

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 juin 2022

PROJET DE LOI**portant diverses dispositions
concernant le détachement de conducteurs
dans le domaine du transport routier**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES SOCIALES, DE L'EMPLOI ET
DES PENSIONS
PAR
MME **Nahima LANJRI****SOMMAIRE**

Pages

- I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de l'Economie et du Travail.....3
- II. Discussion générale.....7
- III. Discussion des articles et votes..... 14

*Voir:*Doc 55 **2687/ (2021/2022)**:

001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 juni 2022

WETSONTWERP**houdende diverse bepalingen
inzake de detachering van bestuurders
in de sector van het wegvervoer**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR SOCIALE ZAKEN, WERK EN
PENSIOENEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Nahima LANJRI****INHOUD**

Blz.

- I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Economie en Werk.....3
- II. Algemene bespreking.....7
- III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen 14

*Zie:*Doc 55 **2687/ (2021/2022)**:

001: Wetsontwerp.

Zie ook:

003: Tekst aangenomen door de commissie.

07214

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Marie-Colline Leroy

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Björn Anseeuw, Wim Van der Donckt, Valerie Van Peel
Ecolo-Groen	Kristof Calvo, Cécile Cornet, Marie-Colline Leroy
PS	Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, Sophie Thémont
VB	Ellen Samyn, Hans Verreyt
MR	Christophe Bombled, Florence Reuter
CD&V	Nahima Lanjri
PVDA-PTB	Nadia Moscufo
Open Vld	Tania De Jonge
Vooruit	Anja Vanrobaeys

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Frieda Gijbels, Sigrid Goethals, Katrien Houtmeyers, Wouter Raskin
Laurence Hennuy, Kathleen Pisman, Dieter Vanbesien, Gilles Vanden Burre
N. , Leslie Leoni, Eliane Tillieux, Philippe Tison
Ortwin Depoortere, Dominiek Sneppe, Frank Troosters
Daniel Bacquellaine, Denis Ducarme, Vincent Scourneau
Nathalie Muylle, Els Van Hoof
Gaby Colebunders, Sofie Merckx
Maggie De Block, Egbert Lachaert
Vicky Reynaert, Gitta Vanpeborgh

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

Les Engagés Catherine Fonck

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DU TRAVAIL

M. Pierre-Yves Dermagne, vice-premier ministre et ministre de l'Économie et du Travail, souligne que le présent projet de loi a pour objet la transposition en droit belge de la directive 2020/1057 du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71 et la directive 2014/67 pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22 quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement 1024/2012.

En ce qui concerne le droit du travail, la directive 2020/1057 établit des règles sectorielles spécifiques pour le détachement de conducteurs professionnels dans le transport routier commercial et pour la mise en œuvre effective de telles règles.

Ces règles spécifiques concernent tant le transport de marchandises que le transport de passagers.

L'objectif de la directive est de maintenir un équilibre entre la liberté des entrepreneurs de fournir des services transfrontaliers, la libre circulation des marchandises, des conditions de travail satisfaisantes et la protection sociale des conducteurs.

Par ailleurs, il est d'abord utile de préciser que la directive 2020/1057 ne concerne pas les aspects de sécurité sociale, réglés par le règlement 883/2004 sur la coordination des systèmes de sécurité sociale.

En ce qui concerne le droit du travail, la directive 2020/1057 exclut d'abord une série d'activités de transport routier du concept de détachement au sens de la directive 96/71 et ce en ce qui concerne certaines opérations de transport bilatérales de marchandises et de passagers, le transport combiné et le transit.

Ces activités de transport routier sont exclues du détachement car le législateur européen considère qu'elles ne sont pas fondées sur l'existence d'un lien suffisant entre le conducteur, le service fourni et le territoire de l'État d'accueil.

Ensuite, la directive énumère de manière limitative les exigences administratives et les mesures de contrôle qui peuvent être imposées par les États membres d'accueil

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN ECONOMIE EN WERK

De heer Pierre-Yves Dermagne, vice-eersteminister en minister van Economie en Werk, geeft aan dat dit wetsontwerp de omzetting in Belgisch recht beoogt van richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot richtlijn 96/71/EG en richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012.

Met betrekking tot het arbeidsrecht bepaalt richtlijn 2020/1057 sectorspecifieke regels inzake de detachering van beroepschauffeurs in het commerciële wegvervoer en inzake de daadwerkelijke tenuitvoerlegging van dergelijke regels.

Die specifieke regels hebben betrekking op zowel het goederen- als het passagiersvervoer.

De richtlijn beoogt “het evenwicht te waarborgen tussen de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen, het vrije verkeer van goederen, correcte arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming voor bestuurders” (considerans 1 van voormelde richtlijn).

Voorts is het nuttig eerst te preciseren dat richtlijn 2020/1057 geen betrekking heeft op de aspecten van sociale zekerheid; die worden geregeld bij Verordening (EG) nr. 883/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels.

Aangaande het arbeidsrecht sluit richtlijn 2020/1057 allereerst een aantal wegvervoeractiviteiten uit van het begrip “detachering” in de zin van richtlijn 96/71, zoals bepaalde bilaterale vervoersactiviteiten van goederen en passagiers, gecombineerd vervoer en doorvoer.

Die wegvervoeractiviteiten zijn uitgesloten van de toepassing van de detacheringsregels omdat de Europese regelgever oordeelt dat die activiteiten niet berusten op “voldoende verbondenheid van de bestuurder en de verleende dienst, met het grondgebied van (...) [de] lidstaat van ontvangst” (considerans 9 van richtlijn 2020/1057).

Vervolgens bevat de richtlijn een limitatieve opsomming van de administratieve vereisten en van de controlemaatregelen die de lidstaten van ontvangst kunnen

aux prestataires de services étrangers dans le transport routier.

En outre, la directive prévoit également que les employeurs sont chargés de veiller à ce que leurs conducteurs acquièrent des connaissances sur leurs droits et obligations résultant de cette directive.

Par ailleurs, en ce qui concerne le régime des sanctions applicables, la directive vise notamment à prévenir les abus des entreprises auxquelles les entreprises de transport routier de marchandises sous-traitent leurs services de transport.

Enfin, la directive 2020/1057 prévoit que les entreprises de transport routier établies dans des pays non-membres de l'Union européenne ne peuvent pas être traités plus favorablement que les entreprises établies dans un État membre.

