

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 februari 2003

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van 3 mei 1999
betreffende het vervoer van zaken over de
weg en de wet van 14 juli 1991 betreffende
de handelspraktijken en de voorlichting en
bescherming van de consument**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Marie-Thérèse COENEN**

—————

INHOUD

I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	3
II. Algemene bespreking	7
III. Artikelsgewijze bespreking	12
IV. Stemmingen	22

Voorgaande documenten :

Doc 50 **1880/ (2001/2002)** :

001 : Wetsontwerp.

002 en 003: Amendementen.

Zie ook :

005 : Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 février 2003

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 3 mai 1999 relative
au transport de choses par route et la
loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques
du commerce et sur l'information et
la protection du consommateur**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Marie-Thérèse COENEN**

—————

SOMMAIRE

I. Exposé introductif de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	3
II. Discussion générale	7
III. Discussion des articles	12
IV. Votes	22

Documents précédents :

Doc 50 **1880/ (2001/2002)** :

001 : Projet de loi.

002 et 003 : Amendement.

Voir aussi :

005 : Texte adopté par la commission.

**Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date du dépôt du rapport :**

Voorzitter / Président : Francis Van den Eynde

A. — Vaste leden / Membres titulaires :

VLD	Hugo Philijns, Bart Somers, Ludo Van Campenhout.
CD&V	Jos Ansoms, Marcel Hendrickx, Jozef Van Eetvelt.
Agalev-Ecolo	Marie-Thérèse Coenen, Liliane De Cock.
PS	Jean Depreter, Karine Lalieux.
MR	François Bellot, Olivier Chastel.
Vlaams Blok	Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde.
SPA	Marcel Bartholomeeussen.
CDH	André Smets.
VU&ID	Frieda Brepoels.

B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants :

Willy Cortois, Pierre Lano, Arnold Van Aperen, Frans Verhelst.
Roel Deseyn, Luc Goutry, Yves Leterme, Servais Verherstraeten.
Mirella Minne, Géraldine Pelzer-Salandra, Lode Vanoost.
Jacques Chabot, Jean-Pol Henry, Bruno Van Grootenbrulle.
Pierette Cahay-André, Denis D'hondt, Robert Hondermarcq.
Filip De Man, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck.
Els Haegeman, Daan Schalck.
Jean-Pierre Grafé, Luc Paque.
Alfons Borginon, Karel Van Hoorebeke.

AGALEV-ECOLO	:	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	:	<i>Front National</i>
MR	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
PS	:	<i>Parti socialiste</i>
CDH	:	<i>Centre démocrate Humaniste</i>
SPA	:	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	:	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	:	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	:	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>
DOC 50 0000/000 : <i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000 : <i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA : <i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA : <i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV : <i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV : <i>Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV : <i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV : <i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)</i>
CRABV : <i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV : <i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN : <i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN : <i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM : <i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM : <i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 8, 15 en 29 januari 2003.

I.— INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT EN VERVOER

De wet van 3 mei 1999 heeft reeds geleid tot een betere regulering van de sector. Zo werd in het bijzonder de wetgeving terzake geherstructureerd en aangepast aan de Europese regelgeving, werd voorzien in een betere controle van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep, kwam het tot een vereenvoudiging van het vergunningenstelsel, werden de grondslagen gelegd voor de medeverantwoordelijkheid van opdrachtgever, verlader en tussenpersoon, en ten slotte werden samen met de betrokken besturen een adviescommissie voor de sector en een overlegcomité opgericht.

Voorzien in de voorwaarden voor een billijke mededinging vereist dat de dankzij de wet van 1999 gebaande weg verder wordt bewandeld. Na de staking van de wegvervoerders in september 2000 hebben de minister van Mobiliteit en Vervoer, de minister van Sociale Zaken, de minister van Financiën en de minister van Economische Zaken en de sociale partners een akkoord gesloten, om de knelpunten te verhelpen die de staking aan het licht had gebracht. Het akkoord strekte er ook toe de transportsector nieuwe perspectieven te bieden.

De naar aanleiding van dat akkoord opgerichte werkgroep heeft een rapport goedgekeurd, dat diverse maatregelen omvat. Sommige ervan zijn reeds in werking getreden, onder meer een protocol dat tot doel heeft het beroep van wegvervoerder meer perspectieven te bieden; dat protocol werd gesloten tussen de sociale partners, de minister van Werkgelegenheid, de minister van Landsverdediging, de gewesten alsmede de gemeenschappen, die bevoegd zijn voor onderwijs.

Dat protocol heeft volgende krachtlijnen:

- een analyse (met cijfergegevens) maken van de sociaal-economische evolutie van de sector van het wegvervoer;

- gelijkheid van kansen voor bepaalde categorieën van werkzoekenden bevorderen;

- in een ruimer opleidingsaanbod voorzien;

- werken aan een betere scholing van de werkzoekenden die dit beroep willen uitoefenen, alsook van de werknemers die in de sector nu al aan de slag zijn;

- een jaarrapport redigeren.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné le présent projet au cours de ses réunions des 8, 15, 29 janvier 2003.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE LA VICE-PREMIÈRE MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS

La loi du 3 mai 1999 a déjà amélioré la régulation du secteur, notamment en restructurant la législation et en l'adaptant à la réglementation européenne, en assurant un meilleur contrôle de l'accès à la profession, par une simplification du système des licences, en jetant les bases de la co-responsabilité du donneur d'ordre, du chargeur et de l'auxiliaire et, enfin, en créant une commission consultative du secteur et un comité de concertation avec les administrations concernées.

Afin de créer les conditions d'une concurrence équitable, il convenait de poursuivre dans la voie ouverte par la loi de 1999. A la suite de la grève des transporteurs routiers en septembre 2000, et afin de remédier aux problèmes qu'elle avait mis en évidence, un accord a été conclu entre les ministres de la Mobilité et des Transports, des Affaires sociales, des Finances et de l'Economie et les partenaires sociaux du secteur « pour donner de nouvelles perspectives au secteur du transport » ; le groupe de travail institué à la suite de cet accord a adopté un rapport contenant diverses mesures, dont un certain nombre a déjà été mis en vigueur, à savoir un protocole concernant le développement du métier de transporteur professionnel, conclu entre les partenaires sociaux, les ministres de l'Emploi et du Travail et de la Défense nationale, les Régions et les Communautés compétentes pour l'enseignement, qui vise :

- une analyse chiffrée de l'évolution socio-économique du transport routier,

- à assurer l'égalité des chances pour certaines catégories de demandeurs d'emploi,

- à offrir une panoplie plus large de formations,

- une meilleure qualification des demandeurs d'emploi souhaitant exercer cette profession ainsi que des travailleurs qui l'exercent déjà,

- un rapport annuel.

Ook het Actieplan van 20 november 2001 «betreffende de samenwerking tussen de verschillende controlediensten met het oog op de coördinatie van de controles van het personen- en goederenvervoer over de weg» bevat een maatregelenpakket dat erop gericht is de nodige voorwaarden te scheppen voor een billijke mededinging. Dat plan werd ondertekend door diverse ministers (te weten de ministers die bevoegd zijn voor Werkgelegenheid, Sociale Zaken, Binnenlandse Zaken, Justitie en Financiën). Het strekt ertoe de doeltreffendheid van de controles en de vervolging inzake wegvervoer uit te bouwen op basis van een geordende en geïnstitutionaliseerde coördinatie van de diverse betrokken diensten en ambtenaren; samen oefenen zij immers bepaalde bevoegdheden uit inzake verkeersveiligheid, verplichte verzekering, technische controle, vervoervergunningen, bestrijding van sluikwerk en sociale fraude, milieubescherming alsmede controle inzake rij- en rusttijden.

Het plan voorziet ook in informatie-uitwisseling, in een federale en negen provinciale coördinatiecellen, in een gemeenschappelijk organogram en *vademecum*, alsmede in de oprichting van een gegevensbank. Het departement «Controle» van de directie «Vervoer te land» van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer speelt bij de totstandkoming van die gegevensbank thans een pioniersrol, gesteund door de «Agora»-opdracht van de Federale Diensten voor Wetenschappelijke, Technische en Culturele Aangelegenheden. Die gegevensbank is operationeel sinds 1 januari 2002, en was overigens onontbeerlijk geworden ingevolge de verplichtingen die voortvloeien uit het administratief reglement «Eurocontrol-Route» in het kader van het tussen België, Luxemburg, Nederland, Duitsland en Frankrijk gesloten akkoord wat controles betreft.

Het akkoord van 14 september 2000 heeft voorts geleid tot een akkoord tussen de minister van Mobiliteit en Vervoer met haar collega's van Werkgelegenheid en van Sociale Zaken, waardoor de onmiddellijke verklaring van tewerkstelling sedert oktober 2001 kan gebeuren via de «Dimona»-databank.

In het evaluatierapport betreffende het akkoord van 14 september 2000 wordt het onontbeerlijk geacht verbeteringen aan te brengen aan de bepalingen inzake medeverantwoordelijkheid. In het rapport wordt ook de wens uitgedrukt dat de adviescommissie als regulerend orgaan een belangrijker rol krijgt, alsook dat een regeling wordt ingesteld ter bestrijding van ongeoorloofd lage prijzen.

Het ter bespreking voorliggende wetsontwerp vormt de concrete omzetting van die bedoelingen. Het beoogt een grotere transparantie van de opleidingsstelsels die toegang verlenen tot het beroep; ook zouden doeltreffender controles en daaruit voortvloeiende vervolging worden ingesteld; voorts strekt het ertoe te voorzien in een echte medeverantwoordelijkheid, omdat zulks het

Le plan d'action du 20 novembre 2001 «relatif à la collaboration entre les différents services de contrôle en vue d'une coordination des contrôles dans le domaine du transport par route de personnes et de choses», contient également un ensemble de mesures qui visent à créer les conditions d'une concurrence équitable. Ce plan a été co-signé par les ministres de l'Emploi et du Travail, des Affaires sociales, de l'Intérieur, de la Justice et des Finances. Ce plan vise à asseoir l'efficacité des contrôles et des poursuites en matière de transports routiers sur une coordination organisée et institutionnalisée des différents services et fonctionnaires concernés. Ceux-ci partagent en effet des compétences en matière de sécurité routière, d'assurance obligatoire, de contrôle technique, de licence de transport, de répression du travail au noir et de fraude sociale, de protection de l'environnement et de contrôle des temps de conduite et de repos.

Le plan prévoit l'échange d'informations, une cellule fédérale et 9 cellules provinciales de coordination, un organigramme et un *vade-mecum* communs, ainsi que la création d'une banque de données. En ce qui concerne la création de cette banque de données, le département « contrôle » de la direction « transport terrestre » du Service public fédéral « Mobilité et transport » joue actuellement un rôle pionnier, avec l'aide de la mission « Agora » des services fédéraux DWTC. Cette banque de données est opérationnelle depuis le 1^{er} janvier 2002 et était d'ailleurs devenue indispensable à la suite des obligations qui découlent du règlement administratif « Eurocontrol route » dans le cadre de la collaboration entre la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Allemagne et la France en matière de contrôles.

