

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998-1999 (*)

8 JANVIER 1999

PROJET DE LOI

**relatif au transport de choses
par route**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES (1)

PAR
M. Michel MOOCK

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de ses réunions des 9, 24 et 25 novembre ainsi que du 16 décembre 1998.

(1) Composition de la commission : voir p. 2.

Voir :

- 1743 - 97 / 98 :

- N° 1 : Projet de loi.
- N°s 2 à 4 : Amendements.
- N° 5 : Avis du conseil d'État.
- N° 6 : Amendements.

Voir aussi :

- N° 7 : Texte adopté par la commission.

(*) Cinquième session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998-1999 (*)

8 JANUARI 1999

WETSONTWERP

**betreffende het vervoer van zaken
over de weg**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER Michel MOOCK

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft voornoemd ontwerp van wet besproken op 9, 24 en 25 november, alsook op 16 december 1998.

(1) Samenstelling van de commissie : zie blz. 2.

Zie :

- 1743 - 97 / 98 :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N°s 2 tot 4 : Amendementen.
- N° 5 : Advies van de Raad van State.
- N° 6 : Amendementen.

Zie ook :

- N° 7 : Tekst aangenomen door de commissie.

(*) Vijfde zitting van de 49^e zittingsperiode.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Le ministre présente son projet en rappelant que le secteur du transport routier de marchandises est régi, à l'heure actuelle, par la loi du 1^{er} août 1960. Cette loi a été modifiée une seule fois en 1969.

Depuis une vingtaine d'années, la situation du secteur a profondément évolué, notamment en raison de l'instauration du marché unique européen.

Pour faire face à toutes les nouvelles conditions qui prévalent aujourd'hui, le projet de loi a un triple objectif :

1° Il consacre la libéralisation de l'accès au marché résultant du droit communautaire.

2° Il renforce et améliore les conditions d'accès à la profession de transporteur routier.

3° Il introduit la notion de coresponsabilité possible de différents intervenants dans la chaîne de transport.

En ce qui concerne la libéralisation de l'accès au marché, la réalisation du marché unique a impliqué la suppression progressive des restrictions quantitatives ou des contingents. Cette libéralisation est totale depuis le 1^{er} juillet 1998 avec la généralisation du cabotage routier intra-communautaire (transport entre deux points situés dans un même pays réalisé par un transporteur d'un autre pays).

Il est logique de prévoir que la disparition des restrictions quantitatives doit s'accompagner de conditions d'accès à la profession plus strictes. Ces conditions sont au nombre de trois : honorabilité, capacité professionnelle et capacité financière.

Des dispositions qualitatives sont ainsi proposées afin de garantir au maximum la loyauté de la concurrence entre les transporteurs routiers ainsi que la bonne santé économique et financière du secteur. Elles doivent également contribuer à améliorer la sécurité routière.

(1) Composition de la commission :

Président : M. Schellens.

A. — Membres titulaires :	B. — Membres suppléants :
C.V.P. MM. Ansoms, Leterme, Van Eetvelt, Vermeulen.	MM. Brouns, De Clerck, Didden, Ghesquière, Vanpoucke.
P.S. MM. Frédéric, Mook, Tousse, saint.	MM. Canon, Demotte, Meureau, Minne.
V.L.D. MM. Huts, Taelman, Van Aperen.	MM. Cortois, De Croo, Lahaye, Smets.
S.P. MM. Bartholomeeussen, Schellens.	MM. Cuyt, Delathouwer, Verstraeten.
P.R.L.- F.D.F. M. Vanden Haute, Wauthier.	MM. Hotermans, Moerman, Reynnders.
P.S.C. M. Arens.	MM. Fournaux, Gehlen.
VI. M. Geraerts.	MM. Huysentruyt, Sevenhans.
Blok	
Agalev/M. Vanoost.	Mme Schüttringer, M. Van Dien-
Ecolo	deren.

C. — Membre sans voix délibérative :

V.U. M. Olaerts.

I. — INLEIDING VAN DE MINISTER VAN VERVOER

De minister licht zijn ontwerp nader toe en herinnert eraan dat de sector van het goederenvervoer over de weg momenteel onder de wet van 1 augustus 1960 valt. Die wet onderging één wijziging, meer bepaald in 1969.

De sector maakt al zo'n jaar of twintig een diepgaande evolutie door, die met name te wijten is aan de invoering van de Europese eenheidsmarkt.

Teneinde passend op alle facetten van de thans heersende, nieuwe context te kunnen inspelen, bevat het wetsontwerp drie doelstellingen :

1° Het verleent een wettelijke grondslag aan de liberalisering van de toegang tot de markt, die er is gekomen onder invloed van het Europese recht.

2° Het strekt tot een verstrenging en een verbetering van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van wegvervoerder.

3° Het voert het begrip in van de « medeverantwoordelijkheid » die kan rusten op de verschillende tussenpersonen die bij het vervoer betrokken zijn.

Inzake de liberalisering van de toegang tot de markt heeft de totstandbrenging van de eenheidsmarkt de geleidelijke afschaffing van de kwantitatieve beperkingen of de contingenten tot gevolg gehad. Sinds 1 juli 1998 is die liberalisering volledig rond; op die datum werd de veralgemening van de intra-communautaire cabotage over de weg (vervoer tussen twee plaatsen in eenzelfde land door een vervoerder van een ander land) immers een feit.

De afschaffing van de kwantitatieve beperkingen moet logischerwijs gepaard gaan met strengere voorwaarden inzake de toegang tot het beroep. Die voorwaarden zijn : betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en financiële draagkracht.

Aldus worden ook kwalitatieve bepalingen voorgesteld, teneinde ervoor te zorgen dat de mededinging tussen de wegvervoerders zo loyaal mogelijk verloopt en dat de sector economisch en financieel gezond blijft. Die bepalingen moeten eveneens leiden tot een grotere verkeersveiligheid.

(1) Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Schellens.

A. — Vaste leden :	B. — Plaatsvervangers :
C.V.P. HH. Ansoms, Leterme, Van Eetvelt, Vermeulen.	HH. Brouns, De Clerck, Didden, Ghesquière, Vanpoucke.
P.S. HH. Frédéric, Mook, Tousse, saint.	HH. Canon, Demotte, Meureau, Minne.
V.L.D. HH. Huts, Taelman, Van Aperen.	HH. Cortois, De Croo, Lahaye, Smets.
S.P. HH. Bartholomeeussen, Schellens.	HH. Cuyt, Delathouwer, Verstraeten.
P.R.L.- F.D.F. H. Vanden Haute, Wauthier.	HH. Hotermans, Moerman, Reynnders.
P.S.C. H. Arens.	HH. Fournaux, Gehlen.
VI. H. Geraerts.	HH. Huysentruyt, Sevenhans.
Blok	
Agalev/H. Vanoost.	Mevr. Schüttringer, H. Van Dien-
Ecolo	deren.

C. — Niet-stemgerechtigd lid :

V.U. H. Olaerts.

En ce qui concerne la coresponsabilité, il est prévu que les donneurs d'ordre ou les chargeurs pourront être punis au même titre que les auteurs directs de contraventions et de délits commis par l'entreprise de transport dans des cas bien précis comme la surcharge ou le non-respect des temps de conduite et de repos.

Cette coresponsabilité ne pourra s'établir de façon automatique : il appartiendra toujours au pouvoir judiciaire d'établir que les donneurs d'ordre ou les chargeurs ont donné des instructions ou posé des actes qui mènent inmanquablement à commettre une faute. Les droits de la défense seront, dès lors, toujours préservés.

Enfin, plus accessoirement, le projet de loi permettra :

- de simplifier et d'accélérer le processus de délivrance des licences;
- d'organiser un contrôle plus optimal et plus permanent des entreprises;
- de confirmer la mise en place d'organes consultatifs et de concertation avec le secteur.

Le présent projet de loi organique est attendu par toutes les organisations professionnelles représentant les transporteurs routiers. Il a, d'ailleurs, été repris parmi les mesures du récent plan d'urgence gouvernemental relatif à la sécurité des camions.

C'est pour ces motifs que le gouvernement souhaite que la loi puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1999; le cas échéant, la coresponsabilité s'appliquera dès ce moment puisque les dispositions légales la concernant ne requièrent aucune mesure d'exécution.

La mise en œuvre effective des autres dispositions de la loi se fera par l'intermédiaire d'un arrêté royal et d'un arrêté ministériel. L'intention du ministre est de les finaliser dans les meilleurs délais, en tout cas avant la fin de la présente législature.

Le ministre dépose par la même occasion une série d'amendements à l'exposé des motifs, qui seront repris aux articles dont ils comptent modifier les commentaires, à savoir les articles 8, 23 et 33.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. CUYT AU SUJET DE LA PROPOSITION DE LOI RELATIVE AUX TRANSPORTS PAR ROUTE EFFECTUÉS PAR DES CONDUCTEURS ENGAGÉS DANS LES LIENS D'UN CONTRAT DE TRAVAIL (Doc. n° 562/1)

La proposition de loi part de la constatation que si l'employeur est civilement responsable des fautes commises par son travailleur, il n'est pas responsable au regard du droit pénal. Le droit pénal en vigueur n'attribue en effet aucune responsabilité aux personnes morales. Même si les amendes sont éven-

tuels, Wat de medeverantwoordelijkheid betreft, zullen de opdrachtgevers of de verladers op dezelfde wijze kunnen worden gestraft als de personen die daadwerkelijk een overtreding hebben begaan, of als vervoerbedrijven die specifieke wanbedrijven hebben gepleegd, zoals overvracht of de niet-naleving van de rij- en rusttijden.

