent verklaart dat het hier gaat om grootschalige acties (bijvoorbeeld in Rekkem of in Jabbeke aan een verkeerspost) waarbij vrachtwagens uit het verkeer worden gehaald en werkelijk op alle documenten worden gecontroleerd; eventueel wordt ook een controle uitgevoerd op een weegbrug. Het zijn eigenlijk vooral formele inbreuken die op deze momenten worden vastgesteld, zoals inbreuken op de tachograafschijven die niet correct worden bijgehouden, inbreuken op rij- en rusttijden, op overtredingen op het laden e.d.. Mensen van FOD Mobiliteit en van de Wegpolitie kunnen boetes opleggen met onmiddellijke inning; de wegcontroles in het kader van de Vervoerscel leveren dan ook financieel heel wat op, maar respondent 2 – SI(GOT) merkt hierbij op dat sociale dumping op die manier niet wordt aangepakt.

Tijdens wegcontroles heeft men te weinig tijd om buitenlandse vrachtwagenchauffeurs uitgebreid te verhoren; bovendien heeft men hiervoor een tolk nodig. Het is niet mogelijk om chauffeurs een half uur of langer langs de kant van de weg staande te houden; dus voor hen als instantie zit daar weinig in. Als zij een controle doen dan hebben zij zoveel mogelijk verklaringen nodig van chauffeurs; daarvoor moet meestal afgestapt worden op de locatie waar zij verblijven, zodat men dan wel voldoende tijd heeft om die mensen uitgebreid te verhoren. Dan pas kan naar boven komen of men al dan niet met een schijnconstructie te maken heeft.

Dit is de reden waarom Respondent 2 – SI (GOT) verklaart dat hij deelname aan wegcontroles niet interessant vindt in de bestrijding van sociale dumping.

De respondenten van TSW Directie Mechelen nemen wel deel aan alle wegcontroles in het kader van de Vervoerscel, maar beamen bijna volledig de stelling van de respondent SI (GOT) met betrekking tot de meerwaarde van wegcontroles ten aanzien van de bestrijding van sociale dumping.

Ook brengen zij ter kennis dat de Vervoerscel volgens het Actieplan Vervoer per jaar 4 grote acties rond sociale dumping moet organiseren, maar dat het blijft bij de plannen.

2.3. Contact: *verloop*

2.3.1. Georganiseerde controleacties

2.3.1.1. Bedrijfscontroles – Multidisciplinaire acties

Voorbeeldscenario 1:

Respondent 11 (TSW Brugge) stelt onregelmatigheden vast tijdens de controle van een vrachtwagen met buitenlandse chauffeur en buitenlandse nummerplaat. Zij vermoedt een geval van sociale dumping en wil het desbetreffende Belgisch bedrijf (enkel de bedrijfsgebouwen) dat opdook in haar eerste vaststellingen aan een grondigere controle onderwerpen en dit op een latere datum.

Telefonisch of per mail vraagt zij hiervoor bijstand aan het Team Mensenhandel-Sociale Fraude FGP WV, soms ook aan SPN Zeebrugge; dit is afhankelijk van de locatie van de bedrijfscontrole.

Het Team Mensenhandel-Sociale Fraude brengt de arbeidsauditeur telefonisch of per mail op de hoogte van de komende acties. Het Team kan per kantschrift de toelating krijgen om over te gaan tot een bankvordering en om de rekeningen van de desbetreffende firma te blokkeren.

Bij de planning van de gezamenlijke actie zal het Team ook bijstand vragen aan de Lokale Politie. Één van de betrokken diensten zorgt voor tolken. Vervolgens kiezen de actoren in samenspraak met elkaar een geschikte datum om over te gaan tot actie op het terrein.

Zij zullen de geplande dag eerst samenkomen (meestal bij de ondersteunende lokale politiedienst of SPN Zeebrugge) om de actie nogmaals door te nemen.

Wat is de taakverdeling:

- TSW Brugge zal de buitenlandse chauffeurs verhoren.

- Het Team Mensenhandel-Sociale fraude gaat voor inbreuken op het algemeen strafrecht een APV⁵⁰ opstellen.

Afwikkelingen in de dagen direct volgend op de actie:

- TSW zorgt voor een vermogensberekening en bezorgt deze gegevens aan het Team Mensenhandel-Sociale fraude.
- Het Team Mensenhandel-Sociale fraude kan nu opdracht (per kantschrift) krijgen vanuit het arbeidsauditoraat dit bedrag per equivalent in beslag te nemen.

Voorbeeldscenario 2:

Zelfde feiten doen zich voor als in voorbeeldscenario 1, maar nu acht men naast een bedrijfscontrole ook een bijkomende huiszoeking in een privé woning noodzakelijk wanneer men het gevoel heeft dat er echt sprake is van uitbuiting.

In dergelijke omstandigheden zal het Team Mensenhandel-Sociale fraude een dossier opstarten en samen met de arbeidsauditeur en TSW Brugge/SI (GOT) rond de tafel zitten. Er wordt beslist om het dossier op het niveau van een opsporingsonderzoek bij de arbeidsauditeur te houden ofwel om het dossier in een gerechtelijk onderzoek te steken bij de onderzoeksrechter.

Hier wordt wegens de omstandigheden (vermoeden van echte uitbuiting) beslist om voor de laatste optie te kiezen. Op deze manier verkrijgt het Team Mensenhandel-Sociale fraude huiszoekingsmandaten en kunnen zo ook de door dit Team gevorderde bijstandsteams (Lokale Politiediensten, SPN Zeebrugge) alle plaatsen betreden als OGP⁵¹. TSW Brugge en SI (GOT) worden als deskundigen gevorderd en mogen nu samen met de politie zowel het bedrijfsgebouw als de privé woning betreden.

De eerdere voorbereiding, het overleg voor de actie, het verloop van de actie zelf en de afwikkeling ervan vinden op dezelfde manier plaats als in scenario 2.

⁵⁰ Aanvankelijk Procesverbaal.

⁵¹ Officier van Gerechtelijke Politie.

2.3.1.2. Globale acties

Respondent 11 – TSW Brugge neemt soms deel aan globale acties samen met de Federale Gerechtelijke Politie. Daarbij wordt door deze laatste ook de WPR gevorderd. Het is niet duidelijk op wiens initiatief deze acties plaatsvinden en op welke manier de betrokken partijen hierover worden geïnformeerd.

2.3.1.3. Wegcontroles – TSW Directie Mechelen/FOD Mobiliteit/Douane/WPR

Uit de gesprekken is gebleken dat TSW Directie Mechelen, FOD Mobiliteit, de Douane en de WPR regelmatig beroep doen op elkaar voor het organiseren en uitvoeren van wegcontroles op vrachtwagens. Het is ons echter niet helemaal duidelijk op wiens initiatief en op welke wijze deze controles tot stand komen.

2.3.1.4. Wegcontroles – TSW Brugge/Lokale Politie (motorbrigades)/SPN Zeebrugge

Respondent 11 neemt soms zoals uiteengezet in punt 2.2.2.1. het initiatief tot het organiseren van een wegcontrole. Zij benadert hiervoor telefonisch of per mail de betrokken diensten, dit zijn lokale politiediensten, hun motorbrigades en ook dikwijls SPN Zeebrugge.

2.3.1.5. Wegcontroles in het kader van de Provinciale Vervoerscel West-Vlaanderen

Tijdens de 2 of 3 jaarlijkse vergaderingen van de Provinciale Vervoerscel West-Vlaanderen worden de data vastgelegd voor de maandelijkse controles die op de vergaderingen volgen. Alle spelers reserveren deze data in hun agenda. Zoals gemeld in 2.2.2.6. nemen niet alle diensten altijd deel aan de acties.

