

- 1780 / 1 - 98 / 99

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

20 OCTOBRE 1998

PROPOSITION DE LOI

**promouvant la sécurité routière
en limitant le transport
de marchandises**

(Déposée par M. Joos Wauters et consorts)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Trois éléments sont à l'origine du dépôt de la présente proposition de loi:

1. le nombre élevé et constant d'accidents de la route impliquant des camions et les énormes souffrances causées par ces accidents;

2. le respect de la loi sur le travail, qui interdit en principe aux travailleurs d'effectuer des prestations le dimanche; cette interdiction garantit en l'occurrence que les chauffeurs de camion bénéficient de périodes de repos suffisamment longues et nombreuses;

3. l'alignement de la législation belge sur la réglementation en vigueur dans les pays voisins et dans les Etats membres de l'Union européenne, dans lesquels le transport de marchandises est interdit depuis de nombreuses années.

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

- 1780 / 1 - 98 / 99

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

20 OKTOBER 1998

WETSVOORSTEL

**tot bevordering van de
verkeersveiligheid door een
beperking van het vrachtverkeer**

(Ingediend door de heer Joos Wauters c.s.)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Drie elementen liggen aan de basis van dit voorstel:

1. de niet aflatende stroom van verkeersongelukken waarbij vrachtwagens betrokken zijn en het onnoemelijke leed dat hierdoor veroorzaakt wordt;

2. het respect voor de arbeidswet waarbij het voor werknemers in principe verboden is op zondag te werken; in casu garandeert dat vrachtwagenbestuurders de nodige en voldoende lange rustperiodes;

3. de afstemming van de Belgische wetgeving op de regeling in de ons omringende landen en EU-landen, waar reeds jarenlang een vrachtvervoerverbod bestaat.

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

Les accidents de la route et leurs conséquences dramatiques ont fait récemment l'objet d'un débat approfondi au parlement. Les camions sont de plus en plus souvent impliqués dans des accidents de la route. Cette évolution est liée à la croissance effrénée des transports routiers. En ce qui concerne le parc automobile belge, le nombre de camions (y compris les tracteurs) a, selon les chiffres du secrétariat d'Etat à la Sécurité routière, augmenté de 65% entre le 1^{er} août 1985 et le 1^{er} août 1997, ce qui représente près du double de l'accroissement du nombre de voitures particulières, qui a augmenté de 36%. La part des transports routiers dans le transport de marchandises est passée de 50% en 1979 à plus de 70% aujourd'hui, et ce, au détriment du rail, dont la part s'est réduite d'un tiers, pour tomber de 27 à 18%. La part de la navigation intérieure s'est pratiquement réduite de moitié, pour tomber de 18 à 11%. A politique inchangée, l'on prévoit une croissance encore plus forte des transports routiers au détriment de leurs concurrents.

Sur les autoroutes et les routes régionales (c'est-à-dire toutes les routes numérotées), les poids lourds circulant de jour représentent 10% de l'ensemble du trafic. Sur les autoroutes, ce pourcentage atteint en moyenne 14% et, pendant la semaine, 19%, ce qui est le trois fois plus que sur les routes régionales, où ce pourcentage est de 4,5%. S'ils sont, de manière générale, impliqués dans 6% des accidents (soit un accident sur 17), sur les autoroutes, où la vitesse est plus élevée, les camions sont impliqués dans 28% des accidents pendant les jours de semaine, c'est-à-dire une fois sur quatre, soit près de cinq fois plus.

Les camions sont impliqués dans un accident grave sur trois (soit 34%), alors qu'ils ne prennent part à la circulation routière que dans la proportion d'un véhicule sur cinq (19%). En moyenne, les camions sont impliqués trois fois plus souvent dans des accidents que les voitures particulières. Un camion est impliqué dans un accident tous les trois ans, alors qu'une voiture particulière l'est une fois tous les onze ans. La fréquence d'implication des camions de 32 tonnes atteint près d'un accident par an.

Il ne fait aucun doute qu'associée à d'autres mesures, la réduction du nombre de kilomètres parcourus par les camions entraîne une diminution du nombre d'accidents impliquant des poids lourds. Cette limitation du nombre de kilomètres parcourus peut être facilitée en éliminant des facteurs de distorsion de concurrence de toute nature entre le transport routier et d'autres types de transport plus sûrs, tels que le transport ferroviaire et le transport fluvial. La distorsion de concurrence la plus importante réside dans le fait que le transport routier ne doit pas couvrir lui-même ses coûts externes élevés. Nous pensons à cet égard aux accidents, aux dommages qu'il cause à la santé, à la pollution, aux changements climatiques.