Die medeverantwoordelijkheid geldt niet automatisch : het blijft de taak van de rechterlijke macht aan te tonen dat de opdrachtgevers of de verladers instructies hebben gegeven of handelingen hebben uitgevoerd, waardoor een overtreding onvermijdelijk werd. Bijgevolg blijven de rechten van de verdediging onverkort gevrijwaard.

Tot slot worden met dit wetsontwerp ook de volgende nevendoelstellingen nagestreefd :

- de vereenvoudiging en de bespoediging van de procedure tot afgifte van vervoersvergunningen;
- de invoering van een betere en permanente controle op de bedrijven;
- de bevestiging van het voornemen om instanties in het leven te roepen, voor overleg met en raadpleging van de sector.

De representatieve beroepsorganisaties van de wegvervoerders kijken al lang uit naar dit wetsontwerp, dat ertoe strekt deze aangelegenheid te regelen. Het maakt overigens ook deel uit van de maatregelen die zijn opgenomen in het onlangs door de regering uitgewerkte urgentieplan inzake de veiligheid van vrachtwagens.

Daarom had de regering graag gewild dat deze wet op 1 januari 1999 in werking zou kunnen treden; zo nodig kan de medeverantwoordelijkheid alvast vanaf die datum worden toegepast, aangezien voor de wettelijke bepalingen daartoe strekkend geen uitvoeringsmaatregelen vereist zijn.

Voor de daadwerkelijke tenuitvoerlegging van de overige bepalingen van de wet zullen een koninklijk en een ministerieel besluit nodig zijn. De minister neemt zich voor een en ander zo spoedig mogelijk, en in elk geval voor het einde van de huidige regeerperiode, tot een goed einde te brengen.

De minister maakt van de gelegenheid gebruik om een reeks amendementen op de memorie van toelichting in te dienen. Zij strekken met name tot wijziging van de commentaar bij de artikelen 8, 23 en 33.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER CUYT OVER HET WETSVORSTEL BETREFFENDE HET WEGVERVOER DOOR BESTUURDERS IN DIENSTVERBAND (Stuk n° 562/1)

Het uitgangspunt van het wetsvoorstel is dat de werkgever weliswaar burgerlijk aansprakelijk is voor fouten begaan door zijn werknemer, maar niet strafrechtelijk. Het huidig strafrecht kent rechtspersonen geen aansprakelijkheid toe. Een eventuele compensatie van boetes via de verzekering van de

tuellement compensées par le biais de l'assurance de l'employeur, il n'en demeure pas moins qu'elles sont enregistrées au casier judiciaire du travailleur. Ce dernier risque ainsi de perdre son emploi ou d'avoir plus de difficultés à retrouver un nouvel emploi. C'est pourquoi la proposition de loi prévoit une coresponsabilité directe de l'employeur ainsi qu'une protection du travailleur contre le licenciement, par exemple dans le cas où celui-ci se voit retirer son permis de conduire et ne peut plus exercer son métier.

La proposition de loi comble une lacune à laquelle le projet de loi ne remédie pas, le principe de la coresponsabilité ne pouvant empêcher que seul le conducteur puisse être tenu responsable au regard du droit pénal.

L'intervenant tentera de combler cette lacune en présentant un amendement à l'article 37 du projet de loi et en proposant d'insérer un nouvel article 41bis dans celui-ci.

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Van Aperen se réjouit que la législation en question soit entièrement réformée, mais craint que cette réforme vienne trop tard. Depuis sa libéralisation, le secteur des transports connaît des difficultés. La concurrence est plus âpre que jamais. Il est dès lors capital que la législation ne tolère, et *a fortiori* ne provoque, aucune distorsion de la concurrence. La coresponsabilité aura incontestablement une incidence positive sur la sécurité routière. Comment vatt-on toutefois appliquer ce principe aux entreprises de transports étrangères, mais néanmoins européennes, afin de ne pas créer de distorsion de la concurrence et d'accroître la sécurité routière ? Si un accident de la route survient en Belgique, ce principe pourra être appliqué. En revanche, une fois qu'un transporteur aura quitté le territoire national, comment les autorités belges pourront-elles encore agir contre lui ? Les clients belges pourraient même être tentés de faire appel à des transporteurs étrangers, étant donné que les principes du projet de loi à l'examen ne leur seront pas opposables dans la pratique. Il serait par conséquent souhaitable d'uniformiser la réglementation au niveau européen. Existe-t-il une initiative en ce sens ?

M. Ansoms souligne que le projet de loi à l'examen est attendu depuis longtemps, ne fût-ce que pour remettre de l'ordre dans une réglementation chaotique. Il va de soi qu'un de ses principaux aspects est l'incidence qu'il a sur la sécurité routière. Il contribuera en outre à réduire le problème des files et de la pollution atmosphérique, grâce à l'instauration du cabotage. Il demande des statistiques concernant l'ampleur des files résultant d'accidents impliquant des camions et de pertes de chargement de ceux-ci. Enfin, il pose les questions suivantes : quelle sera l'incidence du projet à l'examen sur le secteur ? A-t-il fait l'objet d'une concertation avec ce dernier ? Quel a

werkgever, verhindert niet dat deze boetes op het strafregister van de werknemer terecht komen. Deze laatste kan aldus zijn werk verliezen of moeilijker aan de bak komen bij een nieuwe werkgever. Daarom voorziet het voorstel in een directe medeverantwoordelijkheid van de werkgever, alsook in een bescherming van de werknemer tegen ontslag wanneer bijvoorbeeld het rijbewijs van deze laatste wordt ingetrokken en hij dus zijn beroep niet kan uitoefenen.

Het voorstel vult de lacune op die het wetsontwerp ongemoed laat, doordat het principe van de medeverantwoordelijkheid niet kan verhinderen dat de bestuurder strafrechtelijk alleen staat.

De spreker zal deze lacune via amendering op artikel 37 van en invoering van een nieuw artikel 41bis in het wetsontwerp trachten op te vullen.

III. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Van Aperen verheugt zich over de compleet nieuwe wetgeving, maar vreest dat ze te laat komt. Sedert de liberalisering van de transportsector, heeft deze laatste het moeilijk. De concurrentiestrijd woedt heviger dan ooit. Het is dan ook van het grootste belang dat de wetgeving geen concurrentievervalsing duldt, laat staan invoert. De medeverantwoordelijkheid zal ongetwijfeld een positieve impact hebben op de verkeersveiligheid. Hoe zal men echter, zowel om geen concurrentievervalsing tegen te gaan als om de verkeersveiligheid te verhogen, dit principe toepassen op weliswaar buitenlandse, maar toch Europese vervoerbedrijven ? Als zich in België een verkeersongeval voordoet, kan dit principe worden waargemaakt. Maar eens een vervoerder onze landsgrenzen heeft overschreden, welke greep heeft de Belgische overheid nog op hem ? Belgische klanten zouden zelfs geneigd kunnen zijn een beroep te doen op buitenlandse vervoerders ter wille van het feit dat de principes van dit ontwerp aan deze laatsten praktisch toch niet tegenstelbaar zijn. Het zou dan ook wenselijk zijn de reglementering uniform te maken in de Europese Unie. Is er een initiatief terzake ?

De heer Ansoms onderstreept dat dit ontwerp langverwacht is, al was het maar om wat orde op zaken te stellen in een voor het overige chaotische regelgeving. Een van de belangrijkste aspecten is uiteraard de impact op de verkeersveiligheid. Bovendien zal dit ontwerp ook bijdragen tot het oplossen van het fileprobleem en het terugdringen van de luchtverontreiniging, omwille van de invoering van de *cabotage*. De spreker zou graag over statistisch materiaal beschikken over hoeveel files het gevolg zijn van ongevallen en ladingverlies van vrachtwagens. Ten slotte : welke impact zal dit ontwerp op de sector hebben ? Werd het met de sector overlegd ? Wat is de inbreng ge-

été son apport ? Quelles sont les suggestions qui ont été retenues et quelles sont celles qui ne l'ont pas été ?

M. Van Hoorebeke suggère de reproduire les observations du Conseil d'État dans le texte du projet de manière à ce que le parlement puisse déterminer quelles observations ont été prises en compte. L'intervenant peut comprendre que le secteur, dont la SAF — la fédération flamande des transporteurs —, ait été consulté. Il voudrait cependant également connaître le point de vue du ministre concernant la note rédigée à ce sujet par la Fédération des entreprises de Belgique.

