

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2002-2003

26 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 FINANCIËN EN VOOR
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **GUILBERT**

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

Het wetsontwerp dat voorligt is eigenlijk bedoeld als een hulp voor de eerlijke vervoerder. Het probeert een oplossing te bieden voor het dilemma eigen aan zijn positie. De meeste chauffeurs willen de verkeersregels en de rusttijden best wel naleven, maar

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren De Grauwe, voorzitter; de Clippele, mevrouw Kestelyn-Sierens, de heren Moens, Ramoudt, Siquet en Steverlyncx.
2. Plaatsvervangers : de heer Guilbert, rapporteur.

Zie :

Stukken van de Senaat :

2-1498 - 2002/2003 :

Nr. 1: Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2002-2003

26 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
DES FINANCES ET DES
AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR M. **GUILBERT**

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

L'objectif du projet de loi qui vous est soumis est en fait d'aider le transporteur honnête en tentant de résoudre le dilemme auquel ce dernier est confronté. La plupart des chauffeurs sont disposés à respecter le code de la route et les temps de repos mais, ce faisant,

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. De Grauwe, président; de Clippele, Mme Kestelyn-Sierens, MM. Moens, Ramoudt, Siquet et Steverlyncx.
2. Membres suppléants : M. Guilbert, rapporteur.

Voir :

Documents du Sénat :

2-1498 - 2002/2003 :

N° 1: Projet transmis par la Chambre des représentants.

zodoende worden zij altijd bedreigd door kapers op de kust die die regels aan hun laars lappen, en zo een concurrentieel voordeel behalen.

Die oneerlijke concurrentie houdt het risico in van een neerwaartse spiraal, met zware gevolgen voor de sociale werkomstandigheden van de chauffeurs en voor de verkeersveiligheid.

Een eerste stap in de goede richting werd in 1999 gezet, toen de veertig jaar oude wet op het goederenverkeer werd verbeterd. Toen werd de basis gelegd voor de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever en de verlader.

Al snel echter bleek de wet van 3 mei 1999 ontoereikend om de sector grondig te hervormen.

Iedereen herinnert zich de crisis in de sector toen de wegvervoerders in 2000 de Wetstraat en de belangrijkste invalswegen naar de hoofdstad blokkeerden. Structurele problemen lagen aan de basis van dat ongenoegen. Er moesten dus bijkomende maatregelen komen om de voorwaarden voor een eerlijke mededinging tot stand te brengen. De minister van Mobiliteit en Vervoer, van Sociale Zaken, van Financiën en van Economische Zaken, enerzijds, en de sociale partners, anderzijds, hebben toen een akkoord gesloten om de transportsector nieuw leven in te blazen.

Van dat akkoord zijn de volgende maatregelen reeds uitgevoerd:

- een protocol om het beroep van wegvervoerder meer perspectieven te bieden, gesloten met de federale en gewestministers van Werkgelegenheid en Onderwijs;

- maatregelen om de voorwaarden voor een eerlijke concurrentie te creëren in het wegtransport. Die werden opgenomen in het «Actieplan voor samenwerking van de controlediensten». Dat werd samen met de minister van Sociale Zaken, van Justitie, van Binnenlandse Zaken en van Financiën tot stand gebracht;

- de onmiddellijke elektronische verklaring van tewerkstelling van een wegvervoerder via de «Dimona»-databank.

Vervolgens werd het evaluatieverslag betreffende het akkoord van 14 september 2000 bekendgemaakt. Dat verslag acht het onontbeerlijk verbeteringen aan te brengen aan de bepalingen inzake medeverantwoordelijkheid van alle betrokkenen in een transport. Bovendien spreekt het de wens uit dat de Adviescommissie voor het goederenvervoer een dynamische rol speelt als regulerend orgaan van de sector en dat een regeling wordt ingesteld ter bestrijding van ongeoorloofd lage prijzen.

De regering stelt nu voor de wet van 3 mei 1999 te verbeteren om de gewenste doelstellingen inzake ver-

s'expoent toujours à la menace d'autres routiers, qui font fi des règles et se procurent ainsi un avantage concurrentiel.