Le projet de loi, qui transpose en droit du travail belge, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de passagers, les principes susmentionnés, prévoit d'abord une obligation d'information concernant les employeurs détachant leurs conducteurs à partir de la Belgique pour des activités de transport routier.

À cet égard, conformément à la directive 2020/1057, le projet de loi prévoit, pour l'employeur détachant son conducteur de la Belgique vers un autre État de l'Union européenne, une obligation d'informer le conducteur, avant le détachement, au sujet du site internet de l'État d'accueil dans lequel le conducteur trouvera des informations sur ses droits et obligations.

Ensuite, le projet de loi réglemente la situation des employeurs, qui sont établis dans un autre pays, membre ou non de l'Union européenne, et qui détachent en Belgique leurs conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier et ce, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de passagers.

À cet égard, le projet de loi exclut tout d'abord certaines activités de transport routier de la notion de détachement au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant le détachement de travailleurs en Belgique.

En application de la directive 2020/1057, ces exclusions concernent tout d'abord, les opérations de transport bilatérales de marchandises et de passagers entre la Belgique et un autre pays.

opleggen aan de buitenlandse dienstverrichters in het wegvervoer.

Daarnaast voorziet de richtlijn tevens in de verplichting voor de werkgevers om erop toe te zien dat hun bestuurders vertrouwd zijn met hun rechten en plichten welke uit die richtlijn voortvloeien.

Inzake de toepasselijke sanctieregeling beoogt de richtlijn onder meer misbruik te voorkomen door ondernemingen waaraan wegvervoerondernemingen hun vervoerdiensten uitbesteden.

Ten slotte bepaalt richtlijn 2020/1057 dat de wegvervoerondernemingen die gevestigd zijn in een niet-EU-land, geen voorkeursbehandeling mogen krijgen ten aanzien van de ondernemingen die wel in een EU-lidstaat zijn gevestigd.

Het wetsontwerp, dat ertoe strekt de voormelde beginselen inzake zowel het goederen- als het passagiersvervoer in Belgisch arbeidsrecht om te zetten, stelt allereerst een informatieplicht in uitzicht voor de werkgevers die hun bestuurders vanuit België detacheren met het oog op wegvervoeractiviteiten.

In dat verband strekt het wetsontwerp ertoe, overeenkomstig richtlijn 2020/1057, te bepalen dat een werkgever die zijn bestuurder vanuit België naar een andere lidstaat van de Europese Unie detachert, verplicht is zijn bestuurder, vooraleer de detachering aanvat, te informeren over de website van de lidstaat van ontvangst waar de bestuurder alle informatie kan vinden met betrekking tot zijn rechten en plichten.

Voorts strekt het wetsontwerp tot reglementering van de situatie van werkgevers die gevestigd zijn in een ander (al dan niet EU-)land, en die hun bestuurders naar België detacheren in het kader van wegvervoeractiviteiten voor zowel het goederen- als het passagiersvervoer.

In dat opzicht beoogt het wetsontwerp allereerst een aantal wegvervoeractiviteiten uit te sluiten van de toepassing van de detacheringsregels in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.

Met toepassing van richtlijn 2020/1057 betreffen die uitzonderingen in eerste instantie de bilaterale goederen- en passagiersvervoeractiviteiten tussen België en een ander land.

Par ailleurs, le projet de loi exclut aussi de la notion de détachement certaines activités additionnelles de chargement et de déchargement accomplies lors d'une opération de transport bilatérale de marchandises ou de passagers.

De plus, le projet exclut également la situation concernant le conducteur qui commence ou termine un trajet de transport combiné en Belgique, si le trajet routier en lui-même consiste en des opérations de transport bilatérales de marchandises.

Enfin, sont également exclues par le projet de la notion de détachement, les activités de transit, par lesquelles un conducteur ne fait que traverser le territoire belge.

Par contre, conformément à la directive, le cabotage effectué en Belgique n'est pas exclu par le projet de loi et constitue donc bien une situation de détachement au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant le détachement.

Ensuite, le projet de loi limite les exigences administratives et les mesures de contrôle qui peuvent être imposées, en ce qui concerne le droit du travail, aux employeurs étrangers qui détachent leurs conducteurs en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.

Ces mesures sont les suivantes:

- une nouvelle déclaration de détachement applicable spécifiquement en ce qui concerne les employeurs précités;
- les documents pouvant être demandés en cas de contrôle routier c'est-à-dire la déclaration de détachement, la preuve des opérations de transports et les enregistrements du tachygraphe;
- les documents pouvant être demandés après le détachement, à savoir la preuve des opérations de transport, les enregistrements du tachygraphe, une copie du contrat de travail ou un document équivalent, les relevés d'heures, les documents du pays d'origine équivalents au décompte de paie belge et la preuve de paiement des salaires; et enfin
- la désignation par l'employeur qui détache ses conducteurs d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact dans l'État d'établissement de cet

Bovendien is het wetsontwerp erop gericht bepaalde bijkomende laad- en losactiviteiten die tijdens een bilaterale goederen- en passagiersvervoeractiviteit worden verricht, van het begrip "detachering" uit te sluiten.

Bovendien strekt het wetsontwerp ertoe de situatie uit te sluiten waarbij de bestuurder in België een begin- of eindtraject van gecombineerd vervoer verzorgt, wanneer het eigenlijke wegtraject een bilaterale goederenvervoersactiviteit vormt.

Tot slot beoogt het wetsontwerp dat het begrip "detachering" niet van toepassing zou kunnen zijn op de doorvoeractiviteiten, waarbij een bestuurder dus louter over het Belgische grondgebied rijdt.

In overeenstemming met de richtlijn heeft het wetsontwerp echter niet de bedoeling om in België uitgevoerde cabotage uit te sluiten. Cabotageritten zouden dus wel als een detacheringssituatie worden beschouwd zoals bedoeld in de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.

Voorts strekt het wetsontwerp ertoe de administratieve vereisten en de controlemaatregelen te beperken die met betrekking tot het arbeidsrecht mogen worden opgelegd aan de buitenlandse werkgevers die hun bestuurders naar België detacheren voor wegvervoersactiviteiten.