M. Arens déplore qu'il ait fallu les graves accidents de Schilde et de Stavelot, en juillet dernier, pour susciter une prise de conscience à cet égard. La libéralisation du secteur des transports ne peut éclipser les chemins de fer et la navigation intérieure. Ces deux modes de transport devraient même devenir prioritaires en 1999. Les chemins de fer feraient bien d'accorder davantage d'attention aux voyageurs. Logiquement, le transport routier devrait être le dernier maillon de la chaîne. Les autorités ne peuvent se contenter d'exercer la tutelle sur ce secteur, mais elles doivent développer une politique de mobilité globale, région par région.

M. Wauthier demande si la directive européenne relative au transport de voyageurs sera également transposée d'ici peu. L'intervenant émet des réserves à l'égard de l'article 8 et désire que le Conseil d'État soit consulté à propos de cet article. Le ministre ou son délégué ne peut disposer d'un pouvoir d'appréciation : étant donné qu'il s'agit ici d'une question de moralité, cette appréciation ne peut être que subjective et on peut prédire que le principe d'égalité sera fréquemment transgressé.

M. Sevenhans se réjouit que le projet de loi introduise le principe de la coresponsabilité et améliore le contrôle de l'accès à la profession.

M. Cuyt estime que l'interdiction, pour les transporteurs ne présentant pas l'honorabilité requise, d'exercer la profession, la confiscation en l'absence de licence et la coresponsabilité constituent les principales innovations importantes. L'intervenant renvoie, pour le surplus, à l'exposé introductif relatif à sa propre proposition de loi.

Le ministre répète qu'il convient non seulement d'organiser une concurrence loyale entre les transporteurs, mais également entre ces derniers, d'une part, et les chemins de fer et la navigation intérieure, d'autre part. Il reconnaît que le principe de la coresponsabilité ne sera provisoirement opposable qu'aux entreprises établies en Belgique. Cette notion sera néanmoins bientôt admise dans l'ensemble de l'Union européenne. Pour le surplus, la Belgique est habilitée à faire respecter sur son propre territoire non seulement le code de la route, mais également la réglementation relative aux temps de conduite et de repos et à la charge utile. Le libéralisation ne saurait entraîner — et n'entraînera probablement pas — de

weest van deze laatste ? Welke suggesties werden aanvaard, en welke niet ?

De heer Van Hoorebeke suggereert dat de opmerkingen van de Raad van State in de tekst zouden kunnen worden weergegeven, zodat het parlement zou kunnen nagaan welke opmerkingen werden gevolgd, en welke niet. De spreker begrijpt dat de sector waaronder de SAF — de Vlaamse transportfederatie — werd geraadpleegd. Hij zou evenwel graag ook het standpunt van de minister vernemen over de nota van het Verbond van Belgische Ondernemingen terzake.

De heer Arens betreurt dat zware ongevallen in Schilde en Stavelot in juli van dit jaar nodig waren om een bewustwording terzake teweeg te brengen. De liberalisering van de transportsector mag de spoor- en waterwegen niet in de schaduw stellen. In 1999 zouden deze laatsten zelfs prioritair moeten worden. Bij het spoor is meer aandacht voor de reizigers welkom. Het wegvervoer zou logischerwijs de laatste schakel moeten zijn. De Overheid mag zich niet ertoe beperken de voogdij uit te oefenen over deze sector, maar moet met een globaal mobiliteitsbeleid, regio per regio, voor de dag komen.

De heer Wauthier wenst te vernemen of de Europese richtlijn over het reizigersvervoer ook eerlang wordt omgezet. De spreker heeft bezwaren tegen het huidige artikel 8 en wenst het advies van de Raad van State dienaangaande. De minister of zijn gevolmachtigde mogen geen appreciatiebevoegdheid krijgen : aangezien het hier over de moraliteit gaat, kan deze appreciatie alleen maar subjectief zijn en kan men ervan uitgaan dat het gelijkheidsbeginsel herhaaldelijk zal geschonden worden.

De heer Sevenhans juicht de medeverantwoordelijkheid en de betere controle op de toegang tot het beroep toe.

De heer Cuyt vindt vooral het beroepsverbod ten aanzien van onbetrouwbare vervoersondernemers, de verbeurdverklaring ingeval van ontstentenis van vergunning en de medeverantwoordelijkheid belangrijke doorbraken. De spreker verwijst voor het overige naar de inleidende uiteenzetting van zijn eigen wetsvoorstel.

De minister herhaalt dat de eerlijke concurrentie niet alleen moet worden gerealiseerd tussen de wegvervoerders onderling, maar ook tussen deze laatsten enerzijds en de spoorwegen en de binnenscheepvaart anderzijds. Hij erkent dat de medeverantwoordelijkheid voorlopig slechts tegenstelbaar zal zijn aan in België gevestigde bedrijven. Niettemin zal het begrip weldra in heel de Europese Unie ingang vinden. Voor het overige kan België op zijn eigen grondgebied niet alleen de wegcode, maar ook de reglementering inzake rij- en rusttijden en laadcapaciteit, onverkort doen respecteren. De liberalisering mag niet — en zal wellicht ook niet — leiden tot delokalisatie. De algehele liberalisering van de cabotage heeft ook niet tot delo-

délocalisations. La libéralisation intégrale du cabotage n'a pas non plus entraîné de délocalisations, elle a au contraire renforcé la position des entreprises belges.

Depuis les négociations relatives à l'eurovignette, la concertation avec le secteur, c'est-à-dire avec les fédérations représentatives (Febetra, SAV, UPTR, etc.) est demeurée très intense. La portée de la notion de coresponsabilité a également fait l'objet d'une large concertation avec la Fédération des entreprises de Belgique ainsi qu'avec le secteur des transporteurs. Il importe de rappeler que cette notion ne sera jamais appliquée de façon automatique, mais fera, pour chaque cas, l'objet d'une décision judiciaire prise dans le respect des droits de la défense. Les observations formulées notamment par la Fédération des entreprises de Belgique ont été analysées en profondeur et il y a été répondu point par point.

Le ministre précise enfin que la gendarmerie ne dispose actuellement pas de chiffres relatifs aux embouteillages provoqués par les incidents impliquant des transporteurs.

Le projet de loi à l'examen s'inscrit dans le cadre de la mobilité globale, en ce sens que tout est mis en oeuvre en vue de parvenir à une complémentarité des différents modes de transport. C'est également dans cette optique que l'ensemble du secteur de la navigation fluviale a été libéralisé le 1^{er} décembre 1998. Une même libéralisation est à l'ordre du jour dans les chemins de fer.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune discussion et est adopté à l'unanimité.

Art. 2

M. Van Aperen demande pourquoi il est renvoyé à la loi du 26 juin 1967 pour ce qui concerne les définitions des notions de commissionnaire de transport et de commissionnaire-expéditeur, alors que la loi en projet ne définit nullement les notions de donneur d'ordre et de chargeur.

Le ministre précise que ces deux derniers termes sont des termes génériques. En définitive, l'un des objectifs du projet de loi à l'examen est d'instaurer le principe de la coresponsabilité. Toute personne dont l'intervention entraîne une infraction est visée. Les cours et tribunaux restent habilités à définir les notions de donneur d'ordre et de chargeur.

L'amendement n° 6 du gouvernement (Doc. n° 1743/6) vise à insérer dans le projet les définitions

kalisation geleid, het heeft integendeel de positie van de Belgische bedrijven versterkt.

Het overleg met de sector, met de representatieve federaties (Febetra, SAV, UPTR, enz.) is sedert de onderhandelingen over het Eurovignet zeer intens gebleven. Ook met het Verbond van Belgische Ondernemingen en met sector van de vrachtvervoerders heeft intens overleg plaatsgehad over de draagwijdte van de notie « medeverantwoordelijkheid ». Hier weze herhaald dat deze notie nooit automatisch kan worden toegepast, maar steeds het voorwerp zal uitmaken van een gerechtelijke beslissing, waarbij de rechten van de verdediging zullen worden eerbiedigd. De commentaren van onder meer het Verbond van Belgische Ondernemingen werden grondig onderzocht, en er is punt per punt op geantwoord.

Ten slotte stelt de minister dat de rijksmacht op dit ogenblik niet over cijfergegevens beschikt over files die ontstaan ingevolge een incident met vrachtvervoerders.

Dit ontwerp kadert in de globale mobiliteit, in die zin dat alles in het werk wordt gesteld om de complementariteit van de verschillende vervoersmodi te realiseren. In deze optiek werd op 1 december 1998 ook de hele binnenscheepvaartsector geliberaliseerd. Bij de spoorwegen is eenzelfde liberalisering aan de orde.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 2

De heer Van Aperen vraagt waarom, voor wat betreft de definities van vervoercommissienair en commissienair-expediteur, wordt verwezen naar de wet van 26 juni 1967, terwijl van opdrachtgever en verlader zelfs helemaal geen definitie wordt gegeven.

De minister stelt dat deze twee laatste termen generieke termen zijn. Tenslotte is een van de doelstellingen van het ter bespreking voorliggend wetsontwerp de medeverantwoordelijkheid in te voeren. Iedereen die tussenkomt met het gevolg dat een inbreuk wordt begaan, is gevisieerd. De hoven en rechtbanken blijven bevoegd om de termen « opdrachtgever » en « verlader » inhoud te geven.