L'accord du 14 septembre 2000 a encore conduit à un accord entre la ministre de la Mobilité et des Transports et ses collègues de l'Emploi et du Travail et des Affaires sociales permettant depuis octobre 2001 la déclaration immédiate d'emploi d'un chauffeur au moyen de la base de données « Dimona ».

Le rapport d'évaluation de l'accord du 14 septembre 2000 juge indispensable d'améliorer les dispositions relatives à la co-responsabilité et souhaite un rôle accru pour la commission consultative pour le transport en tant qu'organe de régulation, ainsi qu'un système visant à combattre les prix abusivement bas.

Le projet à l'examen traduit ces intentions. Il vise à clarifier les systèmes de formation en vue de l'accès à la profession, à accroître l'efficacité des contrôles et des poursuites qui y font suite, à introduire une véritable co-responsabilité, seul moyen de lutter contre la concurrence déloyale et les effets pervers des flux tendus ; il vise également à introduire une certaine simplification

enige middel is ter bestrijding van oneerlijke concurrentie en van de kwalijke gevolgen van *just in time*-productiemethodes. Bovendien is het erop gericht een zekere administratieve vereenvoudiging door te voeren en de adviescommissie van de sector een meer dynamische rol toe te kennen.

Met het oog daarop wordt met het wetsontwerp komaf gemaakt met het alleenrecht van de «v.z.w. Instituut voor Wegtransport» (IWT) en wordt de Koning gemachtigd de erkenningsvoorwaarden te bepalen van de instellingen die opleidingen terzake verzorgen.

In verband met de doeltreffendheid van de controles verschaft het wetsontwerp meer duidelijkheid over de rol van de met de controles belaste ambtenaren, en verleent het hun de bevoegdheid inbreuken op te sporen en vast te stellen.

Op grond ervan mag de Koning aan sommigen onder hen de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie verlenen. Voorts bevat het wetsontwerp de nadere regels inzake de controles bij vervoerders die ervoor hebben gekozen hun beroepsactiviteit vanuit een deel van hun woning uit te oefenen. Het wetsontwerp stelt ook de nadere regels vast in verband met het samenbrengen van de inlichtingen die nodig zijn voor de controles en de inbeslagname van de overtuigingsstukken.

Het wetsontwerp verleent de politierechtbank de bevoegdheid inzake vervolging die normaliter de correctionele rechtbank toekomt, aangezien de wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek de meeste verkeersdelicten omgezet heeft in overtredingen.

Met het oog op de medeverantwoordelijkheid moet worden voorzien in straffen ten aanzien van de mededeelnemers van het wegvervoer (namelijk de opdrachtgever, de verlader en de eventuele tussenpersoon), zo wordt vastgesteld dat zij de wet hebben overtreden.

Het is de bedoeling niet alleen de mededeelnemers ertoe aan te zetten een beroep te doen op de diensten van een vervoerder met een wettelijk statuut, ook moet de druk die sommige vervoerders op hun personeel uitoefenen, worden tegengegaan. De minister herhaalt haar wens dat de Europese Unie strikte normen goedkeurt inzake werktijdbeperking.

De omzetting in Belgisch recht, in overleg met de sector, van de Europese richtlijn van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen, wordt een eerste belangrijke stap. Die richtlijn verzoekt de lidstaten de nodige maatregelen te nemen om de wekelijkse arbeidstijd te beperken tot 48 uur. De digitale tachograaf zal vanaf augustus 2004 in de hele Europese Unie verplicht zijn. De Belgische administratie bereidt nu reeds de ingebruikneming van dat toestel voor, tegen de voormelde datum.

administrative et à attribuer un rôle plus dynamique à la commission consultative du secteur.

Pour ce faire, le projet supprime le monopole de l'asbl Institut du Transport Routier (ITR) et confie au Roi le soin de fixer les critères d'agrément des organismes de formation.

En ce qui concerne l'efficacité des contrôles, le projet clarifie le rôle des fonctionnaires chargés des contrôles et leur confère un pouvoir de recherche et de constatation des infractions.

Il permet au Roi de conférer à certains d'entre eux la qualité d'officier de police judiciaire.

Le projet précise les modalités d'exercice des contrôles auprès des transporteurs qui ont choisi d'exercer leur activité professionnelle à leur domicile. Le projet fixe encore les modalités en vue de recueillir les renseignements nécessaires aux contrôles et de la saisie des pièces à conviction.

Le projet confie au tribunal de police la compétence normalement dévolue au tribunal correctionnel en matière de poursuites, étant donné que la loi du 10 octobre 1967 contenant le Code judiciaire a contraventionnalisé la plupart des délits en matière de roulage.

Afin d'assurer la co-responsabilité, il convient de prévoir des sanctions à l'égard des co-acteurs du transport routier, à savoir le donneur d'ordre, le chargeur et l'éventuel auxiliaire de transport, lorsque des infractions à la loi sont constatées.

L'intention est d'une part d'inciter les co-acteurs à avoir recours aux services d'un transporteur dont le statut est légal et d'autre part de réduire les pressions auxquelles certains transporteurs soumettent leur personnel. La ministre rappelle son souhait que l'Union européenne adopte des normes strictes de limitation du temps de travail ; un premier pas important sera la transposition en droit belge, en concertation avec le secteur, de la directive européenne du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, qui invite les États-membres à prendre les mesures nécessaires en vue de limiter le temps de travail hebdomadaire à 48 h. Le tachygraphe digital sera obligatoire dans toute l'Union européenne à partir d'août 2004 ; l'administration belge prépare d'ores et déjà l'introduction de cet appareil en Belgique pour la date précitée.

Artikel 37 van de wet van 3 mei 1999, waardoor de mededeelnemers medeverantwoordelijk werden, is tot dusver zonder gevolg gebleven. Dat artikel bepaalt immers dat de overtreding «wetens en willens» moet zijn gepleegd door een van de mededeelnemers. De meeste overtredingen zijn sindsdien ongestraft gebleven omdat die intentionaliteit moeilijk te bewijzen valt. Daarom beoogt het wetsontwerp uitdrukkelijk een onderscheid te maken tussen enerzijds de inbreuken die aanleiding kunnen geven tot een proces-verbaal (artikel 37, §§ 2 en 4 in ontwerp) en anderzijds die welke ambtshalve aanleiding geven tot een proces-verbaal (artikel 37, §§ 1 en 3 in ontwerp).

Voorts voorziet het wetsontwerp in de vereenvoudiging van de vervoersdocumenten die vereist zijn voor transport over korte afstanden (50 km en minder).

Wat de adviescommissie van de sector (de «Commissie goederenvervoer over de weg») betreft, vult dit wetsontwerp de wet van 1999 aan met nieuwe bepalingen inzake de samenwerking tussen de controlediensten en het sociaal-economisch jaarrapport, dat bedoeld is om te kunnen beschikken over geactualiseerde gegevens over de controles.

Voorts verleent het wetsontwerp aan die adviescommissie een nieuwe functie: zij zou de federale minister die bevoegd is voor het vervoer kunnen voorstellen een verzoek te richten tot de voorzitter van de bevoegde rechtbank van koophandel om een onderneming die onwettige vervoeractiviteiten ontplooit, te verplichten daar een einde aan te maken. De commissie kan een dergelijk verzoek tot de minister richten als het steunt op een met redenen omkleed en collegiaal uitgebracht advies van de leden die in de commissie de sector vertegenwoordigen. Daartoe wordt de commissie ertoe gemachtigd zich te documenteren bij de griffies van de hoven en rechtbanken, alsook bij privaat- en publiekrechtelijke rechtspersonen.

Bovendien wordt de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument (en meer bepaald de bepalingen ervan die betrekking hebben op de vordering tot staking) aangepast teneinde een wettelijke grondslag te verlenen aan die nieuwe functie van de adviescommissie.

Tot besluit herinnert de minister eraan dat in de sector van het wegvervoer een hevige concurrentie woedt en de druk van het *just in time*-principe ondergaat. Een bloeiende transportsector is een teken dat de economie het goed doet. De toenemende mededinging heeft echter kwalijke gevolgen voor de verkeersveiligheid. Het ter bespreking voorliggende wetsontwerp is bedoeld als aanmoediging voor de transportfirma's die terzake hun

L'article 37 de la loi du 3 mai 1999, qui vise à introduire la co-responsabilité des co-acteurs, est resté jusqu'à présent lettre morte ; la rédaction de cet article prévoit en effet l'intentionnalité de l'infraction commise par l'un des co-acteurs ; en raison de la difficulté de prouver cette intention, la plupart des infractions sont restées, depuis, impunies. C'est pourquoi le projet vise à établir explicitement la différence entre les infractions qui font d'office l'objet d'un procès-verbal (visées aux §§ 1 et 3 de l'article 37 dans sa rédaction proposée) et celles qui peuvent faire l'objet d'un procès-verbal (visées aux §§ 2 et 4 du même article en projet).

Par ailleurs, le projet prévoit la simplification des documents de transports exigés dans le cas de transports sur de courtes distances (50 km et moins).

En ce qui concerne la commission consultative du secteur, la commission des Transports de marchandises par route, le projet complète la loi de 1999 par de nouvelles dispositions relatives à la collaboration des services de contrôle et au rapport socio-économique annuel destiné à fournir des bases actualisées en matière de contrôles.

Il attribue en outre une nouvelle fonction à cette commission consultative en lui permettant de proposer au ministre fédéral qui a les transports dans ses attributions, de demander au président du tribunal de commerce compétent d'ordonner à une entreprise de cesser ses activités illicites de transports. La commission peut adresser une telle demande au ministre lorsqu'elle est fondée sur l'avis motivé collégial des membres représentant le secteur au sein de la commission. A cette fin, la commission est habilitée à se documenter auprès des greffes des cours et tribunaux ainsi qu'auprès de personnes de droit privé et public.

La loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur, et plus précisément ses dispositions relatives à l'action en cessation, est par ailleurs adaptée afin d'assurer la base légale de cette nouvelle fonction de la commission consultative.

En conclusion, la ministre rappelle que le secteur du transport par route est un secteur hautement concurrentiel, qui subit la pression des flux tendus. Or, un secteur du transport florissant est un signe de bonne santé économique. La concurrence croissante a des effets néfastes sur la sécurité routière. Le projet à l'examen tente d'encourager les entreprises de transport qui prennent leurs responsabilités en la matière. Il vise égale-

verantwoordelijkheid opnemen. Het strekt er tevens toe de werknemers van die sector ertoe aan te sporen de rij- en rusttijden in acht te nemen.

II. — ALGEMENE BESPREKING

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) onderschrijft grotendeels de doelstellingen van het wetsontwerp.