Een en ander omvat het volgende:

- er zou een nieuwe detacheringsverklaring komen, die specifiek op de voormelde werkgevers van toepassing zou zijn;
- er wordt verduidelijkt welke documenten bij een wegcontrole kunnen worden opgevraagd, namelijk de detacheringsverklaring, het bewijs van de vervoersactiviteiten en de tachograafgegevens;
- er wordt aangegeven welke documenten na de detachering kunnen worden opgevraagd, namelijk het bewijs van de vervoersactiviteiten, de tachograafgegevens, een kopie van de arbeidsovereenkomst of een gelijkwaardig document, het arbeidstijdregister, de documenten van het land van herkomst die gelijkwaardig zijn aan de Belgische loonafrekening, alsook het bewijs van betaling van de lonen;
- tot slot zou de werkgever die zijn bestuurders detachert, een vervoersmanager of een andere contactpersoon in het land van vestiging van die werkgever

employeur, qui sera chargée d'assurer, spécifiquement pour les activités dans le domaine du transport routier, la liaison avec les services d'inspection et de transmettre et de recevoir, des documents ou avis.

L'employeur communiquera les coordonnées de ce gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact via la nouvelle déclaration de détachement en matière de transport routier.

Une telle mesure sera bien entendu de nature à faciliter la transmission des documents précités à nos services d'inspection et à améliorer les contacts avec les prestataires de services étrangers.

Toute autre exigence administrative ou mesure de contrôle, prévue par le droit du travail belge, mais non conforme à la liste précitée ne peut plus être appliquée, à peine de violation de la directive 2020/1057.

Enfin, la dernière partie du projet de loi concerne les adaptations apportées par le projet de loi au Code pénal social.

Le projet de loi introduit d'abord dans le Code pénal social des incriminations pour punir le non-respect des nouvelles exigences administratives et mesures de contrôle prévues en cas de détachement de conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier par les sanctions prévues dans le Code pénal social. La sanction choisie est la sanction de niveau 4 dont le contenu est détaillé à l'article 101 du Code précité. Il s'agit du niveau de sanction le plus élevé dans le Code précité. Dans le cadre de la lutte contre le dumping social, qui est un des priorités du gouvernement actuel, il convient de punir ces infractions par la sanction la plus lourde.

Ensuite, le projet de loi instaure également une sanction de niveau 4 spécifique à l'égard, selon le cas, du donneur d'ordres, du commissionnaire de transport ou du commissionnaire-expéditeur lorsque celui-ci savait ou aurait dû savoir, compte tenu des circonstances pertinentes, que l'employeur, à qui il commande des services de transport routier, ne respectait pas les formalités spécifiquement applicables en Belgique en cas de détachement de conducteurs.

moeten aanwijzen, met als opdracht om specifiek voor de wegvervoersactiviteiten op te treden als tussenpersoon ten aanzien van de inspectiediensten en om documenten of berichten te bezorgen en in ontvangst te nemen.

De werkgever zou de contactgegevens van die vervoersmanager of andere contactpersoon moeten meedelen via de nieuwe detachingsverklaring voor wegvervoer.

De bedoeling van een dergelijke maatregel is uiteraard om de bezorging van de voormelde documenten aan de Belgische inspectiediensten te vergemakkelijken en om het contact met buitenlandse dienstverleners te verbeteren.

Elke andere administratieve vereiste of controlemaatregel waarin zou zijn voorzien op grond van het Belgische arbeidsrecht maar die niet in de voormelde lijst is opgenomen, mag niet langer worden toegepast, omdat richtlijn 2020/1057 dan zou worden geschonden.

Het laatste deel van het wetsontwerp betreft tot slot de wijzigingen die via het wetsontwerp zouden worden aangebracht in het Sociaal Strafwetboek.

Het wetsontwerp beoogt om te beginnen dat in het Sociaal Strafwetboek strafbaarstellingen worden ingevoegd, opdat de niet-naleving van de nieuwe administratieve vereisten en controlemaatregelen betreffende de detachering van bestuurders voor wegvervoersactiviteiten zou worden bestraft met de in het Sociaal Strafwetboek vermelde sancties. Er werd gekozen voor de sanctie van niveau 4; de inhoud daarvan wordt beschreven in artikel 101 van het voormelde Wetboek. Binnen het voormelde Wetboek is dat het hoogste sanctieniveau. De strijd tegen de sociale dumping vormt een speerpunt van het huidige regeringsbeleid; dergelijke inbreuken moeten dan ook met de zwaarste sanctie worden bestraft.

Daarenboven strekt het wetsontwerp ertoe een specifieke sanctie van niveau 4 in te stellen voor respectievelijk de opdrachtgever, de vervoerscommissaris of de commissaris-expéditeur wanneer die, rekening houdend met de relevante omstandigheden, wist of had moeten weten dat de werkgever bij wie hij wegvervoersdiensten bestelt, de vormvereisten veronachtzaamde die in België specifiek van toepassing zijn in geval van detachering van bestuurders.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Remarques et observations des membres

M. Björn Anseeuw (N-VA) souligne que la problématique des travailleurs détachés est particulièrement importante en Belgique en raison de différents facteurs (économie ouverte, charges de travail élevées, ...).

Des contrôles ont été effectués dans le secteur des transports et des infractions ont été constatées dans un contrôle sur trois.

L'intervenant considère que le projet de loi constitue une avancée mais que les mesures ne sont pas suffisantes pour lutter véritablement contre les excès du détachement. Il s'interroge également sur les raisons du retard pris dans la transposition de la directive.

Bien qu'il soit important de pouvoir effectuer des contrôles en Belgique, il convient de collaborer avec les autres États pour être réellement efficace.

La problématique du détachement est tellement prégnante que certains pays d'Europe de l'Est ont établi cette pratique comme "business model" de leur économie. Il faut donc agir de manière structurelle. Des mesures complémentaires sont-elles sur le point d'être établies?

La Belgique s'est souvent abstenu ou s'est opposé lorsqu'il était question de procéder à un durcissement des mesures en matière de détachement au niveau européen.

L'intervenant rappelle que son groupe soutient la libre circulation des travailleurs et des services. Toutefois, cette libre circulation ne peut être utilisée pour créer des déséquilibres sur le marché du travail.

