

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 mai 2022

PROJET DE LOI**portant diverses dispositions
concernant le détachement de conducteurs
dans le domaine du transport routier****SOMMAIRE****Pages**

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	48
Analyse d'impact	63
Avis du Conseil d'État	75
Projet de loi	85
Tableau de correspondance directive-projet de loi	107
Tableau de correspondance projet de loi-directive	114
Coordination des articles	118
Avis du Conseil consultatif droit pénal social	157
Avis du Conseil National du Travail	181
Avis de l'Autorité de protection des données	207

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 mei 2022

WETSONTWERP**houdende diverse bepalingen
inzake de detachering van bestuurders
in de sector van het wegvervoer****INHOUD****Blz.**

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	48
Impactanalyse	69
Advies van de Raad van State	75
Wetsontwerp	85
Concordantietabel richtlijn-wetsontwerp	111
Concordantietabel wetsontwerp-richtlijn	116
Coördinatie van de artikelen	137
Advies van de Adviesraad van het sociaal strafrecht	169
Advies van de Nationale Arbeidsraad	194
Advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit	228

06983

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 12 mai 2022.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 18 mai 2022.

De regering heeft dit wetsontwerp op 12 mei 2022 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 18 mei 2022 door de Kamer ontvangen.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

RÉSUMÉ

Ce projet de loi transpose la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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.

La directive 2020/1057 établit des règles sectorielles pour le détachement de conducteurs professionnels dans le transport routier commercial et pour la mise en œuvre effective de telles règles. On cherche ainsi à maintenir un équilibre entre la liberté des entrepreneurs de fournir des services transfrontaliers, la libre circulation des marchandises, des conditions de travail satisfaisantes et la protection sociale des conducteurs.

Le présent projet de loi comprend essentiellement trois parties. Dans la première partie, certaines activités de transport routier sont exclues de la notion de détachement. Ainsi, une distinction est faite entre les différents types de transport, en fonction de la mesure dans laquelle ils sont liés au territoire de l'État membre d'accueil. La deuxième partie limite ensuite les exigences administratives et les mesures de contrôle qui peuvent être imposées aux employeurs étrangers qui détachent leurs conducteurs en Belgique. Enfin, la troisième partie vise à prévenir les abus en prévoyant des sanctions claires et prévisibles.

Outre les deux dispositions autonomes qui sont introduites par le chapitre 2 du projet de loi, des modifications sont successivement apportées à la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, la loi du 12 avril 1965 relative à la protection de la rémunération des travailleurs, l'arrêté royal n° 5 relatif à la tenue des documents sociaux, sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs, la loi du 12 août 2000 portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses et au Code pénal social.

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp is de omzetting van de Richtlijn 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012.

De Richtlijn 2020/1057 stelt sectorspecifieke regels vast voor de detachering van beroepschauffeurs in het commerciële wegvervoer en voor de effectieve handhaving van deze regels. Zo tracht men het evenwicht te bewaren tussen de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen, het vrije verkeer van goederen, correcte arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming voor bestuurders.

Dit wetsontwerp kan grotendeels ingedeeld worden in drie luiken. In het eerste luik worden er een aantal wegvervoersactiviteiten uitgesloten van het begrip detachering. Zo wordt er een onderscheid gemaakt tussen de verschillende soorten vervoer, afhankelijk van de mate waarin zij verbonden zijn met het grondgebied van de lidstaat van ontvangst. Vervolgens limiteert het tweede luik de administratieve voorschriften en controlemaatregelen die mogen worden opgelegd aan buitenlandse werkgevers die hun bestuurders naar België detacheren. Het derde luik tenslotte, is erop gericht misbruiken te voorkomen door te voorzien in duidelijke en voorzienbare sancties.

Naast de twee autonome bepalingen die ingevoerd worden door Hoofdstuk 2 van het wetsontwerp, worden er achtereenvolgens wijzigingen aangebracht aan de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, het koninklijk besluit nr. 5 betreffende het bijhouden van sociale documenten, de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers, de wet van 12 augustus 2000 houdende sociale, budgettaire en andere bepalingen en het Sociaal Strafwetboek.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation transpose la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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.