De spreekster formuleert enkele vragen en bedenkingen:

1) Het ontwerp waarborgt niet dat andere instellingen dan de VZW Instituut voor het Wegtransport (IWT) daadwerkelijk zullen erkend worden. Momenteel staat het IWT niet enkel in voor de organisatie van cursussen, maar verleent het ook bij medewerking aan de overheid haar de organisatie van examens. Terwijl de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg reeds bepaalde dat medewerkers van het IWT geen lid kunnen zijn van een examencommissie, wordt dit verbod in de praktijk niet nageleefd. Kan de minister verzekeren dat meer dan 1 instelling erkend wordt voor de opleidingen en de deelname aan beraadslagingen van examencommissies ?

2) Voor ambtenaren die bijzondere opdrachten vervullen, geldt tot nu toe dat hun bekwaamheid door middel van examens getoetst wordt. Door het voorliggende wetsontwerp wordt het daarentegen mogelijk dat ambtenaren opdrachten krijgen waarvoor ze niet noodzakelijk bekwaamheidsbewijzen hebben verworven. Dit kan ertoe leiden dat procedurefouten gemaakt worden en dat de rechtszekerheid in het gedrang komt.

3) Waarom krijgen ambtenaren die deel uitmaken van examencommissies bijkomende vergoedingen ? Behoort beraadslaging in examencommissies niet tot hun opdracht, waardoor hun gewone bezoldiging kan volstaan ?

4) De uitreiking van vrachtbrieven is een belangrijke bron van inkomsten voor de beroepsfederaties. Bovendien wordt in de huidige regelgeving steeds de verplichting opgelegd om Belgische vrachtbrieven te verkrijgen. Zijn deze beide bepalingen niet strijdig met het beginsel van het vrij verkeer van goederen binnen de interne Europese markt ? Andere lidstaten van de EU of andere instanties in België moeten eveneens over het recht beschikken om vrachtbrieven uit te reiken, zonder dat daar bijzondere voorwaarden aan verbonden worden. De liberalisering van deze activiteit, onafhankelijk van zowel de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer als de beroepsfederaties, moet snel worden doorgevoerd,

ment à encourager les travailleurs du secteur à respecter les temps de conduite et de repos.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) souscrit en grande partie aux objectifs du projet de loi à l'examen.

L'intervenante souhaite toutefois formuler quelques remarques et quelques réflexions :

1) Le projet ne garantit pas que des organismes autres que l'Institut du transport routier (ITR) seront effectivement agréés. Actuellement, l'ITR s'occupe non seulement de l'organisation des cours, mais il prête également son concours aux autorités pour l'organisation des examens. Alors que la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route disposait déjà que les collaborateurs de l'ITR ne pouvaient pas être membres d'un jury, cette interdiction n'est pas respectée dans la pratique. Le ministre peut-il garantir que plus d'un organisme sera agréé pour dispenser les formations et participer aux délibérations des jurys ?

2) Actuellement la capacité des fonctionnaires qui accomplissent des missions spéciales est contrôlée au moyen d'examens. Le projet de loi à l'examen permettra en revanche que soient confiées à des fonctionnaires des missions pour lesquelles ils n'ont pas nécessairement acquis les attestations de capacité, ce qui risque de conduire à des erreurs de procédure et de compromettre la sécurité juridique.

3) Pourquoi les fonctionnaires qui font partie de jurys reçoivent-ils des indemnités complémentaires ? La délibération au sein de jurys ne fait-elle pas partie de leurs missions, de sorte que leur rémunération ordinaire devrait être suffisante ?

4) La délivrance de lettres de voiture est une source de revenus importante pour les fédérations professionnelles. La réglementation actuelle impose en outre toujours de se procurer des lettres de voiture belges. Ces deux dispositions ne violent-elles pas le principe de la libre circulation des marchandises au sein du marché intérieur européen ? D'autres États membres de l'Union européenne ou d'autres instances en Belgique doivent également être habilités à délivrer des lettres de voiture, sans que des conditions particulières puissent être imposées en la matière. La libéralisation de cette activité, indépendante tant du Service public fédéral de la Mobilité et des Transports que des fédérations profession-

ook omdat het beperkt aantal verstrekkers aanleiding kan geven tot prijsafspraken.

5) Het wetsontwerp stelt niet uitdrukkelijk dat een instelling verantwoordelijk is voor de organisatie van examens. Zal zulke bepaling wel in een uitvoeringsbesluit figureren? Zullen de nadere regels, bijvoorbeeld inzake vergoedingen, in dat besluit verder uitgewerkt worden?

6) Het advies van de Raad van State over het wetsontwerp bevat belangrijke opmerkingen, vooral over het optreden van ambtenaren en over de verhouding van het wetsontwerp tot de regelgeving van de Europese Unie. Meer in het bijzonder acht het advies de verwijzing in het ontwerp naar EU-regelgeving ondeugdelijk. Hoe pareert de minister deze kritiek?

De heer Daan Schalck (SPA) brengt in herinnering dat reeds bij de bespreking van de wet van 3 mei 1999, door middel van een aangenomen amendement van de heer Ansoms, een poging werd ondernomen om de verantwoordelijkheid voor de naleving van verplichtingen (onder meer m.b.t. het maximale gewicht van de vracht en rij- en rusttijden) niet louter bij de chauffeurs te leggen. De oplossing waarvoor toen gekozen is, werd in de praktijk uitgehold, waardoor een meer dwingende regeling zich nu opdringt.

Om verschillende redenen is het essentieel dat de overheid erop toeziet dat de mededinging in de transportsector eerlijk verloopt:

– De concurrentie in de transportsector is hard en dit moedigt sommige marktspelers aan tot het voeren van een deloyale concurrentie. De wetgever dient te verhinderen dat bedrijven die de regels naast zich neerleggen de eerlijke ondernemingen wegconcurreren.

– De maatschappelijke nadelen van de niet-naleving van de regels zijn groot: overladen vrachtwagens beschadigen de wegen, een te hoge snelheid en de niet-naleving van rij- en rusttijden verhogen de onveiligheid op de weg.

Terwijl de sector van de transportbedrijven positief over het voorliggende wetsontwerp heeft geoordeeld, hebben de overkoepelende werkgeversorganisaties zich in negatieve zin uitgelaten over de voorliggende hervorming. Tijdens diverse bedrijfsstages die hij tijdens de parlementaire recesperiode heeft doorlopen om voeling te houden met de ondernemingsrealiteit, heeft de spreker nochtans vastgesteld dat bedrijven wel degelijk belang hechten aan eerlijke concurrentie en de afdwinging van regels.

nelles, doit intervenir rapidement, notamment parce que le nombre limité d'organismes habilités peut donner lieu à des ententes en matière de prix.

5) Le projet de loi ne prévoit pas explicitement qu'un organisme sera responsable de l'organisation d'exams. Une telle disposition figurera-t-elle bien dans un arrêté d'exécution? Les autres modalités, concernant par exemple les rémunérations, seront-elles détaillées dans cet arrêté?

6) L'avis du Conseil d'État sur le projet contient des observations importantes, principalement en ce qui concerne l'intervention des agents et le rapport entre le projet de loi et la réglementation de l'Union européenne. Le Conseil d'État estime plus particulièrement que le renvoi à la réglementation européenne est impropre. Comment le ministre pare-t-il cette critique?

M. Daan Schalck (SPA) rappelle que dès l'examen du projet dont est issue la loi du 3 mai 1999, il a été tenté, au moyen d'un amendement de M. Ansoms qui a été adopté, de ne pas imputer uniquement aux chauffeurs la responsabilité du respect d'obligations (relatives notamment au poids maximal du chargement et aux temps de conduite et de repos). La solution pour laquelle il a été opté à l'époque a été vidée de sa substance dans la pratique, de sorte qu'il s'impose de fixer à présent des règles plus contraignantes.

Il est primordial, pour différentes raisons, que les pouvoirs publics veillent à ce que la concurrence demeure loyale dans le secteur des transports:

– la concurrence dans le secteur des transports est rude, ce qui incite certains acteurs du marché se livrer à une concurrence déloyale. Le législateur doit éviter que les entreprises qui n'ont cure des règles n'évincent celles qui jouent loyalement le jeu;

– le non-respect des règles cause un préjudice important à la collectivité: les camions surchargés endommagent les routes; une vitesse excessive et le non-respect des temps de conduite et de repos accroissent l'insécurité sur les routes.

Alors que le secteur des entreprises de transport s'est déclaré favorable au projet de loi à l'examen, les organisations faïtières d'employeurs ont émis un avis défavorable sur la réforme projetée. Au cours des divers stages en entreprise qu'il a suivis pendant les vacances parlementaires afin de ne pas perdre le contact avec la réalité de l'entreprise, l'intervenant a cependant constaté que les entreprises attachent bel et bien de l'importance à la loyauté de la concurrence et au respect des règles.

Dat individuele opdrachtgevers in het ontwerp medeverantwoordelijkheid krijgen, is een stap in de goede richting. In de toekomst moet de overheid zelfs verder gaan door niet enkel de individuen maar ook de bedrijven mee verantwoordelijk te maken voor de naleving van de regels.

Mevrouw Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO) geeft haar goedkeuring aan het voorliggende ontwerp. Zij deelt grotendeels de uitgangspunten van de heer Schalck. Het gevaar van deloyale concurrentie is door de hoge commerciële druk inderdaad groot.

De transportbedrijven zijn zelf vragende partij voor een handhaving van de regels door de overheid, wat gebleken is in contacten van de spreekster met chauffeurs en ondernemingen. De sector laat zich op actieve wijze in met bewustmaking op scholen over de gevaren van vrachtwagens en heeft vrijwillig een charter met gedragsregels onderschreven; dit zijn bewijzen van de goede intenties van de sector, die ook hard worden gemaakt. De verfijning van de wet van 3 mei 1999 is niet alleen wenselijk omdat de sector het vraagt, maar ook omdat de scherpe concurrentie er niet toe mag leiden dat de verkeersveiligheid in het gedrang wordt gebracht.

De spreekster stipt aan wat volgens haar de belangrijkste in het ontwerp vervatte hervormingen zijn:

– Door middel van het instrument van de erkenningscriteria dient de controle op de kwaliteit van het vergunningsbeleid te worden aangescherpt. In de opleiding moet de vakbekwaamheid van de vervoerder een zo ruim mogelijke invulling krijgen.

– De medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgevers wordt verruimd. Hierdoor worden de vervoerders tegen uitbuiting beschermd en worden opdrachtgevers ertoe aangezet om enkel nog overeenkomsten af te sluiten met transportbedrijven die de regels naleven.

De heer François Bellot (MR) wijst op het belang van het ter bespreking voorliggende wetsontwerp, onder meer omdat het voortvloeit uit overeenkomsten met de sector.

De spreker betreurt echter dat de Europese regelgeving terzake niet beter geharmoniseerd is, wellicht omdat het sociaal en fiscaal Europa nog onvoldoende een feit is. Hij is bevreesd voor de uitwerkingen van die lacune, ook rekening houdend met de concurrentie in die sector.