Over de dramatische verkeersongelukken hebben wij onlangs nog uitvoerig gedebatteerd in het parlementaire halfroond. Steeds vaker zijn vrachtwagens betrokken bij verkeersongevallen. Dat hangt samen met de ongebreidelde groei van het wegtransport. In het Belgische wagenpark is het aantal vrachtwagens (trekkers inclus) tussen 1 augustus 1985 en 1 augustus 1997 volgens gegevens van het staatssecretariaat voor Verkeersveiligheid met 65 % toegenomen. Dat is bijna het dubbel van de toename van het aantal personenwagens dat met 36 % is gestegen. Het transport over de weg heeft zijn aandeel in het goederenvervoer van goed 50 % in 1979 naar ruim 70 % nu vergroot. Dat gebeurde ten nadele van het spoor, waarvan het aandeel met een derde daalde van 27 tot 18 %. Het aandeel van de binnenvaart nam met bijna de helft af, van 18 tot 11 %. De prognoses bij ongewijzigd beleid voorspellen nog een sterkere groei van het wegvervoer ten nadele van zijn concurrenten.

Op autosnelwegen en gewestwegen (alle genummerde wegen) vertegenwoordigt het zware verkeer overdag 10 % van het totaal. Op autosnelwegen stijgt dit gemiddeld tot 14 % en op weekdagen tot 19 %. Dat is drie keer meer dan op de gewestwegen waar het 4,5 % bedraagt. De vrachtwagens zijn in het algemeen betrokken bij 6 % van de ongevallen (1 op 17). Maar op autosnelwegen, waar snel gereden wordt, zijn ze tijdens weekdagen betrokken bij 28 % van de ongevallen. Dat is ruim 1 op 4 of bijna 5 keer meer.

Bij de ernstige ongevallen stijgt hun betrokkenheid tot 1 op 3 (34 %). Intussen nemen ze slechts in een verhouding van 1 op 5 (19 %) deel aan het autoverkeer. Vrachtwagens zijn gemiddeld drie keer meer betrokken in ongevallen dan personenauto's. Per 3 jaar is een vrachtwagen betrokken bij een ongeval. Een personenwagen een keer per 11 jaar. Voor vrachtwagens met een tonnenmaat van 32 ton loopt de frequentie op tot bijna een ongeval per jaar.

Naast andere maatregelen leidt ook een vermindering van het aantal vrachtwagenkilometers ongetwijfeld tot een reductie van het aantal ongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn. Deze beperking kan in de hand worden gewerkt door de uitschakeling van allerlei concurrentievervalsingen tussen het wegtransport en andere, veiligere transportwijzen zoals het spoor en de binnenvaart. De grootste concurrentievervalsing bestaat erin dat het wegtransport zijn hoge externe kosten zelf niet moet betalen. We denken hierbij aan ongevallen, schade aan de gezondheid, milieuvervuiling, klimaatverandering.

Le transport fluvial est notamment handicapé par le fait qu'en principe, les bateliers ne travaillent pas le dimanche. Certains demandent dès lors que l'on modifie cette règle, qui était une bonne mesure sociale. Les bateliers devraient pouvoir travailler le dimanche également afin de pouvoir mieux concurrencer le transport routier. Les associations de bateliers s'y opposent. Il nous paraît dès lors préférable de mettre tout le monde sur un pied d'égalité en appliquant de manière beaucoup plus stricte le principe du repos dominical aux transporteurs routiers également. Les chauffeurs qui ont pu se reposer le dimanche rouleront sans doute mieux en semaine.

La loi du 16 mars 1971 sur le travail impose, dans un souci de protéger les travailleurs, le respect de temps de repos nécessaires et suffisamment longs. On pourrait appliquer, *mutatis mutandis*, ce raisonnement aux entrepreneurs indépendants, bien que la grande majorité des chauffeurs effectuent leurs prestations dans le cadre d'un contrat de travail. L'interdiction du transport de marchandises le dimanche que nous préconisons, découle logiquement de la loi sur le travail susvisée. Il est interdit d'occuper des travailleurs le dimanche. Telle est la règle générale que prévoit la loi sur le travail en son article 11. Cette interdiction a été inscrite dans la législation belge en 1905. A l'époque, on s'est non seulement demandé si le législateur avait effectivement le droit de réglementer le travail dans de telles proportions; les discussions ont essentiellement porté sur le repos dominical et la liberté de culte garantie par la Constitution. La conclusion fut tout simplement que l'on avait choisi le dimanche comme jour de repos hebdomadaire, parce que c'était le jour qui convenait le mieux à la plupart des travailleurs (Doc. nE 15,4 - 1903-1904; Doc. Sénat. n° 107,142 - 1904-1905).

