

Plenaire vergadering

➤ **DONDERDAG 23 MEI 2013 NAMIDDAG (0143)**

WETSONTWERPEN

1. Wetsontwerp houdende invoeging van Boek III “Vrijheid van vestiging, dienstverlening en algemene verplichtingen van de ondernemingen”, in het Wetboek van economisch recht en houdende invoeging van de definities eigen aan boek III en van de rechtshandhabingsbepalingen eigen aan boek III, in boeken I en XV van het Wetboek van economisch recht, nrs. 2741/1 tot 4.

Boek III van het Wetboek handelt over de basisprincipes met betrekking tot de toetreding van ondernemingen tot de markt, hun inschrijving bij de overheid en over de algemene verplichtingen die voortvloeien uit deze markttoetreding en die hen worden opgelegd.

Boek I, titel 2, hoofdstuk 1 neemt de definities eigen aan boek III over.

Ten slotte worden de bepalingen:

- inzake bestuurlijke sancties in het kader van boek III (toezicht en controle op de ondernemingsloketten) (boek XV, titel 2, hoofdstuk 2, afdeling 1);
 - inzake administratieve samenwerking in het kader van boek III, titel 1 (boek XV, titel 1, hoofdstuk 4, afdeling 2)
 - inzake de straffen voor inbreuken op boek III (boek XV, titel 3, hoofdstuk 2, afdeling 1);
- ook opgenomen.*

Het wetsontwerp nr. 2741 wordt aangenomen met 91 stemmen en 37 onthoudingen

2. Wetsontwerp betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de verordening (EG) 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 houdende uitvoering van de verordening (EG) 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, nrs. 2612/1 tot 6.

Het wetsontwerp heeft tot doel uitvoering te geven aan de verordening (EG) 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, alsook uitvoering te geven aan de verordening (EG) 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.

Deze aanvullende nationale regelgeving is noodzakelijk omdat de voornoemde verordeningen voorzien in een aantal verplichte en facultatieve beleidskeuzes.

Daarnaast zijn heel wat uitvoeringsbepalingen vereist die betrekking hebben op de administratieve procedures en op het handhavingsbeleid. Ten slotte is er al jaren nood aan een modernisering van de bestaande regelgeving van het wegvervoer,

waarbij er vooral wordt gestreefd naar meer coherentie, administratieve vereenvoudiging en een betere afdwingbaarheid.

Daarom is er voor gekozen de bestaande wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg (met uitvoeringsbesluiten) integraal te vervangen.

Het toepassingsgebied van de wetgeving, dat thans is beperkt tot voertuigen met een nuttig laadvermogen van meer dan 500 kg, zal worden uitgebreid tot alle voertuigen, ongeacht hun laadvermogen.

De voorwaarden om toegang te krijgen tot het beroep, met name de vestigingsvereiste, de betrouwbaarheid, de vakbekwaamheid en de financiële draagkracht, blijven behouden maar worden gevoelig aangescherpt.

De belangrijkste nieuwigheden op het gebied van de voorwaarde van betrouwbaarheid zijn dat er voortaan niet alleen rekening wordt gehouden met strafrechtelijke veroordelingen, maar ook met andere sancties die zowel de onderneming zelf, als haar vervoersmanager en andere relevante personen hebben opgelopen, dat de voorwaarde na elke zeer zware inbreuk op de vervoersreglementering opnieuw zal moeten worden beoordeeld en dat er een specifieke rehabilitatie wordt ingevoerd op dat vlak.

Op het gebied van de vakbekwaamheid komt de nadruk te liggen op de grote verantwoordelijkheid van de vervoersmanager, d.i. de houder van het getuigschrift van vakbekwaamheid voor goederenvervoer, die de vervoerswerkzaamheden van de onderneming permanent en daadwerkelijk moet leiden. De mogelijkheid om een externe vervoersmanager aan te stellen blijft weliswaar behouden doch enkel binnen de limieten die de genoemde verordening (EG) nr. 1071/2009 heeft opgelegd.

