

**Belgische Kamer
van volksvertegenwoordigers**

BUITENGEWONE ZITTING 1999 ^(*)

4 OKTOBER 1999

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van artikel 2, vijfde lid,
van het Wetboek van Koophandel**

(ingediend door de heer Danny Pieters)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het huidige artikel 2 , vijfde lid, van het Wetboek van Koophandel bepaalt dat als daden van koophandel dienen aangemerkt te worden, alle verrichtingen van ondernemingen van openbare of private werken, van vervoer te land, te water of door de lucht.

De bedoeling van het voorliggende wetsvoorstel is het ziekenvervoer uitdrukkelijk uit de (louter) commerciële sfeer te halen door de vermelde bepaling aan te vullen als volgt: «met uitzondering van het vervoer van personen wier medische toestand het vervoer per ziekenwagen vereist.»

De voorkeur wordt gegeven aan deze omstandige omschrijving, aangezien het begrip «ziekenvervoer» een te open karakter zou kunnen vertonen. Daarenboven wordt meteen duidelijk gemaakt dat niet elk vervoer van een zieke onder de voorgestelde uitzondering valt. Nog anders uitgedrukt: we willen duidelijk maken dat als de medische toestand van een persoon een bijzonder soort vervoer, te weten per ziekenwagen vereist, we het domein van de koophan-

(*) Eerste zitting van de 50^{ste} zittingsperiode

**Chambre des représentants
de Belgique**

SESSION EXTRAORDINAIRE 1999 ^(*)

4 OCTOBRE 1999

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'article 2, alinéa 5, du Code
de commerce**

(Déposée par M. Danny Pieters)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'actuel article 2, alinéa 5, du Code de commerce dispose qu'est réputé acte de commerce toute entreprise de travaux publics ou privés, de transports par terre, par air ou par eau.

La présente proposition de loi vise à soustraire expressément le transport de patients de la sphère (purement) commerciale en complétant l'alinéa précité comme suit: «à l'exception du transport des personnes dont l'état de santé requiert un transport en ambulance.»

Nous avons choisi de définir précisément cette exception, car la notion de «transport de patients» pourrait s'avérer trop vague. En outre, la définition retenue établit clairement que l'exception ne s'applique pas à tout transport de malade. En d'autres termes, il s'agit de préciser que lorsque l'état de santé d'une personne requiert que celle-ci bénéficie d'un type de transport particulier, à savoir un transport en ambulance, ce transport n'est plus un acte com-

(*) Première session de la 50^{ème} législature

del verlaten en een sfeer betreden die door een eigen logica beheerst wordt. Deze eigen sfeer noodzaakt een aangepaste reglementering, die rekening houdt met alle relevante elementen van algemeen en particulier belang. Daarbij zien we zowel voor de particuliere vervoerondernemers als voor de Kruisverenigingen een rol weggelegd.

Het onderhavige wetsvoorstel beoogt geenszins in een omvattende regeling te voorzien. Fragmenten van een regeling zijn her en der reeds voorhanden. Zo worden normen vastgesteld voor het niet-dringend, liggend ziekenvervoer bij het koninklijk besluit van 29 april 1999 (B.S. , 13.augustus.1999) en regelt de wet van 8 juli 1964 de dringende geneeskundige hulpverlening. De regering moet het initiatief nemen voor een geïntegreerde en omvattende regeling, die onder meer toelatingsvereisten en kwaliteitsnormen zou kunnen opleggen en de tarieven structureren. In Nederland bestaat al sinds 1971 een Wet Ambulancevervoer.

In de tussentijd kan echter niet stilgezeten worden, wil men niet het risico lopen dat ook deze sector volledig zou beheerst worden door een commerciële logica van vraag en aanbod, winstmaximalisatie en gebrek aan solidariteit. Momenteel wordt de sector van het ziekenvervoer gekenmerkt door de inzet van talrijke vrijwilligers: mannen en vrouwen die een deel van hun tijd opofferen om zich ten dienste van de andere te stellen. Hieraan dreigt een einde te komen indien het ziekenvervoer niet onderscheiden wordt van het overige, commerciële vervoer. Dit sluit overigens niet uit dat er plaats is voor vrijwilligers en professionelen in het ziekenvervoer. In een algemene wet op het ziekenvervoer zal hiervoor een evenwichtige oplossing moeten gevonden worden. Met dit wetsvoorstel willen wij een halt toe roepen aan de tendens steeds meer de inzet van vrijwilligers te fnuiken en uiteindelijk onmogelijk te maken.

Dat er zich op het terrein een groeiend aantal problemen voordoen, alle rechtstreeks of onrechtstreeks voortvloeiend uit de gelijkstelling van het ziekenvervoer met een daad van koophandel, kan moeilijk bestreden worden.