Cette position de principe est toujours d'application non seulement en Belgique, mais dans la plupart des pays d'Europe occidentale. La législation internationale prévoit du reste que le jour de repos doit coïncider autant que faire se peut avec le jour qui est généralement reconnu comme tel par les us et coutumes du pays ou de la région (art. 2, 5°, Charte sociale européenne; art. 2, 3°, Convention OIT 14).

L'article 5, alinéa 2, de la directive 93/140/CE du Conseil concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail dispose qu'en principe le jour de repos hebdomadaire doit être le dimanche. Dans un arrêt du 12 novembre 1996, la Cour de justice des Communautés européennes a annulé ces dispositions au motif que le Conseil n'a pas précisé pourquoi le dimanche, jour de repos hebdomadaire, serait plus profitable qu'un autre jour de la semaine sur le plan de la santé et de la sécurité des travailleurs. Sans rejeter purement et simplement le dimanche en tant que jour de repos, la Cour a estimé que l'article 168A du Traité CE n'offre pas un fondement juridi-

Met name de binnenvaart is gehandicapt doordat de schippers in principe op zondag niet werken. Er gaan dan ook stemmen op om deze goede sociale maatregel te veranderen. Schippers zouden 's zondags ook moeten werken om beter met het wegtransport te kunnen concurreren. De schippersverenigingen verzetten zich daartegen. Het lijkt ons beter de lat gelijk te leggen door het principe van de zondagsrust ook voor het wegtransport veel strikter toe te passen. Chauffeurs die 's zondags hebben kunnen rusten, rijden tijdens de week allicht ook beter.

Het respect voor de nodige en voldoende lange rusttijden is als bescherming voor de werknemers in de arbeidswet van 16 maart 1971 opgenomen. Mutatis mutandis kan men dezelfde redenering volgen voor zelfstandige ondernemers, hoewel de overgrote meerderheid van de chauffeurs in dienstverband met een arbeidsovereenkomst werkt. De keuze voor het verbod van vrachtvervoer op zondag is een logisch gevolg van diezelfde arbeidswet. Het is verboden werknemers op zondag te werk te stellen. Dat is de algemene regel die de arbeidswet in artikel 11 vooropstelt. Dit verbod werd in de Belgische wetgeving ingevoerd in 1905. Toen werd niet alleen de vraag gesteld of de wetgever wel het recht had om arbeid in die mate te regelen; er werd vooral gediscussieerd over de zondagsrust en de grondwettelijk gewaarborgde godsdienstvrijheid. Het antwoord was heel eenvoudig dat als wekelijkse rustdag de zondag werd gekozen omdat die dag voor de overgrote meerderheid van de werknemers het best past (*Gedr. St.*, Kamer, 1903-04, nr. 15,4 ; *Gedr. St.*, Senaat, 1904-05, nr. 107, 142).

Dit uitgangspunt is nog steeds geldig, niet alleen in België maar in de meeste West-Europese landen. De internationale wetgeving schrijft overigens voor dat de rustdag zoveel mogelijk moet samenvallen met de dag die algemeen als zodanig is erkend door de gebruiken en gewoonten van het land of de streek (art. 2, 5°, Europees Sociaal Handvest; art. 2, 3°, IAO-verdrag 14).

Artikel 5, tweede lid, van de richtlijn 93/104/EG van de Raad betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd bepaalt dat de wekelijkse rustdag in beginsel op zondag moet vallen. In een arrest van 12 november 1996 vernietigde het Hof van justitie van de Europese Gemeenschappen deze bepalingen omdat de Raad niet verduidelijkte waarom de zondag, als wekelijkse rustdag, een nauwer verband zou hebben met de gezondheid en de veiligheid van de werknemers dan een andere dag van de week. Het Hof keurde dus niet zonder meer de keuze van de zondag als rustdag af, maar oordeelde dat deze keuze een onvoldoende rechtsgrond vindt in

que suffisant à cet égard. La Cour a confirmé la considération figurant en préambule de la directive, selon laquelle les États membres doivent avoir la liberté de fixer le jour de repos hebdomadaire et de tenir compte notamment de facteurs culturels.

Le dimanche étant, en règle générale, le jour de repos hebdomadaire normal en Belgique ainsi que dans les pays limitrophes, rien ne justifie de remettre en question le choix du dimanche en tant que jour de repos, tel que le prévoit la loi sur le travail. Si la Belgique souhaite continuer à répondre à la Charte sociale européenne, il n'y a tout simplement pas d'alternative.