Het lid is het eens met het wetsontwerp maar vreest moeilijkheden bij de tenuitvoerlegging ervan; als gevolg van de verregaande automatisering in die sector ver-

La responsabilisation individuelle des donneurs d'ordre constitue un pas dans la bonne direction. À l'avenir, les autorités devront même aller plus loin, en responsabilisant non seulement les individus mais également les entreprises quant au respect des règles.

Mme Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO) souscrit au projet de loi à l'examen. Elle partage en grande partie les points de vue de M. Schalck. La forte pression commerciale génère en effet un risque important de concurrence déloyale.

Il ressort des contacts que l'intervenante a eus avec des chauffeurs et des entreprises que les entreprises de transport souhaitent elles-mêmes que les pouvoirs publics fassent respecter les règles. Le secteur s'active à faire prendre conscience, dans les écoles, des dangers liés aux camions et a spontanément signé une charte définissant des règles de conduite ; preuves des bonnes intentions du secteur, qui les concrétise également. L'affinement de la loi du 3 mai 1999 est souhaitable non seulement parce que le secteur le demande, mais également parce que la concurrence acharnée ne peut avoir pour effet de compromettre la sécurité routière.

L'intervenante souligne ce qui constitue, selon elle, les réformes les plus importantes du projet :

– Le contrôle de la qualité de l'octroi de licences de transport doit être renforcé par le biais des critères d'agrément. Au cours de la formation, la capacité professionnelle du transporteur doit être interprétée le plus largement possible.

– La coresponsabilité des donneurs d'ordre est étendue. Les transporteurs seront protégés contre toute exploitation et les donneurs d'ordre seront incités à ne plus conclure de contrat qu'avec des entreprises de transport qui respectent les règles.

M. François Bellot (MR) souligne l'importance du projet à l'examen, notamment du fait qu'il résulte d'accords avec le secteur.

L'intervenant regrette toutefois que la législation européenne en la matière ne soit pas davantage harmonisée, sans doute parce que l'Europe sociale et fiscale n'est pas suffisamment inscrite dans les faits ; il craint les effets de cette lacune compte tenu de la concurrence qui existe dans ce secteur.

L'intervenant adhère au projet, mais craint des difficultés au niveau de son application. Etant donné l'automatisation poussée dans ce secteur, il s'attend notam-

wacht hij onder meer problemen inzake de bepaling van de vervoerskosten. De beroepsverenigingen maar ook de administratie zouden in dat opzicht inlichtingen moeten verstrekken aan de vervoerders (vooral als het gaat om zelfstandigen die eigenaar zijn van het voertuig) en aan de klanten-opdrachtgevers.

Het wetsontwerp verleent een verantwoordelijkheid aan de opdrachtgever, maar is die wel bij machte om die verantwoordelijkheid op zich te nemen? Hoe kan die opdrachtgever bijvoorbeeld overgaan tot de controle van de rijtijden en van de documenten waarover de bestuurder moet beschikken, aangezien de wegvervoerder zijn voertuig vaak laadt in een onderneming zonder dat iemand daarbij aanwezig is?

De spreker erkent dat het wetsontwerp tegemoet komt aan de doelstellingen inzake verkeersveiligheid. Bij het tegengaan van de oneerlijke concurrentie geeft het wetsontwerp een krachtig signaal aan wie een beroep zou doen op transport dat niet volgens de regels verloopt.

De heer Jean Depreter (PS) acht het van essentieel belang dat het wetsontwerp voorziet in reguleringsmechanismen voor een sector waar een hevige concurrentie woedt, te meer omdat dit wetsontwerp in overleg met de sector tot stand is gekomen. Als hij er artikel 11 op naleest en voorts ziet hoeveel diverse criteria kunnen worden gehanteerd om te bepalen of er al dan niet sprake is van een «ongeoorloofd lage prijs», vindt de spreker het haast een mirakel dat een wetsontwerp tot stand kon komen. Hij wenst van de minister te vernemen welke «toverformule» zij heeft gebruikt om tot dat resultaat te komen.

Hij stipt aan dat het wetsontwerp zeer omstandig alle nodige controlemechanismen oplegt en tegelijk voorzorgsmaatregelen bevat om fraude onmogelijk te maken.

De heer Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK) laat weten dat zijn fractie het ter bespreking voorliggende wetsontwerp zal steunen.

3. Antwoorden van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

De minister herinnert eraan dat het wetsontwerp er vooral toe strekt steun te verlenen aan de sector, waarvan de toestand een graadmeter is voor de stand van onze economie. Een andere krachtlijn is zorgen voor meer verkeersveiligheid, want die wordt in het gedrang gebracht door de hevige concurrentie in de sector. De heer Depreter had het over een «mirakel»; dat bestaat er wellicht in dat hefbomen zijn gevonden om de kwalijke gevolgen van de deloyale concurrentie te voorkomen.

ment à des difficultés en ce qui concerne la détermination du coût du transport. A ce sujet, les organisations professionnelles, mais également l'administration, devraient pouvoir fournir des informations aux transporteurs, surtout lorsqu'il s'agit d'indépendants propriétaires des véhicules, et aux clients-donneurs d'ordres.

Le projet attribue une responsabilité au donneur d'ordre, mais celui-ci est-il bien en mesure d'assumer cette responsabilité ? L'intervenant se demande par exemple comment les temps de transport mais également les titres dont le chauffeur doit disposer pourront être contrôlés, dès lors que le chauffeur charge bien souvent son véhicule dans une entreprise en dehors de toute présence humaine.

L'intervenant reconnaît toutefois que les objectifs en matière de sécurité routière sont rencontrés par le projet ; en matière de répression de la concurrence déloyale, le projet constitue un signal fort à tous ceux qui auraient recours à des transports frauduleux.

Les mécanismes de régulation que le projet vise à introduire dans un secteur qui fait l'objet d'une concurrence sauvage sont jugés essentiels par *M. Jean Depreter (PS)*, d'autant plus que le projet a été conçu en accord avec le secteur. A la lecture de l'article 11, et constatant la diversité des éléments retenus pour évaluer le prix abusivement bas, l'intervenant juge même le projet miraculeux, et interroge la ministre sur la recette qu'elle a suivie pour parvenir à un tel résultat.

Il relève que le projet prévoit de manière très exhaustive tous les mécanismes de contrôle nécessaires tout en intégrant également les précautions requises pour éviter les abus.

M. Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) signale que son groupe soutiendra le projet à l'examen.

3. Réponses de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

La ministre rappelle que le projet vise surtout à soutenir le secteur, dont la santé reflète celle de l'économie, et à promouvoir la sécurité routière, mise en péril par la concurrence qui sévit dans le secteur. Le fait d'avoir pu se saisir de leviers pour empêcher les effets néfastes de la concurrence déloyale constitue peut-être le miracle évoqué par *M. Depreter*.

Het wetsontwerp heeft niet tot doel alle problemen van de sector op te lossen, maar moet wel een fors signaal zijn voor de ondernemers die de voorschriften niet naleven.

In haar antwoord op de vragen van mevrouw Brepoels preciseert de minister dat het IWT niet langer als enige instantie cursussen en examens zal kunnen organiseren; voor iedereen gelden voortaan dezelfde voorschriften; dit wordt per afzonderlijk koninklijk besluit geregeld. De vergoeding van de ambtenaren voor buitengewone prestaties heeft betrekking op zaterdag- en zondagprestaties; die behoren te worden vergoed. Voorts verwacht de minister dat de toekenning van de vrachtbrieven, waaruit de federaties inkomsten putten, binnenkort op Europees vlak zal worden gecoördineerd.

De minister herhaalt dat de sector, met name onder haar druk, inspanningen heeft geleverd inzake verkeersveiligheid; ze haalt daarbij het voorbeeld aan van de dodehoekspiegel. De met dit wetsontwerp in uitzicht gestelde bepalingen ter ondersteuning van de sector vormen een antwoord op die inspanningen.

De heer Schalck heeft gelijk als hij verklaart dat federaties van ondernemingen, in tegenstelling tot de beroepsfederaties, weigerachtig staan tegenover de ontworpen bepalingen. Toch vindt de minister dat het hele bedrijfsleven baat heeft bij die voorschriften, die ertoe strekken deloyale concurrentie tegen te gaan. Ze herinnert eraan dat de medeverantwoordelijkheid maar in heel weinig gevallen automatisch geldt, bijvoorbeeld wanneer het overduidelijk is dat ongeoorloofd lage prijzen worden gehanteerd. In alle andere gevallen moet het bewijs van de fraude worden geleverd.

III.— ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 1 bis (nieuw)

De minister wijst erop dat het begrip «verlader» al sinds 1960 voorkomt in de wetgeving betreffende het vervoer van zaken; het begrip «verlader» wordt aldus constant gehanteerd in de betekenis van «belader»; het gaat om synoniemen. De door de heer Somers voorgestelde wijziging is dan ook taalkundig van aard, veeleer dan juridisch. Dit wetsontwerp strekt ertoe de bewijslast te verlichten en ervoor te zorgen dat alle vervoerpartners

Le projet ne vise pas à résoudre tous les problèmes auxquels le secteur est confronté, mais à adresser un signal fort aux entrepreneurs qui ne respectent pas les règles.

En réponse aux questions de Mme Brepoels, la ministre précise que l'ITR ne sera plus le seul organisme à pouvoir organiser des cours et examens ; tous seront soumis aux mêmes règles; un arrêté royal spécifique règlera cette question. En ce qui concerne le dédommagement de fonctionnaires pour des prestations exceptionnelles, il s'agit de prestations du samedi et du dimanche, pour lesquelles il convient de les dédommager. En ce qui concerne les ressources que l'octroi de lettres de voiture assure aux fédérations, la ministre prévoit une prochaine coordination au niveau européen.

La ministre rappelle les efforts consentis par le secteur en ce qui concerne la sécurité routière, notamment sous l'effet des pressions qu'elle a exercées ; elle cite notamment l'exemple du rétroviseur anti-angle mort. Les dispositions introduites par le présent projet afin de soutenir le secteur répondent à ces efforts.

S'il est vrai, comme l'a constaté M. Schalck, que contrairement aux fédérations professionnelles, des fédérations d'entreprises sont réticentes aux dispositions du projet, la ministre rappelle que l'ensemble de l'économie ne peut que bénéficier de dispositions qui combattent la concurrence déloyale. Elle rappelle que la coresponsabilité n'est automatique que dans des cas très limités, par exemple, lorsque la pratique de prix abusivement bas est manifeste ; dans tous les autres cas, la fraude doit être prouvée.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES

Art. 1^{er}

Cet article ne fait l'objet d'aucun commentaire.

Art. 1 bis (nouveau)

La ministre fait observer que le terme « verlader » est utilisé depuis 1960 dans toute la législation relative au transport de choses ; le mot « verlader » est utilisé de façon constante dans la signification de « belader » ; il s'agit de synonymes. La modification proposée par M. Somers est davantage d'ordre linguistique que juridique. Le présent projet vise à alléger la charge de la preuve et à assurer la coresponsabilité de tous les partenaires au

medeverantwoordelijk kunnen worden gesteld. De hier gebruikte terminologie zal niet tot gevolg hebben dat een van de wegvervoerpartners méér verantwoordelijkheden toegeschoven krijgt dan de anderen.