1. La directive (UE) 2020/1057 est entrée en vigueur le 1^{er} août 2020 (Journal officiel de l'Union européenne L 249 du 31.7 2020, p. 49 et s.) et doit être transposée au plus tard le 2 février 2022.

En raison du très haut degré de mobilité de la main-d'œuvre dans le secteur du transport routier international – des conducteurs qui traversent le territoire de plusieurs pays au cours de leur journée de travail – l'application de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services soulève des questions et des problèmes juridiques particuliers dans ce secteur.

À ce sujet, la directive 2020/1057 établit des règles sectorielles pour le détachement de conducteurs professionnels dans le transport routier commercial et pour la mise en œuvre effective de telles règles. On cherche ainsi à maintenir un équilibre entre la liberté des entrepreneurs de fournir des services transfrontaliers, la libre circulation des marchandises, des conditions de travail satisfaisantes et la protection sociale des conducteurs.

3. En ce qui concerne le droit du travail, la directive 2020/1057 se compose essentiellement de trois parties. Il existe des dérogations, d'une part, aux règles générales en matière de détachement de la directive 96/71/CE précitée et, d'autre part, aux exigences administratives et aux mesures de contrôle de la directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur ("le règlement IMI"). Enfin, la troisième partie concerne l'introduction de sanctions spécifiques.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

Het wetsontwerp waarvan ik de eer heb het U ter goedkeuring voor te leggen, voorziet in de omzetting van de richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012.

1. De richtlijn (EU) 2020/1057 is in werking getreden op 1 augustus 2020 (Publicatieblad van de Europese Unie L249 van 31.7 2020, p. 49 e.v.) en moet uiterlijk op 2 februari 2022 omgezet zijn.

Omwille van de zeer hoge mate van mobiliteit van het personeelsbestand in de sector van het internationaal wegvervoer – chauffeurs die tijdens hun werkdag het grondgebied van meerdere landen doorkruisen – doet de toepassing van de Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten, bijzondere juridische vragen en problemen rijzen in deze sector.

Daartoe stelt de Richtlijn 2020/1057 sectorspecifieke regels vast voor de detachering van beroepschauffeurs in het commerciële wegvervoer en voor de effectieve handhaving van deze regels. Zo tracht men het evenwicht te bewaren tussen de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen, het vrije verkeer van goederen, correcte arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming voor bestuurders.

3. Op arbeidsrechtelijk vlak valt de Richtlijn 2020/1057 grotendeels uiteen in drie luiken. Zo worden er afwijkingen voorzien op, enerzijds de algemene detacheringsregels van de hierboven reeds aangehaalde Richtlijn 96/71/EG en anderzijds op de administratieve voorschriften en controlemaatregelen van de Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad van 15 mei 2014 inzake de handhaving van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt ("de IMI-verordening"). Het derde luik betreft tot slot het invoeren van specifieke sancties.

Dans la première partie, la directive 2020/1057 exclut une série d'activités de transport routier du concept de détachement. Des règles sectorielles équilibrées sur le détachement doivent être fondées sur l'existence d'un lien suffisant entre le conducteur, le service fourni et le territoire d'un État membre d'accueil. Cette directive introduit par conséquent une distinction entre les différents types d'opérations de transport en fonction de la mesure dans laquelle ils sont liés au territoire de l'État membre d'accueil.

Ensuite, dans la deuxième partie, les exigences administratives et les mesures de contrôle qui peuvent être imposées aux prestataires étrangers de services dans le transport routier sont harmonisées et énumérées de manière limitative à l'article 1^{er} de la directive 2020/1057.

Enfin, la troisième partie vise à prévenir les abus des entreprises auxquelles les entreprises de transport routier de marchandises sous-traitent leurs services de transport. À cette fin, la directive 2020/1057 requiert notamment l'établissement de règles claires et prévisibles concernant les sanctions à l'encontre des expéditeurs, des transitaires, des contractants et des sous-traitants dans les cas où ils savaient ou, à la lumière de toutes les circonstances pertinentes, auraient dû savoir que les services de transport qu'ils commandaient, enfreignaient les règles spécifiques en matière de détachement.