Mme Cécile Cornet (Ecolo-Groen) rappelle l'importance de ce projet de loi, au vu du nombre d'abus dans le secteur du transport routier. Deux éléments particuliers sont à épingle :

— Comment va-t-on parvenir à contrôler que les droits des travailleurs soient vraiment respectés? Comment les droits de ces travailleurs pourront être contrôlés?

— La question de la responsabilité de l'ensemble des acteurs. On se rend compte que les abus se passent souvent au vu et au su de tout le monde. Il faut responsabiliser l'ensemble de la chaîne des acteurs, afin que ce ne soit plus possible d'avoir affaire à des entreprises qui ont des prix tellement bas qu'il est évident que des abus soient commis.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Björn Anseeuw (N-VA) beklemtoont dat om diverse redenen (open economie, hoge werkdruk enzovoort) de detachering van werknemers in ons land een prangend probleem vormt.

Er werden controles uitgevoerd in de transportsector en bij één controle op drie werden inbreuken vastgesteld.

De spreker beschouwt het wetsontwerp als een stap vooruit, maar de maatregelen zijn ontoereikend om de uitwassen inzake detachering daadwerkelijk te bestrijden. Het lid vraagt zich ook af waarom de omzetting van de richtlijn vertraging heeft opgelopen.

Hoewel het van belang is controles te kunnen uitvoeren in België, moet worden samengewerkt met de andere landen om echt doeltreffend te kunnen zijn.

Detachering is een dermate prangend probleem omdat sommige Oost-Europese landen van die praktijk het bedrijfsmodel van hun economie hebben gemaakt. Een en ander moet dus structureel worden aangepakt. Zullen binnenkort aanvullende maatregelen worden uitgevaardigd?

België heeft zich vaak onthouden of verzet wanneer er op Europees vlak sprake van was om de maatregelen inzake detachering te verstrakken.

De spreker wijst erop dat zijn fractie voorstander is van het vrij verkeer van werknemers en diensten. Dat vrij verkeer mag echter niet worden gebruikt om op de arbeidsmarkt scheeftrekkingen tot stand te brengen.

Mevrouw Cécile Cornet (Ecolo-Groen) attendeert erop dat dit wetsontwerp belangrijk is, gelet op het aantal misstanden in de sector van het wegvervoer. De aandacht wordt gevestigd op twee zaken in het bijzonder:

— Hoe zal ervoor kunnen worden gezorgd dat de arbeidsrechten daadwerkelijk worden geëerbiedigd? Hoe zal men de rechten van die werknemers kunnen controleren?

— Het vraagstuk van de gedeelde verantwoordelijkheid van alle betrokkenen. Men is zich ervan bewust dat de misstanden vaak openlijk plaatsvinden. Alle betrokkenen moet verantwoordelijkheidszin worden bijgebracht, opdat men niet langer te maken kan hebben met bedrijven die dermate lage prijzen hanteren dat het voor de hand ligt dat zij zich schuldig maken aan misstanden.

Mme Cornet se demande si ce projet de loi sera vraiment de nature à protéger véritablement les travailleurs détachés. Dans quelle mesure est-ce de nature à couvrir l'ensemble des types de fraude que l'on observe? Dans quelle mesure cela permet-il d'augmenter la capacité de protéger les travailleurs détachés?

L'intervenante considère que cette transposition de direction est positive et soutient donc le projet de loi.

Mme Chanelle Bonaventure (PS) souligne l'avancée que représente ce projet de loi en matière de lutte contre le dumping social. Les syndicats européens ont salué l'adoption de cette directive en soulignant qu'il s'agissait d'un pas important dans la protection du chauffeur puisqu'il est désormais interdit que le chauffeur vive et travaille dans son camion pendant plusieurs mois d'affilée.

L'intervenante salue la prise en compte des remarques du Conseil national du travail.

Mme Bonaventure souhaite avoir davantage d'informations sur les moyens disponibles pour effectuer les contrôles nécessaires pour rendre effectifs ces mesures contre le dumping social.

M. Hans Verreyt (VB) considère que ce projet de loi ne constitue qu'un petit pays dans la lutte contre le dumping social.

Cette directive aurait dû être transposée plus rapidement. L'intervenant regrette que la transposition de la directive survienne trop tardivement.

Il importe de lutter véritablement contre la concurrence déloyale parce que les entreprises de chez nous sont victimes de cette concurrence déloyale.

Toutefois, il importe de pouvoir implémenter facilement la réglementation sur le terrain. Les contrôles sont parfois tellement difficiles à mettre en œuvre qu'ils en perdent leur effectivité.

Il est préférable d'avoir une petite avancée que rien du tout, raison pour laquelle l'intervenant soutient le texte.

M. Christophe Bombled (MR) considère que ce projet de loi clarifie le cadre juridique en matière de droit du travail dans lequel les chauffeurs peuvent être détachés.

Cela faisait des années que ce projet de loi était attendu. En effet, dans le cadre des directives "détachement" de 2014 et 2018, l'Europe s'était rendue compte

Mevrouw Cornet vraagt of dit wetsontwerp de gedetacheerde werknemers daadwerkelijk zal beschermen. In hoeverre zullen alle vormen van fraude erdoor worden gedekt? In welke mate zullen de gedetacheerde werknemers beter kunnen worden beschermd?

De spreker vindt deze omzetting van de Europese richtlijn een positieve zaak en zodoende steunt ze het wetsontwerp.

Mevrouw Chanelle Bonaventure (PS) benadrukt dat dit wetsontwerp een stap vooruit betekent in de strijd tegen de sociale dumping. De Europese vakbonden waren ingenomen met de goedkeuring van deze richtlijn en ze hebben benadrukt dat het een belangrijke stap was in de bescherming van de chauffeurs, daar voortaan wordt verboden dat de chauffeur meerdere maanden op rij in zijn vrachtwagen woont en werkt.

De spreker is ermee ingenomen dat de opmerkingen van de Nationale Arbeidsraad in aanmerking werden genomen.

Mevrouw Bonaventure vraagt meer toelichting over de beschikbare middelen om de nodige controles uit te voeren opdat deze maatregelen tegen de sociale dumping werkzaam zouden zijn.

De heer Hans Verreyt (VB) is van oordeel dat dit wetsontwerp slechts een klein stapje betekent in de strijd tegen de sociale dumping.

De betrokken richtlijn had veel sneller moeten worden omgezet. De spreker vindt het jammer dat de richtlijn te laat wordt omgezet.

