

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 april 2017

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van
15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer
over de weg wat cabotage betreft**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Nele LIJNEN**

INHOUD

Blz.

I. Procedure	3
II. Hoorzitting	3
III. Inleidende uiteenzetting	5
IV. Bespreking.....	5
V. Stemmingen	6
VI. Bijlage: advies van de Juridische Dienst van de Kamer van volksvertegenwoordigers	7

Zie:

Doc 54 **0990/ (2014/2015):**
001: Wetsvoorstel van de heer Geerts.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 avril 2017

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 15 juillet 2013 relative au
transport de marchandises par route en ce qui
concerne le cabotage**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Nele LIJNEN**

SOMMAIRE

Pages

I. Procédure	3
II. Audition.....	3
III. Exposé introductif.....	5
IV. Discussion	5
V. Votes.....	6
VI. Annexe: avis du Service juridique de la Chambre des représentants.....	7

Voir:

Doc 54 **0990/ (2014/2015):**
001: Proposition de loi de M. Geerts.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret

CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Emir Kir, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe
Pivin
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Karin Temmerman, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

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

VB Jan Penris

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	Abréviations dans la numérotation des publications:
DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Beknopt Verslag	CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN: Plenum	PLEN: Séance plénière
COM: Commissievergadering	COM: Réunion de commission
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail: publicaties@dekamer.be	Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel: publications@lachambre.be
De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier	Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 6 en 27 mei en 28 oktober 2015, 27 januari, 15 februari, 4 mei, 20 juni en 16 november 2016, en 28 maart 2017.

I. — PROCEDURE

I.I. Advies van de gewesten

Op 6 mei 2015 werd advies gevraagd aan de gewestregeringen.

Bij brief van 24 juli 2015 liet de Waalse regering verstaan geen opmerkingen te hebben.

I.II. Advies van de Juridische Dienst van de Kamer van volksvertegenwoordigers

Tijdens haar vergadering van woensdag 27 januari 2016 heeft de commissie beslist de Juridische Dienst van de Kamer van volksvertegenwoordigers advies te vragen over de bevoegdheid van de nationale wetgever inzake de uitlegging van Europees recht. Dit advies werd opgenomen in de bijlage bij dit verslag.

I.III. Adviezen van de staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee en van de FOD Mobiliteit

Op 20 juni 2016 werd advies gevraagd aan de staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee. Op dezelfde datum werden de adviezen van de FOD Mobiliteit over deze problematiek opgevraagd.

De staatssecretaris heeft geantwoord dat hij niet bevoegd is.

Van de FOD Mobiliteit werd geen advies ontvangen.

II. — HOORZITTING

Op 18 mei 2016 vond een hoorzitting plaats met de transportsector waarin verschillende voorstellen ter sprake zijn gekomen. Waren hierop aanwezig:

— de heer Jan Bonte, adviseur vervoerreglementering, en de heer Michel Loccufier, directeur wegcontrole en vervoersvergunningen, FOD Mobiliteit en Vervoer;

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 6 et 27 mai et 28 octobre 2015, 27 janvier, 15 février, 4 mai, 20 juin et 16 novembre 2016 et 28 mars 2017.

I. — PROCÉDURE

I.I. Avis des régions

Le 6 mai 2015, votre commission a demandé l'avis des gouvernements régionaux.

Par lettre du 24 juillet 2015, le gouvernement wallon a indiqué qu'il n'avait aucune observation à formuler.

I.II. Avis du service juridique de la Chambre des représentants

Au cours de sa réunion du mercredi 27 janvier 2016, la commission a décidé de demander l'avis du service juridique sur la compétence du législateur national en ce qui concerne l'interprétation du droit européen. Cet avis est joint en annexe au présent rapport.

I.III. Avis du secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la Mer du Nord et du SPF Mobilité

Le 20 juin 2016, un avis a été demandé au secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la Mer du Nord. À la même date, un avis a également été demandé au SPF Mobilité.

Le secrétaire d'État a répondu qu'il n'était pas compétent.