4. Le présent projet de loi transpose les principes et règles susmentionnés dans la législation du travail belge.

5. Préalablement au commentaire par article et relativement à la demande du Conseil national du Travail dans son avis 2.255 du 30 novembre 2021, posant la question de savoir comment la Belgique va appliquer l'article 1^{er}, paragraphe 13, alinéa 2 de la directive 2020/1057, ainsi que si les partenaires sociaux du transport routier seront associés aux contrôles et à l'évaluation, il est précisé ce qui suit.

L'échange d'informations conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 13, alinéa 2 précité n'est possible que lorsque les partenaires sociaux de l'État membre concerné sont effectivement compétents en ce qui concerne le contrôle du respect des conditions de travail applicables en cas de détachement de travailleurs.

Une telle compétence en matière de contrôle n'étant pas reconnue par le droit du travail belge aux partenaires sociaux belges, il n'est pas possible d'appliquer l'article 1^{er}, paragraphe 13, alinéa 2 de la directive 2020/1057.

6. Par ailleurs, et en réponse à la demande du même Conseil national du Travail dans son avis précité, demandant de tenir compte des considérants 23 et 47 de la

In het eerste luik sluit de Richtlijn 2020/1057 een aantal wegvervoersactiviteiten uit van het begrip detachering. Evenwichtige sectorspecifieke regels inzake detachering moeten gebaseerd zijn op het bestaan van voldoende verbondenheid tussen de bestuurder, de verleende dienst en het grondgebied van een lidstaat van ontvangst. Deze richtlijn introduceert bijgevolg een onderscheid tussen de verschillende soorten vervoer afhankelijk van de mate waarin zij verbonden zijn met het grondgebied van de lidstaat van ontvangst.

Vervolgens worden in het tweede luik de administratieve voorschriften en controlemaatregelen die aan de buitenlandse dienstverrichters in het wegvervoer mogen worden opgelegd, geharmoniseerd en limitatief opgesomd in artikel 1 van de Richtlijn 2020/1057.

Ten slotte is het derde luik erop gericht om misbruiken te voorkomen door ondernemingen waaraan ondernemers van goederenvervoer over de weg hun vervoersdiensten uitbesteden. Daartoe verplicht de Richtlijn 2020/1057 ook om te voorzien in duidelijke en voorzienbare regels betreffende sancties tegen verzenders, expediteurs, contractanten en subcontractanten in gevallen waarin zij wisten of, in het licht van alle relevante omstandigheden hadden moeten weten dat de vervoersdiensten waartoe zij opdracht geven, inbreuken op de bijzondere regels voor detachering inhouden.

4. Dit wetsontwerp zal bovenstaande principes en regels omzetten in de Belgische arbeidswetgeving.

5. Voorafgaand aan onderstaande artikelsgewijze bespreking en met betrekking tot de vragen die de Nationale Arbeidsraad in zijn advies nr. 2.255 van 30 november 2021 heeft gesteld, meer bepaald hoe België artikel 1, paragraaf 13, tweede alinea van de Richtlijn 2020/1057 gaat toepassen en of de sociale partners van het wegvervoer ook betrokken zullen worden bij de controle en evaluatie, wordt het volgende verduidelijkt.

De uitwisseling van informatie overeenkomstig voornoemd artikel 1, paragraaf 13, tweede lid is slechts mogelijk in de mate dat de sociale partners van de betrokken lidstaat ook effectief bevoegd zijn voor de controle van de naleving van de toe te passen arbeidsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers.

Aangezien het Belgisch arbeidsrecht niet voorziet in dergelijke controlebevoegdheid voor de Belgische sociale partners, is het niet mogelijk om artikel 1, paragraaf 13, tweede lid van de Richtlijn 2020/1057 toe te passen.

6. Daarnaast en eveneens in antwoord op wat de Nationale Arbeidsraad in zijn voormeld advies heeft gevraagd, om rekening te houden met overwegingen

directive 2014/67 pour ce qui concerne les exigences administratives et les sanctions, il est précisé ce qui suit.