Het is essentieel dat oneerlijke concurrentie daadwerkelijk wordt bestreden, omdat de Belgische bedrijven er het slachtoffer van zijn.

Het is tegelijkertijd belangrijk dat de regelgeving eenvoudig ten uitvoer kan worden gelegd in het veld. De controles zijn soms zo moeilijk uit te voeren dat ze hun doeltreffendheid verliezen.

Een beetje vooruitgang is nog altijd beter dan helemaal niets; daarom steunt de spreker de tekst.

De heer Christophe Bombled (MR) vindt dat dit wetsontwerp het arbeidsrechtelijk kader verduidelijkt waarbinnen de chauffeurs kunnen worden gedetacheerd.

Er werd al jaren naar dit wetsontwerp uitgekeken. In het raam van de detacheringsrichtlijnen van 2014 en 2018 had Europa immers ingezien hoe moeilijk het is om meer

de la difficulté de prendre des mesures spécifiques pour ce secteur en particulier. Il avait été décidé de sortir le secteur du transport du projet initial de la directive “détachement”.

En 2020, la directive a finalement pu être adoptée et elle est maintenant transposée dans ce projet de loi.

La directive aurait dû être transposée depuis le 2 février 2022. Que se passe-t-il depuis cette date? Des sanctions peuvent-elles déjà être adoptées depuis cette date?

Ce projet de loi concerne des mesures sectorielles spécifiques et la mise en œuvre de ces mesures doit permettre de mieux lutter contre le dumping social et la fraude dans les secteurs du transport et de la logistique.

On cherche à maintenir un équilibre entre la liberté des entrepreneurs de fournir des services transfrontaliers, la libre circulation des marchandises, des conditions de travail satisfaisantes et la protection sociale des conducteurs.

L'intervenant est désireux d'obtenir des chiffres sur le nombre de détachements de et vers la Belgique, le nombre de cas de fraudes constatés et les objectifs que le gouvernement s'est fixé en matière de lutte contre la fraude sociale pour ce secteur en particulier.

Le Conseil national du travail a regretté l'absence de concertation préalable. Ils estiment qu'une concertation en amont aurait permis d'améliorer la cohérence du texte, sa clarté et sa praticabilité. Pourquoi ne pas avoir impliqué les représentants de la commission paritaire 140?

L'intervenant est d'accord qu'il y a lieu de responsabiliser au maximum tous les chaînons de l'opération de sous-traitance. Est-il toutefois possible pour un sous-traitant de prouver sa bonne foi? Les arrêtés royaux sont-ils prêts? Une évaluation du dispositif sera-t-elle organisée?

Mme Nahima Lanjri (CD&V) souligne qu'il s'agit d'une matière complexe et qu'il convient de trouver un équilibre subtil entre la protection des travailleurs et la libre circulation.

Les inspecteurs sociaux auront davantage de compétences. Des moyens complémentaires sont-ils prévus pour leur permettre d'effectuer correctement leurs nouvelles compétences?

bepaald voor deze sector specifieke maatregelen te nemen. Er werd beslist om de sector van het wegvervoer uit de oorspronkelijk ontworpen detachingsrichtlijn te lichten.

In 2020 werd de richtlijn eindelijk goedgekeurd en thans wordt ze aan de hand van dit wetsontwerp omgezet.

De richtlijn had uiterlijk op 2 februari 2022 moeten zijn omgezet. *Quid* met wat er na die datum heeft plaatsgevonden? Kunnen sindsdien al sancties worden opgelegd?

Dit wetsontwerp betreft specifieke sectorale maatregelen en de tenuitvoerlegging van die maatregelen moet het mogelijk maken om de sociale dumping en de fraude in de sectoren van het wegvervoer en van de logistiek beter te bestrijden.

Er wordt gestreefd naar een evenwicht tussen de vrijheid van de ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen, het vrij verkeer van goederen, bevredigende arbeidsomstandigheden en de sociale bescherming van de bestuurders.

De spreker vraagt cijfers over het aantal detacheringen van en naar België, over het aantal vastgestelde fraudegevallen en over de doelstellingen die de regering zich heeft gesteld inzake de bestrijding van de sociale fraude voor deze sector in het bijzonder.

De Nationale Arbeidsraad vindt het jammer dat geen voorafgaand overleg heeft plaatsgevonden. Zulks had volgens de NAR tot een meer samenhangende, duidelijkere en de bruikbaarere tekst kunnen leiden. Waarom werden de vertegenwoordigers van paritair comité 140 niet bij de opmaak van de tekst betrokken?

De spreker is het ermee eens dat alle schakels in de onderaannemingsketen zoveel mogelijk verantwoordelijkheidszin moet worden bijgebracht. Hoe kan een onderaannemer echter bewijzen dat hij te goeder trouw is? Zijn de koninklijke besluiten klaar? Zal de regeling worden geëvalueerd?

Mevrouw Nahima Lanjri (CD&V) benadrukt dat het ingewikkelde materie betreft en dat een subtiel evenwicht moet worden gevonden tussen de bescherming van de werknemers en het vrij verkeer.

De sociaal inspecteurs zullen meer bevoegdheden krijgen. Wordt voorzien in extra middelen opdat zij hun nieuwe bevoegdheden correct kunnen uitvoeren?

Comment la Belgique va-t-elle collaborer avec les autres pays?

L'intervenante considère que les partenaires sociaux auraient dû être consultés plus tôt.

Les dispositions relatives aux contrôles constituent un pas dans la bonne direction.

De nombreux travailleurs détachés passent leurs week-ends sur les aires de camping. Comment peut-on améliorer les circonstances de vie de ces travailleurs et les contrôler?

Mme Lanjri rappelle l'importance de faire respecter ces lois correctement et de lutter contre la concurrence déloyale. Il faut que ce projet de loi ne reste pas lettre morte et il est primordial de s'assurer de son application concrète sur le terrain.

Mme Nadia Moscufo (PVDA-PTB) soutient le projet de loi mais s'interroge sur certains points:

— Quels acteurs du secteur ont été concertés?

— Le Conseil national du travail considère que la méthodologie de travail pose problème quant à la transparence du processus.

Sur le fond, l'intervenante souligne les avancées, à savoir:

— Les obligations renforcées des employeurs

— Les obligations de sanctions.