Voorzitter Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK) bevestigt dat het begrip «verlader» door de mensen uit de sector wordt gebruikt in de door de minister aangegeven betekenis, zonder dat zulks tot dubbelzinnigheid leidt.

De heer Bart Somers (VLD) trekt zijn amendement nr. 1 in.

Art. 2

De minister preciseert dat de wijzigingen die via dit artikel worden aangebracht in de Franse tekst van artikel 8 van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg, een louter materiële draagwijdte hebben.

De heer Bart Somers (VLD) stipt aan dat artikel 2 van de wet van 3 mei 1999 de definitie van het begrip «verlader» zou moeten omvatten, teneinde verwarring te voorkomen tussen de opdrachtgever en de onderneming die het laden van de vracht op zich neemt; in het Nederlands hebben de woorden «belader» en «verlader» immers een verschillende betekenis. Daartoe dient hij *amendement nr. 1* (DOC 50 1880/002) in, dat ertoe strekt in het ter bespreking voorliggende wetsontwerp een artikel 1 *bis* in te voegen.

Art. 3 en 4

Voor de voorstelling van dit artikel door *de minister* kan worden verwezen naar de commentaar bij de artikelen in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp.

Over deze artikelen worden geen andere opmerkingen gemaakt.

Art. 5

Voor de voorstelling van dit artikel door *de minister* kan worden verwezen naar de commentaar bij de artikelen in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp.

Over dit artikel worden geen andere opmerkingen gemaakt.

transport ; la terminologie utilisée ne risque pas de faire porter davantage de responsabilités sur l'un des partenaires du transport par route.

Le président confirme que dans les métiers du transport, le terme « *verlader* » est utilisé sans ambiguïté dans la signification précisée par la ministre.

M. Somers retire l'amendement n° 1.

Art. 2

La ministre précise que les modifications apportées par cet article au texte français de l'article 8 de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route, ont une portée strictement matérielle.

M. Bart Somers (VLD) fait observer qu'il conviendrait d'ajouter à l'article 2 de la loi du 3 mai 1999, la définition du « chargeur », afin d'éviter la confusion entre le donneur d'ordre et l'entreprise qui assure le chargement des marchandises ; en néerlandais en effet, les mots « *belader* » et « *verlader* » visent un concept différent ; il introduit à cet effet l'amendement n° 1, qui tend à insérer un article 1^{er} *bis* dans le projet à l'examen.

Art. 3 et 4

Pour l'introduction de ces articles par *la ministre*, il peut être renvoyé au commentaire des articles de l'exposé des motifs du projet.

Ces articles n'appellent pas d'autres commentaires.

Art. 5

Pour l'introduction de cet article par *la ministre*, il peut être renvoyé au commentaire des articles de l'exposé des motifs du projet.

Cet article n'appelle pas d'autres commentaires.

Art. 6

Voor de voorstelling van dit artikel door *de minister* kan worden verwezen naar de commentaar bij de artikelen in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp.

Over dit artikel worden geen andere opmerkingen gemaakt.

Art. 7

Voor de voorstelling van dit artikel door *de minister* kan worden verwezen naar de commentaar bij de artikelen in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp.

Over dit artikel worden geen andere opmerkingen gemaakt.

Art. 8 en 9

Voor de voorstelling van dit artikel door *de minister* kan worden verwezen naar de commentaar bij de artikelen in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp.

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 10

Voor de voorstelling van dit artikel door *de minister* kan worden verwezen naar de commentaar bij de artikelen in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp.

De commissie stemt in met het voorstel van de voorzitter om de Nederlandse tekst te verbeteren en de woorden «nemen kennis van» te vervangen door de woorden «zijn bevoegd voor».

Over dit artikel worden geen andere opmerkingen gemaakt.

Art. 11

Voor de voorstelling van dit artikel door *de minister* kan worden verwezen naar de commentaar bij de artikelen in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp.

Over dit artikel worden geen andere opmerkingen gemaakt.

Art. 12

Voor de voorstelling van dit artikel door *de minister* kan worden verwezen naar de commentaar bij de artikelen in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp.

Art. 6

Pour l'introduction de cet article par *la ministre*, il peut être renvoyé au commentaire des articles de l'exposé des motifs du projet.

Cet article n'appelle pas d'autres commentaires.

Art. 7

Pour l'introduction de cet article par *la ministre*, il peut être renvoyé au commentaire des articles de l'exposé des motifs du projet.

Cet article n'appelle pas d'autres commentaires.

Art. 8 et 9

Pour l'introduction de ces articles par *la ministre*, il peut être renvoyé au commentaire des articles de l'exposé des motifs du projet.

Ces articles n'appellent pas d'autres commentaires.

Art. 10

Pour l'introduction de cet article par *la ministre*, il peut être renvoyé au commentaire des articles de l'exposé des motifs du projet.

La commission se rallie à la proposition de correction du texte néerlandais formulée par le président, à savoir remplacer les mots «*nemen kennis van*» par les mots «*zijn bevoegd voor*».

Cet article n'appelle pas d'autres commentaires.

Art. 11

Pour l'introduction de cet article par *la ministre*, il peut être renvoyé au commentaire des articles de l'exposé des motifs du projet.

Cet article n'appelle pas d'autres commentaires.

Art. 12

Pour l'introduction de cet article par *la ministre*, il peut être renvoyé au commentaire des articles de l'exposé des motifs du projet.

De heer François Bellot (MR) geeft opnieuw uiting aan de bezorgdheid die hij te kennen heeft gegeven tijdens de algemene bespreking in verband met de mogelijkheid voor de mededeelnemers om controle uit te oefenen, bijvoorbeeld als een zelfde voertuig goederen voor verschillende cliënten vervoert. Hij vraagt hoe de verantwoordelijkheden onderling zullen worden toegewezen. Hij vreest voorts dat die bepalingen de ondernemingen tot delokalisering zullen aanzetten. Hij sluit zich aan bij de doelstellingen van dit wetsontwerp, maar herinnert er aan dat België een klein land is waarvan de grenzen snel zijn overschreden; hij geeft het voorbeeld van een transportonderneming in zijn arrondissement die haar activiteiten met enkele kilometer heeft verplaatst om vanuit Frankrijk te werken.

De minister antwoordt dat als een klacht wordt ingediend, het de rechter toekomt te oordelen over de verantwoordelijkheden van de verschillende bij het transport betrokken partijen; zij memoreert dat er niet automatisch medeverantwoordelijkheid is, behalve in heel beperkte gevallen.

Wat de gevaren van delokalisering betreft, herinnert zij eraan dat die medeverantwoordelijkheid momenteel op Europees vlak wordt besproken. Zij stipt analoge voorbeelden uit de actualiteit aan waar de verantwoordelijkheid van verschillende betrokkenen in het geding is, namelijk het vervoer over zee van gevaarlijke goederen, alsmede de recente milieurampen. Haar pleidooi voor een totale verantwoordelijkheid van de reder mag dan al op verzet stuiten, de voorbeelden zijn verhelderend omdat ze aantonen dat het beginsel van de medeverantwoordelijkheid noodzakelijk is. Ook op dat vlak moet het debat op Europees vlak worden voortgezet. Het feit dat België in dat kader standpunten inneemt die vooruitlopen op die van de partnerlanden, draagt niet alleen bij tot de voortgang van het debat, maar verschaft de argumenten voor het Belgisch standpunt ook meer gewicht.

In verband met de ondernemingen die hun activiteiten delokaliseren attendeert zij de heer Bellot erop dat ook de in het buitenland gevestigde ondernemingen de Belgische rechtsregels moeten naleven als zij op Belgisch grondgebied goederen over de weg vervoeren.

Ook *de heer Jean Depreter (PS)* merkt op dat als een buitenlandse onderneming in België goederen vervoert, de naleving van de bepalingen van de §§ 3 en 4 van het ontworpen artikel 12 weliswaar moeilijk zal kunnen worden opgelegd, waar dat dit niet het geval is voor de bepalingen van de §§ 1 en 2.

De heren Bart Somers (VLD), Ludo Van Campenhout (VLD) en Hugo Philtjens (VLD) dienen amendement nr. 3 (DOC 50 1880/003) in, dat ertoe strekt de in artikel 37,

M. Bellot (MR) réitère les préoccupations qu'il a formulées dans le cadre de la discussion générale en ce qui concerne la possibilité pour les co-acteurs d'exercer un contrôle, par exemple dans le cas où un même véhicule transporte des marchandises pour différents clients et demande comment les responsabilités pourront être déterminées. Il craint également que ces dispositions n'incitent des entreprises à la délocalisation. S'il se rallie aux objectifs poursuivis par le projet, il rappelle cependant que la Belgique est un petit pays dont les frontières sont rapidement franchies ; il cite l'exemple d'une entreprise de transport de son arrondissement qui a délocalisé ses activités de quelques kilomètres pour s'installer en France.

La ministre répond qu'en cas de plainte, il revient au juge d'apprécier la responsabilité des divers co-acteurs du transport ; elle rappelle qu'il n'y a pas de co-responsabilité automatique, sauf dans des cas très limités.

En ce qui concerne les dangers de délocalisation, elle rappelle que la co-responsabilité est en discussion au niveau européen. Elle évoque, par analogie, un autre sujet d'actualité où la responsabilité de divers acteurs est en cause, à savoir le transport maritime de matières dangereuses et les récentes catastrophes écologiques. Si son plaidoyer pour la responsabilité illimitée de l'armateur se heurte à des résistances, l'exemple est néanmoins éclairant pour démontrer la nécessité du principe de la co-responsabilité. Dans ce domaine aussi, le débat doit se poursuivre au niveau européen. Le fait que la Belgique adopte dans ce cadre des positions en avance sur celles de ses partenaires ne contribue pas seulement à faire progresser le débat, mais donne également davantage de poids aux arguments qui étayent sa position.

En ce qui concerne les entreprises qui délocalisent leurs activités, elle attire l'attention de M. Bellot sur le fait que l'entreprise établie à l'étranger doit néanmoins respecter les dispositions de la loi belge lorsqu'elle effectue des transports routiers sur le territoire belge.

M. Jean Depreter (PS) fait lui aussi observer que si le respect des dispositions des §§ 3 et 4 de l'article 12 en projet par une entreprise étrangère qui effectue un transport en Belgique sera malaisé à imposer, ce n'est pas le cas pour les dispositions des §§ 1 et 2.

MM. Somers (VLD), Van Campenhout (VLD) et Philtjens (VLD) déposent l'amendement n° 3 à l'article 12 (DOC 50 1880/003), qui vise à supprimer le carac-

§ 1, 1° en 2°, bedoelde overtredingen niet strafbaar te stellen zo zij niet moedwillig werden begaan (gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg). Het betreft hier de gevallen waarin men zich er niet van heeft vergewist of er een kopie van de vervoersvergunning voorhanden was voor het gebruikte voertuig en of de vereiste vrachtbrief werd opgemaakt.