Wellicht het meest bekendheid verworven de problemen rond het gebruik door het Rode Kruis van onbezoldigde vrijwilligers voor niet-dringend patiëntenvervoer. Gezien de hoge loonkosten in België, zagen de particuliere ziekenvervoerders daarin een concurrentievervalsing. De handelsrechtbank volgde deze redenering en het Rode Kruis moest, in afwachting van de uitspraak van het hof van beroep, het niet-dringend ziekenvervoer staken. Dit bleef niet zonder gevolgen voor de dienstverlening aan de bur-

mercial, mais relève d'une activité régie par sa propre logique. Cette activité doit être soumise à une réglementation appropriée qui tienne compte des éléments constitutifs de l'intérêt général et de l'intérêt particulier, dans la mesure où ils sont pertinents. Par ailleurs, tant les entreprises de transport privées que les associations telles que la Croix-Rouge auront un rôle à jouer dans ce contexte.

La présente proposition de loi ne vise pas à réglementer tous les aspects du transport de patients. Des règles, certes fragmentaires et éparses, existent déjà. C'est ainsi que l'arrêté royal du 29 avril 1999 (*Moniteur belge* du 13 août 1999) fixe les normes auxquelles les services de transport non urgent de patients couchés doivent répondre et que la loi du 8 juillet 1964 régit l'aide médicale urgente. Il appartient au gouvernement de prendre une initiative en vue de coordonner et de compléter la réglementation. Cette dernière pourrait imposer des critères d'accès et des normes de qualité au secteur concerné et structurer. Aux Pays-Bas, le transport en ambulance est régi par la loi depuis 1971.

En attendant, si l'on ne réagit pas, ce secteur risque aussi d'être entièrement régi par la logique commerciale de l'offre et de la demande, par la maximisation des bénéfices et par un manque de solidarité. Actuellement, le secteur du transport de malades se caractérise par le recours à de nombreux volontaires, à savoir des hommes et des femmes qui sacrifient une partie de leur temps libre pour se mettre au service des autres. Ce volontariat risque de disparaître si l'on ne fait pas la distinction entre le transport de malades et les autres types, commerciaux, de transport, ce qui n'exclut d'ailleurs pas que des volontaires et des professionnels puissent coexister dans le transport de malades. Une loi générale sur le transport de malades devra dégager à cet égard une solution équilibrée. La présente proposition de loi vise à mettre un terme à la tendance qui consiste à rendre de plus en plus difficile et, finalement, à empêcher le recours à des volontaires.

Il n'est guère contestable qu'un nombre croissant de problèmes se posent sur le terrain, problèmes qui découlent tous, directement ou indirectement, de l'assimilation du transport de malades à un acte de commerce.

Ce sont sans doute les problèmes liés au recours, par la Croix-Rouge, à des bénévoles pour le transport non urgent de patients qui ont fait couler le plus d'encre. Eu égard au niveau élevé des charges salariales en Belgique, les entreprises privées de transport de malades y ont vu une distorsion de concurrence. Le tribunal de commerce ayant suivi ce raisonnement, la Croix-Rouge a dû, en attendant l'arrêt de la cour d'appel, renoncer à assurer le transport non urgent de malades, ce qui n'est pas resté sans conséquence

ger. Vooral landelijke gebieden beschikken immers onvoldoende over privé-ziekenwagendiensten, waardoor het ziekenvervoer in het gedrang kwam. Hierop beslisten meer dan honderd gemeenten om de ambulances van het Rode Kruis op te eisen voor het organiseren van het niet-dringend ziekenvervoer (de rechtsgrond daarvoor is vrij dubieus). Tevens bleek de situatie op langere termijn ook een bedreiging in te houden voor het dringend ziekenvervoer, waarvoor wellicht geen vrijwilligers meer zouden gevonden worden als dezen slechts zeer sporadisch in actie kunnen komen. In november 1997 velde het hof van beroep echter een andere uitspraak dan de handelsrechtbank. Het Rode Kruis mocht opnieuw niet-dringend ziekenvervoer organiseren.. In zijn arrest van 9 september 1999 vernietigde het Hof van Cassatie echter de uitspraak van het hof van beroep, waardoor opnieuw een lange periode van rechts-onzekerheid dreigt te ontstaan tot een ander hof van beroep zich uitgesproken zal hebben over de zaak

Het valt ook niet uit te sluiten dat andere Kruisverenigingen, zoals het Vlaamse Kruis, die eveneens een beroep doen op vrijwilligers voor hun ziekenvervoer, in de moeilijkheden komen. Samen zouden deze verenigingen beschikken over ongeveer 400 ziekenwagens die jaarlijks duizenden ritten uitvoeren. De ervaring die de vrijwilligers opdoen tijdens dit niet-dringend ziekenvervoer is absoluut noodzakelijk om doeltreffend te kunnen optreden in noodgevallen en bij rampen.