Mme Moscufo regrette que la transposition de la directive n'inclut pas l'ensemble des chauffeurs routiers. Les services d'inspection sont démunis pour opérer une véritable action contre la fraude. Les contrôles font état de 35 % d'infractions.

Il y a encore de nombreux chauffeurs qui sont sur la route pendant des mois et dorment dans leurs cabines dans des conditions déplorables.

Certes, il y a eu l'engagement d'une dizaine d'inspecteurs mais c'est largement insuffisant. Il convient de recruter davantage d'inspecteurs sociaux, étant donné qu'un inspecteur rapporte davantage que ce qu'il ne coûte.

Le PTB soutient le projet mais aurait aimé aller plus loin: limiter les chaînes de sous-traitance et lutter contre

Hoe zal België samenwerken met de andere landen?

De spreekster vindt dat de sociale partners eerder hadden moeten worden geraadpleegd.

De bepalingen inzake de controles zijn een stap in de goede richting.

Veel gedetacheerde werknemers brengen hun week-ends door op kampeerterreinen. Hoe kan men de levensomstandigheden van die arbeiders verbeteren en controleren?

Mevrouw Lanjri wijst erop dat het belangrijk is die wetten correct te doen naleven en oneerlijke concurrentie tegen te gaan. Dat wetsontwerp mag geen slag in het water zijn en de concrete toepassing ervan moet absoluut worden verzekerd.

Mevrouw Nadia Moscufo (PVDA-PTB) steunt het wetsontwerp, al roepen bepaalde aspecten vragen bij haar op:

— met welke actoren van de sector werd overlegd?

— volgens de Nationale Arbeidsraad doet de werkmethode een probleem rijzen met betrekking tot de transparantie van het proces.

Wat het inhoudelijke betreft, benadrukt de spreekster de volgende punten van vooruitgang:

— stringentere verplichtingen voor de werkgevers;

— verplichtingen tot het nemen van sancties.

Mevrouw Moscufo betreurt dat de omzetting van de richtlijn niet op alle vrachtwagenchauffeurs betrekking heeft. De inspectiediensten beschikken niet over de nodige middelen om daadwerkelijk op te treden tegen fraude. Uit controles is gebleken dat er 35 % inbreuken worden vastgesteld.

Er zijn nog veel chauffeurs die maandenlang onderweg zijn en in beklagenswaardige omstandigheden in de vrachtwagencabine slapen.

Er werden weliswaar een tiental inspecteurs in dienst genomen, maar dat is veel te weinig. Er moeten meer sociaal inspecteurs in dienst worden genomen, omdat een inspecteur meer oplevert dan hij kost.

De PVDA-PTB steunt het wetsontwerp, maar was liever nog een stap verder gegaan door het aantal ketens van

le pratique de “boîte aux lettres”, qui vise à avoir un siège social fictif en Europe de l’est.

Mme Tania De Jonge (Open Vld) souligne la difficulté de concilier un certain nombre de principes: la libre circulation des biens, garantir des conditions de travail correctes, ...

C’est précisément dans ce type de dossiers que l’Union européenne doit prouver sa plus-value. Les règles de détachement n’étaient pas suffisamment effectives dans le transport routier. C’est la raison pour laquelle des règles spécifiques étaient nécessaires.

L’intervenante souligne d’ailleurs que tant Febtra que le Conseil national du travail soutiennent ce projet. Elle souhaite avoir des précisions par rapport aux conséquences budgétaires de ce projet de loi.

Mme Anja Vanrobaeys (Vooruit) rappelle l’importance de lutter contre le dumping social. Dans cette optique, ce projet de loi constitue clairement un pas dans la bonne direction car il y a encore trop de concurrence déloyale.

L’intervenante se demande de quelle manière ce projet de loi va être appliqué concrètement sur le terrain.

Mme Catherine Fonck (Les Engagés) souligne que les enjeux liés à ce projet de loi sont extrêmement importants. La transposition de la directive européenne contribue à de nombreux éléments positifs.

L’intervenante regrette que la Belgique ait quatre mois de retard dans la transposition de la directive européenne.

L’avis du Conseil national du travail était cinglant. Il faut espérer que cela serve de leçon à l’avenir.

La grande question demeure quant à l’effectivité des contrôles pour garantir l’efficacité de la lutte contre le dumping. L’intervenante considère qu’on garde des forces insuffisantes alors qu’il s’agit d’un enjeu majeur.

Mme Fonck se demande comment on peut s’assurer que les contrôles auront bien lieu sur le terrain.

B. Réponses du vice-premier ministre et ministre de l’Economie et du Travail

M. Pierre-Yves Dermagne, vice-premier ministre et ministre de l’Economie et du Travail regrette de ne pas avoir pu tenir le délai de transposition. Les travaux ont été commencés au printemps 2021. En octobre 2021,

onderaanneming te beperken en door de strijd aan te binden tegen de postbusbedrijven, een praktijk die erin bestaat een fictieve hoofzetel te hebben in Oost-Europa.

Mevrouw Tania De Jonge (Open Vld) benadrukt hoe moeilijk het is een aantal beginselen (het vrij verkeer van goederen, het waarborgen van correcte arbeidsvoorwaarden enzovoort) met elkaar te verzoenen.

Het is uitgerekend in dergelijke dossiers dat de Europese Unie haar meerwaarde moet bewijzen. De detachingsregels waren in de sector van het wegvervoer niet doeltreffend genoeg. Om die reden waren er specifieke regels nodig.

De spreker benadrukt overigens dat zowel Febtra als de Nationale Arbeidsraad achter dit wetsontwerp staan. Ze hoopt meer duidelijkheid te krijgen over de budgettaire gevolgen van dit wetsontwerp.

Mevrouw Anja Vanrobaeys (Vooruit) beklemtoont hoe belangrijk het is sociale dumping aan te pakken. In dat opzicht is dit wetsontwerp duidelijk een stap in de goede richting. Er is immers nog te veel oneerlijke concurrentie.

De spreker vraagt zich af hoe dit wetsontwerp in de praktijk concreet zal worden toegepast.

Mevrouw Catherine Fonck (Les Engagés) benadrukt dat dit wetsontwerp betrekking heeft op heel grote uitdagingen. De omzetting van de Europese richtlijn draagt bij tot tal van positieve aspecten.

De spreker betreurt dat België vier maanden achteroploopt bij de omzetting van de Europese richtlijn.