De opleiding ter voorbereiding van het examen voor het behalen van het getuigschrift van vakbekwaamheid voor goederenvervoer wordt facultatief (voor de eerste deelneming aan het examen), zonder evenwel afbreuk te doen aan de hoge kwalitatieve standaard van de cursussen.

Het huidige systeem van verplichte borgstelling ten einde te voldoen aan de voorwaarde van financiële draagkracht heeft in de loop der jaren bekendheid verworven bij de begunstigde schuldeisers en wordt gehandhaafd als een goede indicator voor de kredietwaardigheid van de vervoersonderneming.

De ondernemingen die aan de 4 genoemde basisvoorwaarden voldoen, bekomen ofwel een communautaire vervoersvergunning, geldig voor alle landen van de E.E.R. en Zwitserland, (indien de vervoersmanager een vakbekwaamheid voor internationaal vervoer heeft), ofwel een nationale vervoersvergunning, uitsluitend geldig in België (indien de vervoersmanager een vakbekwaamheid voor nationaal vervoer heeft).

Het opstellen van een nieuwe wetgeving wordt te baat genomen om de vergunningsprocedure ingrijpend te vereenvoudigen. De administratieve vereenvoudiging zal hoofdzakelijk haar neerslag vinden in de uitvoeringsbesluiten van deze wet.

Het vergunningenstelsel voor het vervoer met derde landen wijzigt niet en wordt verder geregeld op grond van bilaterale en multilaterale akkoorden.

De toekenning en het behoud van de vervoersvergunningen en de bestuurdersattesten gaan gepaard met een wettelijke informatieplicht van de vervoersondernemingen en van derden.

De nieuwe wetgeving breidt de bevoegdheden van de controleambtenaren uit. De officieren van gerechtelijke politie kunnen voortaan overgaan tot de inbeslagneming van bepaalde vermogensvoordelen die voortvloeien uit onwettige vervoerswerkzaamheden en zij zullen een huiszoeking kunnen uitvoeren mits toelating van de onderzoeksrechter. De wetgeving voorziet eveneens in doeltreffende, evenredige en ontradende straffen. De bedragen van de geldboetes worden verhoogd en gedifferentieerd in functie van de mate waarin een inbreuk concurrentieverstorend is. Strengere straffen worden bepaald voor ondernemingen die valse of onvolledige informatie verstrekken om een vervoersvergunning of bestuurdersattest te bekomen. Het reeds bestaande principe van strafrechtelijke medeverantwoordelijkheid voor de opdrachtgever (en andere tussenkomende partijen) voor bepaalde inbreuken blijft in de nieuwe wetgeving behouden. Ook is

er gezorgd voor een systeem van administratieve geldboeten om inbreuken te beteugelen die niet op een openbare plaats worden vastgesteld, waartegen thans niet afdoende wordt opgetreden.

Ten slotte neemt het bestaande Overlegcomité goederenvervoer over de weg de adviesfunctie over van de Commissie goederenvervoer over de weg, namelijk de beoordeling van de betrouwbaarheid van de vervoersondernemingen en hun managers. De laatstgenoemde Commissie wordt afgeschaft.

Het wetsontwerp nr. 2612 wordt unaniem aangenomen met 130 stemmen

3. Wetsontwerp betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de verordening (EG) 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 houdende uitvoering van de verordening (EG) 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, nrs. 2613/1 tot 3.

Het wetsontwerp heeft tot doel uitvoering te geven aan de verordening (EG) 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 de richtlijn 96/26/EG van de Raad, alsook uitvoering te geven aan de verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar — en autobusdiensten en tot wijziging van verordening (EG) nr. 561/2006.

Deze aanvullende nationale regelgeving is noodzakelijk omdat de voornoemde verordeningen voorzien in een aantal verplichte en facultatieve beleidskeuzes. Daarnaast zijn heel wat uitvoeringsbepalingen vereist die betrekking hebben op de administratieve procedures en op het handhavingsbeleid. Ten slotte is er al jaren nood aan een modernisering van de bestaande regelgeving in het wegvervoer, waarbij er vooral wordt gestreefd naar meer coherentie, administratieve vereenvoudiging en een betere afdwingbaarheid.