L'unification européenne était l'une des grandes options politiques défendues par les derniers gouvernements. La Belgique risque toutefois de faire exception en ce qui concerne le transport de marchandises le dimanche et de devenir une île sur laquelle les camions venant d'autres pays se rassemblent au cours du week-end pour repartir le lundi matin à l'aube, tel un courant de lave se déversant sur les routes. Il ne fait aucun doute que, là où l'interdiction a été instaurée, la population est particulièrement heureuse de ne pas être réveillée par le fracas des camions les jours de congé; l'environnement retrouve le calme, ce qui est profitable aux habitants des villes et des villages. Il est bon que notre économie active 24 heures sur 24 marque une pause. C'est le biorhythme humain qui doit donner la cadence à respecter dans la vie et dans le travail. En théorie, beaucoup estiment que l'aspect purement économique ne peut dominer ni commander notre vie; dans la pratique, les choix s'avèrent plus difficiles. Les Verts ont d'ores et déjà fait le leur dans ce dossier.

Les exemples d'autres pays prouvent que nous ne sommes pas les seuls.

** Allemagne*

Les dimanches et jours fériés officiels, il est interdit aux camions et aux semi-remorques d'un PMA supérieur à 7,5 tonnes, ainsi qu'aux camions avec remorque, quel qu'en soit le poids, de circuler entre minuit et 22 heures. L'interdiction de circuler s'applique également aux véhicules circulant à vide.

L'interdiction de circuler ne s'applique pas:

1. aux camions, camions avec remorque et semi-remorque pratiquant le ferroutage, pour le trajet allant de l'expéditeur jusqu'à la gare appropriée la plus proche où le camion est embarqué sur le train et pour le trajet allant de la gare appropriée la plus proche où le poids lourd est débarqué du train jusqu'au destinataire, étant entendu que la distance parcourue par la route ne peut excéder 200 kilomètres;

artikel 168A van het EG-verdrag. De overweging in de preambule van de richtlijn dat de keuze voor de wekelijkse rustdag moet worden overgelaten aan de lidstaten die daarbij onder meer rekening kunnen houden met culturele factoren, werd door het Hof bevestigd.

In België en in de omringende landen is de zondag algemeen de normale wekelijkse rustdag en bestaat dus geen aanleiding om de keuze die in de arbeidwet wordt gemaakt voor de zondag als rustdag in vraag te stellen. Wil België blijven beantwoorden aan het Europees Sociaal Handvest, dan kan eenvoudig geen andere keuze worden gemaakt.

De Europese eenmaking was één van de grote beleidsopties van de jongste regeringen. Inzake vrachtvervoer op zondag dreigt België echter een uitzondering te vormen. Een eiland waar de vrachtwagens vanuit andere landen tijdens het weekeinde verzameld worden en plots op maandag zeer vroeg in de morgen in een hevige lavastroom losgelaten worden. Het staat buiten kijf dat daar waar het verbod is ingevoerd de bevolking het ten zeerste op prijs stelt dat ze op vrije dagen niet wakker "gedenderd" wordt door voorbijrijdende vrachtwagens; dat de omgeving versilt en tot rust komt is een pluspunt voor bewoners van dorpen en steden. En het is goed dat er een rustpauze komt in onze 24-ureneconomie. Het menselijke biorhythme dient de cadans van leven en werken aan te geven. In woorden zijn velen het erover eens dat het louter economische aspect ons leven niet mag beheersen en sturen; in de praktijk wordt het moeilijker om keuzen te maken. Welnu, de Groenen maken alvast een keuze in dit dossier.

Dat wij hierin niet alleen staan, bewijzen voorbeelden uit andere landen.

** Duitsland*

Op zondagen en officiële feestdagen geldt van middernacht tot 22 uur een rijverbod voor vrachtwagens en trekker-opleggercombinaties met een TTG van 7,5 ton en meer, alsmede voor vrachtwagen-aanhangercombinaties ongeacht het gewicht. Het rijverbod geldt ook voor voertuigen die leeg rijden.

Het rijverbod is niet van toepassing op:

1. vrachtwagens en combinaties in gecombineerd spoor/wegvervoer, vanaf de afzender tot het dichtstbijgelegen geschikte station waar de vrachtwagen op de trein gaat of vanaf het dichtstbijgelegen geschikte station waar de vrachtwagen van de trein afkomt tot de ontvanger, met een maximale afstand over de weg van 200 kilometer;

2. au transport:

- a. de lait frais et de produits lactés frais;
- b. de viande fraîche et de produits frais à base de viande;
- c. de poisson frais, de poisson vivant et de produits frais à base de poisson;
- d. de légumes et de fruits hautement périssables;

3. aux trajets à vide, à condition qu'ils soient liés aux transports visés au point 2.