Aucun avis n'a été reçu de la part du SPF Mobilité.

II. — AUDITION

Le 18 mai 2016, la commission a entendu le secteur des transports. Plusieurs propositions ont été examinées au cours de cette audition. Étaient présents:

— M. Jan Bonte, conseiller en réglementation sur le transport, et M. Michel Loccufier, directeur contrôle routier et licences de transport, SPF Mobilité et Transports;

— mevrouw Nathalie Vantilborgh en de heer Frédéric Martin, vertegenwoordigers van de federale wegpolitie;

— de heer Lode Verkinderen, secretaris-generaal Transport en Logistiek Vlaanderen;

— de heer Philippe Degraef, directeur Febetra;

— de heer Johan Mattart, algemeen directeur BRAFCO;

— de heer Geert Machenil, directeur ITLB;

— de heer Michel Reul, secretaris-generaal UPTR;

— de heer Robert Parillo, verantwoordelijke ACV-Transcom;

— de heer Johan Reynaert, verantwoordelijke BTB-ABVV;

— de heer Thierry Vuchelen, bestendig secretaris ACLVB.

De heer Jan Bonte (FOD Mobiliteit en Vervoer) heeft over cabotage verklaard dat elk land een eigen definitie heeft. Van Europa kan worden verwacht dat een uniforme definitie wordt gehanteerd. Het wetsvoorstel van de indiener om een Europese richtlijn te interpreteren is dan ook geen goed idee. Europa bereidt trouwens een verordening voor waarbij cabotage zou worden beperkt in de tijd, ongeacht het aantal ritten die worden afgelegd. Thans is de 3/7-regel nog van toepassing: na het lossen van een internationale vracht kunnen maximaal drie ritten voor binnenlands vervoer worden gedaan. Ingevolge het principe van vrij verkeer kan niet worden verplicht dat de trekker terug naar het land van herkomst keert en zich niet naar een andere lidstaat begeeft. Het register van de vrachtbrieven zou alleen verplicht worden voor Belgische bedrijven en dus geen betere controle, meer bepaald op buitenlandse bedrijven, mogelijk maken. Bovendien is het hoogstwaarschijnlijk in strijd met de Europese regels.

De heer Lode Verkinderen (Transport en Logistiek Vlaanderen) heeft in verband met cabotage aangegeven dat de Europese Verordening van 2009 een politiek compromis betrof. De Europese Commissie wil cabotage beperken in de tijd, ongeacht het aantal – meestal niet te controleren – ritten.

— Mme Nathalie Vantilborgh et M. Frédéric Martin, représentants de la police fédérale de la route;

— M. Lode Verkinderen, secrétaire général “Transport en Logistiek Vlaanderen”;

— M. Philippe Degraef, directeur Febetra;

— M. Johan Mattart, directeur général BRAFCO;

— M. Geert Machenil, directeur ITLB;

— M. Michel Reul, secrétaire général UPTR;

— M. Robert Parillo, responsable CSC-Transcom;

— M. Johan Reynaert, responsable BTB-FGTB;

— M. Thierry Vuchelen, secrétaire permanent de la CGSLB.

M. Jan Bonte (SPF Mobilité) a déclaré, en ce qui concerne le cabotage, que chaque pays en a sa propre définition. On peut attendre de l'Europe qu'elle utilise une définition uniforme. La proposition de loi de M. Geerts visant à interpréter une directive européenne n'est dès lors pas une bonne idée. L'Europe prépare par ailleurs un règlement qui limiterait le cabotage dans le temps, quel que soit le nombre de courses effectuées. Actuellement, la règle des 3/7 reste applicable: après le déchargement d'un chargement international, un maximum de trois courses de transport national peut être effectué. En vertu du principe de libre circulation, on ne peut obliger le camion à retourner dans son pays d'origine ni l'empêcher de se rendre dans un autre État membre. Le registre des lettres de voiture serait uniquement obligatoire pour les entreprises belges et ne permettrait donc pas d'exercer un meilleur contrôle, plus particulièrement sur les entreprises étrangères. En outre, il serait très probablement contraire aux règles européennes.