Het behoort uiteraard niet aan de federale wetgever zich in te laten met de normering van het georganiseerde vrijwilligerswerk in de welzijns- en gezondheidssector, wat een bevoegdheid van de gemeenschappen is; wel is het belangrijk niet slechts voor het handelsrecht, maar ook voor afgeleide problemen van arbeids- en socialezekerheidsrecht nu reeds vast te stellen dat de activiteit van het ziekenvervoer niet in een commerciële context gezien moet worden en bijgevolg dat de personen die in dit domein diensten verrichten ook vrijwilligers kunnen zijn. Het zal zo ook duidelijk zijn dat de open begrippen die het toepassingsgebied van de Wet op de Handelspraktijken beheersen, derwijze uitgelegd zullen dienen te worden dat het ziekenvervoer niet door deze regelgeving beheerst wordt.

Gelet op de huidige problemen waarmee de betrokken sector geconfronteerd wordt, is een wettelijke interventie dringend geboden. We stellen dan ook voor de nieuwe bepaling in werking te laten treden op de dag van de indiening van het wetsvoorstel. De wet zal bijgevolg beperkt in de tijd terug werken.

pour le service à la population.

Ce sont surtout les régions rurales qui manquent de services d'ambulance privés, ce qui compromet le transport de malades. Plus de cent communes ont dès lors décidé de réquisitionner les ambulances de la Croix-Rouge pour l'organisation du transport non urgent de malades (le fondement juridique invoqué était du reste assez douteux). Qui plus est, cette situation comportait également une menace, à terme, pour le transport urgent de malades, pour lequel on ne trouverait sans doute plus de volontaires si ceux-ci ne pouvaient plus intervenir désormais que très sporadiquement. En novembre 1997, la cour d'appel a toutefois rendu une décision différente de celle du tribunal de commerce, en autorisant à nouveau la Croix-Rouge à organiser le transport non urgent de malades. Étant donné cependant que, par son arrêt du 9 septembre 1999, la Cour de cassation a cassé la décision de la cour d'appel, une longue période d'insécurité juridique risque à nouveau de s'installer jusqu'à ce qu'une autre cour d'appel statue dans cette affaire.

Il n'est pas non plus exclu que d'autres services d'ambulance, tels que la *Vlaamse Kruis*, qui recourent également à des volontaires pour leur transport de malades, rencontrent des difficultés. Ces associations disposeraient au total de quelque 400 ambulances qui assurent des milliers de transports par an. L'expérience que les volontaires acquièrent au cours du transport non urgent de malades est absolument indispensable pour pouvoir intervenir efficacement en cas d'urgence et en cas de catastrophe.

Il va sans dire qu'il n'appartient pas au législateur fédéral de s'ingérer dans la normalisation du volontariat organisé dans le secteur de l'aide sociale et de la santé, ce secteur relevant des communautés; en revanche, il importe, non seulement sous l'angle du droit commercial, mais également sous l'angle des problèmes ayant trait au droit du travail et de la sécurité sociale, d'affirmer dès à présent que le transport de malades ne peut être considéré comme une activité commerciale et que les services prestés dans ce secteur peuvent dès lors également l'être par des volontaires. Il sera clair, dès lors, que les notions non encore définies relevant du champ d'application de la loi sur les pratiques du commerce devront être interprétées de manière telle que le transport de malades soit exclu du champ d'application de cette réglementation.

Au vu des problèmes auxquels le secteur concerné est actuellement confronté, il est urgent d'intervenir sur le plan législatif. Nous proposons dès lors de faire en sorte que la nouvelle disposition produise ses effets au jour où la présente proposition de loi a été déposée. La loi aura donc un effet rétroactif limité.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art.2

Artikel 2, vijfde lid, van het Wetboek van Koophandel, wordt aangevuld als volgt:

«met uitzondering van het vervoer van personen wier medische toestand het vervoer per ziekenwagen vereist.»

Art.3

Deze wet treedt in werking op 21 september 1999.

21 september 1999-

DANNY PIETERS
GRETA D'HONDT

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'article 2, alinéa 5, du Code de commerce est complété comme suit:

«, à l'exception du transport des personnes dont l'état de santé requiert un transport en ambulance.».

Art. 3

La présente loi produit ses effets le 21 septembre 1999.

21 septembre 1999