

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

20 mars 2014

PROPOSITION DE LOI**relative à la tenue obligatoire d'un registre
de lettres de voiture dans le secteur
du transport routier de marchandises**(déposée par M. David Geerts et Mme Karin
Temmerman)**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

20 maart 2014

WETSVOORSTEL**betreffende het verplicht bijhouden
van een register van vrachtbrieven
binnen het goederenvervoer over de weg**(ingediend door de heer David Geerts en
mevrouw Karin Temmerman)**RÉSUMÉ**

Cette proposition de loi vise à obliger les transporteurs à tenir, dans le camion ou le tracteur, un registre de lettres de voiture pour une période d'un mois. En lisant ces données conjointement avec celles du tachygraphe digital, les services d'inspection peuvent reconstituer le trajet du camion ou du tracteur. La proposition prévoit également des sanctions pour les contrevenants.

Le contrôle de cette obligation, mais également du contenu du registre, doit permettre une réduction considérable du nombre de cas de cabotage illégal.

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel verplicht transporteurs om vrachtbrieven voor een periode van één maand bij te houden in een register in de vrachtwagen of trekker. Door deze gegevens samen te lezen met de gegevens uit de digitale tachograaf kunnen de inspectiediensten het traject van de vrachtwagen of trekker reconstrueren. Het voorstel voorziet ook in straffen voor overtreders.

De controle op deze verplichting, maar ook op de inhoud van het register, moet de gevallen van illegale cabotage drastisch verminderen.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^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)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^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 toezeggingen (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig 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

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

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Comme en témoignent les explications des entrepreneurs, des membres du personnel et des membres des organisations représentatives des travailleurs et des employeurs (*cf.* référence à l'audition de la commission de l'Infrastructure de la Chambre), et comme le prouve également la publication quotidienne d'articles à ce sujet dans la presse, le secteur du transport routier de marchandises est confronté, en Belgique, à un grave problème de dumping social qui perturbe la concurrence.

Dans ce cadre, des travailleurs étrangers sont affectés au transport national de marchandises par le biais de montages et autres artifices, une pratique qui va tout à fait à l'encontre des accords en vigueur à cet égard dans la législation belge et européenne mais qui exploite souvent les lacunes de ces législations.

Sans vouloir toucher aux cas complexes dans le cadre du droit social et du droit de la sécurité sociale induits par ce phénomène, la présente proposition de loi entend éviter, par l'instauration d'une mesure spécifique, qu'il soit abusé de la flexibilité en vigueur en Europe à l'égard du cabotage pour organiser des activités de dumping social. Ces activités ont pour effet de perturber le marché pour les entreprises et les travailleurs qui travaillent honnêtement et en conformité avec la loi dans ce secteur.

Les règles en matière de cabotage prévoient, au niveau européen, que dans la foulée d'un transport international et pour une durée limitée à sept jours, un camion ou un tracteur peut effectuer au maximum trois trajets de transport national. À l'issue de ces trois trajets, le camion ou le tracteur doit à nouveau quitter le territoire.

Ainsi qu'en témoignent les déclarations des services d'inspection concernés (c'est-à-dire l'inspection du Contrôle des lois sociales du SPF ETCS, l'inspection de la direction Transport routier du SPF Mobilité et Transports) et des acteurs concernés dans le secteur (*cf. supra*), le contrôle de cette règle de cabotage est particulièrement compliqué, et ce, pour plusieurs raisons:

- conformément à la législation actuelle, un camion ou un tracteur ne doit être en possession que d'une lettre de voiture pour le chargement transporté pendant le voyage concerné;

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De sector van het goederenvervoer langs de weg wordt in ons land, getuige de verklaringen van ondernemers, personeelsleden en leden van de vertegenwoordigende organisaties van werkgevers en werknemers (*cf.* verwijzing naar hoorzitting Kamercommissie infrastructuur), maar evenzeer getuige de dagelijkse bekendmaking van ermee gerelateerde verhalen in de pers, geconfronteerd met een ernstig en eerlijke concurrentie verstorend probleem van sociale dumping.

Daarbij worden, geheel tegen de afspraken die dien-aangaande heersen binnen de Belgische en Europese wetgeving, doch vaak gebruik makend van hiaten in deze wetgevingen, buitenlandse arbeidskrachten via constructies en kunstgrepen ingezet voor het nationaal transport van goederen.