M. Lode Verkinderen (Transport en Logistiek Vlaanderen) a indiqué, en ce qui concerne le cabotage que le Règlement européen de 2009 constituait un compromis politique. La Commission européenne veut limiter le cabotage dans le temps, quel que soit le nombre – le plus souvent invérifiable – de trajets.

III. — INLEIDENDE UITEENZETTING

Dhr. David Geerts (sp.a) wijst op de problemen in de transportsector en plaatst zijn wetsvoorstel in de bredere context van sociale dumping. De Belgische transportbedrijven hebben het thans zeer moeilijk. Sinds 2008 zijn immers meer dan 12 000 jobs in de transportsector verdwenen en gingen 3090 bedrijven failliet. Dit is een gevolg van de eenmaking van de Europese markt en het opzetten van “postbusfirma’s”. De bestaande wetgeving inzake cabotage – die beperkingen oplegt voor het vervoer – wordt niet nageleefd. Door zijn ligging en als transitland is België gevoelig voor fraude, maar dat neemt niet weg dat de overheid toch wat kan ondernemen. Bedoeling zou zijn om eerlijke bedrijven de kans te geven de concurrentie aan te kunnen.

Cabotage definiëren is niet eenvoudig. De spreker verwijst naar het Europees recht en verklaart dat onder “de lidstaat van ontvangst verlaten” bedoeld in artikel 8.2. van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 moet worden verstaan dat het trekkende voertuig naar de lidstaat moet terugkeren waar het ingeschreven is. Dit heeft geen weerslag op het vrij verkeer van personen.

Het lid hoopt dat de leden het wetsvoorstel steunen, zodat de werkgevers, die vragende partij zijn, een oplossing krijgen door middel van een aangepaste uitlegging van de terminologie in de richtlijn ter zake.

IV. — BESPREKING

De heer Wouter Raskin (N-VA) meent dat de cabotagerichtlijn sociale dumping niet uitsluit. De lidstaten interpreteren die op zeer uiteenlopende wijze en daarom zou het beter zijn om deze materie op Europees vlak te regelen. Het lid doet een oproep aan Europees commissaris Marianne Thyssen, bevoegd voor Werkgelegenheid, Sociale Zaken, Vaardigheden en Arbeidsmobiliteit, om werk te maken van haar aangekondigde *Mobility Package*.

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) lijkt het wenselijk om op zijn minst op Beneluxniveau samen te werken.

De heer Veli Yüksel (CD&V) vreest dat het aannemen van het wetsvoorstel aanleiding zou kunnen geven tot een inbreukprocedure bij de Europese Commissie.

III. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. David Geerts (sp.a) évoque les problèmes du secteur des transports et situe sa proposition de loi dans le contexte plus large du *dumping* social. Les sociétés belges de transport traversent des temps très difficiles. Depuis 2008, plus de 12 000 emplois ont été perdus dans le secteur des transports et 3 090 entreprises ont fait faillite. C’est la conséquence de l’unification du marché européen et de la création de sociétés “boîtes aux lettres”. La législation en vigueur en matière de cabotage, qui imposent des limitations en matière de transport, n’est pas respectée. Par sa position géographique et en tant que pays de transit, la Belgique est exposée à la fraude, mais cela ne signifie pas pour autant que les autorités ne puissent rien faire. Il faut que les entreprises honnêtes aient une chance de faire face à la concurrence.

Il n’est pas aisé de définir le cabotage. L’intervenant renvoie au droit européen et indique que par les mots “quitter l’État membre d’accueil” qui figurent à l’article 8.2. du règlement (CE) n° 1072/2009, il faut entendre l’obligation, pour le véhicule à moteur, de retourner dans l’État membre dans lequel ce véhicule est immatriculé. Cette interprétation ne porte pas atteinte à la libre circulation des personnes.

Il espère que les membres soutiendront la proposition de loi à l’examen, de manière à ce que les employeurs, qui sont demandeurs, obtiennent satisfaction grâce à une interprétation de la terminologie utilisée dans le règlement.