2.3.1.6. Wegcontroles in het kader van de Arrondissementcel Brugge/Veurne

We zagen eerder dat binnen de Arrondissementcel Brugge/Veurne niet vaak afspraken rond transportcontroles worden gemaakt.

Het is wel zo dat, vermits de arrondissementcel wordt voorgezeten door de arbeidsauditeur en deze de persoon is die meestal bij de sociale dumpingdossiers in de transport betrokken is, de arbeidsauditeur eventueel van de gelegenheid van samenkomst gebruik maakt om de verschillende diensten aan te spreken indien er rond bepaalde transportdossiers gewerkt wordt.

Men licht dan bijvoorbeeld de diensten in over de stand van zaken in een lopend onderzoek en de organisatie van nakende controles. Samen wordt dan bekeken wie manschappen ter beschikking kan stellen om aan die controles mee te werken.

Concrete dossiers worden in de arrondissementcel dus wel besproken, maar acties rond sociale dumping worden hier niet op touw gezet.

2.3.2. Informatie-uitwisseling

2.3.2.1. Informele uitwisseling

Bepaalde diensten delen op regelmatige basis en op eigen initiatief informatie met elkaar. Bijvoorbeeld de Douane en de WPR met het Team Mensenhandel-Sociale fraude. Dit gebeurt gewoonlijk per mail.

Evengoed kan bijvoorbeeld SPN Zeebrugge TSW Brugge telefonisch op de hoogte brengen van bepaalde feiten; indien daaropvolgend een zaak kan gestart worden zal de arbeidsauditeur daarvan op de hoogte gebracht worden. Deze zal hierop reageren met het versturen van een kantschrift naar de betrokken diensten, zodanig dat het contact alsnog formeel wordt.

2.3.2.2. Formele uitwisseling

Het gebeurt dikwijls in het kader van sociale dumpingonderzoeken, dat de arbeidsauditeur in een prille fase van het onderzoek de betrokken actoren samenbrengt om hier wat richting aan te geven en de aanpak te bespreken.

Formele uitwisseling van informatie in dossiers gebeurt nadien automatisch na een kantschrift van het arbeidsauditoraat (zie ook punt 2.3.2.1.).

2.4. Contact met het buitenland

Samenwerking met het buitenland (MOE-landen) behoort niet tot het onderzoeksdomein van deze masterproef; toch willen we hierover een bedenking meegeven.

In sociale dumpingonderzoeken kan medewerking vanuit het buitenland opheldering brengen in hangende dossiers bij de sociale inspectiediensten en het arbeidsauditoraat. Daarvoor wordt

een online platform (IMI⁵²) gebruikt. Deze samenwerking verloopt echter stroef en is bijna onbestaande. Door de slechte ervaringen doen de inspectiediensten steeds minder moeite om gegevens uit het buitenland in te winnen.

3. Ervaring samenwerking

Uit het voorgaande is reeds gebleken dat in onderzoeken betreffende sociale dumpingpraktijken de samenwerking tussen arbeidsauditoraat, TSW Brugge, SI Brugge (GOT) en het Team Mensenhandel-Sociale fraude FGP WVL het meest intens is. Deze samenwerking wordt door verschillende actoren als zeer belangrijk geacht in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector. Daarnaast komt in verschillende gesprekken de rol van de andere actoren zoals WPR, SPN Zeebrugge, Douane, etc. naar voor als onmisbaar voor de aanpak van het fenomeen (genoemd “de ogen van de wet op de weg”).

3.1. Elkaars meerwaarde

3.1.1. Meerwaarde politie

Zoals reeds opgemerkt zijn de WPR en SPN Zeebrugge belangrijke aanrijkers van interessante informatie na vaststellingen op de weg. Het gebeurt niet zelden dat op deze informatie verder gebouwd wordt en een onderzoek start bij sociale inspectiediensten als TSW Brugge. Daarnaast wordt hun aanwezigheid bij weg- en bedrijfscontroles ter ondersteuning (extra manschappen) en voor het verzekeren van de veiligheid ten zeerste geapprecieerd.

De meerwaarde van het Team Mensenhandel-Sociale fraude situeert zich op het niveau van het onderzoek in sociale dumpingzaken. Zij kan verschillende acties ondernemen zoals: arrestaties, bankvorderingen, inbeslagnames, etc. en completeert hiermee het werk van sociale inspectiediensten zodanig dat er een sterk dossier ontstaat.

Met toestemming van de onderzoeksrechter of van een arbeidsauditeur kan het FGP-team overgaan tot huiszoeken. Hierdoor krijgen de sociale inspectiediensten veelal de toelating om als deskundigen met het FGP-team aanwezig te zijn bij betreffende huiszoeken in privé

⁵² Het informatiesysteem voor de interne markt.

woningen. Dit is dus een interessant gegeven voor de sociale inspectiediensten om bijkomende informatie te vergaren en een dossier verder uit te bouwen.

3.1.2. Meerwaarde sociale inspectiediensten

De meerwaarde situeert zich in de eerste plaats op het gebied van hun deskundigheid omdat ze zeer goed op de hoogte zijn van de vigerende wetgevingen ter zake. Daarnaast hebben ze een soort van “fingerspitzengefühl”: door hun ervaring voelen ze zeer snel aan waar en door wie er mogelijks fraude wordt gepleegd.

Verder wordt in specifieke onderzoeken het gegeven dat de sociale inspectiediensten bijstand kunnen vorderen van het FGP-Team als zeer interessant bevonden door dit Team. Op die manier kunnen zij immers in de slipstream van de sociale diensten bedrijfsgebouwen betreden, zonder voorafgaandelijk hiervoor toelating te moeten vragen aan parketmagistraten. Deze werkwijze wordt veel toegepast door de betrokken partijen.

3.1.3. Meerwaarde arbeidsauditoraat

Als leidinggevende ontvangt de arbeidsauditeur de informatie van de verschillende actoren. Hierop kan zij vaststellen hoe sterk een dossier staat, waar er hiaten zijn, en waar er bijkomende onderzoeken nodig zijn door bepaalde diensten.

Een andere meerwaarde die tijdens het gesprek met respondent 1 (FGP-team) naar voor komt en zich situeert op het niveau van het openbaar ministerie is de vlotte toegankelijkheid tot twee parketmagistraten in sociale dumpingonderzoeken, met name de arbeidsauditeur en de parketmagistraat mensenhandel-mensensmokkel. Eerder werd uiteengezet dat men bij beiden terecht kan met dergelijk dossier.

3.1.4. Meerwaarde andere

De informatie die Douane en FOD Mobiliteit opdoen op de weg kan ofwel een aanvulling betekenen van reeds bestaande dossiers ofwel de start van een nieuw dossier inleiden.

De Douane is ook steeds beschikbaar om observatie uit te oefenen op vraag van het Team Mensenhandel-Sociale fraude indien dit laatste vermoedt dat er fraude gepleegd wordt bij het onderwerp van observatie.

3.2. Algemene ervaring contactmomenten en meerwaarde samenwerking

Informatie-uitwisselingen tussen de verschillende inspectiediensten verloopt in het algemeen vlot. Verschillende respondenten geven aan zeker niet op tegenwerking te stuiten.

Van de respondenten binnen het inspectiewezen lijkt de respondent 11 (TSW Brugge) het meest op eigen initiatief contact op te nemen met het Team Mensenhandel-Sociale fraude en ervaart deze als zeer gemoedelijk en vlot verlopend. Betreffende respondenten werken dan ook op zeer regelmatige basis samen en weten wat ze aan elkaar hebben. Het lid van het FGP-team deelt deze mening.

Tussen het Team Mensenhandel-Sociale fraude en andere sociale inspecteurs verloopt de informatie-uitwisseling ook zeer goed (opm. kantschrift is hiervoor vereist). Het FGP-team dankt dit aan een goed uitgebouwd persoonlijk netwerk.