Zonder te willen raken aan de complexe casussen binnen het arbeidsrecht en het sociale zekerheidsrecht die dit fenomeen met zich meebrengt, wil dit wetsvoorstel via de invoer van een specifieke maatregel vermijden dat de binnen Europa geldende flexibiliteit ten aanzien van cabotage misbruikt wordt voor het stellen van activiteiten van sociale dumping. Deze activiteiten hebben een marktversturende werking ten aanzien van die ondernemingen en werknemers die op een eerlijke en met de wet congruente manier binnen deze sector actief zijn.

De regels betreffende cabotage stellen op Europees niveau dat, aansluitend op een rit van internationaal vervoer en in de tijd beperkt tot zeven dagen, maximaal drie ritten van nationaal transport mogen worden uitgevoerd door deze vrachtwagen of trekker. Na deze drie ritten moet de vrachtwagen of trekker zich opnieuw van het grondgebied verwijderen.

Getuige de verklaringen van de betrokken inspectiediensten (*i.e.* inspectie toezicht sociale wetten van de FOD WASO, inspectie directie wegvervoer van de FOD Mobiliteit en Verkeer) en van de betrokken actoren in de sector (*cf. supra*) is de controle op deze cabotageregeling bijzonder moeilijk, en wel met een aantal redenen:

- een vrachtwagen of trekker dient, binnen het huidige wetgevende kader, slechts in het bezit te zijn van een vrachtbrief voor de lading die tijdens de rit in kwestie wordt vervoerd;

- dans de nombreux cas, pouvant donner lieu aux amendes légères, cette lettre de voiture n'est pas conservée ou est détruite avant le contrôle;

- le cabotage en tant que tel est constaté à la lecture des données d'un tachygraphe, mais celles-ci ne font pas apparaître clairement qu'un véhicule a quitté le territoire.

Le cabotage est contrôlé de manière aléatoire — il n'est pas possible de procéder à une présélection ciblée des camions ou tracteurs à contrôler.

Pour un contrôle effectif du cabotage, deux éléments sont essentiels:

- les informations nécessaires doivent être disponibles, à savoir:

- le relevé des données du tachygraphe et
- les lettres de voiture des voyages précédents, qui permettent d'établir le trajet parcouru;

- les sanctions applicables doivent être suffisamment sévères. Sur ce point, nous pensons à:

- la sanction existante applicable en cas de cabotage avéré (amendes pénales de 300 à 60 000 euros et peine d'emprisonnement de 8 jours à 6 mois);

- la future augmentation de la somme dont la perception immédiate est requise en cas de non-respect de l'obligation d'être en possession d'une lettre de voiture et l'amende pénale existante sanctionnant cette infraction (de 50 à 250 euros, majorée des décimes additionnels), et

- la sanction pénale en cas de non-respect de l'obligation instaurée par cette mesure.

Afin de satisfaire à ces exigences et de permettre un contrôle effectif du cabotage, nous souhaitons soumettre à l'appréciation de la Chambre une législation visant à:

1. instaurer une obligation de tenir à jour un registre physique, dans lequel sera conservé l'original ou la copie de toutes les lettres de voiture se rapportant au camion ou tracteur, classées par ordre chronologique et clairement lisibles, et ce, pendant une durée d'un mois;

2. instaurer une sanction pour non-respect de cette mesure et de l'obligation qu'elle implique, à savoir:

- in veel gevallen, waarvoor de lage boetes worden aangehaald, wordt deze vrachtbrieff niet bijgehouden of vernietigd voor het moment van controle;

- cabotage wordt als dusdanig door middel van de uitgelezen gegevens van een tachograaf vastgesteld, maar daarop is het verlaten van het grondgebied niet duidelijk afleesbaar.

Cabotage wordt gecontroleerd door middel van willekeurige controles — er bestaat geen manier om een doelgerichte voorselectie te maken van te controleren vrachtwagens of trekkers.

Voor de effectieve controle van cabotage zijn twee elementen essentieel:

- de nodige informatie moet beschikbaar zijn:

- de uitgelezen informatie uit de tachograaf én
- de vrachtbrieven van de vorige ritten, die een vaststelling van het afgelegde traject mogelijk maken;

- de van toepassing zijnde straffen moeten hoog genoeg zijn. Daarbij verwijzen we naar:

- de bestaande straf op gevallen van vastgestelde cabotage (penale boetes van 300 tot 60 000 euro en van 8 dagen tot zes maanden gevangenisstraf);

- de toekomstige verhoging van de onmiddellijke inning op het niet bezitten van een vrachtbrieff van 1 800 euro per inbreuk en de bestaande penale boete (50 tot 250 euro, vermeerderd met de opdecimen) op deze inbreuk en

- de in deze maatregel opgenomen penale sanctie voor de niet-naleving van de in de maatregel opgenomen verplichting.