Amendement n° 6 van de regering (Stuk n° 1743/6) strekt ertoe de definitie van vervoercommissienair

des termes « commissionnaire de transport » et « commissionnaire-expéditeur ».

L'amendement n° 6 est adopté à l'unanimité, de même que l'article, ainsi modifié.

Art. 3

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 4

M. Van Aperen s'enquiert des catégories de véhicules qui ne seront pas soumis à la future loi en application de cet article.

Le ministre répond qu'il s'agit des véhicules ayant une charge maximale de 1,5 tonne à 1 750 kilos : les véhicules d'épandage, les transports postaux et les transports de valeurs, ou encore les corbillards et les véhicules transportant des produits médicaux et pharmaceutiques.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 5 à 7

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés à l'unanimité.

Art. 8

Le ministre souhaite apporter les modifications suivantes aux observations figurant dans l'exposé des motifs au sujet de l'article 8 :

1° à l'alinéa 4, les mots « au cours des cinq dernières années » sont supprimés;

2° l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 12 et 13 : « Afin qu'il puisse être tenu compte de la diversité des systèmes juridiques existant à l'étranger en matière répressive, les cas où certaines condamnations ont été encourues à l'étranger sont traités distinctement. ».

MM. Wauthier et Van Aperen présentent un amendement (n° 3, Doc. n° 1743/2) tendant à supprimer le pouvoir d'appréciation du ministre ou de son délégué.

Le ministre renvoie au § 5, 3°, qui oblige la Commission des transports de marchandises par route prévue à l'article 39 à rendre un avis motivé, ce qui exclut quasiment tout arbitraire. Il se fait que toutes les infractions ne sont pas de même nature. Le but est de mesurer leur impact sur l'honorabilité. La loi fixe néanmoins les critères à prendre en considération.

L'amendement n° 7 du gouvernement (Doc. n° 1743/6) vise à intégrer dans le projet les nouvelles

en commissionnair-expéditeur in het ontwerp op te nemen.

Amendement n° 6 wordt eenparig aangenomen alsook het artikel, aldus gewijzigd.

Art. 3

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 4

De heer Van Aperen vraagt welke categorieën van voertuigen krachtens dit artikel niet onderworpen zullen zijn aan de toekomstige wet.

De minister antwoordt dat het over voertuigen gaat met een maximale lading van 1,5 ton tot 1 750 kilo : voertuigen die zout strooien, of die post- en waardenvervoer verzekeren, of nog lijkwagens en voertuigen die medische en farmaceutische producten transporteren.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 5-7

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 8

De minister wenst de aanmerkingen in de memorie van toelichting op artikel 8 als volgt te wijzigen :

1° in het vierde lid worden de woorden « gedurende de jongste vijf jaar opgelopen » geschrapt;

2° tussen het twaalfde lid en het dertiende lid wordt volgend lid ingelast : « Opdat rekening zou kunnen worden gehouden met de diversiteit van de buitenlandse rechtssystemen inzake beteugeling, worden de gevallen waarin veroordelingen in het buitenland worden opgelopen afzonderlijk behandeld. ».

De heren Wauthier en Van Aperen dienen amendement n° 3 (Stuk n° 1743/2) in teneinde de appreciatiebevoegdheid van de minister of zijn gevolmachtigde te schrappen.

De minister verwijst naar § 5, 3°, dat de krachtens artikel 39 ingestelde Commissie goederenvervoer over de weg verplicht een gemotiveerd advies te verstrekken, wat willekeur praktisch uitsluit. Alle inbreuken zijn nu eenmaal niet van dezelfde aard. Het gaat erom hun impact op de betrouwbaarheid te meten. De wet legt wel de criteria op waarmee moet rekening worden gehouden.

Amendement n° 7 van de regering (Stuk n° 1743/6) heeft tot doel de nieuwe opmerkingen van de Raad

observations formulées par le Conseil d'État (Doc. n° 1743/5).

L'amendement n° 3 est retiré.

L'amendement n° 7, de même que l'article, ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

Art. 9

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 10

M. Van Aperen demande pourquoi l'attestation de capacité professionnelle pourra être utilisée dans diverses entreprises. Cette faculté ne risque-t-elle pas de doper le marché de ce type d'attestations ?

Le ministre est opposé à la fixation de quotas dans la loi. Il convient cependant d'éviter que la capacité professionnelle soit soumise à la loi de l'offre et de la demande. Pourquoi un entrepreneur honorable ne pourrait-il pas travailler dans deux entreprises ?

La loi fixe néanmoins une série de critères permettant de vérifier si la capacité professionnelle est réellement exploitée dans une entreprise donnée. Les inspecteurs peuvent vérifier le respect de ces critères par le biais de bons de commande, de chèques et de virements. Il y aura un nombre minimal de missions obligatoires, telles que le pouvoir d'intervenir dans l'acquisition de véhicules et d'exécuter des opérations par le biais du compte de l'entreprise et cinq à six missions facultatives seront requises, afin de se conformer aux prescriptions légales. Ces missions font l'objet d'un contrôle rigoureux. Différentes entreprises appartenant au même groupe peuvent cependant avoir à leur tête le même administrateur délégué. Un arrêté royal fixera les modalités d'exécution de ces mesures.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 11-12

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés à l'unanimité.

Art. 13

Le ministre précise qu'en ce qui concerne la capacité financière d'une entreprise, l'Union européenne a publié, en 1995, une nouvelle directive relative à l'accès à la profession qui prévoit un cautionnement de 9 000 écus pour le premier véhicule et de 5 000 écus pour chaque véhicule supplémentaire. Ce cautionnement est supérieur à celui qui est actuellement prévu dans la loi. Les montants seront expri-

van State (Stuk n° 1743/5) in het ontwerp te integreren.

Amendement n° 3 wordt ingetrokken.

Amendement n° 7 wordt eenparig aangenomen, alsook het artikel, aldus gewijzigd.

Art. 9

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 10

De heer Van Aperen vraagt zich af waarom het attest vakbekwaamheid in verscheidene ondernemingen kan worden gebruikt. Wordt hierdoor de markt voor dit soort attesten niet gestimuleerd ?

De minister is gekant tegen het opnemen van quota in de wet. Toch moet worden vermeden dat de vakbekwaamheid het voorwerp wordt van een vragen-aanbodoperatie. Waarom zou een eerlijk ondernemer niet in twee ondernemingen werkzaam kunnen zijn ?

Niettemin bepaalt de wet een aantal criteria om de realiteit van de uitoefening van de vakbekwaamheid in een bepaalde onderneming te kunnen nagaan. Deze criteria kunnen door de inspecteurs via bestelbonnen, cheques en overschrijvingen, worden geverifieerd. Er zijn een minimum aantal verplichte opdrachten, zoals de bevoegdheid om tussen te komen in de aanschaf van voertuigen en die om operaties via de rekening van de onderneming te kunnen uitvoeren, en 5 à 6 facultatieve opdrachten vereist om met de wettelijke voorschriften in orde te zijn. Dit wordt strikt nagegaan. Niettemin mogen verschillende ondernemingen die tot dezelfde groep behoren dezelfde gedelegeerd bestuurder hebben. Een koninklijk besluit zal een en ander verder preciseren.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 11-12

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 13

De minister stelt dat, wat de financiële draagkracht van een onderneming betreft, in 1995 door de Europese Unie een nieuwe richtlijn over de toegang tot het beroep werd uitgevaardigd waarbij men 9 000 ecu voor het eerste voertuig en 5 000 ecu voor elk bijkomend voertuig moet waarborgen. Deze borgstelling is hoger dan diegene waar de wet thans in voorziet. In het uitvoeringsbesluit zullen deze bedra-

més en euros dans l'arrêté d'exécution. Le cautionnement concerne uniquement les véhicules automobiles et non les remorques.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 14 à 17

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion et sont adoptés à l'unanimité.

Art. 18

M. Van Aperen demande quelle sera la portée de l'éventuelle révision d'une décision défavorable par le ministre.

Le ministre répond que l'on veut éviter la création de sièges d'exploitation fictifs, mais que l'on constate souvent dans la pratique que des entreprises satisfont partiellement à la définition. En pareils cas, le ministre ou son délégué doit pouvoir trancher.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 19 à 21

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion et sont adoptés à l'unanimité.

Art. 22

M. Wauthier demande — à propos du 8° — quelle est la corrélation entre la redevance et le fonctionnement d'une association sans but lucratif.

Le ministre répond que cette dernière est un organisme mixte qui regroupe le ministère des Transports et trois associations syndicales. Cette ASBL — dénommée ITR — exerce ses activités dans l'intérêt du secteur des transports; elle effectue principalement des missions de promotion. Il s'agit bel et bien d'une redevance perçue en contrepartie d'un service et non d'une taxe, puisque le montant perçu n'est pas destiné au Trésor.