Le projet de loi ici commenté ne vise pas à transposer la directive 2014/67, laquelle a été transposée en droit belge par la loi du 11 décembre 2016. Par ailleurs, la directive 2020/1057, transposée par les dispositions de la loi en projet, prévoit des règles dérogeant à la directive 2014/67 précitée, notamment en ce qui concerne les mesures de contrôles et exigences administratives pouvant être appliquées par les États membres sur le territoire desquels a lieu un détachement de conducteurs. Enfin, la directive 2020/1057 prévoit également elle-même en son article 5 des dispositions concernant le régime des sanctions applicables.

Compte tenu de ce qui précède, il ne peut être tenu compte des considérants (23) et (47) de la directive 2014/67 dans le projet de loi ici commenté.

7. Enfin, il doit être également précisé que le champ d'application de l'article 1 de la directive 2020/1057 est limité par l'article 1, paragraphe 2, de la même directive. Par conséquent, les dispositions du présent projet de loi qui transposent la directive 2020/1057 doivent aussi être interprétées comme étant limitées en ce qui concerne leur champ d'application.

Un tel article 1, paragraphe 2, de la directive précise que les règles spécifiques de ce même article 1^{er} s'appliquent aux conducteurs employés par des entreprises établies dans un État membre prenant la mesure transnationale visée à l'article 1^{er}, paragraphe 3, point a), de la directive 96/71/CE.

Autrement dit, conformément à la directive 2020/1057, les dispositions prévues par le projet de loi et qui concernent la transposition de cette directive doivent être interprétées de manière spécifique comme concernant exclusivement les employeurs occupant, dans le cadre d'une opération de transport routier international, leurs propres conducteurs en vue de l'exercice des activités de ces mêmes employeurs dans ce même domaine du transport routier international.

Par conséquent, de telles dispositions du projet de loi (concernant la transposition de la directive 2020/1057) ne concernent pas les hypothèses où un conducteur est mis à disposition par son employeur auprès d'un utilisateur en vue d'exercer dans l'entreprise de cet utilisateur des activités dans le domaine du transport routier.

23 en 47 van de Richtlijn 2014/67 wat betreft de administratieve voorschriften en sancties, wordt het volgende verduidelijkt.

Het betrokken wetsontwerp heeft niet tot doel de Richtlijn 2014/67 om te zetten. Deze laatste richtlijn werd reeds door de wet van 11 december 2016 omgezet in Belgisch recht. Bovendien voorziet de Richtlijn 2020/1057 – die door de bepalingen van dit wetsontwerp wordt omgezet – in regels die afwijken van voornoemde Richtlijn 2014/67, meer bepaald wat betreft de administratieve voorschriften en controlemaatregelen die kunnen worden opgelegd door de lidstaat op wiens grondgebied bestuurders worden gedetacheerd. Tot slot voorziet de Richtlijn 2020/1057 ook zelf in zijn artikel 5 in bepalingen met betrekking tot een toepasselijk sanctieregime.

Rekening houdend met het voorgaande dient er geen rekening gehouden te worden met de overwegingen 23 en 47 van de Richtlijn 2014/67 in het hier besproken wetsontwerp.

7. Tot slot moet er benadrukt worden dat het toepassingsgebied van artikel 1 van de Richtlijn 2020/1057 beperkt wordt door artikel 1 paragraaf 2 van diezelfde richtlijn. Bijgevolg moeten de bepalingen van dit wetsontwerp die de Richtlijn 2020/1057 omzetten ook geïnterpreteerd worden als beperkt in hun toepassingsgebied.

Dergelijk artikel 1, paragraaf 2 van de richtlijn verduidelijkt dat de specifieke regels van dat eerste artikel van toepassing zijn op bestuurders die werken voor in een lidstaat gevestigde ondernemingen die de in artikel 1, lid 3, onder a) van Richtlijn 96/71/EG bedoelde transnationale maatregelen nemen.

Met andere woorden, overeenkomstig de Richtlijn 2020/1057 moeten de bepalingen van dit wetsontwerp die deze richtlijn omzetten, in die specifieke zin geïnterpreteerd worden dat zij enkel betrekking hebben op werkgevers die in het kader van internationaal wegvervoer hun eigen bestuurders tewerkstellen met het oog op de uitvoering van de activiteiten van deze zelfde werkgevers in dezelfde sector van het internationaal wegvervoer.

