

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 april 2016

WETSVOORSTEL

tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de toegelaten afmetingen en de zekering van een lading bestaande uit graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder in bulk betreft

(ingediend door
de heer Koenraad Degroote, de dames
Daphné Dumery, Inez De Coninck en
Caroline Cassart-Mailleux en
de heren Jef Van den Bergh en Werner Janssen)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 avril 2016

PROPOSITION DE LOI

modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne les dimensions autorisées et l'arrimage d'un chargement de céréales, de lin, de paille ou de fourrage en vrac

(déposée par
M. Koenraad Degroote,
Mmes Daphné Dumery, Inez De Coninck et
Caroline Cassart-Mailleux et
MM. Jef Van den Bergh et Werner Janssen)

SAMENVATTING

De verkeerswetgeving is niet meer aangepast aan de huidige werking van sommige landbouwgebonden sectoren. Vlas in het bijzonder wordt vandaag niet meer in bundels verhandeld en het transport verloopt veel veiliger en efficiënter. Ook ondergaan vlasvervoerders een concurrentienadeel in het licht van de geldende wegverkeersregels in het buitenland.

Om dit te verhelpen actualiseert dit voorstel de wegcode op drie punten. Het heft het verplicht overdekken van ladingen van graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder met een dekzeil of met een net op. Daarnaast breidt het de toegelaten breedte en hoogte van deze ladingen uit.

RÉSUMÉ

Le Code de la route n'est plus adapté au fonctionnement actuel de certains secteurs liés à l'agriculture. Le lin, en particulier, n'est aujourd'hui plus commercialisé en bottes et son transport est beaucoup plus sûr et plus efficace. Les transporteurs de lin subissent en outre un handicap concurrentiel par rapport aux règles de circulation en vigueur à l'étranger.

Pour remédier à ce problème, cette proposition actualise le Code de la route sur trois points. Elle abroge l'obligation de recouvrir les chargements de céréales, de lin, de paille ou de fourrage en vrac d'une bâche ou d'un filet. En outre, elle augmente la largeur et la hauteur autorisées de ces chargements.

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

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

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Bepaalde landbouwgebonden sectoren ervaren ernstig concurrentieel nadeel wegens verschillen in de wegverkeersreglementen met andere EU-lidstaten. Een treffend voorbeeld hiervan is de vlasverwerkende sector.

De verwerking van vlas tot vezel is sinds jaren een belangrijke activiteit in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Deze verwerking, met name het zwingelen van het getrokken/gesleten vlas, is historisch gegroeid in deze regio en maakt momenteel een belangrijke en rendabele niche-activiteit uit voor een kleine vijftigtal bedrijven in deze regio. Bovendien bevinden zich in diezelfde regio ook nog een aantal unieke “engineering”-bedrijven die zich toeleggen op ontwerp en productie van oogst- en verwerkingsmachines voor vlasvezels alsook de hieraan verbonden knowhow verder wereldwijd valoriseren.

80 % van de mondiale teelt van vezelvlas gebeurt momenteel in drie Europese landen. In 2015 werd in Frankrijk 70 000 ha geteeld, in Nederland 2 300 ha en in België 14 500 ha, waarvan ongeveer een derde in Vlaanderen en twee derde in Wallonië. Bij de teelt in België zijn ongeveer 700 landbouwbedrijven betrokken. De laatste jaren hebben de hiervoor genoemde drie klassieke vlaslanden hun mondiale positie op het vlak van teelt en aanvoer van vezelvlas zelfs nog versterkt door hun jarenlange ervaring en expertise, hun geschikte bodemkwaliteit en hun klimatologische omstandigheden. In totaal en jaarlijks wordt er 20 000 ha tot 22 000 ha vlas verder verwerkt in België.

Vlasvezel is een duurzaam gewas vermits het weinig nood heeft aan bemesting, uitstekend geschikt blijkt voor teeltrotatie, géén nood heeft aan irrigatie, een belangrijk gewas blijkt te zijn voor CO₂-opslag en quasi alle onderdelen van de vlasplant een nuttig eindgebruik kennen en het gewas volledig biologisch afbreekbaar en dus uiterst milieuvriendelijk is.

Voor de Belgische economie bedraagt de export van verwerkte vlasvezels naar het buitenland – en dan voornamelijk de EU, VS, China en India – een waarde van méér dan 175 miljoen euro, die een niet onbelangrijk surplus op de Belgische handelsbalans van ongeveer 120 miljoen euro vertegenwoordigt (cijfers

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Certains secteurs liés à l'agriculture subissent un handicap concurrentiel grave en raison de différences dans le Code de la route par rapport à d'autres États membres de l'Union européenne. Un exemple probant en la matière est celui du secteur de la transformation du lin.

