



GEWONE ZITTING 2022-2023

7 NOVEMBER 2023

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van de drie wetten van 15 juli
2013 betreffende diverse aspecten van het
wegvervoer**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door mevrouw INGRID PARMENTIER (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: Mevr. Leila Agic, de heren Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heren Tristan Roberti, Marc Loewenstein, mevr. Carla Dejonghe..

Plaatsvervangers: Mevr. Clémentine Barzin, Mevr. Aurélie Czekalski, de heer Francis Dagrín.

Andere leden: Mevr. Leila Lahssaini, mevr. Viviane Teitelbaum.

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-777/1 – 2023/2024 : Ontwerp van ordonnantie.

SESSION ORDINAIRE 2022-2023

7 NOVEMBRE 2023

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROJET D'ORDONNANCE

**modifiant les trois lois du 15 juillet 2013 relatives
à divers aspects du transport par route**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la mobilité

par Mme Ingrid PARMENTIER (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs: Mme Leila Agic, MM. Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, MM. Tristan Roberti, Marc Loewenstein, Mme Carla Dejonghe.

Membre suppléants : Mmes Clémentine Barzin, Aurélie Czekalski, M. Francis Dagrín.

Autres membres : Mmes Leila Lahssaini, Viviane Teitelbaum.

Voir:

Document du Parlement:

A-777/1 – 2023/2024: Projet d'ordonnance.

I. Inleidende uiteenzetting van minister Elke Van den Brandt

Het ontwerp van ordonnantie beoogt de omzetting van het Europese Mobility Package wat de gewestelijke bevoegdheden betreft. Deze tekst heeft dus tot doel drie wetten te wijzigen met toepassing van de teksten die deel uitmaken van dit wetgevend pakket.

Het Mobility Package werd in juli 2020 aangenomen door de Europese Unie. Dit pakket omvat drie wetgevingsinitiatieven om het bestuur, de administratie en de werking van de wegvervoersector in de EU te rationaliseren.

De 3 wetgevingsinitiatieven zijn:

- de arbeidstijdenverordening 2020/1054 "tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen inzake de maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden en de minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft het lokaliseren door middel van tachografen;

- de "beroepsuitoefening"-verordening 2020/1055 tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 en (EU) nr. 1024/2012, teneinde deze aan te passen aan de ontwikkelingen in het wegvervoer (Verordening 2020/1055);

- detachingsrichtlijn 2020/1057 "tot vaststelling van specifieke regels betreffende Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor de detachering van chauffeurs in het wegvervoer en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de controlevoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012".

De nieuwe voorschriften in de arbeidstijdenverordening zijn bedoeld om de arbeidsomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs en bijgevolg de verkeersveiligheid in het algemeen te verbeteren. Deze bepalingen vallen echter uitsluitend onder de bevoegdheid van de federale overheid en niet van de gewesten. De ordonnantie die vandaag wordt voorgesteld neemt de regels van deze verordening dus niet over.

De andere twee wetgevingsinitiatieven die voortvloeien uit het mobiliteitspakket vallen daarentegen ruim binnen de gewestelijke bevoegdheid.

- De richtlijn 2020/1055 inzake de uitoefening van het beroep van wegvervoerondernemer ten eerste brengt een aantal verbeteringen aan in de regels van de Verordeningen nr. 1071/2009 en nr. 1024/2012, die respectievelijk betrekking hebben op de vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en op de administratieve samenwerking via het informatiesysteem

I. Exposé introductif de la ministre Elke Van den Brandt

Le projet d'ordonnance transpose le « Mobility Package » européen pour ce qui concerne les compétences régionales. Ce texte vise donc à modifier trois lois en application des textes qui composent ce paquet législatif.

Le « mobility package » ou « paquet mobilité » a été adopté par l'Union européenne en juillet 2020. Ce paquet regroupe trois initiatives législatives destinées à rationaliser la gouvernance, l'administration et l'exploitation du secteur du transport par route dans l'Union.

Ces 3 initiatives législatives sont les suivantes :

- le règlement « temps de travail » n° 2020/1054 « modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes » (règlement 2020/1054) ;

- le règlement « exercice de la profession » n° 2020/1055 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route » (règlement 2020/1055) ;

- la directive « détachement » n° 2020/1057 « établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 ».

Les nouvelles exigences fixées par le règlement relatif au temps de travail entendent améliorer les conditions de travail des chauffeurs routiers et, par conséquent, la sécurité routière en général. Ces dispositions relèvent toutefois uniquement de la compétence de l'autorité fédérale et non des Régions. Le projet d'ordonnance présenté n'intègre donc pas les règles fixées par ce règlement.