Zodoende viseren de bepalingen van dit wetsontwerp (die betrekking hebben op de omzetting van de Richtlijn 2020/1057) niet de hypothesen waarin een bestuurder door zijn werkgever ter beschikking wordt gesteld aan een gebruiker met het oog op het uitvoeren van activiteiten in de sector van het wegvervoer in de onderneming van deze gebruiker.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 1^{er}

L'article 1^{er} se réfère à la répartition constitutionnelle des compétences.

En effet, cette disposition précise que la présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Cet article dispose que le projet de loi transpose la directive (UE) 2020/1057 Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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.

Il s'agit d'une exigence de transparence imposée par les directives européennes.

Art. 3 et 4

Ces deux articles transposent l'article 8, alinéa 2, de la directive 2020/1057. Ces articles disposent que les employeurs sont tenus de veiller à ce que leurs conducteurs aient connaissance de leurs droits et obligations qui découlent de la présente directive.

1. En ce qui concerne l'article 3, à la suite, entre autres, des remarques du Conseil national du Travail dans son avis 2.255 du 30 novembre 2021, le champ d'application de cette disposition a été réexaminé et étendu pour faire référence, en ce qui concerne les activités de transport routier pour le compte de tiers, en plus de celles relevant de la compétence de la Commission paritaire du transport et de la logistique, à celles relevant de la compétence de quatre autres commissions paritaires (Commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole, Commission paritaire de la construction, Commission paritaire pour le commerce de combustibles et Commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance).

En outre, pouvoir est donné au Roi de modifier, après avis du Conseil national du Travail, la liste des commissions paritaires figurant dans l'article 3 ainsi modifié.

Relativement à la remarque formulée par le Conseil d'État dans son avis 70.880/1 du 31 janvier 2022 et énonçant qu'"il revient donc aux auteurs de l'avant-projet,

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN

Art. 1

Het eerste artikel verwijst naar de grondwettelijke bevoegdheidsverdeling.

In deze bepaling wordt nader bepaald dat deze wet een aangelegenheid regelt als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Dit artikel bepaalt dat het wetsontwerp in de omzetting voorziet van de richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012.

Het betreft een transparantievereiste, opgelegd door de Europese richtlijnen.

Art. 3 en 4

Met deze twee artikelen wordt artikel 8, lid 2, van de Richtlijn 2020/1057 omgezet. Deze artikelen bepalen dat werkgevers ervoor verantwoordelijk zijn dat hun bestuurders kennisnemen van hun rechten en plichten die voortvloeien uit deze richtlijn.

1. Wat artikel 3 betreft is er onder andere rekening gehouden met de opmerkingen van de Nationale Arbeidsraad in het advies nr. 2.255 van 30 november 2021. Het toepassingsgebied van deze bepaling werd opnieuw bekeken en uitgebreid om wat betreft de activiteiten van wegvervoer voor rekening van derden, bovenop deze die vallen onder de bevoegdheid van het Paritair Comité voor het vervoer en de Logistiek te verwijzen naar deze die onder de bevoegdheid vallen van andere paritaire comités (Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en -handel, het Paritair Comité voor het bouwbedrijf, het Paritair Comité voor de handel in brandstoffen en het Paritair Comité voor de bewakings- en/of toezichtsdiensten).

Bovendien werd aan de Koning de mogelijkheid gegeven om na advies van de Nationale Arbeidsraad, de lijst van paritaire comités in artikel 3 te wijzigen.

Met betrekking tot de opmerking van de Raad van State in zijn advies 70.880/1 van 31 januari 2022 waarin wordt gesteld "Het komt de stellers van het voorontwerp,

ainsi qu'au Roi sur la base de l'habilitation qui lui est conférée à l'article 3, alinéa 2, de l'avant-projet, de s'assurer qu'il est ainsi suffisamment garanti que tous les conducteurs relèvent du champ d'application de la réglementation en projet et de garantir sur ce point sa conformité avec la directive (UE) 2020/1057", il est confirmé que l'énumération des commissions paritaires faite dans l'article 3 du projet de loi est considérée comme étant conforme au champ d'application de la directive 2020/1057. Aucune modification ne doit donc être apportée à l'énumération précitée.