Cette concurrence déloyale risque d'enclencher une spirale descendante, avec des conséquences graves pour les conditions sociales du travail des chauffeurs et pour la sécurité routière.

Un premier pas dans la bonne direction a été fait en 1999 avec la modification de la loi vieille de 40 ans, sur le transport des marchandises. C'est alors qu'on a jeté les bases de la coresponsabilité du donneur d'ordre et du chargeur.

Toutefois, il s'est avéré que la loi du 3 mai 1999 ne suffisait pas pour un assainissement en profondeur du secteur.

Tout le monde se rappelle la crise du secteur du transport routier de l'an 2000, quand la rue de la Loi et les entrées principales de la capitale étaient bloquées. À la base de cette grogne se trouvaient les difficultés structurelles du secteur. Il fallait donc prendre des mesures supplémentaires pour créer les conditions d'une concurrence équitable. Il a alors été conclu un accord entre les ministres compétents pour le Transport, pour les Affaires sociales, les Finances, et l'Économie, d'une part, et les partenaires sociaux du secteur, d'autre part, pour donner de nouvelles perspectives au secteur du transport routier.

Suite à ce rapport les mesures suivantes ont déjà été mises en vigueur:

- un «Protocole concernant le développement du métier de chauffeur professionnel» conclu avec les ministres fédéraux et régionaux de l'Emploi et de l'Enseignement;

- des dispositions destinées à créer les conditions nécessaires pour une concurrence loyale dans le secteur du transport routier. Elles sont incluses dans le «Plan d'action relatif à la collaboration entre les différents services de contrôle». Ce plan d'action a été élaboré avec la collaboration des ministres des Affaires sociales, de la Justice, de l'Intérieur et des Finances;

- la déclaration électronique immédiate dès l'engagement d'un chauffeur au moyen de la banque de données «Dimona».

Venait ensuite le rapport de suivi de l'Accord du 14 septembre 2000. Celui-ci a estimé indispensable d'améliorer les dispositions légales en matière de coresponsabilité de tous les acteurs concernés par un transport, a prôné l'octroi d'un rôle plus important à la «Commission consultative du transport de marchandises» comme outil dynamique de régulation du secteur, et a jugé nécessaire d'instaurer un système de lutte contre la pratique des prix abusivement bas.

Le gouvernement propose maintenant d'améliorer la loi du 3 mai 1999 en vue de réaliser ces effets bénéfici-

keersveiligheid en werkomstandigheden uit te voeren.

Door het begrip «medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever» in artikel 37 van de wet van 1999 in te voeren, wou de wetgever de misbruiken tegen gaan die voortvloeien uit de machtspositie van de mededaders door die misbruiken strafbaar te stellen.

Artikel 37 heeft tot nu toe echter niet de verhoopte uitwerking gehad. De mededaders zijn ongestraft gebleven omdat het in de praktijk onmogelijk gebleken is te bewijzen dat zij zowel de wil als de bedoeling hadden om een overtreding te plegen of te veroorzaken. De rechtbanken eisen een dergelijk bewijs omdat de wet thans bepaalt dat de overtreding «wetens en willens» gepleegd moet zijn. Voor zover de minister weet werd op deze grond nog geen enkele veroordeling uitgesproken ondanks de vele vastgestelde overtredingen.

Hierbij wil ze meteen een drietal zaken heel duidelijk preciseren :

1) Het toepassingsgebied van de wet van 3 mei 1999 zal door dit ontwerp niet uitgebreid worden. Het gaat enkel om het verlichten van de bewijslast op strafgebied. Het is belangrijk te noteren dat het toepassingsgebied niet wordt uitgebreid naar contracten van het type «*ex-works*». Het voorliggend wetsontwerp blijft enkel over betaalde vervoerscontracten handelen, en dus niet over verkoopcontracten.

2) Het is evenmin zo dat de opdrachtgevers zouden moeten vrezen om als enigen automatisch verantwoordelijk gesteld te worden voor een overtreding van een vervoerder. De rechter zal alle elementen in overweging nemen, ook die welke ter verdediging worden aangevoerd.

3) Een derde beperking ligt vervat in de term medeverantwoordelijkheid. De wet van 3 mei 1999 verschoof de verantwoordelijkheid niet van transporteur naar opdrachtgever; deze wet doet dat ook niet.