De heer Bart Somers (VLD) herinnert eraan dat over de medeverantwoordelijkheid van de wegvervoerpartners al is gedebatteerd naar aanleiding van de bespreking van het in 1999 aangenomen wetsontwerp betreffende het vervoer van zaken over de weg. Het beginsel van de medeverantwoordelijkheid strekt ertoe het evenwicht te herstellen tussen de opdrachtgever en de vervoerder. De opdrachtgever bekleedt niet noodzakelijk een machtspositie in de relatie wegvervoerder-opdrachtgever (het kan bijvoorbeeld gaan om een kleine zelfstandige die te maken krijgt met een groot vervoerbedrijf). Daarom vindt de spreker dat de bepaling die hij gewijzigd wenst te zien, een nieuwe onbalans creëert door de bewijslast om te keren: voor de vervoerder is moedwilligheid vereist, terwijl de opdrachtgever al kan worden vervolgd wegens een gebrek aan voorzichtigheid. Derhalve vreest de spreker dat het parket de neiging zal hebben systematisch een gebrek aan voorzichtigheid en voorzorg bij de opdrachtgever in te roepen, wat makkelijker te bewijzen valt. Hij is voorstander van een oplossing die meer evenwicht brengt tussen de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever en die van de vervoerder. Dat is dan ook het doel van dit amendement. Ter illustratie wijst hij erop dat het voor een KMO die een opdracht aan een buitenlandse vervoerder moet toevertrouwen, moeilijk is de geldigheid te checken van in een andere taal gestelde documenten. Tevens geeft de spreker het voorbeeld van een vervoerder die de opdracht uitbesteedt aan een vervoerbedrijf in een ander land: hoe kan de opdrachtgever in dat geval een en ander controleren en welke verantwoordelijkheid kan hem dan worden aangewreven?

De minister antwoordt dat het wetsontwerp in het geheel niet raakt aan de toepassingsfeer van de wet van 1999. Het is niet de bedoeling de verantwoordelijkheden door te schuiven of één partner meer verantwoordelijkheid te doen dragen. De vervoerder blijft verantwoordelijk voor tekortkomingen. Voor de opdrachtgever geldt geen resultaatverbintenis, maar een middelenverbintenis.

De heer Jos Ansoms (CD&V) stelt vast dat in 1999 identiek hetzelfde debat werd gevoerd: toen ging het ook over de instelling van de medeverantwoordelijkheid van de vervoerpartners. Indertijd had hij een amendement ingediend dat ertoe heeft geleid dat het moedwillige karakter van de overtreding in de wet van 3 mei 1999 is

tère non-intentionnel (défaut de prévoyance et de précaution) des infractions visées à l'article 37, § 1, 1° et 2°, à savoir la vérification de l'existence d'une copie de la licence de transport pour le véhicule utilisé et l'établissement de la lettre de voiture.

M. Somers rappelle que la co-responsabilité des partenaires du transport par route se trouvait déjà au centre de la discussion du projet de loi relatif au transport de choses par route, adopté en 1999. Le principe de la co-responsabilité vise à rétablir l'équilibre entre le donneur d'ordre et le transporteur. Considérant que le donneur d'ordre n'occupe pas nécessairement une position de force dans la relation transporteur-donneur d'ordre – il peut en effet s'agir d'un petit indépendant confronté à une importante entreprise de transport –, l'intervenant estime que la disposition dont il propose la modification crée un nouveau déséquilibre et inverse la charge de la preuve. Alors que l'intentionnalité est requise pour le transporteur, le donneur d'ordre peut se voir poursuivi pour défaut de prévoyance. Il craint dès lors que le parquet n'ait tendance à recourir de manière systématique au défaut de prévoyance et de précaution du donneur d'ordre, plus aisée à démontrer ; il souhaite pour sa part une solution qui partage de manière plus équilibrée la responsabilité entre le donneur d'ordre et le transporteur et c'est l'objectif de l'amendement. Il cite à titre d'exemple la difficulté pour une PME appelée à confier un transport à un transporteur étranger, de vérifier la validité de documents établis dans une langue étrangère. L'intervenant cite également l'exemple d'un transporteur qui sous-traite le contrat avec une entreprise de transport établie dans un autre pays : quel contrôle le donneur d'ordre a-t-il dans ce cas et quelle responsabilité peut-elle dès lors lui être imputée ?

La ministre rappelle que le projet ne modifie en rien le champ d'application de la loi de 1999 ; il ne s'agit pas de déplacer la responsabilité, ni de la faire porter davantage par l'un des partenaires. En cas de manquement, le transporteur reste punissable ; le donneur d'ordre n'a pas une obligation de résultats, mais une obligation de moyens.

M. Ansoms (CD&V) constate qu'un débat identique a eu lieu en 1999, qui visait également à introduire la co-responsabilité des partenaires du transport. Il fut à l'époque l'auteur de l'amendement qui a introduit l'intentionnalité dans la loi du 3 mai 1999. Il se rallie aujourd'hui entièrement à l'objectif du projet, qui rencontre davan-

opgenomen. Vandaag schaart hij zich volkomen achter de doelstelling van dit wetsontwerp, dat het in 1999 vooropgezette streefdoel nog beter zal waarmaken. De opdrachtgever kan er echter niet toe worden gedwongen documenten te aanvaarden die zijn opgesteld in een taal die hij niet begrijpt.

Voorzitter Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK) herinnert eraan dat de internationale vervoersdocumenten doorgaans voor iedereen begrijpelijk zijn. Hij vreest dat de heer Somers de druk op de transportfirma's onderschat.

De spreker wijst erop dat wanneer goederen worden verkocht en de koper zorgt voor het vervoer ervan, de verantwoordelijkheid van de verkoper afloopt op het ogenblik dat de goederen zijn bedrijf verlaten.

De minister bevestigt die informatie en preciseert dat het ter bespreking voorliggende wetontwerp uitsluitend van toepassing is op de overeenkomsten voor rekening van derden. De overeenkomsten inzake vervoer voor eigen rekening vallen onder andere wettelijke bepalingen. Bij een overeenkomst voor rekening van derden is de verkoper vrijgesteld van elke verantwoordelijkheid zodra de - verkochte - goederen zijn bedrijf hebben verlaten.

Wat de door de heer Somers betwiste bepaling betreft, herinnert de minister eraan dat die de opdrachtgever alleen maar verplicht na te gaan of de vervoerder beschikt over de vereiste vervoersvergunning en vrachtbrief. Voorts kondigt zij aan dat vanaf 1 februari 2003 een *in real time* bijgewerkte website de opdrachtgevers alle nodige inlichtingen zal verschaffen opdat zij die documenten naar behoren kunnen verifiëren.

De heren Bart Somers (VLD), Ludo Van Campenhout (VLD) en Hugo Philtjens (VLD) dienen in bijkomende orde amendement nr. 8 (DOC 50 1880/003) in, dat ertoe strekt de vervoerder te verplichten de opdrachtgever een kopie van zijn vervoersvergunning te bezorgen.

De heer Daan Schalck (SPA) vindt dat de amendementen van de heer Somers c.s. getuigen van een wederzijds wantrouwen tussen de vervoerder en de opdrachtgever. Volgens hem komt het de wetgever niet toe een dergelijk wantrouwen in de wet te verankeren. Volgens hem bevat het wetsontwerp voldoende waarborgen voor beide partijen.

De minister stelt dat de *in real time* beschikbare computergegevens de opdrachtgever voldoende waarborgen bieden; zij herinnert voorts aan de inspanningen die werden geleverd met het oog op administratieve vereenvoudigingen.

tage l'objectif poursuivi depuis 1999. Le donneur d'ordre ne peut être contraint à accepter des documents établis dans une langue qu'il ne comprend pas.

Le président, M. F. Van den Eynde (Vlaams Blok), rappelle que les documents de transport routier international sont le plus souvent lisibles par tout un chacun. Il craint que M. Somers ne sous-estime la pression qui s'exerce sur les entreprises de transport routier.

L'intervenant rappelle que lorsque des marchandises sont vendues et que l'acheteur se charge du transport, la responsabilité du vendeur s'arrête au moment où les marchandises quittent son entreprise.

La ministre confirme cette information et précise que le présent projet s'applique uniquement aux contrats pour compte de tiers ; les contrats relatifs aux transports pour compte propre relèvent d'autres dispositions légales. Dans le cadre du contrat pour compte de tiers, le vendeur est exempt de toute responsabilité dès que la marchandise, vendue, a quitté son entreprise.

En ce qui concerne la disposition contestée par M. Somers, elle rappelle qu'elle entraîne seulement pour le donneur d'ordre l'obligation de vérifier que le transporteur dispose de la licence de transport et de la lettre de voiture requise. Elle annonce qu'à partir du 1^{er} février 2003, un site Internet, actualisé en temps réel, mettra à la disposition du donneur d'ordre tous les renseignements nécessaires pour effectuer cette vérification.

MM. Somers (VLD), Van Campenhout (VLD) et Philtjens (VLD) proposent l'amendement en ordre subsidiaire n° 8 (DOC 50 1880/3), qui vise à obliger le transporteur à fournir au donneur d'ordre une copie de la licence de transport.

M. Schalck (SP-A) considère que les amendements de M. Somers révèlent une méfiance réciproque entre le transporteur et le donneur d'ordre et estime qu'il ne revient pas au législateur à inscrire cette méfiance dans les termes de la loi. Le projet lui paraît contenir suffisamment de garanties pour les deux parties.

La ministre considère que les données informatisées disponibles en temps réel fourniront au donneur d'ordre des garanties suffisantes et rappelle par ailleurs les efforts en matière de simplification administrative.

De heer Jos Ansoms (CD&V) vindt het ter bespreking voorliggende wetsontwerp voldoende evenwichtig, en vraagt niet te improviseren met amendementen waarvan de gevolgen onvoldoende werden nagegaan.

Rapporteur Marie-Thérèse Coenen (AGALEV-ECOLO) herinnert aan het oogmerk administratieve vereenvoudigingen door te voeren, aan de parlementaire voorbereiding die heeft geleid tot dit wetsontwerp, en aan de administratieve gegevens die de opdrachtgever zullen helpen zich probleemloos te schikken naar de in de wet vervatte bepalingen. Vervolgens verzoekt zij de heer Somers zijn amendement in te trekken.

De heer Bart Somers (VLD) trekt amendement nr. 3 in, maar wenst een stemming over amendement nr. 8: het strekt er immers toe de vervoerder te herinneren aan een essentiële verplichting, en de opdrachtgever te ontslaan van de verplichting het bewijs te leveren dat hij terzake wel degelijk voldoende voorzichtigheid en voorzorg aan de dag heeft gelegd.