De Nationale Arbeidsraad was snoeihard in zijn advies. Hopelijk worden daaruit lessen getrokken voor de toekomst.

De grote vraag blijft evenwel hoe effectief de controles zijn om de doeltreffendheid van de strijd tegen dumping te waarborgen. Volgens de spreker blijft men over te weinig middelen beschikken, terwijl de uitdaging niet min is.

Mevrouw Fonck vraagt hoe men kan verzekeren dat er wel degelijk controles in het veld zullen plaatsvinden.

B. Antwoorden van de vice-eersteminister en minister van Economie en Werk

De heer Pierre-Yves Dermagne, vice-eersteminister en minister van Economie en Werk, betreurt dat de richtlijn niet binnen de termijn kon worden omgezet. De werkzaamheden werden in het voorjaar

l'avis du Conseil national du travail et l'avis du Conseil consultatif de la législation sociale ont été demandés et ils ont été reçus à la mi-décembre 2021.

L'avis du Conseil national du travail a été entendu et le projet de loi a été modifié.

L'Autorité de protection des données a utilisé le délai plein de 60 jours pour rendre son avis, ce qui explique en partie le retard de transposition.

Toutefois, des contrôles – préventifs, informatifs et avec sanctions à l'appui – ont déjà été commis. Le ministre s'engage à transmettre les chiffres de ces contrôles aux membres de la commission.

Il est essentiel de mener un travail de prévention. Les campagnes d'information sont un outil important pour la prévention du dumping social.

Une campagne de prévention sera mise sur pied en collaboration avec l'*European Labour Association*.

Le caractère mobile du travail dans le transport routier international et la concurrence féroce entre les différents opérateurs donnent clairement lieu à de nombreuses irrégularités. Certaines de ces irrégularités ne peuvent être traitées que par une coopération transfrontalière efficace.

La mise en œuvre effective du "*mobility package*" exige la participation de tous les partenaires dans l'ensemble de l'Union européenne.

Les contrôles routiers seront institutionnalisés par le biais de cette directive. Les États membres effectueront au moins six fois par an des contrôles coordonnés sur les aires d'autoroute.

La Belgique incite le Service d'Inspection et de Recherche Sociale (SIRS) à mener des actions transfrontalières.

En 2022, les services d'inspection vont mener 1 500 contrôles dans le transport routier. Ces actions seront menées en collaboration avec les services de police.

De nombreux contrôles sont également effectués sur l'utilisation des tachygraphes, les temps de conduite et de repos, la sécurité, ... Ces contrôles sont organisés sous l'autorité du ministre de la mobilité.

van 2021 aangevat. In oktober 2021 werden de Nationale Arbeidsraad en de Adviesraad inzake de sociale wetgeving om advies gevraagd; die adviezen werden half december 2021 ontvangen.

Gevolg gevend aan het advies van de Nationale Arbeidsraad werd het wetsontwerp gewijzigd.

De Gegevensbeschermingsautoriteit heeft gebruik gemaakt van de volle termijn van zestig dagen om haar advies uit te brengen, wat de vertraging bij de omzetting gedeeltelijk verklaart.

Niettemin werden alvast controles uitgevoerd. Het ging zowel om preventieve en informatieve controles en om controles die met sancties zijn gepaard gaan. De minister belooft de cijfers van die controles aan de commissieleden te bezorgen.

Het is van cruciaal belang aan preventie te doen. De voorlichtingscampagnes zijn een belangrijk instrument om sociale dumping te voorkomen.

Er komt een preventiecampagne in samenwerking met de Europese Arbeidsautoriteit.

Het mobiele karakter van het werk in de sector van het internationale wegvervoer en de bikkelharte concurrentie tussen de verschillende operatoren geven duidelijk aanleiding tot tal van onregelmatigheden. Bepaalde van die onregelmatigheden kunnen alleen door efficiënte grensoverschrijdende samenwerking worden aangepakt.

De effectieve tenuitvoerlegging van het *mobility package* vereist de participatie van alle partners van de hele Europese Unie.

Door die richtlijn zullen de wegcontroles geïnstitutionaliseerd worden. De lidstaten zullen ten minste zesmaal per jaar gecoördineerde controles uitvoeren op de snelwegparkings.

België moedigt de Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (SIOD) aan om grensoverschrijdende acties te voeren.

In 2022 zullen de inspectiediensten 1 500 controles inzake wegvervoer uitvoeren. Die acties zullen in samenwerking met de politiediensten gebeuren.

Er wordt tevens veel controle gedaan op het gebruik van de tachograaf, op de rij- en rusttijden, op veiligheid, enzovoort. Die controles vinden plaats onder het gezag van de minister van Mobiliteit.

Au sein de l'inspection "contrôles des lois sociales", deux directions spécialisées s'occupent du contrôle et effectuent des contrôles de transport et des enquêtes sur les cas de dumping social. Malgré le renforcement des services d'inspection, il faudra également renforcer les deux services au sein du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale. Il faudra poursuivre les efforts en engageant des inspecteurs supplémentaires.

La lutte contre le dumping social nécessite une approche multidisciplinaire. Il faudra accentuer la collaboration avec les services d'inspection fédéraux et régionaux pour faire appliquer l'application de la législation sociale.

Les dispositions du "paquet mobilité" et la présente loi de transposition contribuent à renforcer la lutte contre le dumping social. Cette loi est un point de départ mais des mesures d'accompagnement et de contrôle seront nécessaires.

La commission paritaire a bien été impliquée dans le processus de discussion sur la transposition de la directive. Les différentes remarques formulées ont bien été incorporées au projet de loi.

C. Répliques

Mme Catherine Fonck (Les Engagés) considère qu'il est vraiment temps d'engager des inspecteurs supplémentaires pour véritablement lutter contre la fraude sociale.

Mme Nahima Lanjri (CD&V) rappelle que les partenaires sociaux considèrent que les exclusions prévues pour le champ d'application auraient pu être plus larges.

La membre considère que le ministre n'a pas répondu suffisamment précisément à sa question relative aux contrôles sur les conditions de vie des chauffeurs.

Mme Anja Vanrobaeys (Vooruit) se demande de quelle manière le secteur sera concerté pour la mise en œuvre des contrôles. En effet, c'est le secteur qui connaît le mieux les problématiques et il convient de travailler en collaboration avec ce dernier.