Après les négociations sur l'eurovignette, l'ITR a obtenu 10 % des redevances fixées jusqu'à présent, ce qui représente un total de 200 millions. Il occupe 25 à 30 personnes. Le rapport annuel peut être communiqué afin que l'on puisse se rendre compte de la qualité du travail fourni.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 23

M. Van Aperen demande à qui il appartient finalement d'établir la lettre de voiture.

gen in euro worden uitgedrukt. De borgstelling slaat alleen op motorvoertuigen, niet op aanhangwagens.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 14-17

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 18

De heer Van Aperen wil graag vernemen welke de draagwijdte is van een eventuele ministeriële herziening van een ongunstige beslissing.

De minister preciseert dat men fictieve bedrijfszets wil vermijden, maar in de praktijk vaak constateert dat gedeeltelijk aan de definitie is voldaan. In dergelijke gevallen moet de minister of zijn gevolmachtigde de knoop kunnen doorhakken.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 19-21

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 22

De heer Wauthier vraagt — verwijzend naar 8° — welke de correlatie is tussen de retributie en de werking van een vereniging zonder winstgevend doel.

De minister antwoordt dat deze laatste een gemengd organisme is, waar het ministerie van Verkeer, maar ook drie syndicale verenigingen, in deelnemen. Deze vzw — ITR genaamd — werkt in het belang van de transportsector, ze voert voornamelijk promotieopdrachten uit. Het is wel degelijk een retributie, waar een dienst tegenover staat, en geen belasting, daar het geïnd bedrag ervan niet naar de Schatkist vloeit.

ITR bekam — na de onderhandelingen over het Eurovignet — 10 % van de tot nog toe vastgestelde retributies, goed voor een totaalbedrag van 200 miljoen. Het stelt 25 à 30 personen tewerk. Het jaarverslag kan worden bezorgd opdat men zich rekenschap zou geven van de kwaliteit van het gepresteerde werk.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 23

De heer Van Aperen wenst te vernemen wie de vrachtbrief uiteindelijk moet opmaken.

Le ministre répond que l'arrêté d'exécution déterminera qui doit établir la lettre de voiture. Sur le fond, rien ne change cependant. La lettre de voiture est établie sous l'autorité du transporteur.

Par souci de clarté, le ministre souhaite remplacer les observations figurant à l'alinéa 3 du commentaire de cet article par le texte suivant : « L'obligation d'établir une lettre de voiture a pour but de constater l'existence du contrat de transport.

Cette obligation résulte de la CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) en ce qui concerne, à tout le moins, les transports internationaux. Le présent projet de loi étend cette obligation aux transports nationaux. C'est important dans la mesure où il doit exister un contrat de transport qui fixe les droits et obligations de toutes les parties au contrat de transport. Outre la lettre de voiture résultant de la CMR, l'intention est de prévoir d'autres modèles de lettres de voiture dont l'utilisation sera facultative et qui seront valables exclusivement en transport national ainsi que pour les déménagements (exclus de l'application de la CMR). Le contrat de transport est conclu entre, d'une part, l'expéditeur (parfois le destinataire) et d'autre part, le transporteur (voiturier ou commissionnaire de transport). Selon la convention CMR précitée, le voiturier (celui qui effectue le transport) n'est pas le seul responsable de l'établissement de la lettre de voiture. La CMR stipule en effet que l'expéditeur est responsable des frais et dommages que supporterait le transporteur en raison de l'inexactitude ou de l'insuffisance de la plupart des indications qui doivent figurer sur la lettre de voiture.

La CMR précise même que si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit lui-même ces mentions sur la lettre de voiture, il est considéré comme agissant pour compte de l'expéditeur. Par ailleurs, lorsqu'il intervient, le commissionnaire de transport encourt la même responsabilité que le voiturier puisqu'il est transporteur contractuel. ».

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 24 et 25

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion et sont adoptés à l'unanimité.

Art. 26

M. Van Aperen se demande si les compétences accordées en l'occurrence à des agents ne sont pas excessives. Ils peuvent accéder sans restriction aux locaux des entreprises, photocopier toutes sortes de documents, voire emporter ceux-ci en vue d'un examen plus approfondi, et tout cela, sans mandat de

De minister antwoordt dat het uitvoeringsbesluit zal preciseren wie de vrachtbrief moet opmaken. Ten gronde wordt evenwel niets gewijzigd. De vrachtbrief wordt opgemaakt onder het gezag van de vervoerder.

Voorts wenst de minister voor alle duidelijkheid de aanmerkingen op het derde lid van dit artikel in de Memorie van Toelichting te vervangen door de volgende tekst : « De verplichting om een vrachtbrief op te maken dient als bewijs van het bestaan van de vervoersovereenkomst.

Deze verplichting vloeit voort uit het CMR-Verdrag (Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg), ten minste voor wat het internationaal vervoer betreft. Het voorliggende wetsontwerp breidt deze verplichting uit tot het nationaal vervoer. Dit is belangrijk in die zin dat er een vervoersovereenkomst dient te bestaan die de rechten en verplichtingen van alle partijen bij de vervoersovereenkomst vastlegt. Naast de CMR-vrachtbrief is het de bedoeling ook andere modellen van vrachtbrieven te voorzien, waarvan het gebruik facultatief zal zijn en die uitsluitend geldig zullen zijn in het nationaal vervoer alsook voor de verhuizingen (die uitgesloten zijn van de toepassing van het CMR-Verdrag). De vervoersovereenkomst wordt gesloten tussen enerzijds de afzender (soms de bestemming) en anderzijds de vervoerder (vrachtrijder of vervoercommissionair). Volgens het CMR-Verdrag is de vrachtrijder (degene die het vervoer werkelijk verricht) niet als enige verantwoordelijk voor het opmaken van de vrachtbrief. Het CMR-Verdrag bepaalt in feite dat de afzender verantwoordelijk is voor de kosten en de schade die de vervoerder zou oplopen ten gevolge van de onjuistheid of de onvolledigheid van het merendeel van de vermeldingen die op de vrachtbrief dienen voor te komen.

Het CMR-Verdrag verduidelijkt zelfs dat de vervoerder, indien hij zelf op verzoek van de afzender de vermeldingen op de vrachtbrief aanbrengt, verondersteld wordt te handelen voor rekening van de afzender. Overigens draagt de vervoercommissionair, als hij tussenkomt, dezelfde verantwoordelijkheid als de vrachtrijder, daar hij contractueel vervoerder is. ».

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 24-25

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 26

De heer Van Aperen vraagt zich af of de bevoegdheden die een ambtenaar in deze materie worden toegerekend niet te verregaand zijn. Er is onbeperkte toegang tot de bedrijfslokalen, er kunnen kopieën worden genomen van duizend-en-een documenten en deze laatste kunnen zelfs voor verder onderzoek

justice. Pourquoi une autorisation du procureur général n'est-elle pas requise en l'occurrence ?

Si l'on vise certains documents, tels que les disques du tachygraphe, on aurait intérêt à le préciser afin d'exclure autant que possible l'arbitraire administratif.

Le ministre craint que la procédure devienne extrêmement lourde si les services de contrôle doivent chaque fois demander une autorisation. Il faut que ce contrôle puisse être exercé de manière efficace. Étant donné qu'ils ne peuvent être contrôlés qu'à l'aide d'un ordinateur, les disques des tachygraphes doivent nécessairement être soustraits temporairement à l'entreprise afin d'effectuer la vérification. La destruction éventuelle de ces disques ferait disparaître des preuves et viderait donc le contrôle de sa substance. Le projet ne modifie pas la législation en la matière. Cette question a fait l'objet d'une concertation avec le département de la Justice et le Conseil d'État n'a pas non plus formulé d'objections à ce sujet. Il n'est par ailleurs pas possible d'énumérer tous les documents auxquels cette disposition serait applicable, étant donné que si l'on omettait accidentellement un document dans la loi alors qu'il est vital pour le contrôle, il faudrait modifier celle-ci.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 27

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 28

M. Van Aperen s'explique difficilement la portée du § 2. Le transporteur sera en effet traité comme s'il ne disposait pas d'une licence de transport. Cette disposition est excessive et inéquitable, le transporteur en question disposant bel et bien d'une licence.

Le ministre fait observer que le traitement hypothétique — indiqué par les mots « considéré comme étant » — porte manifestement sur la partie du chargement excédant le chargement autorisé. Cela permet pratiquement une perception immédiate de l'amende, le transporteur transportant un excédent de poids étant assimilé à un transporteur ne disposant pas d'une licence. Il n'est néanmoins pas question de constater une double infraction dans le chef du transporteur, c'est-à-dire l'excès de chargement et le transport sans licence. Ou bien le transporteur dispose d'une licence, mais son chargement excède le chargement autorisé d'une ou de deux tonnes, et, dans ce cas, il tombe sous l'application de cet article.

Ou bien un transporteur n'a aucune licence et il s'expose alors à une autre sanction. Les deux infractions sont exclusives, non cumulatives. La gendar-

merie meegenomen, dit alles zonder gerechtelijk bevel. Waarom is geen machtiging van de procureur-generaal vereist ?