De heren Bart Somers (VLD), Ludo Van Campenhout (VLD) en Hugo Philtjens (VLD) dienen amendement nr. 4 in, alsmede (in bijkomende orde) amendement nr. 9 (DOC 50 1880/003). Deze amendementen strekken ertoe de formulering te wijzigen van de krachtens artikel 37, § 1, 1°, aan de opdrachtgever opgelegde verplichting. Op het ogenblik dat het contract wordt gesloten weet de vervoerder meestal niet met welk voertuig het transport zal gebeuren. Bijgevolg moet hetzij de verplichting voor de opdrachtgever om zich ervan te vergewissen dat de kopie van de vervoersvergunning voorhanden is, worden beperkt tot een algemene verplichting voor de transportonderneming (hetgeen amendement nr. 4 beoogt), hetzij het ogenblik worden bepaald waarop aan die verplichting dient te zijn voldaan (hetgeen het in bijkomende orde ingediende amendement nr. 9 voorstaat; op grond ervan zou de controle immers plaatsvinden op het ogenblik dat het contract wordt gesloten).

De minister herinnert eraan dat de vervoersvergunning een abstract begrip is dat betrekking heeft op het eigenlijke document (dat op de zetel van de transportonderneming wordt bijgehouden) én op de kopieën ervan, die in alle voertuigen die transporten verrichten voorhanden moeten zijn. De reeds aangehaalde internetsite zal ook alle inlichtingen bevatten over het volledige wagenpark van de onderneming. De krachtens de ontworpen wet opgelegde controle moet gebeuren op het ogenblik dat het contract wordt gesloten.

Voorzitter Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK) wijst op de vrachtbrief, die in het voertuig voorhanden moet zijn wanneer het transport *in concreto* plaatsvindt.

M. Ansoms (CD&V) estime que le projet à l'examen est suffisamment équilibré et invite à ne pas improviser avec des amendements dont les implications n'ont pas fait l'objet d'un examen suffisant.

La rapporteuse, Mme Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) rappelle le souci de simplification administrative, les travaux préparatoires qui ont donné lieu au présent projet, ainsi que les données administratives qui aideront le donneur d'ordre à se conformer sans difficulté aux dispositions de la loi, et invite M. Somers à retirer son amendement.

M. Somers (VLD) retire l'amendement n° 3 mais souhaite que l'amendement n° 8 fasse l'objet d'un vote : il vise en effet à rappeler une obligation essentielle du transporteur et à décharger le donneur d'ordre de l'obligation de fournir la preuve qu'il n'est pas en défaut de prévoyance et de précaution à cet égard.

MM. Somers (VLD), Van Campenhout (VLD) et Philtjens (VLD) déposent l'amendement n° 4 et l'amendement en ordre subsidiaire n° 9 (DOC 50 1880/003), qui visent à modifier la formulation de l'obligation que l'article 37, § 1, 1°, impose au donneur d'ordre. Au moment de la conclusion du contrat, le transporteur ignore le plus souvent quel véhicule effectuera le transport. Il convient dès lors, soit de limiter l'obligation faite au donneur d'ordre de vérifier l'existence de la copie de la licence de transport, à une obligation générale visant l'entreprise de transport, et c'est l'objet de l'amendement n° 4, soit de déterminer le moment auquel cette obligation doit être remplie, et c'est l'objet de l'amendement en ordre subsidiaire n° 9, qui fixe le moment du contrôle à celui de l'exécution du contrat.

La ministre rappelle que la licence de transport est une notion abstraite qui vise le document original, conservé au siège de l'entreprise de transport, et les copies qui doivent obligatoirement accompagner chacun des véhicules qui effectuent les transports. Le site Internet déjà évoqué contiendra également tous les renseignements relatifs à chacun des véhicules que compte l'entreprise. C'est au moment de la conclusion du contrat qu'il convient de faire la vérification imposée par la loi en projet.

Le président, M. F. Van den Eynde (VLAAMS BLOK), rappelle le titre de voiture, qui doit accompagner le véhicule au moment où le transport se matérialise. Il rap-

Hij herinnert eraan dat de door de heer Somers voorgestelde voorzorgen reeds lang worden toegepast in het kader van de gebruiken en de regelgeving inzake goederenvervoer.

De vervoerder heeft er zelf alle belang bij voertuigen de weg op te sturen die in regel zijn met alle wettelijke verplichtingen. Hij herinnert voorts aan de aansprakelijkheid van de contractanten, hetgeen elke partij de mogelijkheid biedt eisen te stellen.

De heer Jos Ansoms (CD&V) acht het met het oog op de verkeersveiligheid essentieel de bepaling in kwestie ongewijzigd te handhaven.

De heer Bart Somers (VLD) trekt amendement nr. 4 in, maar wenst een stemming over het in bijkomende orde ingediende amendement nr. 9.

Hij trekt ook amendement nr. 5 (DOC 50 1880/003) in.

De heren Bart Somers (VLD), Ludo Van Campenhout (VLD) en Hugo Philtjens (VLD) dienen amendement nr. 7 in tot weglating van § 4 van het ontworpen artikel 37, waarbij wordt opgetreden tegen vervoer dat tegen een ongeoorloofd lage prijs plaatsvindt. Volgens de heer Somers verplicht deze bepaling de opdrachtgever immers inlichtingen in te winnen over de prijsstructuur die voor wegtransporten wordt gehanteerd in de diverse landen waarmee hij handelsbetrekkingen onderhoudt. Een dergelijke beoordeling dreigt de vervoerder des te moeilijker te vallen, omdat hij inderdaad soms gedwongen is echt lage prijzen te hanteren om te voorkomen dat een voertuig zonder vracht zou rijden. Mocht zijn amendement niet kunnen worden aangenomen, legt hij het in bijkomende orde ingediende amendement nr. 10 (DOC 50 1880/003) voor, dat ertoe strekt § 4 in die zin aan te vullen dat alleen stelselmatig tegen ongeoorloofd lage prijs verricht vervoer wordt bestraft.

Voorzitter Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK) vestigt er de aandacht van de heer Somers op dat de normale prijzen genoegzaam bekend zijn in de sector. Hij herinnert eraan dat sinds de liberalisering van de Europese markt onaanvaardbare arbeidsomstandigheden ingang hebben gevonden, waardoor vervoerders uit derde landen transporten kunnen verrichten tegen onklopbare prijzen.

De minister merkt op dat de betwiste bepaling precies betrekking heeft op de praktijk van stelselmatig ongeoorloofd lage prijzen. De minister kan zich eventueel terugvinden in een wijziging die erop gericht is die bedoeling te expliciteren door een meervoudsvorm te hanteren, *in casu* de woorden «een vervoer» te vervangen door het woord «transporten».

pelle que les précautions proposées par M. Somers sont appliquées depuis longtemps dans le cadre des usages et réglementations relatifs au transport de marchandises.

Le transporteur a lui-même tout intérêt à faire circuler des véhicules qui correspondent à toutes les obligations légales. L'intervenant rappelle en outre la responsabilité des contractants, qui permet à chacune des parties de poser ses exigences.

M. Ansoms (CD&V) considère que d'un point de vue de sécurité routière, il est essentiel de maintenir la disposition contestée telle quelle.

M. Somers (VLD) retire l'amendement n° 4, mais souhaite que l'amendement en ordre subsidiaire n° 9 soit soumis au vote.

M. Somers retire l'amendement n° 5 (DOC 50 1880/003).

MM. Somers (VLD), Van Campenhout (VLD) et Philtjens (VLD) proposent l'amendement n° 7 (DOC 50 1880/003), qui tend à supprimer le § 4 de l'article en projet, lequel institue la pratique de prix abusivement bas en infraction. M. Somers considère en effet que cette disposition charge le donneur d'ordre de la responsabilité de s'informer au sujet de la structure des prix de transport dans les divers pays où il entretient des relations commerciales. Cette évaluation risque d'être d'autant plus malaisée que le transporteur est parfois amené à pratiquer des prix effectivement bas pour éviter qu'un véhicule ne roule à vide. Au cas où son amendement ne pourrait pas être accepté, il propose l'amendement en ordre subsidiaire n° 10 (DOC 50 1880/003), qui vise à compléter le § 4 afin que seule la pratique systématique de prix abusivement bas soit punie.

Le président, M. F. Van den Eynde (Vlaams Blok), attire l'attention de M. Somers sur le fait que les prix normaux sont parfaitement connus dans le secteur. Il rappelle qu'à la suite de la libéralisation du marché européen, des conditions de travail inacceptables permettent à des transporteurs de pays tiers d'assurer des transports à des prix défiant la concurrence.

La ministre fait observer que la disposition contestée vise précisément la pratique systématique de prix abusivement bas. Elle pourrait se rallier à une modification visant à expliciter cette intention en déclinant le mot «transport» au pluriel.

De heer Jos Ansoms (CD&V) vindt dat ook een eenmalig vervoer dat tegen een ongeoorloofd lage prijs plaatsvindt schadelijke gevolgen kan hebben.

Hoewel hij de tekst onverkort wenst te handhaven, zou hij kunnen instemmen met een wijziging waarbij het woord «vervoer» in de Nederlandse tekst een abstracte betekenis krijgt, dus zonder het gebruik van het lidwoord «een».

Volgens *de heer Bart Somers (VLD)* zou geen vervolging mogen worden ingesteld wegens een uitermate voordelige prijs die mogelijk wordt binnen de normale context van economische vrijheid. Toch kan de spreker instemmen met het voorstel van de minister.

De heer Daan Schalck (SPA) is van mening dat concurrentiële prijzen die een vervoerder hanteert dankzij een rationele organisatie van de transporten niet mogen worden gelijkgesteld met ongeoorloofd lage prijzen. Die bepaling strekt ertoe te voorzien in een instrument waarmee vervolging kan worden ingesteld tegen de praktijk van ongeoorloofd lage prijzen. Voorts is het volgens hem ondenkbaar dat bedrijven met voldoende ondernemingszin om handelsbetrekkingen uit te bouwen in het buitenland, moeite zouden hebben om te weten te komen welke er de gangbare prijzen zijn inzake wegvervoer.

Voorzitter Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) wijst erop dat het voor een vervoerder van essentieel belang is het vervoer zo te regelen dat de voertuigen zowel bij de heen- als bij de terugreis geladen zijn.

De heer Ludo Van Campenhout (VLD) vraagt zich af wie op vergelijkende basis zal bepalen of een bepaalde aangerekende prijs te laag is. Kunnen vervolgingen ambtshalve worden ingesteld of moet daarvoor eerst een klacht worden ingediend? Zullen de vervolgingen gericht zijn op de structurele praktijk van ongeoorloofd lage prijzen?

De minister wijst erop dat de transportsector gekenmerkt wordt door een grote doorzichtigheid op het stuk van de prijzen. Vervolgingen zullen op basis van een ingediende klacht worden ingesteld. Daartoe zal de rechter kunnen terugvallen op de in de sector gangbare prijzenstructuur.

De heer Bart Somers (VLD) vraagt zich af of de in de sector gangbare prijzenstructuur die is welke van toepassing is in het land waar het geschil voor de rechter wordt gebracht.

Mevrouw Marie Thérèse Coenen (AGALEV-ECOLO) memoreert de in het ontworpen artikel omschreven criteria.