Ook tegenover contactmomenten en informatie-uitwisseling met andere actoren zoals WPR, SPN Zeebrugge en Douane staat de respondent van het FGP-Team positief; hij haalt hier opnieuw het nut van "persoonlijke contacten" aan. De respondenten van WPR Verkeerspost Aalter en SPNZ bevestigen het positief karakter van contactmomenten; dit ook met TSW Brugge.

Het arbeidsauditoraat komt naar voor als zeer toegankelijk voor vragen vanuit alle hoeken; de betreffende arbeidsauditeurs zijn dan ook zeer gemotiveerd in de aanpak en aansturing van transportdossiers en de verschillende spelers op het veld zijn daar zeer goed van doordrongen.

Algemeen kan geconcludeerd worden dat een vlotte informatie-uitwisseling en de frequente contactopnames met andere diensten voornamelijk afhangt van het hebben van persoonlijke contacten waarvan men weet dat men er kan op steunen.

De samenwerking en werkwijze in concrete transportdossiers in West-Vlaanderen met hoofdrolspelers TSW Brugge, Het Team Mensenhandel-Sociale fraude en arbeidsauditoraat (zie punt 2.3.1.1.) worden als uniek beschouwd voor gans Vlaanderen. De betrokken actoren zijn er zeer tevreden over: dankzij hun snelle werkwijze kunnen zij op korte termijn een sterk dossier rondmaken en aan de fraudeurs een sterk signaal gegeven dat ze niet ongestraft hun malafide praktijken kunnen voortzetten (directe inbeslagnames, vorderingen voordat later een

vonnis wordt uitgesproken in de zaak die tegen hen aanhangig is gemaakt). Dit is tevens een signaal van ontrading naar de sector toe.

4. Knelpunten in de aanpak en de afhandeling van transportcases

Dossiers sociale dumping in de transportsector zijn dikwijls complexe dossiers, met veel invalshoeken en veel actoren die een bijdrage leveren aan het vervolledigen van een onderzoek. Daar kruipt wel wat tijd in voordat een zaak aanhangig gemaakt wordt voor de rechtbank en vooral voordat het tot een uitspraak komt. Malafide transportondernemingen zouden hierbij de indruk kunnen krijgen dat fraude in hun sector niet beteugeld wordt, wat dan voor hen een vrijgeleide zou zijn om verder te frauderen; te meer dat geruchten de ronde doen dat het “enigszins” pover gesteld is met de strafuitvoering: boetes worden wel uitgesproken, maar zelden of niet altijd geïnd.

De beperkte capaciteit op alle diensten in middelen en mensen (besparingen van de overheid bij FOD Justitie, FOD Sociale Zekerheid, FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Overleg) is een groot knelpunt, zeker omdat vernoemde actoren nog in andere gebieden actief zijn dan alleen maar op het terrein van sociale dumping in de transportsector. De inzet van de medewerkers en de middelen moet dus verdeeld worden over de verschillende werkgebieden.

Nefast voor de problematiek is dus ook het systeem waarbij in diensten zoals TSW en SI opdrachten gequoteerd worden met punten; de medewerkers moeten dus op het einde van het kalenderjaar een goede score behaald hebben willen ze niet op de vingers getikt worden van hogerhand (ze moeten dus doelstellingen gehaald hebben). Daarom wordt er ook gewerkt op andere gebieden dan sociale dumping waar er sneller resultaat kan geboekt worden omwille van het “eenvoudiger” karakter van de dossiers dan deze welke uitgewerkt worden bij sociale dumping. In sommige diensten is sociale dumping geen prioriteit.

Verder kunnen we ook niet blind zijn voor het feit dat alle betrokken spelers nog andere opdrachten te vervullen hebben dan alleen maar opdrachten betreffende sociale dumping, ze kunnen zich dus niet honderd procent richten op deze tak van sociale fraude.

5. Evolutie samenwerking

De samenwerking tussen de verschillende diensten is gegroeid omdat het besef aanwezig is dat er strenger moet worden opgetreden tegen alle uitwassen van sociale dumping in de transportsector en omdat men er van doordragen is dat men daarvoor de krachten moet bundelen.

Dat hiervoor geijverd wordt, blijkt uit de studiedagen rond sociale dumping die door het arbeidsauditoraat georganiseerd worden en waar sterk geëngageerde medewerkers van de verschillende diensten hun visie en motivatie trachten over te brengen aan andere spelers op het terrein.

In West-Vlaanderen hebben twee diensten (TSW Brugge en FGP WVl) een werkwijze (zie punt 2.3.1.1.) ontwikkeld om de krachten optimaal te benutten zodanig dat er sneller vooruitgang geboekt wordt in dossiers.

Tevens heeft de overheid via het Actieplan 2015 Strijd tegen de sociale fraude en sociale dumping en het Plan voor Eerlijke Concurrentie in de transportsector aangegeven het probleem krachtdadig aan te pakken.

6. Besluit

Tijdens het kwalitatief onderzoek is duidelijk geworden dat veel verschillende actoren een bijdrage leveren in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector. Sommigen zijn uit hoofde van hun branche er meer bij betrokken dan andere, nemen dan ook het voortouw in het speurwerk en trachten andere spelers te motiveren om hun steentje bij te dragen.

In West-Vlaanderen wordt er door de betrokken diensten op regelmatige basis contact opgenomen met elkaar in het kader van de problematiek. Door persoonlijke contacten vindt er veel informatie-uitwisseling plaats, wat dan ook bevorderlijk kan zijn voor de gunstige evolutie in een dossier. Ook op het veld werken zij geregeld samen; er doen zich geen problemen voor om andere diensten aan te spreken te participeren in een actie, dit zowel bij wegcontroles als bij bedrijfcontroles.

We zagen dat TSW Brugge en het Team Mensenhandel-Mensensmokkel, samen met het arbeidsauditoraat grote voorstanders zijn van samenwerking tussen verschillende diensten in complexe transportdossiers. TSW Brugge en het FGP-team hebben dan ook zelf een unieke werkwijze ontwikkeld om snel en efficiënt sterke dossiers op te stellen.

Knelpunten in de samenwerking tussen de verschillende actoren worden niet gemeld. Men heeft eerder opmerkingen betreffende het algemeen functioneren van de diensten afzonderlijk waar dan sociale dumping in de transportsector niet de hoofdbekommernis is, maar slechts één van de vele werkdomeinen.

Deel V: Algemeen besluit

In het laatste deel van deze masterproef beogen we terug te koppelen naar de onderzoeksvragen alvorens tot de rubriek aanbevelingen te komen.

Allereerst geven we nog een laatste inkijk in de behandelde onderdelen van dit werk.

1. In vogelvlucht doorheen de materie

In de inleiding van de masterproef werd melding gemaakt van het feit dat sociale dumping een probleem is dat zeer aanwezig in de Belgische transportsector. Er werd opgemerkt dat de sociale dumpingproblematiek zeer complex is en de bestrijding ervan een aartsmoeilijke taak. Vermits de strijd tegen sociale dumping een prioriteit bleek te zijn van de regering, trachtten we op basis van allerlei beleidsdocumenten een beter zicht te krijgen op de problematiek binnen de transportsector en de aanpak ervan. Een volledig overzicht van alle betrokken actoren en alle bestaande samenwerkingswijzen bleek niet voor handen.

Vermits we een duidelijk inzicht in de bestaande samenwerkingsrelaties belangrijk achtten om knelpunten te herkennen en eventuele verbeterpunten aan te merken, streefden we de doelstelling na een helderder inzicht te verkrijgen in de bestaande samenwerkingsverbanden tussen alle betrokken actoren in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector en dit deden we aan de hand van de vorige vier delen van deze masterproef.

