

Séance plénière

➤ JEUDI 23 MAI 2013 APRÈS-MIDI (0143)

PROJETS DE LOI

1. Projet de loi portant insertion du Livre III « Liberté d'établissement, de prestation de service et obligations générales des entreprises », dans le Code de droit économique et portant insertion des définitions propres au livre III et des dispositions d'application de la loi propres au livre III, dans les livres I et XV du Code de droit économique, n^{os} 2741/1 à 4.

Le livre III du Code traite des principes de base relatifs à l'entrée des entreprises sur le marché, à leur inscription auprès de l'autorité publique et des obligations générales qui découlent de cette entrée sur le marché et qui s'imposent à elles.

Le livre 1er, titre 2, Chapitre 1er reprend les définitions particulières au livre III.

Enfin, les dispositions:

- relatives aux sanctions administratives dans le cadre du livre III (surveillance et au contrôle des guichets d'entreprises) (livre XV, titre 2, Chapitre 2, section 1re);

- relatives à la coopération administrative dans le cadre du livre III, titre 1er (livre XV, titre 1er, chapitre 4, section 2)

- relatives aux peines pour infractions au livre III (livre XV, titre 3, Chapitre 2, section 1re);

sont aussi insérées.

Le projet de loi n° 2741 est adopté par 91 voix et 37 abstentions

2. Projet de loi relatif au transport de marchandises par route et portant exécution du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil et portant exécution du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, n^{os} 2612/1 à 6.

Le projet de loi vise l'exécution du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, ainsi que l'exécution du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

Cette réglementation nationale complémentaire est nécessaire parce que les règlements susmentionnés prévoient un certain nombre de choix politiques, obligatoires et facultatifs. De plus, de nombreuses dispositions d'exécution sont nécessaires en matière de procédures administratives et de politique de surveillance.

Enfin, il y a lieu depuis plusieurs années de moderniser la réglementation existante relative au transport routier, tout en tendant vers une plus grande cohérence, une simplification administrative et un meilleur respect.

C'est pourquoi il a été opté pour le remplacement total de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route (et ses arrêtés d'exécution).

Le champ d'application de la législation, qui est actuellement limité aux véhicules avec une charge utile de plus de 500 kg, sera étendu à tous les véhicules, quelle que soit leur charge utile.

Les conditions d'accès à la profession, à savoir les conditions d'établissement, d'honorabilité, de capacité professionnelle et de capacité financière, sont maintenues mais sont sensiblement renforcées.

Les principales nouveautés en matière d'honorabilité sont que dorénavant on tient non seulement compte des condamnations pénales mais aussi d'autres sanctions encourues par l'entreprise même, son gestionnaire de transport et d'autres personnes concernées, que cette condition devra à nouveau être évaluée après chaque infraction très grave à la réglementation relative au transport et qu'une réhabilitation spécifique est introduite dans ce domaine.

En matière de capacité professionnelle, l'accent est mis sur la grande responsabilité du gestionnaire de transport, c.-à-d. le titulaire du certificat de capacité professionnelle au transport de marchandises, qui est tenu de gérer en permanence et effectivement les activités de transport de l'entreprise. La possibilité d'engager un gestionnaire de transport externe est maintenue mais seulement dans les limites imposées par le règlement (CE) n° 1071/2009.

La formation qui prépare à l'examen pour l'obtention du certificat de capacité professionnelle au transport de marchandises par route devient facultative (pour la première participation à l'examen), sans toutefois affecter le haut niveau de qualité des cours.

Le système actuel de cautionnement obligatoire afin de répondre à la condition de capacité financière a atteint, au cours des années, une notoriété auprès des créanciers bénéficiaires et est maintenu comme bon indicateur de la capacité de crédit de l'entreprise de transport.

Les entreprises qui satisfont aux 4 conditions de base susmentionnées, obtiennent soit une licence de transport communautaire, valable pour tous les pays de l'E.E.E. et pour la Suisse (lorsque le gestionnaire de transport dispose d'une capacité professionnelle au transport international), soit une licence de transport national, uniquement valable pour la Belgique (lorsque le gestionnaire de transport dispose d'une capacité professionnelle au transport national).

La rédaction d'une nouvelle législation est mise en profit pour simplifier radicalement la procédure de licence. La simplification administrative sera surtout réalisée dans les arrêtés d'exécution.

Le régime de licences pour le transport avec les pays tiers reste inchangé et continue d'être réglé sur base d'accords bilatéraux et multilatéraux.