* *France*

Il est interdit aux véhicules (y compris aux tracteurs sans remorque) d'un PMA supérieur à 7,5 tonnes de circuler du samedi (veille de jour férié) 22 heures au dimanche (jour férié) 22 heures.

Le transport de substances dangereuses (y compris les camions circulant à vide et non nettoyés) fait l'objet d'une interdiction générale de circuler du samedi (veille de jour férié) 12 heures au dimanche (jour férié) 24 heures. Le transport de substances dangereuses est en tout temps interdit sur certains tronçons du périphérique parisien (entre la Porte de Bercy et la Porte de Vincennes, entre la Porte de Bagnole et la Porte des Lilas, dans le tunnel de la Porte d'Aubervilliers, entre la Porte d'Asnières et la Porte d'Italie).

Il est notamment fait exception à cette interdiction pour le transport d'animaux vivants ou de denrées périssables, à condition que les produits transportés représentent au moins 50% de la charge utile ou occupent 50% de la surface de chargement du véhicule. En cas de livraisons multiples, cette condition de la charge minimale n'est requise que jusqu'au premier site de livraison, si les autres livraisons ont lieu dans le même département ou dans des départements limitrophes du premier site de livraison. Il est interdit de circuler à vide. Ces véhicules ne sont pas soumis à la condition relative à la charge minimale lorsqu'il s'agit d'un ramassage limité au département d'origine et aux départements limitrophes. Par denrées périssables, il y a lieu d'entendre les produits d'origine animale, frais, réfrigérés ou surgelés, les légumes frais, les fruits et les fleurs coupées.

* *Italie*

Les véhicules dont le PMA est supérieur à 7,5 tonnes et les véhicules (de quelque poids que ce soit) transportant des substances dangereuses ne sont pas autorisés à circuler les dimanches et jours fériés (d'octobre à avril, de 8 à 22 heures; de mai à septembre, de 7 à 24 heures).

2. vervoer van:

- a. verse melk en verse melkproducten;
- b. vers vlees en verse vleesproducten;
- c. verse vis, levende vis en verse visproducten;
- d. snel aan bederf onderhevige groenten en fruit;

3. lege ritten voor zover zij in samenhang met de transporten bedoel in punt 2 plaatsvinden.

* *Frankrijk*

Voor voertuigen (trekkers zonder oplegger inbegrepen) met een TTG van meer dan 7,5 ton geldt een rijverbod van zaterdag (of de dag vóór een feestdag) 22 uur tot zondag (feestdag) 22 uur.

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen (ook lege en ongereinigde vrachtwagens) geldt een algemeen rijverbod vanaf zaterdag (dag vóór feestdag) 12 uur tot zondag (feestdag) 24 uur. Op bepaalde delen van de Parijse ring (tussen *Porte de Bercy* en *Porte de Vincennes*, tussen *Porte de Bagnole* en *Porte des Lilas*, de tunnel van *Porte d'Aubervilliers*, tussen *Porte d'Asnières* en *Porte d'Italie*) is het vervoer van gevaarlijke stoffen te allen tijde verboden.

Een van de uitzonderingen is het vervoer van uitsluitend levende dieren of bederfelijke goederen, indien deze tenminste 50 % van het laadvermogen of 50 % van de nuttige laadoppervlakte van het voertuig uitmaken. In geval van meerdere leveringen is deze voorwaarde van de minimale lading slechts vereist tot aan de eerste leveringsplaats, indien de andere leveringen binnen hetzelfde departement of in aangrenzende departementen van de eerste leveringsplaats plaatsvinden. Leeg rijden is verboden. Deze voertuigen zijn niet onderworpen aan de voorwaarde van de minimale lading wanneer het een ophaling betreft, beperkt tot het departement van oorsprong en de aangrenzende departementen. Onder bederfelijke goederen verstaat men producten van dierlijke origine, vers, gekoeld of diepgevrozen, en verse groenten, fruit en snijbloemen.

* *Italië*

Voor voertuigen met een TTG van meer dan 7,5 ton en voor voertuigen (ongeacht hun gewicht) die gevaarlijke stoffen vervoeren, geldt een rijverbod op zon- en feestdagen (van oktober tot april van 8 tot 22 uur; van mei tot september van 7 tot 24 uur).

Cette interdiction de circuler entre en vigueur quatre heures plus tard pour les véhicules en provenance de Sardaigne ou de l'étranger; elle prend fin deux heures plus tôt pour les véhicules à destination de la Sardaigne ou de l'étranger. L'interdiction de circuler prend fin quatre heures plus tôt pour les véhicules qui se rendent à l'Interporto de Vérone afin d'y enlever des marchandises destinées à l'étranger. Les documents mentionnant le lieu de chargement et de déchargement doivent se trouver à bord du véhicule.