IV. — DISCUSSION

M. Wouter Raskin (N-VA) estime que la directive relative au cabotage n’exclut pas le *dumping* social. Les États membres l’interprètent de façon très divergente et il serait dès lors préférable de régler cette matière au niveau européen. Le membre en appelle à la commissaire européenne Marianne Thyssen, en charge de l’emploi, des affaires sociales, des compétences et de la mobilité des travailleurs, pour qu’elle mette en œuvre le *Mobility Package* qu’elle a annoncé.

Mme Nele Lijnen (Open Vld) estime qu’il serait souhaitable de coopérer au moins au niveau du Benelux.

M. Veli Yüksel (CD&V) craint que l’adoption de la proposition de loi puisse donner lieu à une procédure d’infraction auprès de la Commission européenne.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) is zich bewust van de problematiek die wordt aangekaart, maar is het niet eens met de door de indiener van het wetsvoorstel voorgestelde oplossing.

Dhr. David Geerts (sp.a) is tevreden over het feit dat verschillende leden het probleem in de transportsector erkennen; daarnaast zegt een aantal leden van de regering fraude en sociale dumping te willen bestrijden. Hij laat zich inspireren door de Finse wetgeving, die heel strikt is. Ook in Frankrijk wordt een debat gevoerd om de cabotagerichtlijn restrictief te interpreteren. Als de Finse wetgever een bepaalde interpretatie kan opleggen, dan is België eveneens bevoegd. Wat de bevoegdheidsaspecten betreft, vraagt de indiener aan de wetgever om een Europeesrechtelijke bepaling overeenkomstig het supranationale recht uit te leggen.

V. — STEMMINGEN

De artikelen 1 tot 3 geven geen aanleiding tot opmerkingen.

Artikel 1 wordt verworpen met 7 tegen 6 stemmen.

Het gehele wetsvoorstel wordt derhalve verworpen.

De rapporteur,

Nele LIJNEN

De voorzitter,

Karine LALIEUX

M. Jef Van den Bergh (CD&V) a conscience de la problématique abordée mais il ne souscrit pas à la solution mise en avant par l'auteur de la proposition de loi.

M. David Geerts (sp.a) se réjouit de constater que plusieurs membres reconnaissent l'existence du problème auquel est confronté le secteur des transports; plusieurs membres du gouvernement affirment par ailleurs leur volonté de combattre la fraude et le *dumping* social. M. Geerts s'est quant à lui inspiré de la législation finlandaise, qui est très stricte. En France aussi l'interprétation restrictive de la directive relative au cabotage fait l'objet d'un débat. Si le législateur finlandais peut imposer une interprétation déterminée, il n'y a aucune raison que la Belgique ne puisse pas en faire autant. En ce qui concerne les aspects liés aux compétences, l'auteur demande au législateur d'interpréter une disposition de droit européen conformément au droit supranational.

V. — VOTES

Les articles 1^{er} à 3 ne donnent lieu à aucune observation

L'article 1^{er} est rejeté par 7 voix contre 6.

L'ensemble de la proposition de loi est dès lors rejeté.

La rapporteuse,

Nele LIJNEN

La présidente,

Karine LALIEUX

VI. — BIJLAGE:

ADVIES VAN DE JURIDISCHE DIENST VAN DE
KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

NOTA TER ATTENTIE VAN DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

**Betreft: Wetsvoorstel tot wijziging van de wet
van 15 juli 2013 betreffende het goederenver-
voer over de weg wat cabotage betreft (DOC
24 990/001) – Bevoegdheid van de Belgische wetge-
ver om terminologie uit een Europese verordening
te interpreteren**

Uw vraag:

Tijdens de vergadering van 27 januari jl. heeft uw
Commissie het wetsvoorstel van de heer David Geerts
tot wijziging van de wet van 15 juli 2013 betreffende
het goederenvervoer over de weg wat cabotage betreft
(DOC 54 990/001) besproken.