Als men bepaalde documenten viseert, zoals tachograafschijven bijvoorbeeld, zou het ontwerp erbij winnen dit ook duidelijk te maken om administratieve willekeur zoveel mogelijk uit te sluiten.

De minister vreest dat de procedure loodzwaar zou worden indien de controlediensten telkens een machtiging zouden moeten aanvragen. De controle moet efficiënt kunnen zijn. Tachograafschijven kan men slechts met de computer onderzoeken, ze moeten dus noodzakelijkerwijs tijdelijk aan het bedrijf, in het belang van de verificatie, worden onttrokken. Mogelijke vernietiging van deze schijven zou het vernietigen van bewijsmateriaal betekenen, en de controle dus uithollen. De wetgeving terzake wordt niet gewijzigd. Er is overleg met het departement Justitie over geweest en ook de Raad van State heeft geen bezwaren geopperd. Het is anderzijds niet mogelijk letterlijk alle documenten op te sommen die onder deze bepaling zouden vallen, want indien er dan toevallig een document zou zijn dat, ofschoon noodig voor de controle, niet in de wet zou staan, zou men een wetswijziging dienen door te voeren.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 27

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 28

De heer Van Aperen heeft moeilijkheden met § 2. De vervoerder zal immers worden behandeld op dezelfde wijze als wanneer hij over geen vergunning zou hebben beschikt. Dit is verregaand en onbillijk, omdat de vervoerder in kwestie wel degelijk over een vergunning beschikt.

De minister merkt op dat de hypothetische behandeling — aangegeven door de woorden « als zou » — duidelijk slaan op dat gedeelte dat de toelaatbare lading overschrijdt. Het laat praktisch toe tot onmiddellijke inning van de boete over te gaan doordat een vervoerder met overgewicht wordt gelijkgeschakeld met een vervoerder zonder vergunning. Het is evenwel niet de bedoeling een dubbele inbreuk — het rijden met overgewicht én het rijden zonder vergunning — in hoofd van de vervoerder in kwestie vast te stellen. Ofwel heeft een vervoerder een vergunning maar rijdt hij met 1 of 2 ton teveel, en dan valt hij onder toepassing van dit artikel.

Ofwel heeft een vervoerder helemaal geen vergunning, en dan valt hem een andere bestraffing te beurt. De twee inbreuken zijn exclusief, niet cumula-

merie a d'ailleurs été consultée afin de déterminer les normes de tolérance, qui sont inexistantes sur le plan juridique, mais qui sont néanmoins appliquées dans la pratique.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 29

Cet article ne donne lieu à aucune discussion et est adopté à l'unanimité.

Art. 30

L'amendement n° 8 du gouvernement (Doc. n° 1743/6) vise, eu égard à une observation formulée par *M. Van Aperen*, à apporter une correction de nature linguistique.

L'amendement n° 8 ainsi que l'article, ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

Art. 31

Cet article ne donne lieu à aucune discussion et est adopté à l'unanimité.

Art. 32

M. Cuyt craint que la perception immédiate puisse servir de moyen pour échapper au contrôle du parquet.

M. Van Aperen demande ce qu'il faut entendre par « dommage à autrui ».

Le ministre répond qu'en cas d'accident de la circulation, il ne peut être question de perception immédiate. Cette dernière implique toujours l'assentiment de l'auteur de l'infraction. Si celui-ci refuse de payer immédiatement, le procès-verbal est transmis au parquet, qui garde donc sa fonction de contrôle.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 33

M. Van Aperen considère que logiquement le dernier membre de phrase du § 2, suivant les mots « de conservation du véhicule » devrait figurer au § 3. L'intervenant demande également ce qu'il advient des denrées périssables lorsqu'un véhicule est saisi.

M. Wauthier s'étonne qu'un véhicule puisse être retenu, saisi et confisqué en l'absence de toute mesure judiciaire.

Le ministre présente un amendement (n° 9, Doc. n° 1743/6) tendant à tenir compte des observations formulées par *M. Van Aperen* concernant les §§ 2 et

tief. Met de rijkswacht is trouwens overleg gepleegd om de tolerantienormen — die juridisch niet bestaan, maar wel in de praktijk worden toegepast — vast te leggen.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 29

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 30

Amendement n° 8 van de regering (Stuk n° 1743/6) strekt ertoe, ingevolge een opmerking van *de heer Van Aperen* terzake, een tekstcorrectie door te voeren.

Amendement n° 8 wordt eenparig aangenomen, alsook het artikel, aldus gewijzigd.

Art. 31

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 32

De heer Cuyt vreest dat de onmiddellijke inning een methode kan zijn om aan de controle van het parket te ontsnappen.

De heer Van Aperen wenst te vernemen wat wordt bedoeld met de woorden « schade aan derden ».

De minister antwoordt dat ingeval van verkeersongeluk, de onmiddellijke inning niet op haar plaats is. Deze laatste moet altijd gebeuren met de instemming van de overtreder. Indien deze laatste weigert, wordt het proces-verbaal overgemaakt aan het parket. Dit laatste behoudt dus zijn controlefunctie.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 33

De heer Van Aperen is van oordeel dat de laatste zinsnede van § 2 achter « bewaringskosten betaald zijn », logischerwijs bij § 3 zou moeten worden gevoegd. Spreker vraagt ook wat er met de bederfbare goederen van een inbeslaggenomen voertuig gebeurt.

De heer Wauthier verwondert zich over het feit dat een voertuig kan worden ingehouden, inbeslaggenomen en verbeurdverklaard zonder enige gerechtelijke tussenkomst.

De minister dient een amendement n° 9 (Stuk n° 1743/6) in om de opmerking van *de heer Van Aperen* over §§ 2 en 3 te concretiseren. Hij wenst tevens

3. Il souhaite également compléter l'exposé des motifs par ce qui suit : « Les marchandises transportées ne sont pas concernées par les dispositions de l'article 33, §§ 2 et 3, relatifs à l'immobilisation ou à la saisie du véhicule. En conséquence, il appartient au transporteur de prendre les dispositions nécessaires pour transborder le chargement du véhicule, à ses frais et risques. En tout cas, le transporteur, engagé par le contrat de transport, lui-même régi par la CMR, est responsable de l'avarie ou de la perte des choses transportées ainsi que du retard dans leur livraison. ».

Enfin, *le ministre* fait observer qu'après la retenue du véhicule et avant sa saisie, l'agent chargé du contrôle sera tenu de consulter le ministère public, c'est-à-dire le substitut ou le procureur du Roi.

Les autres frais — tels que le chômage technique — résultant de la procédure seront soumis à des règles identiques à celles qui s'appliquent à la détention préventive. La législation existante n'est pas modifiée. Aucune compensation n'est prévue pour ces frais. L'intéressé pourra toutefois user de toutes les voies de recours. Si ce dernier veut éviter tout désagrément, il est préférable qu'il paie la somme à consigner sous toutes réserves.

M. Van Aperen craint que dans ce dernier cas, l'intéressé perde cette somme sans pouvoir jamais démontrer qu'il est dans son droit si le parquet ne porte pas l'affaire devant les tribunaux.

L'amendement n°9, de même que l'article, ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

Art. 34

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 35

L'amendement n° 10 du gouvernement (Doc. n° 1743/6) vise, conformément à une observation formulée par *M. Van Aperen*, à exclure une possibilité d'échapper à l'application de cet article. Ce dernier ne devrait en effet logiquement pas s'appliquer à l'auteur d'une infraction qui n'est pas le propriétaire du véhicule, mais qui l'utilise dans le cadre d'un contrat de location ou de *leasing*. Afin de prévenir tout abus, l'amendement supprime la référence à la propriété en tant que telle, ce qui prévient toute restriction du champ d'application de l'article.

L'amendement n° 10 ainsi que l'article, ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

Art. 36

Cet article ne donne lieu à aucune discussion et est adopté à l'unanimité.

de la mémoire van toelichting als volgt aan te vullen : « De bepalingen van artikel 33, §§ 2 en 3 betreffende de inhouding en de inbeslagneming van het voertuig hebben geen betrekking op de vervoerde goederen. Bijgevolg dient de vervoerder de nodige schikkingen te treffen om de lading van het voertuig over te laden op zijn kosten en risico. In ieder geval is de vervoerder, gebonden door de vervoerovereenkomst, in het kader van het CMR-Verdrag, verantwoordelijk voor de schade of het verlies van de vervoerde goederen alsook voor de vertraging in hun aflevering. ».

Ten slotte merkt *de minister* op dat na de inhouding, voor de inbeslagneming, de controleagent wel degelijk het openbaar ministerie — substituuat of procureur des Konings — moet raadplegen.

Voor andere kosten — zoals technische werkloosheid bijvoorbeeld — die ontstaan ingevolge de procedure, gelden dezelfde regels als voor voorlopige hechtenis bijvoorbeeld. De bestaande wetgeving wordt niet gewijzigd. Er is niet in enige compensatie van deze kosten voorzien. Alle rechtsmiddelen blijven de betrokkene echter openstaan. Indien deze laatste ongemakken van welke aard ook wil vermijden, kan hij best onder alle voorbehoud de consignatiesom betalen.