L'interdiction ne s'applique pas en ce qui concerne:

a. le transport d'animaux devant participer à des compétitions autorisées qui ont eu lieu au cours des 48 heures écoulées ou qui doivent avoir lieu au cours des prochaines 48 heures;

b. le transport de lait (de courte durée de conservation);

c. le transport de fruits et de légumes frais, de viande fraîche, de poisson frais, de fleurs coupées, d'animaux de boucherie, de produits laitiers, de produits lactés frais et d'autres denrées périssables qui, de par leur nature ou en raison de facteurs climatologiques ou saisonniers, doivent être transportés rapidement du lieu de production au lieu d'entreposage ou de vente;

d. le transport de marchandises en cas de catastrophe.

* *Grand-Duché de Luxembourg*

En vertu d'un arrêté ministériel du 27 mars 1997, les véhicules utilitaires d'un PMA supérieur à 7,5 tonnes, qui se rendent en France, ne peuvent pas traverser le Luxembourg du samedi (veille de jour férié) 21 heures 30 au dimanche (jour férié) 21 heures 45. Cette interdiction de circuler s'applique également du samedi (veille de jour férié) 23 heures 30 au dimanche (jour férié) 21 heures 45 aux véhicules d'un PMA de plus de 7,5 tonnes en provenance de Belgique et se dirigeant vers l'Allemagne. Des itinéraires de transit obligatoires Allemagne-Belgique et France-Belgique via la E 25 contournent la ville de Luxembourg.

Exceptions:

1. animaux vivants, fleurs coupées et denrées périssables;

2. trajets à vide en direction de l'Allemagne et concernant des transports visés au point 1.

Voor voertuigen afkomstig uit Sardinië of het buitenland gaat het rijverbod vier uur later in; voor voertuigen die naar het buitenland of Sardinië gaan, eindigt het twee uur eerder. Het rijverbod eindigt vier uur eerder voor de voertuigen die naar het Interporto van Verona rijden om van daaruit goederen te vervoeren bestemd voor het buitenland. Het voertuig moet de documenten aan boord hebben waaruit de laad- en losplaats blijkt.

Het verbod geldt niet voor:

a. het vervoer van dieren, bestemd voor deelname aan geautoriseerde wedstrijden die de afgelopen 48 uur plaatsgevonden hebben of binnen 48 uur plaatsvinden;

b. het vervoer van (niet lang houdbare) melk;

c. het vervoer van vers fruit, verse groenten, vers vlees, verse vis, snijbloemen, slachtvee, melkproducten, verse producten op basis van melk en andere bederfelijke waren die wegens hun aard of wegens klimatologische en seizoensgebonden factoren snel van de plaats van productie naar de plaats van opslag of verkoop gebracht dienen te worden;

d. het vervoer van goederen in geval van rampen.

* *Groothertogdom Luxemburg*

Krachtens een ministerieel besluit van 27 maart 1997 mogen bedrijfsvoertuigen met een TTG van meer dan 7,5 ton die zich naar Frankrijk begeven niet door Luxemburg rijden van zaterdag (dag vóór feestdag) 21.30 uur tot zondag (feestdag) 21.45 uur. Hetzelfde rijverbod geldt voor voertuigen met een TTG van meer dan 7,5 ton, komende uit België en richting Duitsland rijdend, van zaterdag (dag vóór feestdag) 23.30 uur tot zondag (feestdag) 21.45 uur. Verplichte transitroutes van Duitsland naar België en van Frankrijk naar België lopen om de stad Luxemburg heen en over de E25.

Uitzonderingen:

1. levende dieren, snijbloemen en bederfelijke goederen;

2. lege ritten in samenhang met transporten onder punt 1 en richting Duitsland.

** Autriche*

Une interdiction de circuler les week-ends et jours fériés (du samedi à 15 heures au dimanche à 22 heures et les jours fériés de 0 à 22 heures) s'applique aux trains de véhicules dont le PMA excède 3,5 tonnes ainsi qu'aux porteurs sans remorque et aux véhicules articulés dont le PMA excède 7,5 tonnes.