Omwille van het feit dat ook een eenduidige omschrijving van het begrip sociale dumping niet naar voor kwam uit de eerder aangehaalde beleidsdocumenten, beslisten we allereerst met Deel 1 voldoende aandacht te besteden aan een grondige fenomeenanalyse. We startten met het onderzoeken van het verband sociale fraude-sociale dumping. Al snel werd duidelijk dat de sociaalrechtelijke inbreuken eigen aan de sociale dumping gepaard gaan met inbreuken tegen allerlei sectoraal specifieke wetgevingen. We achtten het belangrijk een rubriek te besteden aan deze wetgevingen ter zake om de sociaalstrafrechtelijke inbreuken beter te kunnen begrijpen. Daarna schonken we aandacht aan de rol van de Europese Interne markt in het kader van de problematiek. Uiteindelijk trachtten we de verschijningsvormen van sociale dumping binnen de transportsector zo goed mogelijk uiteen te zetten.

Als laatste punt was er in dit deel ook aandacht voor de criminologische theorieën waarmee de sociale dumpingproblematiek duidelijk linken mee vertoont.

In Deel 2 gingen we na welke de betrokken actoren zijn -gekend en minder gekend- die een rol vervullen in de bestrijding van de sociale dumping binnen de transportsector. We trachtten een zo volledig mogelijk overzicht op te maken van alle spelers. Hiernaast besteedden we aandacht aan wat reeds gekend is over samenwerking en behandelden we zodoende ook de bestaande samenwerkingsstructuren.

Deel 3 van de masterproef betreft het methodologisch deel van de masterproef. Niettegenstaande hier voornamelijk aandacht werd besteed aan de voorbereidingen van het kwalitatief empirisch onderzoek, werd ook kort de tweede gehanteerde methode aangekaart, met name een literatuurstudie. In het kader van het kwalitatief empirisch onderzoek werd voldoende aandacht geschonken aan haar uittekening. We zorgden allereerst voor een afbakening van het onderzoeksgebied, de actoren en het begrip “samenwerkingsverband”. Daarna legden we uit dat we voor het uitvoeren van het kwalitatief praktijkonderzoek hebben gekozen voor een variant van de casestudy en we om beter inzicht te krijgen in de cases gebruik hebben gemaakt van halfgestructureerde interviews. Vervolgens beschreven we de wijze van contactopname/benadering van de respondenten en op welke manier hun anonimiteit werd gewaarborgd. Tenslotte gaven we aan dat de afgenomen interviews volledig werden getranscribeerd en de uitgetikte interviews uiteindelijk werden gecodeerd.

Het vierde deel van dit werk omvat de resultaten van het kwalitatief empirisch onderzoek. Het behandelt vier delen: de samenwerkingen in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector, de ervaringen die de actoren hiermee hebben, vastgestelde knelpunten in de aanpak van het betreffende fenomeen en een afsluitende noot over een evolutie op vlak van samenwerking.

2. Terugkoppeling naar de onderzoeksvragen

We zullen hier trachten alle opgedane kennis doorheen het masterproefonderzoek kort en bondig samen te vatten en dit aan de hand van de onderzoeksvragen en bijhorende deelvragen.

Onderzoeksvraag 1 beoogde een antwoord op de vraag wat het fenomeen sociale dumping nu precies inhoudt en in welke mate er aandacht voor is binnen de criminologische wetenschappen. Hiervoor werd van start gegaan met het nagaan welke plaats sociale dumping inneemt ten opzichte van het algemene fenomeen sociale fraude. Uit literatuuronderzoek leerden we dat sociale dumping te beschouwen valt als een vorm van grensoverschrijdende sociale fraude waarbij buitenlandse werknemers betrokken zijn. Er worden inbreuken gepleegd op het toepasselijke socialezekerheidsrecht en het toepasselijk arbeidsrecht. Concreet betreft het ondernemingen die burgers uit een andere EU-lidstaat (als werknemers of zelfstandigen) tewerkstellen waarbij ernstige inbreuken worden gepleegd op het toepasselijk sociaal recht (zoals lonen en sociale bijdragen) ten einde kostprijs voor arbeid te drukken en hieruit een concurrentieel voordeel te halen. Belgische ondernemingen die zich schuldig maken aan dergelijke inbreuken, beogen te ontsnappen aan de Belgische minimumlonen en de Belgische sociale bijdragen. Malafide ondernemingen zijn inventief en richten hiervoor allerlei frauduleuze constructies op. Vermits sociale dumpingpraktijken aldus verschillende verschijningsvormen kunnen aannemen, werden deze van naderhand bekeken. In de literatuur kwamen twee frauduleuze constructies in de transportsector het vaakst naar voor: de postbusconstructie en de constructie met schijnzelfstandigen. We stelden vast dat malafide ondernemingen in hun opgezette constructies niet enkel inbreuken begaan op het toepasselijke sociale recht, maar ook op verschillende Europese en nationale regels inzake het transportvervoer. Niet zelden neigen de sociale dumpingpraktijken naar uitbuiting/mensenhandel. Allerlaatst onderzochten we welke criminologische theorieën men in verband kan brengen met het fenomeen sociale dumping om zo een antwoord te bieden op deelvraag 3. Een verklaring voor de drijfveren van ondernemingen die zich schuldig maken aan sociale dumping vinden we terug in de rationale keuzetheorie en de differentiële associatietheorie. De uiteenzetting in de Deel 1 “Fenomeen sociale dumping” maakt duidelijk dat sociale dumping haar plaats verworven heeft binnen de criminologische wetenschappen als een vorm van grensoverschrijdende sociale fraude die niet zelden neigt naar uitbuiting/mensenhandel.

De tweede onderzoeksvraag “Welke zijn de actoren in de strijd tegen sociale dumping en welke zijn de samenwerkingsverbanden?” werd in eerste instantie beantwoord aan de hand van het literatuuronderzoek. Aanvullingen werden gemaakt op basis van de resultaten van het kwalitatief empirisch onderzoek. We startten met de behandeling van alle mogelijk betrokken

actoren voor de problematiek binnen de transportsector. Van het sociale inspectiewezen kwamen zowel in de literatuur als in de resultaten van het kwalitatief onderzoek Toezicht op de Sociale Wetten, de Sociale Inspectie en de Inspectie van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid naar voor. Betreffende de actor “politie” merkten we tijdens het kwalitatief onderzoek dat een aanvulling moest worden gemaakt op het gevonden lijstje spelers in de literatuur. We merkten dat er binnen elk gerechtelijk arrondissement verschillen kunnen optreden naar actieve politiediensten binnen de problematiek. Voor het gerechtelijk arrondissement West-Vlaanderen, bleken de diensten met een voorname rol de Federale Gerechtelijke Politie, de Federale Wegpolitie, de Scheepvaartpolitie en de Lokale Politiezones te zijn. Hierbij moet verduidelijkt worden dat binnen de Federale Gerechtelijke Politie het om de Afdeling Mensensmokkel & Mensenhandel gaat, en meer specifiek om het Team Mensenhandel-Sociale fraude dat hieronder ressorteert. Naast de “sociale inspectiediensten” en “politiediensten”, kwamen nog enkele andere belangrijke spelers op het veld naar voor: de Bijzonder Belastingeninspectie, de Douane en de Directie Controle op het Wegvervoer. Ten slotte mogen we hier zeker niet het Openbaar Ministerie, en met name het Arbeidsauditoraat als bijzondere actor vergeten te vermelden.