Depuis plusieurs années, la transformation du lin en fibres constitue une activité importante dans les provinces de Flandre orientale et de Flandre occidentale. Cette transformation, à savoir le teillage du lin arraché/roui, s'est historiquement développée dans cette région et constitue actuellement une activité de niche importante et rentable pour une petite cinquantaine d'entreprises locales. Il existe de surcroît, dans cette même région, d'autres entreprises uniques dans le domaine de l'ingénierie, qui se concentrent sur la conception et la production de machines pour la récolte et la transformation des fibres de lin et qui valorisent ce savoir-faire à travers le monde.

À l'heure actuelle, trois pays européens produisent à eux seuls 80% du lin textile cultivé dans le monde. En 2015, cette culture représentait 70 000 ha en France, 2 300 ha aux Pays-Bas et 14 500 ha en Belgique, dont environ un tiers en Flandre et deux tiers en Wallonie. Environ 700 entreprises agricoles la pratiquent en Belgique. Ces dernières années, les trois pays précités, déjà leaders de la production et de la fourniture de lin textile, ont encore renforcé leur position sur le plan mondial grâce à leur longue expérience, à leur expertise et au caractère adapté de leur sol et de leurs conditions climatiques. Au total, entre 20 000 et 22 000 hectares de lin sont transformés chaque année en Belgique.

Le lin textile est une plante de culture durable, étant donné qu'elle n'a guère besoin d'engrais, qu'elle est manifestement très bien adaptée à la rotation des cultures, qu'elle ne nécessite pas la moindre irrigation, qu'il s'agit manifestement d'une plante importante pour le stockage du CO₂, que toutes ses parties sont exploitées utilement et, enfin, que cette plante est totalement biodégradable, si bien qu'elle n'a pratiquement aucun effet néfaste sur l'environnement.

Au niveau de l'économie belge, la valeur des exportations de lin textile transformé – principalement à destination de l'UE, des États-Unis, de la Chine et de l'Inde – atteint plus de 175 millions d'euros, ce qui représente un excédent non négligeable d'environ 120 millions d'euros sur la balance commerciale de la

handelsbalans van 2015). In België betekent de vlassector een directe en indirecte tewerkstelling van een drieduizendtal personen.

Anderzijds is er een heel grote doorbraak in het gebruik van natuurlijke vezels, en in het bijzonder vlas, in composietmaterialen. Dankzij onderzoek gesteund door het Agentschap Innoveren en Ondernemen van de Vlaamse overheid kon zowel voor het gebruik van vlas in compound voor spuitgieten of extruderen (FlaxHemPlast en Valorflax) een doorbraak gemaakt worden. Wetende dat de composietbedrijven zeer goed vertegenwoordigd zijn in onze gewesten zullen er nog meer arbeidsplaatsen kunnen bijkomen.

Aangezien het vlas op het veld wordt geteeld is een andere transportmodus dan via de openbare weg géén optie. Een combinatie van wegtransport en transport over binnenwateren en/of spoorwegen is aanzienlijk duurder. Dat is ook gebleken uit berekeningen die Flanders Logistics Consulente op verzoek van het Algemeen Belgisch Vlasverbond vzw heeft uitgevoerd.

De verkeerswetgeving is echter sinds ettelijke jaren niet meer aangepast aan de huidige evoluties in de sector en aan de wijze van transporteren. Het vlas wordt tegenwoordig immers niet meer in bundels verhandeld en er werd een ganse evolutie doorgemaakt om het transport veiliger en efficiënter te kunnen laten gebeuren.

De vlasplant varieert van jaar tot jaar (weliswaar beperkt) in de lengte en dit volgens de weersomstandigheden. Een vrachtwagen met twee rollen hoog is 3,20 m hoog en een vrachtwagen met drie rollen hoog reikt hoger dan 4 m doch niet hoger dan 4,30 m. Een maximale hoogte van 4 m is daarom zeer moeilijk haalbaar en realiseerbaar voor vlastransporten. Een vergelijking met bijvoorbeeld stro gaat niet op omdat de afmeting van strobalen wél enigszins kan worden aangepast. Wanneer men vlas op transporten drie rollen hoog wil stapelen, kan men onmogelijk binnen het huidige wettelijke maximum van 4 m transporthoogte blijven. Frankrijk daarentegen heeft in haar wegcode geen wettelijke maximumhoogte voor ladingen opgenomen wat bijgevolg een vrij ernstig en belangrijk competitief nadeel voor Belgische vlasvervoerders oplevert.