De wet is van toepassing op elk vervoer van personen per autocar of autobus, met uitzondering van het vervoer dat tot de bevoegdheid van de gewesten behoort (het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer).

De voorwaarden om toegang te krijgen tot het beroep, met name de vestigingsvereiste, de betrouwbaarheid, de vakbekwaamheid en de financiële draagkracht, blijven behouden maar worden gevoelig aangescherpt.

De belangrijkste nieuwigheden op het gebied van de voorwaarde van betrouwbaarheid zijn dat er voortaan niet alleen rekening wordt gehouden met strafrechtelijke veroordelingen, maar ook met andere sancties die zowel de onderneming zelf, als haar vervoersmanager en andere relevante personen hebben opgelopen, dat de voorwaarde na elke zware inbreuk op de vervoersreglementering opnieuw zal moeten worden beoordeeld en dat er een specifieke rehabilitatie wordt ingevoerd op dat vlak.

Op het gebied van de vakbekwaamheid komt de nadruk te liggen op de grote verantwoordelijkheid van de vervoersmanager, d.i. de houder van het getuigschrift van vakbekwaamheid voor personenvervoer, die de vervoerswerkzaamheden van de onderneming permanent en daadwerkelijk moet leiden. De mogelijkheid om een externe vervoersmanager aan te stellen blijft weliswaar behouden doch enkel binnen de limieten die de verordening (EG) nr. 1071/2009 heeft opgelegd.

De opleiding ter voorbereiding van het examen voor het behalen van het getuigschrift van vakbekwaamheid voor personenvervoer blijft facultatief (voor de

eerste deelneming aan het examen), zonder evenwel afbreuk te doen aan de hoge kwalitatieve standaard van de cursussen.

In tegenstelling tot de sector van het goederenvervoer wordt hier geen verplichte borgstelling voorzien ten einde te voldoen aan de voorwaarde van financiële draagkracht, die zoals voorheen moet worden aangetoond aan de hand van het eigen kapitaal en reserves (behalve voor de ondernemingen die geen jaarrekening moeten deponeren). Dit onderscheid tussen beide sectoren is te verantwoorden doordat de sector van het reizigersvervoer een stabielere sector is met weinig faillissementen of kredietwaardigheidsproblemen.

De ondernemingen die aan de 4 genoemde basistoegangsvoorwaarden voldoen, bekomen een communautaire vervoersvergunning.

Om de goede marktwerking in het nationaal ongeregeld vervoer niet te verstoren wordt het nationaal vervoer voor eigen rekening slechts toegestaan wanneer het zich in hoofdzaak beperkt tot het vervoer van personen waarmee men een vaste en reële band heeft.

Het opstellen van een nieuwe wetgeving wordt te baat genomen om de vergunningsprocedure ingrijpend te vereenvoudigen. De administratieve vereenvoudiging zal hoofdzakelijk haar neerslag vinden in de uitvoeringsbesluiten van deze wet.

De toekenning en het behoud van de vervoersvergunningen gaan gepaard met een wettelijke informatieplicht van de vervoersondernemingen en van derden.

De nieuwe wetgeving breidt de bevoegdheden van de controleambtenaren uit. De officieren van gerechtelijke politie kunnen voortaan overgaan tot de inbeslagneming van bepaalde vermogensvoordelen die voortvloeien uit onwettige vervoerswerkzaamheden en zij zullen een huiszoeking kunnen uitvoeren mits toelating van de onderzoeksrechter.

De wetgeving voorziet eveneens in doeltreffende, evenredige en ontradende straffen. De bedragen van de geldboetes worden verhoogd en gedifferentieerd in functie van de mate waarin een inbreuk concurrentieverstorend is. Strengere straffen worden bepaald voor ondernemingen die valse of onvolledige informatie verstrekken om een vervoersvergunning te bekomen. Het reeds bestaande principe van strafrechtelijke medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever voor bepaalde inbreuken blijft in de nieuwe wetgeving behouden. Ook is er gezorgd voor een systeem van administratieve geldboeten om inbreuken te beteugelen die niet op een openbare plaats worden vastgesteld, waartegen thans niet afdoende wordt opgetreden.