Exceptions:

1. les trains routiers transportant du lait;

2. les véhicules articulés transportant des animaux de boucherie ou des denrées périssables (fruits, légumes, pommes de terre, betteraves, fruits exotiques, champignons, viande et produits à base de viande, produits laitiers, poisson, volaille, glace de consommation, oeufs, margarine, graisse de cuisson, jus de fruits non fermentés, pain, pâtisserie) ainsi que les transports de boissons à destination des lieux de détente ou les transports nécessaires en cas de catastrophes naturelles et d'autres circonstances similaires;

** Portugal*

Il est interdit aux porteurs, tracteurs, trains de véhicules et véhicules articulés - quel que soit leur poids - de circuler les samedis de 15 à 22 heures et les dimanches et jours fériés de 7 à 24 heures sur les principales routes et autoroutes reliant un certain nombre d'agglomérations importantes (Lisbonne, Porto, Aveiro, Coimbra, Lagos, Faro, Cascais, Valencia, Bragança, Braga, Vila Farmacie, Vila Real de Santo Antonio). Les transports de matières dangereuses (y compris la circulation de poids lourds vides et non lavés) sont totalement interdits au cours des mêmes périodes.

Exceptions:

1. les animaux vivants et les marchandises périssables (fruits et produits agricoles frais, pain, viande, poisson et lait frais) à condition qu'ils représentent au moins 3/4 du volume ou 50% de la charge utile du véhicule;

2. les samedis: le transport de produits agricoles pendant la récolte à condition que les véhicules restent dans un rayon de 30 kilomètres autour de la société de transport;

3. les samedis: les véhicules effectuant des transports internationaux qui viennent d'un poste frontière où qui s'y rendent; les chauffeurs venant d'un poste frontière doivent pouvoir prouver qu'ils se rendent à leur domicile, au siège d'exploitation, au terminal ou au lieu de déchargement;

** Oostenrijk*

Een weekendrijverbod (van zaterdag 15 uur tot zondag 22 uur en op feestdagen van 0 tot 22 uur) geldt voor vrachtwagen-aanhangwagencombinaties met een TTG van meer dan 3,5 ton en voor vrachtwagens zonder aanhangwagen en trekker-opleggercombinaties met een TTG van meer dan 7,5 ton.

Uitzonderingen:

1. vrachtwagen-aanhangwagencombinaties indien melk wordt vervoerd;

2. trekker-opleggercombinaties indien slachtvee of licht bederfelijke levensmiddelen (vruchten, groenten, aardappelen, beetwortelen, Zuidvruchten, paddestoelen, vlees en vleesproducten, zuivelproducten, vis, gevogelte, consumptie-ijs, eieren, margarine, kookvet, ongegist vruchtensap, brood, gebak) vervoerd worden, alsmede voor transporten van drank naar recreatiegebieden of vervoer in geval van natuurrampen en dergelijke.

** Portugal*

Voor vrachtwagens, trekkers en combinaties - ongeacht het gewicht - geldt een rijverbod op zaterdag van 15 tot 22 uur en op zon- en feestdagen van 7 tot 24 uur op de belangrijkste autowegen en autosnelwegen tussen een aantal grote steden (Lissabon, Porto, Aveiro, Coimbra, Lagos, Faro, Cascais, Valencia, Bragança, Braga, Vila Farmacie, Villa Real de San Antonio). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (ook lege en ongereinigde vrachtwagens) geldt in dezelfde periode een algeheel rijverbod.

Uitzonderingen :

1. levende dieren, bederfelijke goederen (fruit en verse landbouwproducten, brood, vlees, vis en verse melk) op voorwaarde dat deze producten tenminste 3/4 van het volume of 50 % van het laadvermogen uitmaken;

2. op zaterdag: vervoer van landbouwproducten tijdens de oogst op voorwaarde dat de voertuigen in een straal van 30 kilometer vanuit het transportbedrijf blijven;

3. op zaterdag: voertuigen in internationaal vervoer in de richting of komende van een grenspost; de chauffeur komende van een grenspost moet kunnen bewijzen dat hij zich naar huis, naar de exploitatiezetel, terminal of losplaats begeven;

4. les dimanches et jours fériés: les véhicules effectuant des transports internationaux qui viennent d'un poste frontière, à condition que le chauffeur puisse prouver qu'il se rend à son domicile ou au siège d'exploitation.

** Espagne*

Le transport de produits dangereux (y compris les camions vides et non nettoyés) est interdit les dimanches et jours fériés entre 8 et 24 heures. La même interdiction s'applique la veille d'un jour férié (pas le samedi) de 13 à 24 heures ainsi que les 1^{er} et 31 juillet et le 1^{er} août entre 0 et 24 heures.

*
* *

En attendant que la Commission européenne prenne une initiative en vue de réaliser l'harmonisation intégrale des différentes interdictions en matière de transport, il est urgent que la Belgique règle certains points. La présente proposition de loi privilégie en cela une approche pratique qui ne fera pas obstacle à une future harmonisation européenne.

4. op zon- en feestdagen: voertuigen in internationaal vervoer komende van een grenspost op voorwaarde dat de chauffeur kan bewijzen dat hij zich naar huis of naar de exploitatiezetel begeeft.