Het verschil tussen het stapelen van vlasrollen twee hoog of drie hoog is belangrijk met het oog op de kostprijs van het transport, maar ook en vooral met het oog op de verkeersimpact (het aantal benodigde transporten

Belgique (chiffres de 2015). Dans notre pays, le secteur du lin emploie directement et indirectement environ 3 000 personnes.

D'autre part, on constate une percée majeure en matière d'utilisation de fibres naturelles, en particulier de lin, dans les matériaux composites. Grâce à des recherches soutenues par l'*Agentschap Innoveren en Ondernemen* des autorités flamandes, une percée a pu être réalisée en matière d'utilisation du lin dans les matériaux composites destinés tant au moulage par injection qu'à l'extrusion (FlaxHemPlast et Valorflax). Sachant que les entreprises fabriquant des matériaux composites sont très bien représentées dans nos régions, cette percée permettra d'accroître encore le nombre d'emplois.

Étant donné que le lin est cultivé dans des champs, un mode de transport autre que par la voie publique n'est pas une option. La combinaison d'un transport routier avec un transport fluvial et/ou ferroviaire est beaucoup plus onéreuse. C'est ce que révèlent des calculs effectués par *Flanders Logistics Consulente* à la demande de l'asbl *Algemeen Belgisch Vlasverbond*.

Cela fait cependant des années que la législation sur la circulation routière n'a plus été adaptée aux évolutions du secteur et aux nouvelles méthodes de transport. En effet, le lin n'est plus commercialisé en bottes et son transport a connu une évolution considérable en vue de le rendre plus sûr et plus efficace.

La longueur de la tige de lin varie d'une année à l'autre (certes de façon limitée), et ce, en fonction des conditions climatiques. La hauteur d'un camion contenant deux balles superposées atteint 3,20 mètres et celle d'un camion en contenant trois dépasse 4 mètres, mais pas 4,30 mètres. Une hauteur maximale de 4 mètres est dès lors très difficilement applicable et réalisable pour le transport du lin. Une comparaison avec la paille, par exemple, est non fondée, car les dimensions des balles de paille sont, elles, quelque peu adaptables. Si l'on souhaite transporter trois balles de lin superposées, il est impossible de respecter la hauteur maximale légale actuellement autorisée pour le transport, qui est de 4 mètres. La France, en revanche, n'a pas prévu de hauteur maximale pour le transport dans sa législation, ce qui représente dès lors un handicap concurrentiel assez sérieux et important pour les transporteurs belges de lin.

La différence entre la superposition de deux ou trois balles de lin revêt un intérêt important au niveau du coût du transport, mais aussi et surtout en termes d'impact sur la circulation (la superposition de trois niveaux

daalt bij drie hoog van ongeveer 11.000 naar 7500 ritten per jaar) en de CO₂-uitstoot (een daling met ongeveer 1000 ton op jaarbasis). De kilometerheffing die in België vanaf 1 april 2016 van kracht is, maakt de problematiek van het bestaand concurrentieel nadeel inzake kostprijs van de transporten nog scherper en acuter.

Wat betreft de stabiliteit van een lading van drie rollen hoog werden in de loop van 2010 reeds testen uitgevoerd door de Hogeschool KAHO St. Lieven te Gent¹. Via diverse gestandaardiseerde testopstellingen onder de leiding van Prof. JUWET werden daarbij in het kader van de ladingzekering van vlastransporten wrijvingscoëfficiënten bepaald. Vlas in contact met hout leverde een wrijvingscoëfficiënt op van 0,69, vlas in contact met rubberen matten één van 0,65 en vlas op elkaar één van 1,04. Door deze hoge wrijvingscoëfficiënt gaan twee of drie lagen (stro)vlas zich gedragen als één geheel. Dynamische rijtesten in Andenne gaven eveneens goede resultaten en staan ook gedocumenteerd op internet². Bij de testen werden geen noemenswaardige risico's vastgesteld.