En outre, il convient de noter que le chapitre 2 du projet de loi vise le détachement de conducteurs effectué à partir de la Belgique vers un autre État membre de l'Union européenne par un employeur établi en Belgique.

Par ailleurs, et également en réponse aux remarques du Conseil d'État, il peut être ici confirmé que, dans le cadre particulier du chapitre 2 du projet de loi mentionné ci-dessus, les mots "conformément à la directive 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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" démontrent que l'obligation d'information, telle que prévue à l'article 4, n'est d'application que si, conformément aux dispositions de la directive 2020/1057, il est question d'un détachement au sens de la directive 96/71/CE. Par conséquent, lorsque l'on se trouve dans le cas d'une situation d'occupation transfrontalière qui, en application de l'article 1^{er}, paragraphes 3 à 6 de la directive 2020/1057, est exclue de la notion de détachement au sens de la directive 96/71/CE, l'obligation d'information telle que prévue à l'article 4 du projet de loi n'est pas d'application.

Dans l'article 4 du projet de loi est imposée à l'employeur, qui détache son conducteur à partir de la Belgique vers un autre État membre de l'Union européenne, l'obligation d'informer le conducteur, avant le début du détachement, via un document écrit, au sujet du site internet national officiel unique en matière de détachement de l'État membre où ce conducteur est détaché et dans lequel ledit conducteur pourra trouver les informations concernant ses droits et obligations. Ce site est le site internet national officiel unique au sens de la directive 2014/67/UE relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) no 1024/2012 concernant la coopération

evenals de Koning op basis van de aan Hem in artikel 3, tweede lid van het voorontwerp verleende machtiging, dan ook toe zich ervan te vergewissen of aldus afdoende gewaarborgd wordt dat alle bestuurders onder het toepassingsgebied van de ontworpen regeling vallen en de conformiteit met richtlijn (EU) 2020/1057 op dit punt te verzekeren", kan worden bevestigd dat de opsomming van paritaire comités in artikel 3 van het wetsontwerp wordt geacht overeen te stemmen met het toepassingsgebied van de Richtlijn 2020/1057. Voorgenoemde lijst moet dus niet worden aangepast.

Daarnaast moet steeds voor ogen gehouden worden dat hoofdstuk 2 van het wetsontwerp betrekking heeft op de detachering van bestuurders vertrekkende vanuit België, naar een andere lidstaat van de Europese Unie, door een werkgever die gevestigd is in België.

Bovendien -en eveneens in antwoord op de opmerkingen van de Raad van State- kan hierbij worden bevestigd dat in het kader van de hierboven vermelde specificiteit van hoofdstuk 2 van het wetsontwerp, de woorden "overeenkomstig de Richtlijn 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhaving voorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012" duiden op het feit dat de informatieplicht, zoals voorzien in artikel 4 enkel geldt indien overeenkomstig de bepalingen van de Richtlijn 2020/1057 sprake is van detachering in de zin van de Richtlijn 96/71/EG. Wanneer het een situatie van grensoverschrijdende tewerkstelling betreft, die in toepassing van artikel 1, paragraaf 3 tot 6 van de Richtlijn 2020/1057 uitgesloten is van het begrip detachering in de zin van de Richtlijn 96/71/EG, is de informatieplicht zoals voorzien in artikel 4 van het wetsontwerp bijgevolg niet van toepassing.

In artikel 4 van het wetsontwerp wordt aan de werkgever die zijn bestuurder vanuit België naar een andere lidstaat van de Europese Unie detacheert, de verplichting opgelegd om voor het begin van de detachering via een schriftelijk document de bestuurder op de hoogte te brengen van de enige officiële, nationale website over detachering van de lidstaat naar waar de bestuurder gedetacheerd wordt. Op deze website zal de bestuurder informatie kunnen terugvinden met betrekking tot zijn rechten en plichten. Deze website is de enige officiële, nationale website in de zin van de Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad van 15 mei 2014 inzake de handhaving van

administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur ("règlement IMI").