Elke besproken dienst draagt zijn steentje bij in de bestrijding van de sociale dumpingproblematiek binnen de transportsector, maar al snel wordt duidelijk dat indien zij hun krachten bundelen het fenomeen nog efficiënter kan worden bestreden. De Arrondissementcellen en de Provinciale Vervoerscellen kwamen in de literatuur naar voor als de bestaande samenwerkingsstructuren die een meerwaarde kunnen betekenen in de strijd tegen de betreffende problematiek. Tijdens het kwalitatief onderzoek werd duidelijk dat deze meerwaarde minimaal bleek voor het tackelen van de problematiek: wegtransportacties worden in de Arrondissementcel Brugge/Veurne bijna niet georganiseerd en ook in de Provinciale Vervoerscel West-Vlaanderen is er meer aandacht voor algemene wegcontroles. Ook werd opgemerkt dat er meer nodig is dan enkel een snelle controle van vrachtwagen en chauffeur om verdere onregelmatigheden vast te stellen en dat daarom deze wegcontroles sociale dumping niet zullen oplossen. Nuttiger voor de problematiek worden de samenwerkingen buiten deze structuren beschouwd. Één samenwerkingsrelatie binnen het gerechtelijk arrondissement West-Vlaanderen bleek zeer belangrijk te zijn voor de opsporing en vervolging van sociale dumpingpraktijken binnen de transportsector. Het betreft hier de samenwerking in onderzoeken/dossiers tussen het Team Mensenhandel-Sociale Fraude, Toezicht op de Sociale

Wetten en Sociale Inspectie. Waar de sociale inspectiediensten binnen deze gemeenschappelijke onderzoeken de sociaalstrafrechtelijke inbreuken opsporen, spoort het FGP-team de inbreuken op het gemeenstrafrecht op. De arbeidsauditeurs spelen bij dit alles als leidinggevend een zeer belangrijke rol. We moeten opmerken dat we het hier in feite al over een verder stadium in het opsporingsonderzoek van sociale dumpingpraktijken hebben. Eerste vaststellers zoals de WPR, SPN, Douane en FOD Mobiliteit bleken zeer belangrijk. Zij zijn de “ogen” van de wet op de weg van de andere betrokken actoren.

Om een antwoord te kunnen bieden op de derde onderzoeksvraag “Hoe ervaren de verschillende actoren de samenwerking tot nu toe?” beschreven we eerst en vooral hoe de diensten ten opzichte van elkaar staan in termen van meerwaarde. De sociale inspectiediensten TSW en SI kwamen naar voor als de niet weg te denken sociaalrechtelijke deskundigen in de strijd tegen sociale dumping, ook hun “fingerspitzengefühl” werd een meerwaarde bevonden. Samen met het FGP-team werden ze ook omwille van hun meerwaarde in het kader van opsporingsonderzoeken gecompimenteerd. Beide partijen vullen elkaar aan in onderzoeken en zorgen op die manier voor een sterk dossier. Dankzij het bewerkstellings van een efficiënte werkwijze boeken zij vaak successen. De aansturende rol van de arbeidsauditeurs werden hierbij als meerwaarde ervaren. De meerwaarde van de WPR en SPN situeert zich op vlak van informatie-uitwisseling: indien zij onregelmatigheden vaststellen, maken zij dit over aan bijvoorbeeld TSW. Ook als bijstandsteams worden zij ten eerste geapprecieerd. Dit geldt tevens voor de Lokale Politiediensten.

Uit het kwalitatief onderzoek kwam algemeen naar voor dat alle individuen die een taak vervullen in de strijd tegen sociale dumping in West-Vlaanderen positief staan ten opzichte van elkaar en samenwerkingen goed verlopen. Gemotiveerde individuele betrokkenen, waaronder ook de arbeidsauditeurs, zijn grote voorstanders van een multidisciplinaire aanpak van sociale dumping binnen de transportsector, en ijveren dan ook voor wisselwerking tussen de verschillende diensten. Knelpunten in samenwerkingen kwamen niet expliciet naar voor; bemerkingen op de algemene aanpak van het fenomeen daarentegen wel. Dossiers handelend over sociale dumpingpraktijken in de transport zijn complexe dossiers waar veel tijd in kruipt. Vermits voor vele diensten de problematiek maar een klein luik van de prioriteiten vormt -de vernoemde actoren zijn nog in andere gebieden actief dan alleen maar op het terrein van sociale dumping- kan niet altijd ten volle op het probleem worden ingezet. Ook het gegeven dat de

afhandeling op niveau van het gerecht zeer lang op zich kan laten wachten, kan meespelen in het verleggen van prioriteiten binnen de diensten. Het kan tevens de motivatie van betrokken partijen beïnvloeden.

Uit deze uiteenzetting mag blijken dat een zeer goed beeld werd gevormd van de samenwerkingsverbanden in de strijd tegen de sociale dumping in de transportsector. Vermits de vierde onderzoeksvraag aanbevelingen ten aanzien van de aanpak van de problematiek beoogt, reiken wij hierna enkele mogelijkheden aan.

3. Aanbevelingen

Zoals reeds enkele malen werd aangegeven, kunnen de betrokken actoren niet allen in dezelfde mate actief zijn in de strijd tegen de sociale dumping in de transportsector. Geen enkele dienst heeft als hoofdtaak de sociale dumpingproblematiek te bestrijden. Wel behoort het binnen de ene dienst meer tot de bevoegdheden dan binnen de andere. We denken hier aan TSW, SI, het Team Mensenhandel-Sociale fraude en het arbeidsauditoraat. In welke mate men hier aandacht besteedt voor het probleem hangt in voornamelijk mate af van capaciteit en middelen, maar daarnaast speelt ook motivatie een rol. Ook de inspanningen van andere diensten hangen meestal af van eigen interesse en motivatie. Eerste vaststellers zoals WPR en SPN hebben niet tot plicht sociaalrechtelijke onregelmatigheden door te geven aan sociale inspectiediensten, maar gemotiveerde individuen van deze diensten aanzien dit als hun morele plicht. We achten het dan ook zeer belangrijk motivatie bij alle diensten op het terrein te optimaliseren. Om dit te bewerkstelligen zijn reeds een aantal initiatieven ontstaan. Het arbeidsauditoraat te Gent organiseert regelmatig studiedagen rond het thema sociale dumping en de mogelijkheden tot multidisciplinaire aanpak ervan. Een voorstel zou zijn deze studiedagen frequenter te laten plaatsvinden. Daarnaast is het misschien een idee nog meer betrokken diensten van op het terrein uit te nodigen; we denken hier aan FOD Mobiliteit en de Douane vermits zij tevens belangrijk zijn als eerste vaststellers.

Hierboven haalden we kort het probleem van capaciteit en middelen aan. Binnen de actoren die het meest betrokken zijn in de strijd tegen de problematiek bestaan reeds gespecialiseerde cellen voor de aanpak van grensoverschrijdende sociale fraude waarbij buitenlanders betrokken zijn: de Cel GOT bij de Sociale Inspectie, de Cel Covron/Netwerk bij Toezicht op de Sociale Wetten en het Team Mensenhandel-Sociale fraude van de Federale Gerechtelijke Politie. We weten dat

deze cellen niet uitgebreid bemand zijn en zich daardoor niet enkel kunnen focussen op wegtransport. Het is evident dat indien deze cellen meer bemand zouden zijn, dat er dan nog meer onderzoek zou kunnen opgestart worden tegen sociale dumping in de transportsector. Het gaat hier wellicht dus om een probleem van budgetten (geld dus) ter beschikking gesteld door de overheid. Maar vermits de overheid geconfronteerd wordt met een financiële krapte en besparingen aan de orde van de dag zijn, moet gevreesd worden dat onze aanbeveling ter zake wellicht niet ten uitvoer kan gebracht worden. Hetzelfde geldt wellicht ook voor justitie: indien er meer middelen beschikbaar zouden gesteld worden dan zouden dossiers sneller verwerkt worden voor de rechtbank, zou er sneller uitspraak zijn en zouden malafide ondernemers sneller een signaal krijgen dat ze niet ongestraft verder kunnen frauderen. Aansluitend hierbij kunnen we opmerken dat een trage afhandeling van justitie tevens demotiverend kan inwerken op bepaalde actoren en daarom ook een snellere afhandeling bevorderlijk zou zijn. Ook in verband met motivatie: sommige diensten laten uitschijnen dat ze niet altijd op de hoogte gebracht worden van een verdere afwikkeling in een dossier, zelfs al hebben zij als eerste de aanzet gegeven tot onderzoeken. Meer feedback naar deze spelers toe is wellicht aan te raden.