Een vracht(transport) met 3 rollen gestapeld vlas kan ook nooit (gewichtsmatig) de maximaal toegelaten massa of gewicht overschrijden. Overladen is uitgesloten. In de huidige weginfrastructuur bieden bruggen en tunnels zonder afwijkende signalisatie trouwens reeds een minimale doorgang van 4,30 m hoog. Artikel 9.4, lid 4° van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens bepaalt immers: *“Enkel doorgangen waarvan de doorrijhoogte minder bedraagt dan 4,30 m moeten door het verkeersbord C29 worden aangeduid. De te vermelden doorrijhoogte is gelijk aan de vrije doorrijhoogte verminderd met 0,30 m.”*

Daarnaast lijken de wettelijke bepalingen betreffende de toegelaten breedte van de lading van voertuigen beladen met graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder ook enigszins gedateerd. De breedte mag, in afwijking van de algemene regel van 2,55 of 2,60 m, immers 2,75 m of voor beperkte afstanden zelfs 3 m bedragen, doch enkel voor zover de lading niet uit geperste balen bestaat. Laatstgenoemde beperking was vroeger te verantwoorden omdat geperste balen

permettrait de faire passer le nombre de trajets annuels nécessaires d'environ 11 000 à 7 500) et sur les émissions de CO₂ (diminution d'environ 1 000 tonnes par an). La question du préjudice concurrentiel en termes de coût du transport est encore plus prégnante depuis l'entrée en vigueur de la taxe kilométrique en Belgique (1^{er} avril 2016).

Des tests de stabilité d'un chargement d'une hauteur de trois balles ont déjà été effectués dans le courant de l'année 2010 par la Haute école KAHO St. Lieven de Gand¹. Différents essais de positionnement standardisé réalisés sous la direction du professeur Juwet ont permis à cette occasion de fixer des coefficients d'adhérence dans le cadre de la sûreté des transports de lin. Il a été constaté que la mise en contact de lin avec d'autres matières - bois et tapis en caoutchouc - engendrait respectivement un coefficient d'adhérence de 0,69, et de 0,65, contre 1,04 pour la superposition de couches de lin. Grâce à ce coefficient d'adhérence élevé, deux ou trois couches de lin (en paille) se comportent comme un ensemble. Des tests de conduite dynamique effectués à Andenne, qui peuvent être consultés sur internet, ont également fourni de bons résultats². Aucun risque notable n'a été constaté lors de ces tests.

De même, un camion chargé de trois rouleaux de lin superposés ne peut jamais (de manière pondérée) dépasser la masse ou le poids maximum autorisé. La surcharge est exclue. Sur l'infrastructure routière actuelle, les ponts et les tunnels dépourvus de signalisation dérogatoire prévoient d'ailleurs déjà un passage minimum d'une hauteur de 4,30 mètres. L'article 9.4, alinéa 4°, de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière prévoit en effet: *“Seuls les passages dont la hauteur libre est inférieure à 4,30 m doivent être signalés par le signal C29. La hauteur à mentionner est égale à la hauteur libre diminuée de 0,30 m.”*

Parallèlement, les dispositions légales relatives à la largeur autorisée pour le chargement de véhicules chargés de céréales, lin, paille ou fourrage semblent également quelque peu dépassées. Par dérogation à la règle générale de 2,55 mètres ou 2,60 mètres, la largeur peut s'élever en effet à 2,75 mètres, voire à 3 mètres pour de courtes distances, à condition toutefois que le chargement ne soit pas constitué de balles comprimées. Jadis, cette restriction se justifiait dans la

¹ De testrapporten zijn terug te vinden via volgende weblink: [http://backoffice.vlasverbond.be/uploads/DocumentLibrary/Testrapporten%20KAHO%20SL%20m.b.t.%20wrijvingsfactoren%20vlasladingen%20\(%20Prof%20M.%20Juwet%20\).pdf](http://backoffice.vlasverbond.be/uploads/DocumentLibrary/Testrapporten%20KAHO%20SL%20m.b.t.%20wrijvingsfactoren%20vlasladingen%20(%20Prof%20M.%20Juwet%20).pdf).

² Zie <https://www.youtube.com/watch?v=jUjfs0BHnM>, <https://www.youtube.com/watch?v=YwvdtTWTeLY> en <https://www.youtube.com/watch?v=DL0b-PnVCXA>.

¹ Les rapports des tests peuvent être consultés sur le lien suivant: [http://backoffice.vlasverbond.be/uploads/DocumentLibrary/Testrapporten%20KAHO%20SL%20m.b.t.%20wrijvingsfactoren%20vlasladingen%20\(%20Prof%20M.%20Juwet%20\).pdf](http://backoffice.vlasverbond.be/uploads/DocumentLibrary/Testrapporten%20KAHO%20SL%20m.b.t.%20wrijvingsfactoren%20vlasladingen%20(%20Prof%20M.%20Juwet%20).pdf).