Les sites internet nationaux uniques des États membres de l'Union européenne peuvent être retrouvés sur le site web de la Commission européenne (actuellement à partir de la webpage dédiée aux contacts nationaux du site "Your Europe").

2. Relativement à l'article 4, il a été tenu compte, dans la version néerlandaise du texte, de la suggestion faite par le Conseil national dans son avis 2.255 du 30 novembre 2011: le terme "meegeven" a ainsi été remplacé par le terme "meedelen".

En ce qui concerne également l'autre question posée dans l'avis précité relativement à la portée du champ d'application de l'article 8, alinéa 2 de la directive 2020/1057, transposé par les articles 3 et 4 du projet de loi, il est précisé qu'une telle disposition est interprétée comme visant les États membres de l'Union européenne envisagés en tant qu'État d'origine (État d'envoi) et non pas en tant qu'État d'accueil (sur le territoire duquel le détachement a lieu).

Par ailleurs, afin de tenir compte des remarques formulées par le Conseil consultatif de droit pénal social dans son avis n° 2021/003 du 22 novembre 2021, l'obligation, l'article 4 du projet de loi a été également adapté afin de préciser les modalités de l'obligation d'information imposée à l'employeur concerné: la communication de l'information par ce dernier doit se faire au moyen d'un document écrit, envoyé par écrit ou par voie électronique.

Art. 5

Cette disposition complète l'article 1^{er}/1 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, faisant référence aux directives 96/71/CE, 2014/67/UE et 2018/957 en y insérant un 4^o faisant référence à la directive (UE) 2020/1057 Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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.

Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt ("de IMI-verordening").

De enige officiële, nationale websites van de lidstaten van de Europese Unie kunnen worden teruggevonden op de website van de Europese Commissie (momenteel via de pagina met de nationale contacten van de website "Your Europe").

2. Met betrekking tot artikel 4 werd er in de Nederlandstalige versie van de tekst rekening gehouden met de suggestie van de Nationale Arbeidsraad in zijn advies nr. 2.255 van 30 november 2021 om het woord "meegeven" te vervangen door het woord "meedelen".

Wat de andere vraag betreft die eveneens in het voornoemd advies werd gesteld met betrekking tot het toepassingsgebied van artikel 8, lid 2 van de Richtlijn 2020/1057, omgezet door de artikelen 3 en 4 van dit wetsontwerp, moet verduidelijkt worden dat deze bepaling geïnterpreteerd werd als gericht op de lidstaten van de Europese Unie als land van afkomst (zendstaat) en niet als land van onthaal (op wiens grondgebied de detachering plaatsvindt).

Om rekening te houden met de opmerkingen die werden gemaakt door de Adviesraad voor sociaal strafrecht in zijn advies nr. 2021/003 van 22 november 2021 werd bovendien ook artikel 4 van het wetsontwerp aangepast. Zo worden de modaliteiten verduidelijkt van de informatieplicht die op de betrokken werkgever rust. De informatie moet worden meegedeeld door middel van een schriftelijk document, hetzij op papier, hetzij in elektronische vorm.

Art. 5

Deze bepaling vervolledigt artikel 1/1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, door achter de reeds bestaande verwijzingen naar de Richtlijnen 96/71/EG, 2014/67/EU en 2018/957/EU, een 4^o in te voeren die verwijst naar de Richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhaving voorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012.

Art. 6

1. La directive 2020/1057 vise à établir des règles sectorielles spécifiques pour le secteur du transport routier. À cet égard et en lien avec la modification apportée à l'article 3 du projet de loi, la définition de la notion "d'activités dans le domaine du transport routier", prévue à l'article 2, 5° de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, a aussi été modifiée. Cette modification a pour effet de viser, en plus des activités de transport routier pour le compte de tiers relevant de la compétence de la Commission paritaire du transport et de la logistique, les activités de transport routier pour le compte de tiers relevant de la compétence des autres commissions paritaires suivantes: la Commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole, la Commission paritaire de la construction, la Commission paritaire pour le commerce de combustibles et la Commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance.