** Spanje*

Voor het vervoer van gevaarlijke goederen (ook lege en ongereinigde vrachtwagens) geldt een rijverbod op zon- en feestdagen tussen 8 en 24 uur. Hetzelfde rijverbod geldt de dag vóór een feestdag (niet op zaterdag) van 13 tot 24 uur evenals op 1 en 31 juli en 1 augustus van 0 tot 24 uur.

*
* *

In afwachting dat de Europese Commissie een initiatief neemt om een volledige harmonisatie van de rijverboden op punt te stellen is het in België dringend noodzakelijk om één en ander te regelen. Daarbij wordt in dit voorstel uitgegaan van een praktische benadering die een toekomstige Europese harmonisatie niet in weg zal staan.

J. WAUTERS
H. VAN DIENDEREN
T. DETIENNE
M. SCHUTTRINGER

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Dans le titre premier des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, il est inséré, sous un chapitre Vbis (nouveau) intitulé «Limitations en matière de transport de marchandises», un article 9bis, libellé comme suit:

«Art. 9bis. — § 1^{er}. Les poids lourds d'une masse maximale autorisée de plus de 7,5 tonnes ne peuvent circuler sur la voie publique:

1° les dimanches et jours fériés de minuit à vingt-deux heures;

2° la veille d'un dimanche ou d'un jour férié de vingt-deux heures à minuit.

L'interdiction visée à l'alinéa 1^{er} s'applique également à tous les véhicules transportant des substances dangereuses.

§ 2. L'interdiction visée au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, ne s'applique pas aux véhicules qui transportent exclusivement les produits suivants:

1° le lait frais et les produits laitiers frais;

2° les viandes fraîches et les produits à base de viande fraîche;

3° les poissons vivants, les poissons frais et les produits à base de poisson frais;

4° les légumes, fruits et fleurs hautement périssables;

5° les animaux vivants.

L'interdiction ne s'applique pas non plus aux trajets effectués à vide, pour autant qu'ils soient liés aux transports visés à l'alinéa 1^{er}.».

Art. 3

Dans l'article 29 des mêmes lois coordonnées, remplacé par la loi du 9 juin 1975, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2:

«Toute infraction à l'article 9bis des présentes lois coordonnées est toujours considéré comme une infraction grave.».

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In titel I van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wordt onder een hoofdstuk Vbis (*nieuw*), met als opschrift «Beperkingen van het vrachtverkeer», een artikel 9bis ingevoegd, luidende:

«Art. 9bis.— § 1. Het verkeer op de openbare weg is verboden voor vrachtvoertuigen met een TTG van meer dan 7,5 ton:

1° op zon- en feestdagen van middernacht tot 22 uur;

2° op dagen voorafgaand aan een zon- of feestdag van 22 uur tot middernacht.

Het in het eerste lid vermelde verbod geldt eveneens voor alle voertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren.

§ 2. Het in § 1, eerste lid, vermelde verbod geldt niet voor voertuigen die uitsluitend de volgende goederen vervoeren :

1° verse melk en verse melkproducten;

2° vers vlees en verse vleesproducten;

3° levende vis, verse vis en verse visproducten;

4° snel aan bederf onderhevige groenten, fruit en bloemen;

5° levende dieren.

Het verbod geldt evenmin voor lege ritten, voor zover ze in verband staan met het vervoer bedoeld in het eerste lid.».

Art. 3

In artikel 29 van dezelfde gecoördineerde wetten, vervangen bij de wet van 9 juni 1975, wordt tussen het eerste en het tweede lid het volgende lid ingevoegd:

«Een overtreding van artikel 9bis van deze gecoördineerde wetten wordt steeds als een zware overtreding beschouwd.».

Art. 4

Un article 51*bis*, libellé comme suit, est inséré dans les mêmes lois:

«Art. 51*bis*. — En cas de condamnation pour infraction à l'article 9*bis*, le juge peut prononcer la confiscation du véhicule, lorsque celui-ci est la propriété de l'auteur de l'infraction ou de son employeur, pour autant que celui-ci soit déclaré civilement responsable en application de l'article 67.».

29 septembre 1998

Art. 4

In dezelfde wetten wordt een artikel 51*bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 51*bis*. — In geval van veroordeling wegens overtreding van artikel 9*bis* kan de rechter de verbeurdverklaring van het voertuig uitspreken, indien dit eigendom is van de dader van het misdrijf of van diens werkgever, voor zover die met toepassing van artikel 67 burgerrechtelijk aansprakelijk wordt verklaard.».

29 september 1998

J. WAUTERS
H. VAN DIENDEREN
T. DETIENNE
M. SCHUTTRINGER