Ten slotte wordt er een overleg- en adviesorgaan opgericht, namelijk het Overlegcomité reizigersvervoer over de weg. Deze maatregel beantwoordt aan een verzuchting vanuit de sector.

Het wetsontwerp nr. 2613 wordt unaniem aangenomen met 130 stemmen

4. Wetsontwerp betreffende het eRegister van wegvervoersondernemingen, nrs. 2614/1 tot 3.

Het wetsontwerp beoogt de oprichting van een nationaal elektronisch register van wegvervoersondernemingen dat wordt voorgeschreven door de verordening (EG) 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 de Richtlijn 96/26/EG van de Raad. Dit nationaal elektronisch register moet kunnen functioneren in een Europees netwerk ten einde informatie uit te wisselen over de zware inbreuken op de vervoerswetgeving die worden vastgesteld in andere lidstaten dan deze waar de vervoersonderneming is gevestigd, alsook ten einde te voorkomen dat vervoersmanagers die in een bepaalde lidstaat ongeschikt (onbetrouwbaar) zijn bevonden, in een andere lidstaat zouden kunnen worden belast met de leiding van de vervoerswerkzaamheden van een onderneming.

Een specifieke wetgeving is noodzakelijk om de Europese regelgeving verder uit te voeren, de vereiste integratie tot stand te brengen, de informatiestromen voor de relevante inbreuken vast te leggen, van het elektronisch register een legaal instrument te maken voor de controle van de vergunningen en bestuurdersattesten en in de nodige beschermingsmaatregelen te voorzien voor de vervoersondernemingen en hun managers. De gewestelijke overheden, die gedeeltelijk bevoegd zijn voor het reizigersvervoer, kunnen van hun kant parallelle reglementaire teksten opstellen waarin zij de nodige bepalingen opnemen voor hun inbreng in dit centraal register. Het overleg met de gewestadministraties heeft uitgewezen dat zij zich kunnen vinden in deze aanpak.

In elke lidstaat moet één enkel contactpunt worden aangeduid dat verantwoordelijk wordt voor de internationale gegevensuitwisseling. Het wetsontwerp voorziet dat het nationaal contactpunt voor België zich situeert binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Er wordt uitdrukkelijk bepaald dat de privacywet van 8 december 1992 ten volle van toepassing zal zijn.

De doeleinden van het elektronisch register worden op beperkende wijze opgesomd. Alle doelstellingen staan in functie van het handhavingsbeleid en het administratief beheer van de vervoersvergunningen en de bestuurdersattesten. Met uitzondering van de verplicht openbaar te maken gegevens, met name de per onderneming toegekende vervoersvergunningen en de naam van hun vervoersmanagers, zal de toegang tot het elektronisch register uitsluitend binnen het kader van die doelstellingen kunnen worden verleend.

In het wetsontwerp worden de grote gegevensblokken vastgelegd. Deze gegevens worden verder gedetailleerd in een besluit van de Europese Commissie van 17 december 2009 (voor wat de vereiste minima op Europees niveau betreft) en een later te nemen koninklijk besluit (voor het bepalen van specifiek nationale gegevens).

Aan de Koning wordt de bevoegdheid verleend om de toeleveranciers van de gegevens te bepalen en de wijze waarop de gegevensstromen zullen verlopen.

Voor de inzameling van de relevante inbreuken op de vervoerswetgeving zal een duurzame samenwerking moeten worden gerealiseerd tussen diverse overheidsdiensten (FOD's Mobiliteit en Vervoer, Justitie, Financiën, Binnenlandse Zaken, ...).

Om de administratieve last voor de ondernemingen en de natuurlijke personen tot een minimum te beperken, wordt bepaald dat het principe van de unieke gegevensverzameling zal worden toegepast.

Rekening houdend met de omvang van het project, dat door de vervoerssector enigszins als bedreigend wordt ervaren, wordt eveneens voorgesteld om de registratie van de inbreuken tot 31 december 2015 te beperken tot de Europese minimumeisen. Deze keuzebepaling is voorzien in artikel 16, lid 2, van de Verordening (EG) nr. 1071/2009.

Het wetsontwerp nr. 2614 wordt unaniem aangenomen met 130 stemmen