M. Ansoms (CD&V) estime pour sa part qu'un transport unique à un prix abusivement bas peut également avoir des conséquences dommageables.

S'il souhaite que le texte soit maintenu tel quel, il pourrait se rallier à une modification qui décline le mot «vervoer» dans le texte néerlandais de manière indéfinie.

M. Somers considère que le prix extrêmement bas, rendu possible par une opportunité qui s'inscrit dans un contexte normal de liberté économique, ne devrait pas être poursuivi. L'intervenant peut toutefois se rallier à la proposition de la ministre.

M. Schalck (SPA) estime que les prix concurrentiels pratiqués par un transporteur grâce à une organisation rationnelle des transports ne peuvent pas être assimilés à des prix abusivement bas. L'objectif de la présente disposition est de créer un instrument qui permette de poursuivre la pratique de prix abusivement bas. En outre, il ne peut concevoir que des entreprises suffisamment entreprenantes pour établir des relations commerciales dans des pays étrangers aient des difficultés à s'informer sur le niveau des prix qui y sont raisonnablement pratiqués pour assurer les transports routiers.

Le président, M. F. Van den Eynde (Vlaams Blok), rappelle qu'il est élémentaire pour un transporteur d'organiser les transports en sorte que les véhicules soient chargés à l'aller comme au retour.

M. Van Campenhout se demande qui déterminera le caractère abusivement bas d'un prix et sur quelle base de comparaison. Les poursuites pourront-elles être entamées d'office ou à la suite d'une plainte? Les poursuites viseront-elles la pratique structurelle de prix abusivement bas?

La ministre rappelle que le secteur des transports se caractérise par une grande transparence en matière de prix. Les poursuites seront entamées sur base d'une plainte. Le juge pourra se référer à la structure des prix connue dans le secteur.

M. Somers demande si la structure des prix connue dans le secteur est celle qui se pratique dans le pays où le litige est porté à la connaissance de la justice?

Mme Coenen rappelle les critères définis à l'article en projet.

De minister wijst erop dat de strafwet de toepassings-sfeer omschrijft.

De heer Jos Ansoms (CD&V) stelt voor dat de sector een geheel van richtprijzen uitwerkt, dat dan als referentie kan gelden.

De heer Bart Somers (VLD) dringt erop aan dat de minister kennis geeft van de criteria aan de hand waarvan moet worden nagegaan of een bepaalde prijs ongeoorloofd laag ligt.

Hij herhaalt zijn in amendement nr. 10 geformuleerde voorstel.

Ook *de heer François Bellot (MR)* vreest dat het begrip « ongeoorloofd lage prijs » moeilijk te toetsen valt. Welke referentie moet terzake immers gelden: de marktprijs, de gemiddelde prijs dan wel de handelsprijs? Zo is het bij overheidsopdrachten niet steeds makkelijk te bepalen vanaf welke ondergrens een bepaalde offerte te laag is; in dat verband zij erop gewezen dat een onderneming die een offerte indient die 15 % onder de gemiddelde prijs ligt, wordt gevraagd die offerte met argumenten te onderbouwen, maar zelfs dan is het meestal onmogelijk die motivering te weerleggen.

De minister wijst erop dat bij geschillen de beoordelingsbevoegdheid bij de rechter ligt. Bovendien legt het ontwerp criteria vast. Zij geeft ook aan dat een soortgelijke bepaling in Frankrijk zowel op de vervoerder als op de opdrachtgever betrekking heeft; zulks leidt er niet toe dat in dat land het aantal geschillen fors toeneemt.

De voorgestelde tekst strekt ertoe de *sociale dumping* te bestrijden en de verkeersveiligheid te bevorderen.

De heer Bart Somers (VLD) trekt de amendementen nrs. 7 en 10 in, en dient amendement nr. 11 in, dat het voorstel van de minister weergeeft en de woorden « een vervoer » vervangt door het woord « transporten ».

Art. 12bis(nieuw)

De heren Bart Somers (VLD), Ludo Van Campenhout (VLD) en Hugo Philtjens (VLD) dienen amendement nr. 6 (DOC 50 1880/003) in, tot invoeging, in de wet van 3 mei 1999, van een artikel 37bis. De indieners van het amendement constateren dat conform de wet van 3 mei 1999 de correctionele rechtbank bevoegd is wat de vervoerder en de opdrachtgever betreft. De in artikel 36 van de wet van 3 mei 1999 bedoelde inbreuken, die alleen betrekking hebben op de vervoerder, zullen voortaan – conform het ontworpen artikel 10 - onder de bevoegdheid van de politierechtbank vallen. De indieners van dit

La ministre rappelle que la loi pénale définit le champ d'application.

M. Ansoms suggère qu'un système de prix indicatifs soit élaboré par le secteur afin de servir de référence.

M. Somers insiste pour que la ministre fasse connaître les critères à prendre en considération pour évaluer si un prix est abusivement bas.

Il réitère la proposition formulée par l'amendement n° 10.

M. François Bellot (MR) craint également que la notion de « prix abusivement bas » soit d'application malaisée. En effet, quelle doit être la référence : le prix du marché, le prix moyen ou le prix commercial ? Dans le cas de marchés publics il n'est pas toujours aisé de déterminer le seuil à partir duquel une offre est trop basse ; dans ce contexte, des justifications sont demandées à l'entreprise qui remet une offre à un prix qui se situe de 15 % en dessous de la moyenne : même alors il est le plus souvent impossible de réfuter ces justifications.

La ministre rappelle qu'en cas de litige, le juge est chargé d'apprécier. En outre, le projet détermine des critères. Enfin, elle rappelle qu'une disposition analogue vise en France tant le transporteur que le donneur d'ordre, sans avoir donné lieu à une pléthore de litiges.

Le texte proposé vise à lutter contre le *dumping* social et à favoriser la sécurité routière.

M. Somers retire les amendements n° 7 et 10 et introduit l'amendement n° 11, qui traduit la proposition de la ministre et décline le mot « transport » au pluriel.

Art. 12bis (nouveau)

MM. Somers (VLD), Van Campenhout (VLD) et Philtjens (VLD) proposent l'amendement n° 6 (DOC 50 1880/003) qui tend à insérer un article 37bis dans la loi du 3 mai 1999. Les auteurs de l'amendement constatent qu'aux termes de la loi du 3 mai 1999, le tribunal correctionnel est compétent pour le transporteur et pour le donneur d'ordre ; les infractions visées à l'article 36 de la loi du 3 mai 1999, qui ne concernent que le transporteur, relèveront désormais de la compétence du tribunal de police conformément à l'article 10 en projet. Les auteurs de l'amendement souhaitent que tant les

amendement wensen dat zowel de inbreuken die door de opdrachtgever als die welke door de vervoerder werden begaan, onder de bevoegdheid van de politierechtbank ressorteren.

De minister preciseert dat het van de aard van de overtreding afhangt welke gerechtelijke instantie terzake bevoegd is.

De heer Bart Somers (VLD) trekt amendement nr. 6 in.

Art. 13

Voor de voorstelling van dit artikel door *de minister* kan worden verwezen naar de commentaar bij de artikelen in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 14

Voor de voorstelling van dit artikel door *de minister* kan worden verwezen naar de commentaar bij de artikelen in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp.

De commissie stemt in met het voorstel van tekstverbetering van de voorzitter bij 1°, om gebruik te maken van de huidige benaming van de federale overheidsdiensten.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 15

Voor de voorstelling van dit artikel door *de minister* kan worden verwezen naar de commentaar bij de artikelen in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 16

De heren François Bellot (MR) en Olivier Chastel (MR) dienen amendement nr. 2 (DOC 50 1880/003) in, dat ertoe strekt de datum van inwerkingtreding van het wetsontwerp te wijzigen.

De minister sluit zich bij dit amendement aan.

infractions dans le chef du donneur d'ordre que les infractions dans le chef du transporteur relèvent de la compétence du tribunal de police.

La ministre précise que la nature de l'infraction déterminera la compétence de l'une ou l'autre instance judiciaire.

M. Somers retire l'amendement n° 6

Art. 13

Pour l'introduction de cet article par *la ministre*, il peut être renvoyé au commentaire des articles de l'exposé des motifs du projet.

Cet article n'appelle pas d'autres commentaires.

Art. 14

Pour l'introduction de cet article par *la ministre*, il peut être renvoyé au commentaire des articles de l'exposé des motifs du projet.

La commission se rallie à la proposition de correction de texte formulée par le président au 1°; afin de faire usage de la dénomination actuelle des services publics fédéraux.

Cet article n'appelle pas d'autres commentaires.

Art. 15

Pour l'introduction de cet article par *la ministre*, il peut être renvoyé au commentaire des articles de l'exposé des motifs du projet.

Cet article n'appelle pas d'autres commentaires.

Art. 16

MM. Bellot (MR) et Chastel (MR) déposent l'amendement n° 2 (DOC50 1880/003) qui tend à modifier la date d'entrée en vigueur de la loi en projet.

La ministre se rallie à cet amendement.

IV.—STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 1 *bis* (nieuw)

Amendement nr. 1 wordt ingetrokken.

Art. 2 tot 11

Deze artikelen worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 12

De amendementen nrs. 3, 4, 5, 7 en 10 worden ingetrokken.

Amendement nr. 8 wordt verworpen met 7 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 9 wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 11 wordt verworpen met 5 tegen 4 stemmen en 4 onthoudingen.

Artikel 12 wordt eenparig aangenomen.

Art. 12 *bis* (nieuw)

Amendement nr. 6 wordt ingetrokken.

Art. 13 tot 15

Deze artikelen worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 16

Amendement nr. 2 wordt eenparig aangenomen.

Het aldus geamendeerde artikel 16 wordt eenparig aangenomen.

De commissie beslist eenparig af te wijken van artikel 18, 4 a) *bis* van het Reglement.

IV.—VOTES

Article 1^{er}

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 1^{er} *bis* (nouveau)

L'amendement n° 1 est retiré.

Art. 2 à 11

Ces articles sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 12

Les amendements 3, 4, 5, 7 et 10 ont été retirés.

L'amendement n° 8 est rejeté par 7 voix contre 4 et 1 abstention.

L'amendement n° 9 est rejeté par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

L'amendement n° 11 est rejeté par 5 voix contre 4 et 4 abstentions.

L'article 12 est adopté à l'unanimité des 9 votants.

Art. 12 *bis* (nouveau)

L'amendement n° 6 est retiré.

Art. 13 à 15

Ces articles sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 16

L'amendement n° 2 est adopté à l'unanimité.

L'article 16, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

La commission décide à l'unanimité de déroger à l'article 18, 4 a) *bis* du Règlement.

Het gehele aldus geamendeerde wetsontwerp wordt aangenomen met 8 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

Marie-Thérèse COENEN

De voorzitter,

Francis VAN DEN EYNDE

L'ensemble du projet, tel que modifié, est adopté par 8 voix et 1 abstention.

La rapporteuse,

Marie-Thérèse COENEN

Le président,

Francis VAN DEN EYNDE