Vermits men niet te veel moet hopen op extra geld van de overheid, zou er kunnen gestreefd worden naar een systeem waarbij bij elke dienst op zijn minst één hoofdrolspeler zich zou specialiseren in alleen maar sociale dumping in de transportsector (zoals dit al bestaat bij een paar diensten). De bedoeling zou zijn dat deze spelers regelmatig in contact zouden komen met elkaar om gemeenschappelijke dossiers/onderzoeken snel af te handelen. Op die manier zou over de grenzen van de diverse diensten heen een soort van “superteam” kunnen gevormd worden dat zich enkel bezig houdt met wegtransportdossiers, wat dan uiteindelijk de efficiëntie van optreden ten goede zou komen.

Utopie of toekomstmuziek?

Bibliografie

- Benson, M. L., & Simpson, S. S. (2009). *White-collar crime: an opportunity perspective*. New York: Routledge.
- Billiet, J., & Carton, A. (2008). Dataverzameling: gestandaardiseerde interviews en zelf-in-te-vullen vragenlijsten. In J. Billiet, & H. Waeye, *Een samenleving onderzocht: Methoden van sociaal-wetenschappelijk onderzoek* (pp. 285-314). Antwerpen: De Boeck.
- Blanpain, R. (2013). Epiloog. In B. Debaenst, R. Blanpain, J. Deferme, P. Humblet, J.-P. Nadrin, K. Nevens, . . . N. Vroman, *Van status tot contract. De arbeidsovereenkomst in België vanuit rechtshistorisch perspectief*. (pp. 163-172). Die Keure.
- Blanpain, R. (X). De Europese arbeidsmarkt: een sociale ramp?
- Bockstaele, M., & Ponsaers, P. (2015). Bijzondere inspectiediensten. Overzicht, bevoegdheden, instrumenten, samenwerking en knelpunten. (P. Ponsaers, Red.) *Reeks Veiligheidsstudies*.
- Bolle, J. (2014). *Reeks Transportrecht, Vervoersvergunningen en cabotage*. Kortrijk-Heule: UGA.
- Bolle, J. (2014). *Vervoersvergunningen en cabotage*. Kortrijk: INNI Publishers.
- Brisart, I. (2011). Structuren voor samenwerking inzake sociale fraude. In Y. Jorens, M. Beliën, J.-P. Bogaert, I. Brisart, C. Devlies, P. Ponsaers, . . . M. Verhaeghe, *Sociale fraude. Van controle tot veroordeling* (pp. 59-85). Brugge: Die Keure.
- Cabooter, K. (2011). *De sociale inspectie in perspectief: naar een nieuw partnership tussen inspectiediensten en KMO's*. Brussel: UNIZO-Studiedienst.
- Cambre, B., & Waeye, H. (2008). Kwalitatief onderzoek en dataverzameling door open interviews. In J. Billiet, & H. Waeye, *Een samenleving onderzocht : methoden van sociaal-wetenschappelijk onderzoek* (pp. 315-342). Antwerpen: De Boeck.

- Centrum voor Gelijkheid van Kansen voor Racismebestrijding. (2009). *Jaarverslag Mensenhandel en -smokkel 2009. In een schijn van wettelijkheid*. Brussel: Centrum voor Gelijkheid van Kansen voor Racismebestrijding.
- Cockx, S. (2013). Actualia arbeidsrecht in de bouwsector. Een aantal fraudebestrijdingsmaatregelen onder de loep. *Tijdschrift voor bouwrecht en onroerend goed*, 11(4), 147-156.
- Crombez, J. (2012, Februari 13). *Strijd tegen fraude in transportsector opvoeren*. Opgeroepen op December 10, 2015, van Samen aanhetwerk.be: <http://samenaanhetwerk.be>
- Crombez, J. (2013, Februari 14). *Illegaal wroeten voor 11 euro per uur*. Opgeroepen op December 10, 2015, van Samen aanhetwerk.be: <http://www.samenaanhetwerk.be>
- De Baets, P., De Keulenaer, S., & Ponsaers, P. (2003). *Het Belgische inspectiewezen. Een niet ingeloste belofte*. Antwerpen: Maklu Uitgevers.
- De Federale Regering. (2014). *Het Federaal regeerakkoord 2014-2019*. Brussel.
- De Keulenaer, S., Ponsaers, P., & Vanhaverbeke, W. (2003). *Wegwijzer bijzondere inspectiediensten*. Antwerpen: Maklu.
- De Vits, E. (2013). *Interne markt, cruciaal maar onvoltooid*. Verbond van Belgische Ondernemingen.
- De Wispelaere, F., & Pacolet, J. (2009). *Naar een observatorium ondergrondse economie*. Leuven: Acco.
- Deconynck, M. (2015). Working apart together: het kluwen aan inspectiediensten ontrafeld. In M. Bockstaele, & P. Ponsaers, *Bijzondere inspectiediensten: overzicht, bevoegdheden, instrumenten, samenwerking en knelpunten* (pp. 165-188). Antwerpen-Apeldoorn: Maklu.
- Decorte, T. (2011). *Methoden van onderzoek: ontwerp en dataverzameling*. Gent: Academia Press.

- Defossez, A. (2014). Le dépassement de la question du dumping social: une condition nécessaire à une meilleure application de la directive détachement. *Tijdschrift voor Sociaal Recht*, 91-131.
- Delafortrie, S., & Springael, C. (2013, November 28). *Actieplan tegen Sociale Dumping*. Opgehaald van Internationaal Perscentrum: <http://www.presscenter.be>
- Eliaerts, L. (2010). Detachering van werknemers binnen de Europese Unie: het toepasselijke sociale zekerheidsrecht onder geding van verordening 883/2004. *Rechtskundig Weekblad*, 74(15), 602-616.
- Eliaerts, L. (2015). Terbeschikkingstelling en uitzendarbeid in de bouwsector. *Tijdschrift voor Bouwrecht en Onroerend Goed*, 13(6), 298-310.
- Federale Overheidsdienst Financiën. (2015). *Administratie der Douane en Accijnzen*. Opgehaald van Internet Administratie der Douane en Accijnzen: <http://fiscus.fgov.be/>
- Federale Politie. (2015). *Directie van de scheepvaartpolitie*. Opgeroepen op November 6, 2015, van <http://www.politie.be>
- Federale Politie. (2015). *Federale Politie*. Opgehaald van Directie van de wegpolitie: www.politie.be
- Flick, U. (1998). *An Introduction to Qualitative Research*. Londen: Sage.
- Frouws, B., de Ruig, L., & Douwe, G. (2010). *Illegaal aan de slag. Onderzoek naar Illegale tewerkstelling in Nederland*. Zoetemeer: Research voor Beleid.
- Geerts, D. (2014). *Brede actie tegen sociale dumping en oneerlijke concurrentie in transportsector*. Opgeroepen op December 5, 2015, van Bruggenbouwer met visie: <http://www.davidgeerts.be>
- Hendrikse, M., & Van Huizen, P. (2005). *CMR: Internationaal vervoer van goederen over de weg*. Parijs: Zutphen.