A contrario, les deux autres initiatives législatives issues du Mobility package relèvent bien de la compétence régionale.

Le règlement (UE) « exercice de la profession » apporte un certain nombre d'améliorations aux règles prévues par les règlements (CE) n° 1071/2009 et (UE) n° 1024/2012, lesquels portent respectivement sur l'établissement de règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et sur la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur (IMI). Le champ d'application du règlement est un élargi aux véhicules dont la masse maximale

interne markt (IMI). Het toepassingsgebied van de verordening is uitgebreid tot voertuigen met een maximaal toegestane massa van meer dan 2,5 ton die internationaal vervoer verrichten. Momenteel is de verordening alleen van toepassing op voertuigen met een toegestane maximummassa van 3,5 ton of meer.

Deze verordening harmoniseert ook de regels voor het vervoer met lichte bedrijfsvoertuigen en voor toezicht op de toepassing van de concurrentievoorwaarden.

- Richtlijn nr. 2020/1057 betreffende de detachering van werknemers beoogt enerzijds bevredigende arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming voor bestuurders en anderzijds passende voorwaarden voor ondernemingen en eerlijke concurrentie voor exploitanten te waarborgen.

Tot slot wordt in de tekst ook Richtlijn 2022/738 van het Europees Parlement en de Raad van 6 april 2022 "tot wijziging van Richtlijn 2006/1/EG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg" omgezet.

Het ontwerp van ordonnantie implementeert verordening 2020/1055 en zet richtlijn 2022/738 gedeeltelijk om. Daartoe wijzigt het de volgende wetteksten:

- de wet van 15 juli 2013 "betreffende het goederenvervoer over de weg en tot uitvoering van Verordening nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en tot uitvoering van Verordening nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg";

- de wet van 15 juli 2013 "betreffende het personenvervoer over de weg en tot uitvoering van Verordening nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en tot uitvoering van Verordening nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal touringcar- en autobusvervoer en tot wijziging van Verordening nr. 561/2006";

- de wet van 15 juli 2013 "betreffende het eRegister van wegvervoerondernemingen".

De belangrijkste wijzigingen die door de ordonnantie in deze wetgeving zijn aangebracht, omvatten:

autorisée est de plus de 2,5 tonnes et qui réalisent du transport international. Actuellement, le règlement ne s'applique qu'à partir d'une MMA de 3,5 tonnes.

Le règlement 2020/1055 harmonise, en outre, les règles portant notamment sur le transport par des véhicules utilitaires légers et le contrôle de l'application des conditions de concurrence.

Ensuite, la directive (UE) n° 2020/1057 « détachement » entend garantir, d'une part, des conditions de travail et une protection sociale satisfaisante aux conducteurs et, d'autre part, des conditions adéquates pour les entreprises et des conditions de concurrence loyale pour les opérateurs.

Enfin, le texte transpose également une directive (UE) n° 2022/738 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 « modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route ».

Le projet d'ordonnance met en œuvre le règlement (UE) n° 2020/1055 et transpose partiellement la directive (UE) n° 2022/738. Elle modifie, pour ce faire, les textes législatifs suivants :

- la loi du 15 juillet 2013 « relative 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 » ;

- la loi du 15 juillet 2013 « relative 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 du transport international des services de transport par autocar et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 » ;

- la loi du 15 juillet 2013 « relative à l'eRegistre des entreprises de transport par route ».

Parmi les principales modifications apportées par l'ordonnance à ces législations, on retiendra :

- de verduidelijking van de vereisten voor transportbedrijven om een permanente en effectieve vestiging te hebben, om het fenomeen van brievenbusbedrijven tegen te gaan;

- de aanscherping van de eisen inzake professionele betrouwbaarheid waaraan wegvervoerders en personenvervoerders moeten voldoen;

- de verduidelijking van de procedures die moeten worden gevolgd om de professionele betrouwbaarheid van deze vervoerders te herstellen in geval van verlies van hiervan;

- de mogelijkheid om in elektronische vorm bewijsstukken in te dienen waaruit blijkt dat is voldaan aan de voorwaarden voor de uitoefening van het beroep van ondernemer van goederen- en personenvervoer over de weg;

- strengere regels voor cabotage (d.w.z. wanneer een bestuurder een land verlaat met een voertuig en dit herhaaldelijk laadt en lost in een grensland, met een verplichte terugkeer naar het land van herkomst);

- de uitbreiding van de gegevens die moeten worden opgenomen in het eRegister van wegvervoerondernemingen (het eRegister is een systeem waarmee EU-landen elektronisch informatie kunnen uitwisselen, zodat ze kunnen controleren of vervoerders de EU-regels voor wegvervoer naleven).