M. Björn Anseeuw (N-VA) rappelle que la Belgique s'est toujours opposé ou abstenu au niveau européen sur le renforcement des mesures de détachement. La Belgique va-t-elle enfin modifier sa position à ce sujet?

Binnen de inspectie Toezicht op de Sociale Wetten zijn twee gespecialiseerde directies met controle belast. Ze doen controles op het wegvervoer en onderzoeken de gevallen van sociale dumping. Het versterken van de inspectiediensten volstaat echter niet. Ook de twee diensten binnen de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg zullen moeten worden versterkt. Men zal de inspanningen moeten aanhouden en bijkomende inspecteurs in dienst moeten nemen.

De strijd tegen sociale dumping dient multidisciplinair te worden benaderd. Er zal meer moeten worden ingezet op de samenwerking tussen de federale en de gewestelijke inspectiediensten met het oog op de toepassing van de sociale wetgeving.

De bepalingen van het *mobility package* en dit ontwerp van omzettingswet dragen ertoe bij de strijd tegen de sociale dumping te versterken. Dit wetsontwerp is slechts een startpunt en kan niet zonder begeleidende en controlemaatregelen.

Het paritair comité werd wel degelijk betrokken bij de besprekingen met betrekking tot de omzetting van de richtlijn. Het wetsontwerp houdt rekening met de verscheidene opmerkingen die werden geformuleerd.

C. Replieken

Mevrouw Catherine Fonck (Les Engagés) vindt dat het hoog tijd is dat bijkomende inspecteurs in dienst worden genomen om de sociale fraude daadwerkelijk te bestrijden.

Mevrouw Nahima Lanjri (CD&V) wijst erop dat voor de sociale partners de lijst met de gevallen die buiten het toepassingsgebied van het wetsontwerp vallen, ruimer mocht zijn geweest.

Het lid vindt dat de minister niet nauwkeurig genoeg op haar vraag met betrekking tot de controle op de levensomstandigheden van de bestuurders heeft geantwoord.

Mevrouw Anja Vanrobaeys (Vooruit) vraagt zich af op welke manier met de sector zal worden overlegd om de controles in praktijk te brengen. De sector kent de problematieken immers het best en er moet dan ook met hem worden samengewerkt.

De heer Björn Anseeuw (N-VA) wijst erop dat België zich op het Europese niveau altijd heeft verzet of onthouden inzake het versterken van de detachingsmaatregelen. Gaat ons land nu eindelijk zijn standpunt in dat dossier wijzigen?

D. Réponses du ministre

Le ministre rappelle que la position de la Belgique dans les conseils européens est déterminée au niveau de la DGE, en concertation avec les entités fédérées. À titre personnel, le ministre n'est pas favorable à un assouplissement du détachement.

Le ministre est également d'avis que les conditions de vie des chauffeurs (lieux de repos, conditions de repos, ...) méritent une attention particulière.

Concernant le champ d'application, le ministre confirme avoir maximalisé le champ d'application dans ce qui était possible au sens de la directive, en tenant compte des avis des partenaires sociaux. C'est la raison pour laquelle le présent projet de loi va au-delà des éléments prévus par la directive tout en respectant le périmètre de la directive.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Art. 1 à 6

Ces articles n'appellent aucun commentaire particulier.

Les articles 1 à 6 sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 7

Cet article n'appelle aucun commentaire particulier.

L'article 7 est adopté par 16 voix et 1 abstention.

Art. 8 à 37

Ces articles n'appellent aucun commentaire particulier.

Les articles 8 à 37 sont adoptés à l'unanimité.

*
* *

L'ensemble du projet de loi est adopté, par vote nominatif, à l'unanimité.

D. Antwoorden van de minister

De minister wijst erop dat het standpunt dat België in de Europese raden inneemt, op het niveau van de Directie-generaal Europese Zaken en Coördinatie, in overleg met de deelstaten, wordt bepaald. Persoonlijk is de minister geen voorstander van een versoepeling van de detachingsregels.

De minister vindt tevens dat de levensomstandigheden van de bestuurders (rustplaatsen, rustvoorwaarden, enzovoort) bijzondere aandacht verdienen.

Hij bevestigt dat hij het toepassingsgebied van het wetsontwerp zo ruim mogelijk heeft gemaakt, in zoverre de richtlijn dat toeliet, en dat hij daarbij rekening heeft gehouden met de adviezen van de sociale partners. Daarom gaat dit wetsontwerp verder dan wat in de richtlijn is voorzien, evenwel met inachtneming het opzet van de richtlijn.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikelen 1 tot 6

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 1 tot 6 worden achtereenvolgens en eenparig aangenomen.

Art. 7

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 7 wordt aangenomen met 16 stemmen en 1 onthouding.

Art. 8 tot 37

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 8 tot 37 worden eenparig aangenomen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt bij naamstemming eenparig aangenomen.

Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté pour:

N-VA: Björn Anseeuw, Wim Van der Donckt, Valerie Van Peel;

Ecolo-Groen: Albert Vicaire, Marie-Colline Leroy, Cécile Cornet;

PS: Leslie Leoni, Chanelle Bonaventure, Sophie Thémont;

VB: Ellen Samyn, Hans Verreyt;

MR: Christophe Bombled, Florence Reuter;

CD&V: Nahima Lanjri;

PVDA-PTB: Nadia Moscufo;

Open Vld: Tania De Jonge;

Vooruit: Anja Vanrobaeys.

A voté contre: nihil

S'est abstenu: nihil.

La rapporteure,

Nahima LANJRI

La présidente,

Marie-Colline LEROY

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Björn Anseeuw, Wim Van der Donckt, Valerie Van Peel;

Ecolo-Groen: Albert Vicaire, Marie-Colline Leroy, Cécile Cornet;

PS: Leslie Leoni, Chanelle Bonaventure, Sophie Thémont;

VB: Ellen Samyn, Hans Verreyt;

MR: Christophe Bombled, Florence Reuter;

CD&V: Nahima Lanjri;

PVDA-PTB: Nadia Moscufo;

Open Vld: Tania De Jonge;

Vooruit: Anja Vanrobaeys.

Hebben tegengestemd: nihil.

Hebben zich onthouden: nihil.

De rapportrice,

Nahima LANJRI

De voorzitter,

Marie-Colline LEROY