Het wetsvoorstel beoogt een wijziging van de wet
van 15 juli 2013¹ teneinde de uitdrukking “de lidstaat
van ontvangst verlaten”, bedoeld in artikel 8.2. van de
Verordening (EG) nr. 1072/2009, nader te omschrijven
in de Belgische wetgeving.

Uw Commissie heeft daarbij de vraag gesteld of de
Belgische wetgever bevoegd is om de terminologie uit
de betreffende Europese verordening te interpreteren.

Antwoord:

Krachtens artikel 288, lid 2, van het Verdrag betref-
fende de werking van de Europese Unie is een verorde-
ning verbindend in al haar onderdelen en rechtstreeks
toepasselijk in elke lidstaat.

Dit heeft tot gevolg dat verordeningen – in tegen-
stelling tot richtlijnen – niet moeten worden omgezet in
nationaal recht. Meer nog, de lidstaten mogen de inhoud
van verordeningen in principe zelfs niet overnemen

¹ Wet van 15 juli 2013 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 intre-
king van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoe-
ring 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 in-
ternationaal goederenvervoer over de weg, *Belgisch Staatsblad*
van 18 februari 2014.

VI. — ANNEXE:

AVIS DU SERVICE JURIDIQUE DE LA
CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

NOTE À L'ATTENTION DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES

**Objet: Proposition de loi modifiant la loi du
15 juillet 2013 relative au transport de marchandises
par route en ce qui concerne le cabotage (DOC
24 990/001) – Compétence du législateur belge pour
interpréter la terminologie d'un règlement européen**

Votre question:

Au cours de sa réunion du 27 janvier dernier, votre
Commission a examiné la proposition de loi de M. David
Geerts modifiant la loi du 15 juillet 2013 relative au trans-
port de marchandises par route en ce qui concerne le
cabotage (DOC 54 990/001).

Cette proposition de loi vise à modifier la loi du
15 juillet 2013¹ afin de préciser dans la législation belge
l'expression “quitter l'État membre d'accueil” au sens
de l'article 8.2 du Règlement (CE) n° 1072/2009.

À cette occasion, votre Commission a demandé si
le législateur belge était compétent pour interpréter la
terminologie du règlement européen en question.

Réponse:

En vertu de l'article 288, alinéa 2, du Traité sur le
fonctionnement de l'Union européenne, un règlement
est obligatoire dans tous ses éléments et il est directe-
ment applicable dans tout État membre.

Il s'ensuit que, contrairement aux directives, les règle-
ments ne doivent pas être transposés en droit national.
Qui plus est, les États membres ne peuvent en principe
même pas reprendre le contenu des règlements dans

¹ 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 établis-
sant 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,
Moniteur belge du 18 février 2014.

in hun nationale regelgeving². Daardoor zouden de rechtsregels van een verordening immers hetzelfde statuut dreigen te krijgen als louter nationale rechtsregels, terwijl verordeningen integendeel rechtstreeks ten gunste of ten laste van de rechtssubjecten moeten worden toegepast zonder dat daartoe een bijzondere maatregel van nationaal recht is vereist. De nationale rechter moet toezicht houden op de correcte interpretatie van een verordening en zal het Hof van Justitie daarover in voorkomend geval ondervragen. Dit Hof waakt immers over de uniforme toepassing van het Europese recht in de lidstaten.

Toch betekent dit niet dat de lidstaten in geen geval regelgevend kunnen optreden met betrekking tot verordeningen. Het is namelijk in vele gevallen noodzakelijk dat de lidstaten regels uitvaardigen om de volledige implementatie van verordeningen te waarborgen. Men denke daarbij aan het aanwijzen van de bevoegde nationale instanties belast met het toezicht op de naleving van een verordening, het vaststellen van sancties, het aanpassen van bestaande regels die strijdig zijn met een verordening of nog het bepalen van nadere regels indien een verordening daartoe zelf opdracht geeft aan de lidstaten³.

Bij dit alles mogen de lidstaten echter op geen enkele manier de rechtstreekse toepasselijkheid van een verordening hinderen. Dit zou met name het geval zijn mocht de nationale wetgever een bindende uitlegging geven aan een begrip uit een verordening⁴.