De heer Van Aperen vreest dat de betrokkene in dit laatste geval, indien het parket de zaak niet voor de rechtbank brengt, deze som verliest zonder dat hij ooit zijn gelijk kan aantonen.

Amendement n°9 wordt eenparig aangenomen, alsook het artikel, aldus gewijzigd.

Art. 34

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 35

Amendement n° 10 van de regering (Stuk n° 1743/6) sluit, ingevolge een opmerking van *de heer Van Aperen*, een mogelijk achterpoortje. Immers, indien de overtreder niet de eigenaar is van het voertuig, maar dit laatste heeft gehuurd of geleased, zou dit artikel logischerwijs niet kunnen worden toegepast. Om dit te vermijden wordt de verwijzing naar het eigendom als zodanig geschrapt, waardoor het artikel zijn ruimste toepassingsgebied blijft behouden.

Amendement n° 10 wordt eenparig aangenomen, alsook het artikel, aldus gewijzigd.

Art. 36

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 37

M. Cuyt présente un amendement (n° 1, Doc. n° 1743/2) visant à rendre l'employeur coresponsable de certaines infractions commises par ses travailleurs.

Un règlement européen relatif aux temps de conduite et de repos a déjà introduit ce principe.

Le ministre fait observer qu'à ses yeux, cet amendement n'ajoute rien à la notion de coresponsabilité introduite par le projet à l'examen. Les précisions pouvant éventuellement être reprises dans les contrats de travail ne relèvent pas de la législation en matière de transport.

M. Van Aperen souligne que — par suite du projet de loi à l'examen — la société pourra être rendue coresponsable en la personne de l'administrateur délégué, sauf s'il peut être prouvé que l'infraction ne résulte pas d'une mission de l'employeur.

M. Ansoms s'interroge quant à l'applicabilité de cet article. Il présente dès lors un amendement (n° 5, Doc. n° 1743/4) tendant à permettre de déterminer si le donneur d'ordre a agi sciemment. Il est inadmissible qu'un donneur d'ordre soit sanctionné du chef d'une infraction qui aurait été commise à son insu.

M. Leterme s'enquiert de la signification des mots « seront punis au même titre que les auteurs ». Considérera-t-on comme coauteur une personne qui a simplement fait preuve d'imprudence (la disposition dit « omis de s'assurer ») ?

L'intervenant donne à cet égard un exemple : si un chargeur a chargé des marchandises à différents endroits et que ces opérations ont entraîné une surcharge, comment chaque donneur d'ordre pourra-t-il vérifier si le poids maximum autorisé a été dépassé ? À qui incombera la responsabilité finale ? Ou encore : comment cette dernière sera-t-elle répartie ? Il ne faut pas oublier que l'on se trouve, en l'occurrence, dans le domaine du droit pénal, où il convient d'interpréter la moindre disposition de manière restrictive et où une intention frauduleuse peut certes être présumée, mais doit également être prouvée. La Cour de cassation a statué qu'en cas d'imprudence — donc dans le cas d'une infraction pénale qui n'implique *a priori* pas d'intention frauduleuse — aucune participation punissable n'est possible. Comment la notion de coresponsabilité sera-t-elle inscrite dans le droit pénal ? Quelle sera la procédure à suivre dans le cas d'un transporteur qui n'a pas la nationalité belge ? Quel est la portée précise des mots « dépassement de la vitesse maximale autorisée » ? Ces termes visent-ils les excès de vitesse ou le fait de trafiquer le limiteur de vitesse ? Ces notions doivent être définies de manière précise en droit pénal, de manière à assurer la sécurité juridique.

Le ministre précise que les transporteurs étrangers doivent disposer de documents équivalents à

Art. 37

De heer Cuyt dient amendement n° 1 (Stuk n° 1743/2) in om werkgever ook strafbaar te maken voor inbreuken begaan door een werknemer.

Een Europese verordening over de rij- en rusttijden heeft dit principe reeds ingevoerd.

De minister merkt op dat, wat hem betreft, dit amendement niets toevoegt aan de notie van medeverantwoordelijkheid die door het ter bespreking voorliggend ontwerp wordt ingevoerd. Hetgeen eventueel in arbeidscontracten gestipuleerd kan worden, valt buiten het domein van de transportwetgeving.

De heer Van Aperen onderstreept dat de vennootschap in de persoon van de gedelegeerd bestuurder thans — ingevolge huidig wetsontwerp — medeverantwoordelijk zal worden gesteld, tenzij het bewijs kan worden geleverd dat de inbreuk niet het gevolg is van een opdracht van de werkgever.

De heer Ansoms heeft vragen bij de uitvoerbaarheid van dit artikel. Dientengevolge dient hij amendement n° 5 (Stuk n° 1743/4) in opdat zou worden nagegaan of de opdrachtgever wetens en willens heeft gehandeld. Het kan niet worden aanvaard dat een opdrachtgever wordt gestraft voor een inbreuk welke geheel buiten zijn weten zou zijn gepleegd.

De heer Leterme vraagt wat wordt bedoeld met de woorden « zullen worden gestraft als de daders » ? Zal men iemand die gewoon onvoorzichtig is geweest — « heeft nagelaten om zich ervan te vergewissen » zegt de tekst — als mededader beschouwen ?

De spreker illustreert dit met een voorbeeld : indien een verlader op verschillende plaatsen goederen heeft geladen en het resultaat van al die operaties overgewicht is, hoe kan elke opdrachtgever afzonderlijk verifiëren of het maximum toegelaten gewicht is overschreden, of niet ? Op wie zal de uiteindelijke verantwoordelijkheid komen te rusten ? Of nog : hoe zal deze laatste worden gespreid ? Men mag niet vergeten dat men zich hier op het terrein van het strafrecht begeeft, waar alles restrictief moet worden geïnterpreteerd en waar bedrieglijk opzet weliswaar kan worden vermoed, maar ook moet worden bewezen. Het Hof van Cassatie heeft geoordeeld dat bij onvoorzichtigheid — dus bij een strafrechtelijke inbreuk waarbij *a priori* geen bedrieglijk opzet in het spel is — geen strafbare deelneming mogelijk is. Hoe zal de notie van medeverantwoordelijkheid worden ingebed in het strafrecht ? Wat is de gevolgde procedure met een vervoerder die niet van Belgische nationaliteit is ? Wat is de precize inhoud van de woorden « overschrijding van de maximum toegelaten snelheid » ? Heeft men het hier over snelheids-overtredingen of over het frauderen met de snelheidsbegrenzer ? In het strafrecht moeten deze noties exact omschreven worden. De rechtszekerheid heeft hier alle baat bij.

De minister stelt dat buitenlandse vervoerders over equivalente documenten moeten beschikken als

ceux imposés en vertu de la législation belge. Il convient en outre de rappeler que la coresponsabilité, dont le projet à l'examen introduit le principe, n'est pas purement automatique. En cas de surcharge, ou bien on procède à une perception immédiate, ou bien le conducteur prouve à l'aide de tous les moyens de droit que son infraction résulte d'une mission. À ce moment, la coresponsabilité du donneur d'ordres est mise en cause. Ce dernier dispose de tous les moyens de droit pour s'opposer à une condamnation du chef d'une infraction dont il affirme qu'elle ne lui est pas imputable. Il est clair que ce sera à la justice de trancher. Le projet à l'examen se limite à créer le fondement légal permettant d'appliquer le principe. Son application effective relève toutefois des cours et tribunaux.

En ce qui concerne le dépassement de la vitesse maximale autorisée, il existe une gradation : lorsqu'un conducteur est pris pour excès de vitesse, la coresponsabilité n'est pas *a priori* mise en cause. Elle l'est en revanche s'il s'avère que le chargeur a donné ordre au transporteur de parcourir une distance déterminée dans un laps de temps défini, tout en sachant que cela est impossible sans commettre d'excès de vitesse.

La falsification des disques du tachygraphe est passible d'une amende comprise entre 50 000 et 150 000 francs. Cet amende n'exclut toutefois pas d'autres peines. Un chauffeur qui est de bonne foi a tout intérêt à refuser la perception immédiate et à faire dresser un procès-verbal de l'infraction afin de pouvoir démontrer ultérieurement par toutes voies de droit qu'il n'était pas au courant de la falsification des disques du tachygraphe. En fait, la coresponsabilité n'est pas automatique, mais les donneurs d'ordre et les chargeurs, qui restent actuellement hors de cause, pourront être déclarés coauteurs d'infractions.

L'amendement n° 13 (Doc. n° 1743/6) apporte des rectifications à l'amendement n° 5.

L'amendement n° 1 est rejeté par 7 voix contre 2.

Les amendements n°s 5 et 13 (sous-amendement à l'amendement n° 5) sont successivement adoptés par 8 voix et une abstention.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 8 voix et une abstention.