- Het Rekenhof. (2015). *Verslag van het Rekenhof aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Goederenvervoer over de weg: handhaving van de regelgeving*. Brussel.
- Heynen, J. (2009). Detachering binnen de Europese Unie: Inspectie door de RSZ: Werkland of zeteland. In J. Yorens, B. Buysse, M. De Jonghe, B. De Pauw, F. Dorssemont, S. Feenstra, . . . F. Van Overmeiren, *Handboek Europese detachering en vrij verkeer van diensten. Economisch wondermiddel of sociaal kerkhof?* (pp. 577-604). Brugge: Die Keure.
- Holzhauser, R. W., & Holzhauser, W. (2001). *Vervoersrechtelijke regelingen: wettekst, verdragen, algemene voorwaarden*. Kluwer.
- Houbrechts, A. (2002). *Wegwijs doorheen de rij- en rusttijden en de tachograaf*. Brussel: Febetra.
- Jorens, Y. (2014). De strijd tegen sociale fraude: balanderen op een slappe Europese koord. In G. Vermeulen, A. Masset, D. Flore, I. Aendenboom, P. Baeyens, J. De Witte, . . . H. Vanderlinden, *De aanpak van sociale fraude, arbeidsuitbuiting en mensenhandel: uitdagingen en oplossingen op nationaal en EU-niveau* (pp. 77-112). Brugge: Die Keure.
- Jorens, Y., & Gillis, D. (2013). De inspecteur in het Europa van de 21ste eeuw: Sisphus of Hercules? In P. Humblet, & I. Van de Woestyne, *Sociaal en fiscaal recht* (pp. 181-282). Mechelen: Wolters Kluwer Belgium NV.
- Kabinet Staatssecretariaat voor Bestrijding van de sociale fraude. (2016). *Plan Eerlijke Concurrentie in de Transportsector*. Kabinet Staatssecretariaat voor Bestrijding van de sociale fraude.
- Lerouge, H. (2015, Juni 23). *Vakbonden opnieuw op straat tegen sociale dumping*. Opgeroepen op December 12, 2015, van Partij van de Arbeid van België: <http://pvda.be>
- Lerouge, H. (2015, December 12). *Vakbonden opnieuw op straat tegen sociale dumping*. Opgehaald van <http://pvda.be/artikels/vakbonden-opnieuw-op-straat-tegen-sociale-dumping>

- Leurs, A., & Meeuw, F. (2009). Detachering: economische zegen of sociale dumping? Een visie van een werknemersorganisatie. In Y. Jorens, B. Buysse, M. De Jonghe, B. De Pauw, F. Dorssemont, S. Feenstra, . . . F. Van Overmeiren, *Handboek Europese detachering en vrij verkeer van diensten. Economisch wondermiddel of sociaal kerkhof?* (pp. 633-666). Brugge: Die Keure.
- Leys, M. (2009). De gevalstudie. In T. Decorte, & D. Zaitch, *Kwalitatieve methoden en technieken in de criminologie* (pp. 174-194). Leuven: Acco.
- Lorré, J. (2007). Aard van de arbeidsrelatie als deus ex machina. *Rechtskundig Weekblad*(41), 1662-1676.
- Maciejewski, M. (2016). *Wederzijdse erkenning van diploma's*. Het Europees Parlement.
- Marshall, C., & Rossman, G. B. (1989). *Designing Qualitative Research*. Newbury Park: Sage.
- Monti, M. (2010). *Een nieuwe strategie voor de eengemaakte markt - Ten dienste van de Europese economie en samenleving*. Rapport ter attentie van de Europese Commissie.
- Moreels, F. (2012). *Ze komen uit het Oosten, ze trekken naar het Oosten*. Opgehaald van ABVV/BTB Samen sterk: <http://www.btb-abvv.be>
- O'Gorman, A. (2009). Ethische aspecten van het kwalitatief onderzoek. In T. Decorte, & D. Zaitch, *Kwalitatieve methoden en technieken in de criminologie* (pp. 514-535). Leuven: Acco.
- Open Vld Oostende. (2015, Maart 19). *Samenwerking inspecties belangrijk om sociale dumping transportsector aan te pakken*. Opgeroepen op December 2, 2015, van Open Vld Oostende: <http://oostende.openvld.be/>
- Openbaar Ministerie. (2015). *Over het OM*. Opgehaald van Openbaar Ministerie: <http://www.om-mp.be/>
- Pacolet, J., Perelman, S., Pestieau, P., & Baeyens, K. (2008). Een indicator voor de omvang en evolutie van het zwartwerk in de Belgische economie. *Belgisch Tijdschrift voor Sociale Zekerheid*, 50(4), 457-483.

- Pieters, D., & Schoukens, P. (2011). De nieuwe Europese verordeningen 883/04 en 987/09. *Arbeids- en socialezekerheidsrecht*, 121-157.
- Ponnet, F. (2015). *Transportzakboekje*. Antwerpen: Wolters Kluwer.
- SIOD. (2014). *Actieplan 2014 van de Inspectiediensten voor de Strijd tegen de Sociale Fraude*. Brussel.
- SIOD. (2015). *Optreden van de sociale inspectiediensten*. Opgehaald van Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst SIOD: <http://www.siod.belgie.be/>
- SIOD. (2015). *Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (SIOD)*. Opgeroepen op Februari 15, 2016, van Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg: <http://www.werk.belgie.be/>
- SIOD. (2015). *Wat is sociale fraude?* Opgeroepen op 12 15, 2015, van Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst SIOD: <http://www.siod.belgie.be>
- Torfs, D. (2000). Bevoegdheid van de inspectiediensten. *Tijdschrift voor Sociaal Recht*(3), 407-459.
- Torfs, D., & Verhaegen, E. (2010). *De opsporing van sociaalrechtelijke misdrijven*. Mechelen: Kluwer.
- Van Dale. (2015). *Samenwerkingsverband*. Opgeroepen op November 4, 2015, van De Dikke Van Dale: <http://vandale.ugent.be/>
- Van Gemert, F. (2009). Kwalitatieve databronnen in de criminologie. In T. Decorte, & D. Zaitch, *Kwalitatieve methoden en technieken in de criminologie* (pp. 148-172). Leuven: Acco.
- Van Overbeeke, F. (2013). Over de interactie tussen het IPR en de bepalingen van het vrij verkeer, toegespitst op internationale arbeidsovereenkomsten. *Rechtskundig Weekblad*(17), 643-652.

- Van Overmeiren, F. (2015). Buitenlandse werknemers binnen de EU: het sociaalrechtelijk kader van aanwerving versus detachering. *Tijdschrift voor bouwrecht en onroerend goed*, 13(6), 311-334.
- Van Regenmortel, J. (2015, December 23). *Hongaren laten 300 vrachtwagens achter in wei: truc om minder te betalen*. Opgehaald van Het Nieuwsblad: <http://www.nieuwsblad.be/>
- Vanden Bogaerde, F., & Cool, D. (2003). *Praktijkboek Wegtransport. Rij- en rusttijden*. Mechelen: Kluwer.
- Vanden Broeck, P. (2014). Enkele knelpunten bij de controle op buitenlandse werknemers. In I. Aendenboom, & H. Verschueren (Red.), *Migratie- en migrantenrecht 15. Ontwikkelingen in het Europees, Belgisch en Vlaams arbeidsmigratierecht* (pp. 1-27). die Keure.
- Vanden Broeck, P. (2014). Enkele knelpunten bij de controle op buitenlandse werknemers. In H. Verschuren, I. Aendenboom, J. Antoon, D. Cuypers, B. De Pauw, P. Vanden Broeck, . . . J. Vanpraet, *Migratie- en migrantenrecht Deel 15 (Ontwikkelingen in het Europees, Belgisch en Vlaams arbeidsmigratierecht)* (pp. 207-234). Brugge: Die Keure.
- Vandeputte, W. (2006). Werknemers zonder grenzen: grensoverschrijdende tewerkstelling in een eengemaakt Europa. *Themis*(39), 57-94.
- Vanderschaeghe, A. (2006). De inspectiediensten: stand van zaken. *Advocatenpraktijk*, 10-11.
- Verschueren, H. (2006). Sociale zekerheid en detachering binnen de Europese Unie. De zaak Herbosch Kiere: een gemiste kans in de strijd tegen grensoverschrijdende sociale dumping en sociale fraude. *Belgisch Tijdschrift voor Sociale Zekerheid*(3), 403-446.
- Willems, V. (2013). *20 jaar Europese interne markt KMO- Kans of - Nachtmerrrie*. Brussel: UNIZO-Studiedienst.
- Witteveen, R., Salverda, F., & Europa decentraal. (2015, Oktober 5). *BENELUX-Verklaring voor aanpak van grensoverschrijdende sociale fraude*. Opgeroepen op November 7, 2015, van Europa decentraal: <https://www.europadecentraal.nl>