L'octroi et le maintien des licences de transport et des attestations de conducteur sont assortis d'une obligation légale d'information dans le chef des entreprises de transport et des tierces personnes.

La nouvelle législation élargit les pouvoirs des agents de contrôle. Les officiers de police judiciaire peuvent dorénavant passer à la saisie de certains avantages patrimoniaux qui résultent d'activités de transport illicites et ils pourront effectuer une perquisition pourvu qu'ils aient l'autorisation du juge d'instruction.

La législation prévoit également des sanctions efficaces, proportionnelles et dissuasives. Les montants des amendes sont augmentés et différenciés en fonction du préjudice que l'infraction cause à la concurrence.

Des sanctions sévères sont fixées pour les entreprises qui fournissent des informations fausses ou incomplètes pour obtenir une licence de transport ou une attestation de conducteur. Le principe déjà existant de coresponsabilité pénale du donneur d'ordre (et d'autres parties intervenantes) pour certaines infractions est maintenu dans la nouvelle législation. Il est également pourvu à un système d'amendes administratives pour sanctionner des infractions qui ne sont pas constatées dans un lieu public et pour lesquelles il n'y a actuellement pas de répression suffisante.

Enfin, l'actuel Comité de concertation des transports de marchandises par route reprend la fonction d'avis de la Commission des transports de marchandises par route, notamment l'appréciation de l'honorabilité des entreprises de transport et de leurs gestionnaires. Cette dernière Commission est supprimée.

Le projet de loi n° 2612 est adopté par l'unanimité des 130 voix

3. Projet de loi relatif au transport de voyageurs par route et portant exécution du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006, n^{os} 2613/1 à 3.

Le projet de loi vise l'exécution du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, ainsi que l'exécution du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006. Cette réglementation nationale complémentaire est nécessaire parce que les règlements susmentionnés prévoient un certain nombre de choix politiques, obligatoires et facultatifs.

De plus, de nombreuses dispositions d'exécution sont nécessaires en matière de procédures administratives et de politique de surveillance. Enfin, il y a lieu depuis plusieurs années de moderniser la réglementation existante relative au transport routier, tout en tendant vers une plus grande cohérence, une simplification administrative et un meilleur respect.

La loi s'applique à chaque transport de personnes par autocar ou autobus, à l'exception du transport qui est de la compétence des régions (le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés).

Les conditions d'accès à la profession, à savoir les conditions d'établissement, d'honorabilité, de capacité professionnelle et de capacité financière, sont maintenues mais sont sensiblement renforcées.

Les principales nouveautés en matière d'honorabilité sont que dorénavant on tient non seulement compte des condamnations pénales mais aussi d'autres sanctions encourues par l'entreprise même, son gestionnaire de transport et d'autres personnes concernées, que cette condition devra à nouveau être évaluée après chaque infraction très grave à la réglementation relative au transport et qu'une réhabilitation spécifique est introduite dans ce domaine.

En matière de capacité professionnelle, l'accent est mis sur la grande responsabilité du gestionnaire de transport, c.-à-d. le titulaire du certificat de capacité professionnelle au transport de voyageurs, qui est tenu de gérer en permanence et effectivement les activités de transport de l'entreprise. La possibilité d'engager un gestionnaire de transport externe est maintenue mais seulement dans les limites imposées par le règlement (CE) n° 1071/2009.

La formation qui prépare à l'examen pour l'obtention du certificat de capacité professionnelle au transport de marchandises par route reste facultative (pour la première participation à l'examen), sans toutefois affecter le haut niveau de qualité des cours.

Contrairement au secteur du transport de marchandises, la capacité financière doit être démontrée comme avant sur base du propre capital et réserves, et pas par un cautionnement obligatoire (sauf pour les entreprises qui ne doivent pas déposer un bilan annuel). Cette différence entre les deux secteurs se justifie par le fait que le secteur du transport de voyageurs est en secteur plus stable avec moins de faillites ou de problèmes de solvabilité.

Les entreprises qui satisfont aux 4 conditions de base susmentionnées, obtiennent une licence de transport communautaire.

Afin de ne pas perturber le bon fonctionnement du marché dans le transport national occasionnel, le transport national pour compte propre est seulement permis quand il est principalement limité au transport de personnes avec lesquelles on a un lien réel et fixe.

La rédaction d'une nouvelle législation est mise en profit pour simplifier radicalement la procédure de licence. La simplification administrative sera surtout réalisée dans les arrêtés d'exécution.