Dit zijn de belangrijkste bepalingen van het ontwerp van ordonnantie. Andere delen van het mobiliteitspakket zijn al omgezet door een regeringsbesluit dat op 13 oktober is aangenomen en op 27 oktober is gepubliceerd. De twee ontwerpen konden parallel evolueren, aangezien het besluit geen rechtstreekse uitvoering van de ontwerp van ordonnantie is.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Ingrid Parmentier keurt het ontwerp van ordonnantie goed, dat zal bijdragen aan de strijd tegen sociale dumping in de sector van het wegvervoer.

De heer Francis Dagrín is ook voorstander. Er is veel werk aan de winkel om dit soort vervoer te reguleren. De volksvertegenwoordiger wijst er echter op dat de Raad van State gevraagd heeft of een voorafgaande formaliteit is vervuld, namelijk het inwinnen van het advies van de Brusselse Commissie Administratie - Nijverheid, van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en van de Gegevensbeschermingsautoriteit. Heeft de regering die adviezen sindsdien ontvangen?

De heer Julien Uyttendaele is eveneens tevreden met deze Europese wetgevende initiatieven. Sociale dumping komt in deze sector veel voor, gezien de mobiliteit van de werknemers.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel herinnert eraan dat het goed zou zijn als de commissieleden systematisch de

- la clarification des exigences relatives à la disposition, pour les sociétés de transport, d'un établissement stable et effectif et ce, afin de lutter contre le phénomène des sociétés « boîtes aux lettres » ;

- le renforcement des exigences relatives à la condition d'honorabilité à laquelle doivent satisfaire les transporteurs de marchandises et de voyageurs par route ;

- la clarification des procédures devant être suivies en vue de rétablir l'honorabilité de ces transporteurs, en cas de perte de celle-ci ;

- la possibilité de présenter, sous forme électronique, les documents justificatifs permettant d'attester du respect des conditions relatives à l'exercice de la profession de transporteur de marchandises et de voyageurs par route ;

- le renforcement des règles relatives au cabotage (c'est-à-dire le fait pour un chauffeur de quitter un pays avec un véhicule et de charger, puis décharger, à plusieurs reprises celui-ci dans un pays frontalier, avec retour obligatoire au pays d'origine) ;

- l'extension des données devant être reprises dans l'eRegistre des entreprises de transport par route (l'eRegistre est un système permettant aux pays de l'UE d'échanger des informations par voie électronique afin qu'ils puissent vérifier que les transporteurs respectent les règles de l'UE en matière de transport routier).

Voici donc les dispositions principales figurant dans ce projet d'ordonnance. D'autres parties du « mobility package » ont déjà été transposées par un arrêté du Gouvernement adopté le 13 octobre dernier et publié le 27 du même mois. Les deux projets ont pu évoluer en parallèle, puisque l'arrêté n'est pas une exécution directe du projet d'ordonnance.

II. Discussion générale

Mme Ingrid Parmentier approuve le projet d'ordonnance, qui participe à la lutte contre le dumping social dans le secteur du transport routier.

M. Francis Dagrín y est également favorable. Il y a beaucoup à faire pour réguler ce type de transport. Le député relève néanmoins que le Conseil d'Etat s'est enquis du bon accomplissement d'une formalité préalable, à savoir l'obtention de l'avis de la Commission bruxelloise administration – industrie, celui de la Commission régionale de mobilité, ainsi que celui de l'Autorité de protection des données. Ces avis ont-ils été reçus par le gouvernement depuis lors ?

M. Julien Uyttendaele se félicite lui aussi de ces initiatives législatives d'origine européenne. Le dumping social est très prégnant dans ce secteur d'activité, eu égard à la mobilité des travailleurs.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel rappelle qu'il serait bon que les commissaires se voient systématiquement transmettre

adviezen van de adviesorganen zouden ontvangen voordat zij een ontwerp van ordonnantie behandelen.

De minister zal daarop toezien. Het ontwerp van ordonnantie hoefde niet ten gronde te worden gewijzigd na de ontvangen adviezen.

III. Bespreking van de artikelen

Artikelen 1 tot 3

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

De artikelen 1 tot 3 worden aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Artikel 4

De heer Francis Dagrín stelt amendement nr. 1 voor.

De minister is geen voorstander van dit amendement. De verplichting die hiermee wordt ingevoerd, namelijk om tijdens de normale werktijden personeel beschikbaar te houden in de kantoren, was inderdaad opgenomen in het voorontwerp van ordonnantie, maar de regering gaf er de voorkeur aan om deze te schrappen, omdat dit een te zware verplichting zou zijn voor veel Brusselse bedrijven, en zeker voor eenmanszaken.