² Voir <https://www.youtube.com/watch?v=jUjfs0BHnM>, <https://www.youtube.com/watch?v=YwvdtTWTeLY> et <https://www.youtube.com/watch?v=DL0b-PnVCXA>.

doorgaans een beperkte omvang hadden en daardoor meer risico liepen om van de laadruimte naar omlaag te vallen, maar voor de balen die tegenwoordig op grote akkers door moderne landbouwmachines worden geperst, en die doorgaans een omvang hebben van een kubieke meter of meer, gaat die uitzondering, mede gelet op de hiervoor aangehaalde hoge wrijvingscoëfficiënt, in het geheel niet meer op.

Daarenboven dateert ook de huidige wettelijke verplichting tot het afdekken van de vlaslading met een dekzeil of een net nog van de periode dat het vlas in bundel gebonden en plat werd vervoerd, en dit om mogelijk ladingverlies te vermijden. Thans wordt het vlas in ronde balen verpakt waarbij twee touwen worden aangebracht vanaf het begin van het oprollen tot de buitenkant, zodat de vlasvezel vast komt te zitten. Bovendien is de vlasvezel voldoende sterk en kan deze niet afbreken. De lading wordt sowieso ook reeds vastgebonden op de vrachtwagens met spanriemen die over iedere baal/rol worden bevestigd. De huidige regelgevende verplichting omtrent het aanbrengen van een dekzeil of een net is dientengevolge volledig verouderd en achterhaald en schept bovendien de onnodige verplichting tot bijkomende handelingen en situaties die economisch niet-rendabel en vrij risicovol (arbeidsonveilig) zijn. De betrokken chauffeur moet immers, dikwijls zelfstandig, op grotere hoogte een zwaar dekzeil/net aanbrengen en staat daarbij soms bloot aan een onstabiele ondergrond en mogelijks ook aan windstoten. In de Franse wetgeving is voor het aanbrengen van een dekzeil of net géén verplichting opgenomen, wat onze Belgische vlassector hier dus opnieuw een competitief nadeel bezorgt. De algemene wettelijke verplichtingen inzake ladingzekering zijn trouwens reeds sluitend genoeg; ook de vervoerders zijn er steeds meer bij gebaat dat de lading afdoende verzekerd is zodat onnodig tijdverlies, hoge boetes en dito schadevergoedingen door ladingverlies worden vermeden.

Een aanpassing van de wegcode dringt zich op ten einde de hierboven vermelde pijnpunten en bestaande concurrentiële nadelen weg te werken. De Europese richtlijn 96/53/EG bepaalt trouwens expliciet dat mogelijke belemmeringen en verschillen tussen lidstaten op lokaal niveau kunnen worden weggewerkt om zo de onderlinge concurrentiepositie te vrijwaren. Een wettelijke aanpassing zal ook een positieve invloed hebben in de strijd tegen de overbelasting van onze wegen.

mesure où les balles comprimées avaient généralement un volume limité et risquaient de ce fait davantage de tomber de l'espace de chargement. Mais aujourd'hui, avec les balles qui sont comprimées par des machines agricoles modernes sur de grandes parcelles et dont le volume atteint généralement un mètre cube ou plus, cette exception n'est plus du tout de mise, en raison notamment du coefficient d'adhérence évoqué plus haut.

Qui plus est, l'obligation légale actuelle de recouvrir le chargement de lin d'une bâche ou d'un filet date du temps où le lin était emballé en balles et transporté à plat, et ce, afin d'éviter d'éventuelles pertes de chargement. À l'heure actuelle, le lin est emballé en balles rondes, deux cordes sont attachées dès le début de l'enroulage jusqu'à l'extérieur de la balle, les fibres de lin étant ainsi fixées. En outre, la fibre est suffisamment solide pour ne pas se casser. De toute façon, le chargement est également attaché aux camions à l'aide de sangles, fixées sur chacune des balles. L'obligation réglementaire actuelle d'utiliser une bâche ou un filet est dès lors complètement désuète et dépassée, occasionne en outre des opérations supplémentaires et crée des situations qui ne sont pas économiquement rentables tout en présentant des risques (en termes de sécurité du travail). En effet, le chauffeur concerné doit, souvent seul, installer une lourde bâche/un lourd filet à une grande hauteur, alors qu'il se situe quelquefois sur une surface instable tout en s'exposant éventuellement aux coups de vent. Comme la législation française n'impose pas l'utilisation d'une bâche ou d'un filet, le secteur du lin belge subit une fois encore un handicap concurrentiel. Au demeurant, les obligations légales générales en matière de sûreté de chargement sont déjà suffisamment complètes; de plus en plus, les transporteurs ont également intérêt à ce que le chargement soit correctement assuré afin d'éviter les pertes de temps inutiles et les amendes et dédommagements élevés par suite d'une perte de chargement.