Respondent 1 Team Mensenhandel-Sociale Fraude. (2016, Februari 19). Persoonlijke Communicatie. (C. Steelandt, Interviewer)

Respondent 2 Sociale Inspectie. (2016, Februari 24). Persoonlijke communicatie. (C. Steelandt, Interviewer)

Respondent 3 Federale Wegpolitie. (2016, Februari 24). Persoonlijke communicatie. (C. Steelandt, Interviewer)

Respondent 4 Substituut-Arbeidsauditeur Gent. (2016, Februari 25). Persoonlijke communicatie. (C. Steelandt, Interviewer)

Respondent 5 Arbeidsauditeur Brugge. (2016, Februari 29). Persoonlijke communicatie. (C. Steelandt, Interviewer)

Respondent 9 Directie Controle op het Wegvervoer. (2016, Maart 18). Persoonlijke communicatie. (C. Steelandt, Interviewer)

Lijst van bijlagen

Bijlage 1 Standaardmail respondenten

Bijlage 2 Informed Consent

Bijlage 3 Topiclijst

Bijlage 1: Standaardmail respondenten

Geachte,

Mijn naam is Cathy Steelandt en ik ben een laatstejaarsstudente criminologische wetenschappen aan de Universiteit Gent.

In het kader van mijn masterproef werk ik rond het thema sociale dumping in de transportsector. De titel van mijn masterproef luidt: "Samenwerkingsverbanden in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector: een evaluatie."

Zoals de titel aangeeft, is het doel van het onderzoek een beter inzicht te krijgen in de samenwerkingsverbanden in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector.

Om de samenwerking tussen alle betrokken actoren onderling te onderzoeken (met focus op de mensen op het terrein), wil ik via respondenten (zowel bij politie, sociale inspectiediensten, Douane, FOD Mobiliteit, etc.) nagaan in welke mate de samenwerking verloopt, hoe en in welke vormen dit tot stand komt en vooral welke de ervaringen en percepties zijn van de respondenten op het terrein. In het kader van mijn onderzoek beperk ik mij tot de provincie West-Vlaanderen.

Vermits uw dienst één van de belangrijke actoren is in de strijd tegen sociale dumping, hoop ik via deze mail respondenten op uw dienst te bereiken die bereid zijn mij over dit onderwerp te woord te staan.

Ik kijk vol verwachting uit naar uw reactie, en dank u hiervoor reeds bij voorbaat.

Met vriendelijke groeten,

Cathy Steelandt

E-mail: cathy.steelandt@ugent.be

Tel: 0477/441552

Bijlage 2: Informed Consent



FACULTEIT RECHTSGELEERDHEID

Deelname aan onderzoek:

Hierbij geef ik, toestemming om deel te nemen aan een interview over de samenwerkingsverbanden in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector. Dit onderzoek gebeurt door Cathy Steelandt, een laatstejaarsstudente criminologie aan de Universiteit Gent, in het kader van haar masterproef.

Doel van het onderzoek:

Dit onderzoek wordt uitgevoerd om een beter zicht krijgen op de samenwerkingsverbanden in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector.

Deelname aan het onderzoek:

Het onderzoek bestaat uit een half-gestructureerd interview waarbij gebruik wordt gemaakt van een topiclijst om gespreksonderwerpen aan te brengen. De geschatte duur van het interview bedraagt een half uur.

Deelname aan het onderzoek gebeurt volledig uit vrije wil. Ik heb het recht om op elk moment, zonder dat ik hiervoor een reden opgeef, mijn medewerking stop te zetten.

Geheimhouding gegevens:

Mijn gegevens worden ingezameld in functie van dit onderzoek. Het is hierbij wel / niet (*schrappen wat niet past*) toegestaan dat er een geluidsopname wordt gemaakt van het afgenomen interview voor de verdere verwerking van de gegevens.

Ik ben mij ervan bewust dat de inhoud van het gesprek geanonimiseerd wordt en ik dus vrijuit kan spreken. Aanpassingen van uitspraken blijven mogelijk na afsluiting van het gesprek.

Bij toestemming tot opname van het gesprek worden de data opgeslagen op een centraal punt en niet vrijgegeven aan derden.

Na afsluiting van het onderzoek zullen de data worden vernietigd van zodra de data niet meer noodzakelijk zijn voor het onderzoek. De data zullen niet onnodig worden bewaard.

Ik wil het getranscribeerde interview wel / niet (schrappen wat niet past) via mail van de onderzoeker ontvangen om dit te kunnen nalezen.

Opgemaakt te, op/...../2016

Naam en handtekening respondent:

Naam en handtekening onderzoeker:

Bijlage 3: Topiclijst

Functie

- Inhoud functie
- Terrein - sectoren

Individuele controles in het wegtransport (indien van toepassing)

- Welk soort controles voert men in de sector van het wegtransport uit?
- Hoe gaat men tewerk?

Samenwerken in het kader van de bestrijding van sociale dumping

A. Instanties waarmee samen wordt gewerkt/waarmee geregeld contact is in het kader van de problematiek

B. Vermoeden van sociale dumping

Hoe gaat men tewerk? Stappenplan?

Neemt men contact op met een instantie? Welke?

- Met arbeidsauditoraat?
- Met sociale inspectiedienst(en)? (SI (GOT), TSW Brugge, TSW Directie Vervoer, Inspectiedienst van de RSZ,..)
- Met politie (FGP, Wegpolitie, Lokale politie,..)
- Met andere inspectiedienst(en)? (Douane, FOD Mobiliteit..)
- Vaste contactpersonen?

C. Samenwerken/gegevensuitwisseling op vraag

- In het kader van gerechtelijke onderzoeken? (Onderzoeksoopdrachten op vraag van arbeidsauditeur (kantschrift))
- Initiatief sociale inspectiediensten
- Initiatief FGP
- Initiatief andere inspectiediensten

D. Samenwerking in dossiers (indien van toepassing)

- Taakverdeling?
- Is deze op voorhand bepaald?
- Praktijkvoorbeeld?

E. Specifieke samenwerkingsstructuren (en hun meerwaarde in de strijd tegen sociale dumping)

- Arrondissementele Cellen
- Provinciale Cellen Vervoer

Ervaring samenwerking

A. Positieve punten

B. Knelpunten

- Welke problemen
- Binnen welke fase
- Achterliggende redenen

C. Welke meerwaarde levert samenwerking op?

D. In welke mate acht men samenwerking belangrijk?

E. Hoe staat men ten opzicht van de hedendaagse aanpak van de betreffende sociale dumping problematiek?

F. Knelpunten algemene aanpak

G. Verbeterpunten naar toekomst toe