Art. 38

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 39

MM. Wauthier et Van Aperen présentent un amendement (n° 4, Doc. n° 1743/3) qui est le corollaire de l'amendement n° 3 présenté par les mêmes auteurs à l'article 8. Dès lors que celui-ci vise à supprimer le

die welke de Belgische wetgeving vereist. Bovendien weze herhaald dat de medeverantwoordelijkheid, waarvan dit ontwerp het principe invoert, geen louter automatisme is. Bij overgewicht wordt ofwel overgegaan tot onmiddellijke inning, ofwel voert de bestuurder met alle middelen van recht aan dat zijn overtreding het gevolg is van een opdracht. Op dat ogenblik komt de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever ter sprake. Deze laatste kan zich met alle middelen van recht keren tegen een veroordeling voor een inbreuk waarvan hij beweert allerminst aan de basis te leggen. De justitie heeft uiteraard het laatste woord terzake. Dit ontwerp creëert louter de wettelijke basis om het begrip te kunnen toepassen. De effectieve toepassing valt echter te beurt aan de hoven en rechtbanken.

Wat het overschrijden van de maximum toegelaten snelheid betreft, is er een gradatie : wanneer een bestuurder wordt betrapt op een snelheidsovertreding, komt de medeverantwoordelijkheid niet *a priori* ter sprake, echter wel wanneer blijkt dat de verlader de vervoerder opdracht heeft gegeven een bepaalde afstand binnen een bepaald tijdsbestek af te leggen, zeer goed beseffende dat dit onmogelijk is zonder snelheidsovertredingen te begaan.

Op het vervalsen van tachograafschijven staat een boete van 50 000 tot 150 000 frank. Dit sluit evenwel niet uit dat andere straffen worden opgelegd. Een bestuurder die te goeder trouw is, heeft er belang bij de onmiddellijke inning te weigeren en proces-verbaal te laten opstellen van de inbreuk, om met alle middelen van recht naderhand te kunnen aantonen dat hij niet op de hoogte was van het feit dat de tachograafschijven waren vervalst. In feite is er geen automatische mededaderschap, maar in tegenstelling tot vroeger kan ze thans wel ten laste gelegd worden van opdrachtgevers en verladers die voorheen buiten schot bleven.

Amendement n° 13 (Stuk n° 1743/6) zet een en ander recht in amendement n° 5.

Amendement n° 1 wordt verworpen met 7 tegen 2 stemmen.

Amendementen n°s 5 en 13 (subamendement op amendement n° 5) worden achtereenvolgens aangenomen met 8 stemmen en 1 onthouding.

Het artikel, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 8 stemmen en 1 onthouding.

Art. 38

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 39

De heren Wauthier en Van Aperen dienen amendement n° 4 (Stuk n° 1743/3) in, dat een logisch uitvloeisel is van amendement n° 3 op artikel 8 van dezelfde auteurs. Aangezien dit laatste artikel de appreciatie-

pouvoir d'appréciation du ministre en matière d'honorabilité dans les cas limites, il n'est plus utile que la Commission des transports de marchandises par route formule un avis à ce sujet.

L'amendement n° 4 est retiré pour le même motif que l'amendement n° 3.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 40

M. Van Aperen estime que les représentants de tous les secteurs qui pourront être déclarés coresponsables en vertu de la loi en projet doivent également pouvoir siéger au Comité de concertation.

Le ministre ne partage pas cet avis. Il se demande d'ailleurs s'il existe des associations de chargeurs. Le Comité de concertation s'est déjà réuni à quarante-cinq reprises. Il lui incombe de susciter le dialogue sur les sujets les plus divers. L'idée d'un tel comité est née lors des négociations sur l'eurovignette. Les transporteurs sont regroupés au sein de trois organisations représentatives, avec lesquelles un bon bout de chemin a déjà été parcouru. C'est pourquoi le ministre ne veut pas compliquer inutilement la concertation mise en place. D'autres départements — tels que la Justice et les Finances — participent également à la concertation.

M. Van Aperen se demande pourquoi le ministre nomme à la fois le président et le vice-président.

Le ministre explicite la logique de cette disposition : le vice-président a pour mission de remplacer le président, qui est nommé par le ministre. Il ne voit toutefois pas d'inconvénient à n'être habilité qu'à nommer le président.

L'amendement n° 11 du gouvernement (Doc. n° 1743/6) vise à n'habiliter le ministre qu'à nommer un président.

L'amendement n° 11, de même que l'article, ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

Art. 41

L'amendement n° 12 du gouvernement (Doc. n° 1743/6) règle le rang du privilège instauré par le projet de loi à l'examen. Aussi s'impose-t-il de modifier l'article 20, 5°, de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851. Cet amendement vise également à supprimer, dans les lois antérieures relatives aux transports, la notion de « propriétaire du véhicule », ainsi qu'il a été convenu dans le cadre de l'article 35, afin de rendre la loi également applicable aux véhicules loués et *en leasing*.

L'amendement n° 12, de même que l'article, ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

bevoegdheid van de minister aangaande de betrouwbaarheid in grensgevallen wil afschaffen, heeft het evenmin zin een advies hierover te laten verstrekken door de Commissie goederenvervoer over de weg.

Amendement n° 4 wordt ingetrokken om dezelfde reden als amendement n° 3.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 40

De heer Van Aperen is van oordeel dat ook de vertegenwoordigers van alle sectoren die krachtens deze wet medeverantwoordelijk zullen kunnen worden gesteld in het Overlegcomité moeten kunnen zetelen.

De minister is het hiermee oneens. Hij vraagt zich trouwens af of er organisaties van verladers bestaan. Het Overlegcomité heeft al 45 vergaderingen gehad. Het moet de dialoog op gang brengen over welk onderwerp ook. Het idee van dit comité is ontstaan ten tijde van de onderhandelingen over het eurovignet. De vervoerders hebben drie representatieve organisaties, waarmee reeds een hele weg is afgelegd. Om deze reden wil de minister een bestaand overleg niet nodeloos compliceren. Ook andere departementen — zoals Justitie en Financiën — maken deel uit van het overleg.

De heer Van Aperen vraagt zich af waarom de minister zowel de voorzitter als de ondervoorzitter benoemt.

De minister preciseert de logica van deze bepaling : de ondervoorzitter is bestemd om de voorzitter te vervangen, die door de minister is benoemd. Hij ziet er echter geen graten in om alleen deze laatste bevoegdheid uit te oefenen.

Amendement n° 11 van de regering (Stuk n° 1743/6) strekt ertoe de minister alleen de bevoegdheid te verlenen om een voorzitter te benoemen.

Amendement n° 11 wordt eenparig aangenomen, alsook het artikel, aldus gewijzigd.

Art. 41

Amendement n° 12 van de regering (Stuk n° 1743/6) regelt de voorrang van het door het ter bespreking voorliggend ontwerp ingevoerd voorrecht. Daarom is een wijziging van artikel 20, 5° van de hypotheekwet van 16 december 1851 nodig. Tevens wordt in eerdere transportwetten de notie dat men « eigenaar » moet zijn van het voertuig geschrapt, zoals onder artikel 35 werd besproken, om de wet ook toepasbaar te maken op gehuurde en geleasde voertuigen.

Amendement n° 12 wordt eenparig aangenomen, alsook het artikel, aldus gewijzigd.

Art. 41bis

M. Cuyt présente un amendement (n° 2, Doc. n° 1743/2) tendant à protéger le travailleur contre une mesure de licenciement en cas de retrait du permis de conduire ou de toute autre sanction infligée à la suite d'une infraction dont l'employeur serait coresponsable.

Le ministre fait observer que l'objectif de cet amendement dépasse le champ d'application de la législation en matière de transport.

L'amendement n° 2 est rejeté par 8 voix contre une.

Art. 42

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 43

M. Van Aperen s'enquiert de la date d'entrée en vigueur de la loi en projet.

Le ministre précise qu'il souhaite que la loi entre en vigueur le plus rapidement possible au cours du premier trimestre de l'année prochaine.

Cet article est adopté à l'unanimité.

*
* *

La proposition de loi jointe relative aux transports par route effectués par des conducteurs engagés dans les liens d'un contrat de travail est retirée.

L'ensemble du projet de loi, tel qu'il a été modifié, est adopté à l'unanimité.

Le rapporteur,

M. MOOCK

Le président,

A. SCHELLENS

Art. 41bis

De heer Cuyt dient amendement n° 2 (Stuk n° 1743/2) in om de werknemer, ingeval van intrekking van het rijbewijs of enige andere sanctie die het gevolg is van een inbreuk waar de werkgever medeverantwoordelijk is, te beschermen tegen ontslag.

De minister stelt dat de doelstelling van dit amendement het toepassingsgebied van de transportwetgeving overstijgt.

Amendement n° 2 wordt verworpen met 8 tegen 1 stem.

Art. 42

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 43

De heer Van Aperen vraagt wanneer deze wet in werking zal treden.

De minister verklaart dat hij de wet in werking wil laten treden zodra het ook maar enigszins mogelijk is tijdens het eerste trimester van volgend jaar.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

*
* *

Het toegevoegde wetsvoorstel betreffende het wegvervoer door bestuurders in dienstverband, wordt ingetrokken.

Het gehele ontwerp wordt, zoals gewijzigd, eenparig aangenomen.

De rapporteur,

M. MOOCK

De voorzitter,

A. SCHELLENS