L'octroi et le maintien des licences de transport sont assortis d'une obligation légale d'information dans le chef des entreprises de transport et des tierces personnes.

La nouvelle législation élargit les pouvoirs des agents de contrôle. Les officiers de police judiciaire peuvent dorénavant passer à la saisie de certains avantages patrimoniaux qui résultent d'activités de transport illicites et ils pourront effectuer une perquisition pourvu qu'ils aient l'autorisation du juge d'instruction.

La législation prévoit également des sanctions efficaces, proportionnelles et dissuasives. Les montants des amendes sont augmentés et différenciés en fonction du préjudice que l'infraction cause à la concurrence. Des sanctions sévères sont fixées pour les entreprises qui fournissent des informations fausses ou incomplètes pour obtenir une licence de transport.

Le principe déjà existant de coresponsabilité du donneur d'ordre pour certaines infractions est maintenu dans la nouvelle législation. Il est également pourvu à un système d'amendes administratives pour sanctionner des infractions qui ne sont pas constatées dans un lieu public et pour lesquelles il n'y a actuellement pas de répression suffisante.

Enfin, un comité de concertation et d'avis est institué, à savoir le Comité de concertation des transports de voyageurs par route. Cette mesure répond à un désir du secteur.

Le projet de loi n° 2613 est adopté par l'unanimité des 130 voix

4. *Projet de loi relatif à l'eRegistre des entreprises de transport par route, n^{os} 2614/1 à 3.*

Le projet de loi a pour but de créer un registre électronique des entreprises de transport par route qui est prescrit par le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

Ce registre électronique national doit pouvoir fonctionner dans un réseau européen afin d'échanger des informations sur des infractions graves relatives à la réglementation sur le transport qui sont constatées sur le territoire d'autres États membres que celui sur lequel l'entreprise de transport est établie et afin d'empêcher que des gestionnaires de transport, déclarés inaptes (non fiables) dans un certain État membre, ne puissent diriger les activités de transport d'une entreprise dans un autre État membre.

Une réglementation spécifique est nécessaire qui exécute plus avant la réglementation européenne, réalise l'intégration requise, établit les flux d'informations relatives aux infractions pertinentes, fait du registre électronique un instrument légal pour le contrôle des licences de transport et des attestations de conducteur et prévoit les indispensables mesures de protection pour les entreprises de transport et leurs gestionnaires.

Les autorités régionales, qui sont en partie compétentes pour le transport de voyageurs, peuvent de leur côté parallèlement créer des textes réglementaires qui comprennent les dispositions nécessaires pour leur entrée dans ce registre central. La concertation avec les administrations régionales a démontré que celles-ci peuvent se retrouver dans cette approche.

Un seul point de contact par État membre doit être désigné qui sera responsable pour l'échange international de données. Le projet de loi prévoit que le point de contact national pour la Belgique se situe au sein du SPF. Mobilité et Transports. Il est expressément précisé que la loi sur la protection de la vie privée du 8 décembre 1992 sera entièrement d'application.

Les finalités du registre électronique sont détaillées de manière limitative. Toutes les finalités sont en fonction de la politique de surveillance et de la gestion administrative des licences de transport et des attestations de conducteurs. A l'exception des informations qui doivent être rendues publiques, notamment les

licences de transport délivrées par entreprise et le nom de leurs gestionnaires de transport, l'accès au registre électronique pourra seulement être autorisé dans le cadre de ces finalités.

Dans le projet de loi, les grands blocs de données sont établis. Ces données sont détaillées plus avant dans une décision de la Commission européenne du 17 décembre 2009 (en ce qui concerne les exigences minimales requises au niveau européen) et un arrêté royal futur à prendre (pour la détermination des données nationales spécifiques).

La compétence est donnée au Roi de déterminer les fournisseurs de données et la manière dont les flux de données s'organiseront. Pour la collecte des infractions pertinentes en matière de transport, une collaboration durable devra être réalisée entre diverses autorités publiques (SPF Mobilité et Transports, Justice, Finances, Intérieur, ...).

Afin de limiter au maximum la charge administrative pour les entreprises et les personnes physiques, le principe d'une collecte unique des données sera appliqué.

Compte tenu de l'ampleur du projet — considéré quelque peu comme menaçant par le secteur du transport — il est également proposé de limiter, jusqu'au 31 décembre 2015, l'enregistrement des infractions aux exigences minimum européennes.

Ce choix est prévu à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1071/2009.

Le projet de loi n° 2614 est adopté par l'unanimité des 130 voix