Teneinde aan deze vereisten te voldoen en een effectieve controle op cabotage mogelijk te maken wensen wij wetgeving aan de beoordeling van deze Kamer voor te leggen die beoogt:

1. een verplichting in te voeren tot het bijhouden van een fysiek register, waarin het origineel of een kopij wordt bijgehouden van alle op de vrachtwagen of trekker van toepassing zijnde vrachtbrieven, chronologisch geordend en duidelijk leesbaar, voor een periode teruggaand tot één maand;

2. de invoering van een straf voor het niet naleven van deze maatregel en de daarin opgenomen verplichting, waaronder begrepen is:

- l'absence dudit registre;
- l'absence de l'un ou de plusieurs documents devant figurer dans ce registre;
- toute fraude au niveau de la composition ou la confection du registre, ou des documents qu'il contient.

L'instauration de cette obligation permettra aux services d'inspection chargés de contrôler le respect des règles en matière de cabotage de reconstituer le trajet du camion ou du tracteur grâce à une lecture conjointe des données du tachygraphe numérique et de celles figurant sur les lettres de voiture contenues dans le registre.

Nous nous attendons à ce que l'instauration de l'obligation de tenir à jour le registre de lettres de voiture ainsi que le contrôle de cette obligation et du contenu dudit registre, permettront de diminuer drastiquement les cas de cabotage illégal.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

La réglementation proposée est instaurée par le biais de modifications apportées à la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil et portant exécution du Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (ci-après: loi relative au transport de marchandises par route).

Art. 2

Cet article vise à instaurer l'obligation de tenir à jour toutes les lettres de voiture, ou une copie de celles-ci, relatives au véhicule en question, de manière chronologique et claire, pendant une durée d'un mois précédant le trajet en question.

Cette obligation est instaurée pour tous les véhicules appartenant à des entreprises belges ou exerçant, en Belgique, des activités de transport de cabotage, pour autant qu'elles effectuent le transport de marchandises pour le compte de tiers, ou les trajets à vide y afférents.

- de l'absence du registre;
- de l'absence d'un ou de plusieurs documents qui doivent figurer dans le registre;
- de l'absence d'un ou de plusieurs documents devant figurer dans ce registre;
- toute fraude au niveau de la composition ou la confection du registre, ou des documents qu'il contient.

Het invoeren van deze verplichting laat de inspectie-diensten bevoegd voor de controle op de naleving van de cabotageregels toe een reconstructie te maken van het traject van de vrachtwagen of trekker door het samen lezen van de gegevens uit de digitale tachograaf en de gegevens uit de vrachtbrieven in het register.

De verwachting van de indieners is dat de invoering van de verplichting tot het bijhouden van het register van vrachtbrieven en de controle op deze verplichting, maar ook op de inhoud van het register, de gevallen van illegale cabotage drastisch kunnen laten verminderen.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

De voorgestelde regeling wordt ingevoerd via wijzigingen aan de 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 (hieronder: wet op het goederenvervoer).

Art. 2

Dit artikel beoogt de invoer van de verplichting tot het bijhouden van alle vrachtbrieven, of een kopij daarvan, behorende tot het voertuig in kwestie, op een chronologische en duidelijke manier, voor een periode van één maand voorafgaand aan de rit in kwestie.

Deze verplichting wordt ingevoerd voor alle voertuigen die behoren aan Belgische ondernemingen of die in België cabotagevervoer aan het uitvoeren zijn, voor zover zij goederenvervoer voor rekening van derden of de daarmee verband houdende lege ritten uitvoeren.

Art. 3

Cet article vise à assortir le non-respect de la mesure instaurée par l'article 2 de la présente proposition de loi d'une peine égale à celles applicables au non-respect du prescrit de l'article 29 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises. Il s'agit en l'espèce d'une amende de 50 à 250 euros à majorer des décimes additionnels.

Art. 4

Cet article prévoit la possibilité d'instaurer en cas de non-respect de la mesure figurant à l'article 2 de la présente proposition de loi une sanction administrative égale à celle applicable au non-respect des autres dispositions de l'article 29 de la loi relative au transport de marchandises. Il s'agit d'une amende de 250 à 1 250 euros.

Art. 5

Cet article invite le Roi à adapter l'arrêté royal qui fixe les montants de la perception immédiate de façon à ce qu'une perception immédiate telle que visée par les articles 38 à 40 de la loi relative au transport de marchandises soit également applicable à la mesure inscrite à l'article 2 de la présente proposition.