Wat bijgevolg enkel verandert is dat de bewijslast verlicht wordt. Daarmee wordt de wet van 3 mei 1999, die indertijd eenparig werd aangenomen, eindelijk ten volle uitvoerbaar.

II. BESPREKING

Mevrouw Kestelyn-Sierens vraagt of het *in casu* gaat om de omzetting van een Europese richtlijn.

De minister zegt dat de wet van 3 mei 1999 zelf geen omzetting was van een richtlijn. Op Europees vlak is er nog steeds geen richtlijn over de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgevers.

Vandaar de noodzaak om dit in intern recht duidelijk te bepalen conform het akkoord met de transpor-

ques, souhaités en matière de la sécurité routière et de conditions de travail.

En introduisant la notion de «co-responsabilité du donneur d'ordre» dans l'article 37 de cette loi, le législateur veut réprimer les divers abus découlant de la position de force des coauteurs pour mettre fin à leur impunité.

Toutefois, l'on doit bien admettre que l'introduction de cet article 37 dans la loi est demeuré jusqu'à présent une vaine tentative. En effet, les coauteurs sont restés hors de cause, car il s'avère pratiquement impossible de prouver qu'ils avaient aussi bien la volonté que l'intention de commettre ou de provoquer l'infraction. Cette preuve est exigée par les tribunaux au vu du libellé actuel du délit : «sciemment». À la connaissance de la ministre, aucune condamnation n'a encore été prononcée à ce jour sur cette base, malgré les nombreuses infractions constatées.

La ministre tient, à cet égard, à préciser très clairement trois choses :

1) Le présent projet n'élargira pas le champ d'application de la loi du 3 mai 1999. Il se borne à alléger la charge de la preuve en matière pénale. Il importe de noter que le champ d'application n'est pas élargi pour couvrir les contrats de type «*ex-works*». Le projet de loi ne concerne que les contrats de transport rémunéré, et non les contrats de vente.

2) Les donneurs d'ordre n'ont pas davantage à craindre d'être automatiquement tenus pour seuls responsables d'une infraction commise par le transporteur. Le juge prendra tous les éléments en considération, y compris ceux qui seront invoqués pour la défense.

3) Le troisième élément restrictif est inclus dans le terme de «co»-responsabilité. La loi du 3 mai 1999 n'a pas déplacé la responsabilité du transporteur vers le donneur d'ordre; la loi en projet n'en fait rien non plus.

La seule chose qui change, dès lors, est que l'on allège la charge de la preuve. De cette manière, la loi du 3 mai 1999, qui avait été votée à l'unanimité, pourra enfin sortir son plein et entier effet.

II. DISCUSSION

Mme Kestelyn-Sierens demande s'il s'agit en l'occurrence de la transposition d'une directive européenne.

La ministre répond que la loi du 3 mai 1999 elle-même ne transposait pas une directive. Au niveau européen, il n'existe toujours pas de directive sur la coresponsabilité des donneurs d'ordre.

Aussi est-il nécessaire de le prévoir clairement en droit interne, conformément à l'accord conclu avec

teurs. Het voorliggend ontwerp doet niets anders dan de wet van 3 mei 1999 verduidelijken zodat ze kan worden toegepast.

III. STEMMINGEN

De artikelen 1 tot 16 worden eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt ongewijzigd en eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De rapporteur,
Michel GUILBERT.

De voorzitter,
Paul DE GRAUWE.

*
* *

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als de tekst
van het door de Kamer van volksvertegenwoordigers
overgezonden ontwerp
(zie stuk Kamer, nr. 50-1880/5)**

les transporteurs. La loi en projet ne fait rien d'autre que préciser la loi du 3 mai 1999, de manière à permettre son application.

III. VOTES

Les articles 1^{er} à 16 sont adoptés à l'unanimité des 8 membres présents.

L'ensemble du projet de loi a été adopté sans modification à l'unanimité des 8 membres présents.

Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le rapporteur,
Michel GUILBERT.

Le président,
Paul DE GRAUWE.

*
* *

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte
du projet transmis par
la Chambre des représentants
(voir doc. Chambre, n° 50-1880/5)**