Il s'impose d'adapter le code de la route afin de remédier aux problèmes précités et d'éliminer les handicaps concurrentiels. La directive européenne 96/53/CE prévoit d'ailleurs explicitement que d'éventuels obstacles ou différences entre États membres peuvent être éliminés au niveau local afin de sauvegarder leur position concurrentielle respective. Une modification légale profitera également à la lutte contre la saturation de nos routes.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**Art. 2**

Dit artikel heft de wettelijke verplichting tot overdekking met een dekzeil of met een net van ladingen van graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder op, vermits deze verplichting heden ten dage achterhaald is door de grondige wijzigingen inzake verpakking en transport van deze ladingen.

Art. 3

Dit artikel strekt ertoe de toegelaten wettelijke breedte voor een lading bestaande uit graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder uit te breiden tot deze ladingen die geperste balen bevatten, vermits deze beperking heden ten dage achterhaald is door de grondige wijzigingen inzake verpakking en transport van deze ladingen.

Art. 4

Dit artikel voert een wettelijke tolerantie in voor wat betreft de hoogte van een lading graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder tot 4,29 m in plaats van 4 m, teneinde het concurrentienadeel van onder meer vlasvervoerders in het licht van de geldende wegverkeersregels in Frankrijk weg te werken.

Koenraad DEGROOTE (N-VA)
Daphné DUMERY (N-VA)
Inez DE CONINCK (N-VA)
Caroline CASSART-MAILLEUX (MR)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Werner JANSSEN (N-VA)

COMMENTAIRE DES ARTICLES**Art. 2**

Cet article supprime l'obligation légale de recouvrir d'une bâche ou d'un filet les chargements de céréales, de lin, de paille ou de fourrage, étant donné que cette obligation est actuellement rendue obsolète par les profonds changements en matière d'emballage et de transport de ces chargements.

Art. 3

Cet article vise à étendre la largeur légale autorisée d'un chargement constitué de céréales, de lin, de paille ou de fourrage à celle des chargements contenant des balles comprimées, étant donné que cette limitation est actuellement rendue obsolète par les profonds changements en matière d'emballage et de transport de ces chargements.

Art. 4

Cet article instaure une tolérance légale de 4,29 m au lieu de 4 m pour la hauteur d'un chargement de céréales, de lin, de paille ou de fourrage, afin de supprimer le handicap concurrentiel dont souffrent notamment les transporteurs de lin au regard des règles de circulation en vigueur en France.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 45.2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wordt opgeheven.

Art. 3

In artikel 46.1, 1°, van hetzelfde koninklijk besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 18 september 1991 en 15 december 1998, worden in de bepaling onder a) de woorden “in bulk, met uitsluiting van de geperste balen,” opgeheven.

Art. 4

Artikel 46.3, eerste lid van hetzelfde koninklijk besluit wordt aangevuld met de volgende zin: “De hoogte van een lading bestaande uit graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder mag 4,29 meter bedragen.”.

Art. 5

De Koning kan de bepalingen gewijzigd bij de artikelen 2 tot 4 opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen.

12 april 2016

Koenraad DEGROOTE (N-VA)
Daphné DUMERY (N-VA)
Inez DE CONINCK (N-VA)
Caroline CASSART-MAILLEUX (MR)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Werner JANSSEN (N-VA)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'article 45.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique est abrogé.

Art. 3

Dans l'article 46.1, 1°, du même arrêté royal, modifié par les arrêtés royaux des 18 septembre 1991 et 15 décembre 1998, dans le a), les mots “en vrac, à l'exclusion des balles comprimées” sont abrogés.

Art. 4

L'article 46.3, alinéa 1^{er}, du même arrêté royal est complété par la phrase suivante: “La hauteur d'un chargement constitué de céréales, lin, paille ou fourrage peut atteindre 4,29 mètres.”.

Art. 5

Le Roi peut abroger, compléter, modifier ou remplacer les dispositions modifiées par les articles 2 à 4.

12 avril 2016