Art. 3

Dit artikel beoogt aan de niet naleving van de maatregel ingevoerd door het artikel 1 van dit voorstel een straf te koppelen, gelijk aan de andere straffen voor de in artikel 29 van de wet van 15 juli 2013 op het goederenvervoer opgenomen bepalingen. Het betreft in dit geval een boete, te verzwaren met de opcentiemen, van 50 tot 250 euro.

Art. 4

Dit artikel beoogt voor de niet naleving van de maatregel ingevoerd in artikel 1 van dit voorstel, gelijklopend aan de andere bepalingen uit artikel 29 van de wet op het goederenvervoer, een mogelijkheid tot administratieve sanctie in te voeren. Het betreft een sanctie van 250 tot 1 250 euro.

Art. 5

Dit artikel vraagt de Koning om het koninklijk besluit dat de bedragen voor onmiddellijke inningen vaststelt in die zin aan te passen, dat ook voor de maatregel opgenomen in artikel 1 van dit voorstel een onmiddellijk te innen som wordt voorzien als bedoeld in de artikelen 38 tot 40 van de wet op het goederenvervoer.

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

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

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

Art. 2

L'article 29 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil et portant exécution du Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, est complété par un § 3 rédigé comme suit:

“§ 3. Sans préjudice des dispositions des §§ 1^{er} et 2, pour tous les véhicules des entreprises établies en Belgique et pour les véhicules effectuant du transport de cabotage sur le territoire belge, qui exercent des activités visées à l'article 2, § 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2, il y a obligation de tenir un registre physique contenant l'original ou une copie de toutes les lettres de voiture relatives au camion ou au tracteur, classées par ordre chronologique et clairement lisibles, pendant une période remontant à un mois.”

Art. 3

Dans l'article 41, § 1^{er}, de la même loi, le 4^o est remplacé par ce qui suit:

“4^o l'obligation, visée à l'article 29, § 3, d'établir une lettre de voiture et de tenir un registre des lettres de voiture, et les éventuelles obligations y relatives, fixées par le Roi.”

Art. 4

Dans l'article 46, § 1^{er}, 1^o, de la même loi, le d) est remplacé par ce qui suit:

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Artikel 29 van de 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, wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

“§ 3. Onverminderd de bepalingen van paragraaf 1 en 2, zijn alle voertuigen van in België gevestigde ondernemingen en voertuigen die cabotagevervoer op het Belgische grondgebied uitvoeren, die werkzaamheden uitvoeren als bedoeld in artikel 2, § 1, eerste en tweede lid, verplicht tot het bijhouden van een fysiek register, waarin het origineel of een kopij wordt bijgehouden van alle op de vrachtwagen of trekker van toepassing zijnde vrachtbrieven, chronologisch geordend en duidelijk leesbaar, voor een periode teruggaand tot één maand.”

Art. 3

In artikel 41, § 1 van dezelfde wet, wordt het 4^o vervangen als volgt:

“4^o de in artikel 29, § 3 bedoelde verplichting een vrachtbrief op te maken, een register van vrachtbrieven bij te houden en de eventueel daarmee gepaard gaande verplichtingen vastgesteld door de Koning.”

Art. 4

In artikel 46, § 1, 1^o, van dezelfde wet, wordt het d) vervangen als volgt:

“d) de l’obligation visée à l’article 29, § 3, d’établir une lettre de voiture et de tenir un registre des lettres de voiture, et des éventuelles obligations y relatives, fixées par le Roi.”

Art. 5

Le Roi fixe, conformément aux articles 38 à 40 de la même loi, les modifications nécessaires à apporter à l’annexe 1 de l’arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d’une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route, remplacé par l’arrêté royal du 19 juillet 2013, en vue de mettre cet arrêté en conformité avec les dispositions prévues par la présente proposition de loi.

26 février 2014

“d) de in artikel 29, § 3 bedoelde verplichting een vrachtbrief op te maken, een register van vrachtbrieven bij te houden en de eventueel daarmee gepaard gaande verplichtingen vastgesteld door de Koning.”

Art. 5

De Koning bepaalt, overeenkomstig de artikelen 38 tot 40 van dezelfde wet, de noodzakelijke wijzigingen aan te brengen aan bijlage 1 van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg, vervangen bij het koninklijk besluit van 19 juli 2013, om dit besluit in overeenstemming te brengen met de in dit wetsvoorstel opgenomen bepalingen.

26 februari 2014

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