Het Hof van Justitie oordeelde in het arrest Zerbone dat een lidstaat weliswaar maatregelen kan nemen om uitleggingsmoeilijkheden het hoofd te bieden, maar dat zij geen bindende uitleggingsregelen mag vaststellen⁵. In casu had de Italiaanse wetgever een begrip uit een verordening nader uitgelegd. Het Hof van Justitie oordeelde dat Italië dergelijke wettelijke en dus bindende uitlegging niet mocht vaststellen. Het kwam de Italiaanse rechter toe om de verordening te interpreteren, daarbij in voorkomend geval bijgestaan door het Hof van Justitie⁶.

Daaruit moet men besluiten dat de Belgische wetgever niet bevoegd is om terminologie uit een Europese verordening te interpreteren.

leur réglementation nationale². En effet, les règles juridiques figurant dans un règlement risqueraient dans ce cas de se voir conférer le même statut que les règles juridiques purement nationales, alors que les règlements doivent précisément être appliqués directement en faveur ou à la charge des sujets de droit, sans nécessiter une quelconque mesure particulière de droit national. Le juge national doit contrôler si le règlement est interprété correctement et interroger le cas échéant la Cour de Justice à cet égard. Cette Cour veille en effet à l'application uniforme du droit européen au sein des États membres.

Cela ne signifie pas pour autant qu'en matière de règlements, les États membres ne peuvent en aucun cas prendre de mesures réglementaires. Dans de nombreux cas, les États membres doivent en effet décréter des règles pour garantir la pleine mise en œuvre de règlements. À cet égard, on songe à la désignation des autorités nationales compétentes chargées de veiller au respect d'un règlement, à la définition des sanctions, à la modification des règles existantes qui sont contraires à un règlement ou encore à la fixation des modalités si un règlement le demande aux États membres³.

Dans ce contexte, les États membres ne peuvent aucunement entraver l'applicabilité directe d'un règlement, ce qui serait notamment le cas si le législateur national interprétait de manière contraignante une notion issue d'un règlement⁴.

Dans l'arrêt Zerbone, la Cour de justice a estimé qu'un État membre pouvait certes prendre des mesures pour résoudre des difficultés d'interprétation, mais qu'il ne pouvait pas édicter des règles d'interprétation ayant des effets obligatoires⁵. En l'espèce, le législateur italien avait précisé une notion issue d'un règlement. La Cour de justice a estimé que l'Italie ne pouvait pas prescrire cette interprétation légalement, et donc de manière contraignante. Il revenait au juge italien d'interpréter le règlement, le cas échéant avec le concours de la Cour de justice⁶.

On doit en conclure que le législateur belge n'est pas compétent pour interpréter la terminologie d'un règlement européen.

² HvJ 34/73, Fratelli Variola S.p.A., 10 oktober 1973.

³ Zie R. Kral, "National normative implementation of EC Regulations. An exceptional or rather common matter?", *European Law Review* 2008, p. 245-252.

⁴ Zie J.-B. Auby en J. Dutheil (eds.), *Traité de droit administratif européen*, Brussel, Bruylant, 2014, p. 1053.

⁵ HvJ 94/77, Fratelli Zerbone S.n.c., 31 januari 1978, § 27.

⁶ HvJ 94/77, Fratelli Zerbone S.n.c., 31 januari 1978, § 28.

² CJUE 34/73, Fratelli Variola S.p.A., 10 octobre 1973.

³ Voir R. Kral, "National normative implementation of EC Regulations. An exceptional or rather common matter?", *European Law Review* 2008, p. 245-252.

⁴ Voir J.-B. Auby et J. Dutheil (eds.), *Traité de droit administratif européen*, Bruxelles, Bruylant, 2014, p. 1053.

⁵ CJUE 94/77, Fratelli Zerbone S.n.c., 31 janvier 1978, § 27.

⁶ CJUE 94/77, Fratelli Zerbone S.n.c., 31 janvier 1978, § 28.