Er zijn andere, doeltreffendere manieren om brievenbusbedrijven te bestrijden. Bedrijven moeten een vaste vestiging en personeel hebben. De reglementaire documenten moeten er permanent beschikbaar zijn. Deze verplichtingen zullen worden gecontroleerd door de federale administratie.

De heer Francis Dagrín antwoordt dat kleine bedrijven steun kunnen krijgen om te voldoen aan de in het amendement beoogde verplichting.

De heer Marc Loewenstein is het eens met de minister. Het zou moeilijk zijn om bedrijven verschillend te behandelen bij een dergelijke verplichting. Het is beter om dit soort maatregelen niet in te voeren.

Stemmingen

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2.

Artikel 4 wordt aangenomen met 10 stemmen, bij 2 onthoudingen.

les avis rendus par les organes consultatifs, avant l'examen d'un projet d'ordonnance.

La ministre y veillera. Le projet d'ordonnance n'a pas dû être modifié fondamentalement à la suite des avis obtenus.

III. Discussion des articles

Articles 1^{er} à 3

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 1^{er} à 3 sont adoptés à l'unanimité des 12 membres présents.

Article 4

M. Francis Dagrín présente l'amendement n°1.

La ministre n'est pas favorable à cet amendement. L'obligation que celui-ci introduit, qui consiste à maintenir du personnel disponible dans ses bureaux durant les heures normales d'activité, figurait effectivement dans l'avant-projet d'ordonnance, mais le gouvernement a préféré la supprimer, car il s'agirait d'une contrainte trop lourde pour de nombreuses entreprises bruxelloises, en particulier les sociétés unipersonnelles.

Il existe d'autres moyens plus efficaces de lutter contre les sociétés réduites à de simples boîtes aux lettres. Les entreprises doivent disposer d'un établissement stable et d'effectifs. Les documents réglementaires doivent y être disponibles en permanence. Ces obligations seront contrôlées par l'administration fédérale.

M. Francis Dagrín rétorque que les petites entreprises pourraient percevoir une aide pour remplir l'obligation visée dans l'amendement.

M. Marc Loewenstein partage l'avis de la ministre. Il serait délicat de traiter différemment les entreprises face à une telle obligation. Mieux vaut ne pas introduire ce type de mesure.

Votes

L'amendement n°1 est rejeté par 10 voix contre 2.

L'article 4 est adopté par 10 voix et 2 abstentions.

Artikelen 5 tot 12

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

De artikelen 5 tot 12 worden aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

**IV. Stemming over het ontwerp van
ordonnantie in zijn geheel**

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De rapporteur,

De voorzitter,

Ingrid PARMENTIER

Anne-Charlotte d'URSEL

Articles 5 à 12

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 5 à 12 sont adoptés à l'unanimité des 12 membres présents.

**IV. Vote sur l'ensemble du projet
d'ordonnance**

Le projet d'ordonnance, dans son ensemble, est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

- *Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

La rapporteuse,

La présidente,

Ingrid PARMENTIER

Anne-Charlotte d'URSEL

V. Bijlage**V.1 Amendement**

Nr. 1 (van de heer Francis DAGRIN)

*Artikel 4***Artikel 4 aanvullen met het volgende lid:**

"Naast deze verplichting moeten de vestigingen van de onderneming, in verhouding tot haar omvang, beschikken over voldoende gekwalificeerd administratief personeel of een vervoersmanager die tijdens de normale kantooruren bereikbaar zijn. De lokalen van de exploitatie-infrastructuur op het Belgische grondgebied moeten tijdens de normale kantooruren geopend zijn."

VERANTWOORDING

Deze verplichting stond in het voorontwerp en was als zodanig gevalideerd door de Raad van State. Deze bijkomende verplichting droeg ertoe bij het risico op brievenbusmaatschappijen terug te dringen.

V. Annexe**V.1 Amendement**

N° 1 (de M. Francis DAGRIN)

*Article 4***Compléter l'article par l'alinéa suivant :**

"Outre cette obligation, l'entreprise est tenue de disposer dans ses locaux, proportionnellement à la taille de son activité, d'un personnel administratif dûment qualifié ou d'un gestionnaire de transport joignable durant les heures normales de bureau. Les locaux de l'infrastructure d'exploitation localisée sur le territoire belge doivent être ouverts durant les heures normales d'activité".

JUSTIFICATION

Cette obligation figurait dans l'avant-projet d'ordonnance et était validée telle quelle par le Conseil d'Etat. Cette obligation supplémentaire contribuerait à réduire le risque de sociétés "boîtes aux lettres".