Relativement à la remarque formulée par le Conseil d'État dans son avis 70.880/1 du 31 janvier 2022 et relative à l'étendue de la notion d'activités dans le domaine du transport routier, telle que définie dans l'article 2, 5° de la loi du 5 mars 2002, modifié par l'article 6 du projet de loi, il est confirmé que l'énumération des commissions paritaires faite dans l'article 6 du projet de loi est considérée comme étant conforme au champ d'application de la directive 2020/1057. Aucune modification de l'énumération précitée ne doit donc être apportée.

2. Les règles sectorielles spécifiques de la directive 2020/1057 pour le secteur du transport routier tiennent compte de la nature particulière de la main-d'œuvre hautement mobile et établissent également un équilibre entre la protection sociale des conducteurs et la liberté des opérateurs de fournir des services transfrontaliers. Ces règles sectorielles spécifiques devraient reposer sur l'existence d'un lien suffisant entre le conducteur et le service fourni dans le territoire d'un État membre d'accueil. C'est sur la base de ce critère que la directive a établi une distinction entre les différents types de transport.

Compte tenu de l'importance de cette distinction, le projet de loi, dans son article 6, définit également les termes "opération de transport bilatérale de marchandises" et "transport combiné". Ainsi, un 6° et un 7° sont également insérés dans l'article 2 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

Art. 6

1. De Richtlijn 2020/1057 heeft als doel sectorspecifieke regels op te stellen voor de wegvervoersector. In dat opzicht en overeenkomstig de wijziging die werd aangebracht aan artikel 3 van het wetsontwerp, werd ook de definitie van de notie "activiteiten in de sector van het wegvervoer", zoals voorzien in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, gewijzigd. Deze wijziging heeft als doel om wat betreft de activiteiten van wegvervoer voor rekening van derden -bovenop deze die vallen onder de bevoegdheid van het Paritair Comité voor het vervoer en de Logistiek- ook de activiteiten te omvatten die onder de bevoegdheid vallen van andere paritaire comités (Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en -handel, het Paritair Comité voor het bouwbedrijf, het Paritair Comité voor de handel in brandstoffen en het Paritair Comité voor de bewakings- en/of toezichtsdiensten).

Met betrekking tot de opmerking van de Raad van State in zijn advies 70.880/1 van 31 januari 2022 in verband met de draagwijdte van het begrip "activiteiten in de sector van het wegvervoer" zoals gedefinieerd in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002, gewijzigd door artikel 6 van het wetsontwerp, kan worden bevestigd dat de opsomming van paritaire comités in artikel 6 van het wetsontwerp wordt geacht overeen te stemmen met het toepassingsgebied van de Richtlijn 2020/1057. Voorgenoemde lijst moet dus niet worden aangepast.

2. De sectorspecifieke regels van de Richtlijn 2020/1057 voor de sector van het wegvervoer zijn afgestemd op de bijzondere aard van het zeer mobiele personeelsbestand en creëren bovendien een evenwicht tussen de sociale bescherming van bestuurders en de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen. Deze sectorspecifieke regels moeten gebaseerd zijn op het bestaan van voldoende verbondenheid van de bestuurder en de verleende dienst met het grondgebied van een lidstaat van ontvangst. Het is op basis van dit criterium dat de richtlijn een onderscheid gemaakt heeft tussen de verschillende soorten vervoer.

Met het oog op het belang van dergelijk onderscheid, definieert het wetsontwerp in zijn artikel 6 eveneens de begrippen "bilaterale vervoersactiviteit met betrekking tot goederenvervoer" en "gecombineerd vervoer". Zodoende wordt er een 6° en 7° ingevoegd in artikel 2 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.

Afin de tenir compte de la remarque effectuée par le Conseil d'État dans son avis 70.880/1 du 31 janvier 2022, la définition du transport combiné insérée par l'article 2, 7° nouveau de la loi du 5 mars 2002 a été adaptée.

Art. 7

Avant que la directive 2020/1057 ne définisse des règles sectorielles pour le secteur du transport routier, le champ d'application de la directive 96/71/CE est précisé et réduit. Ainsi, l'article 1^{er} de la directive 2020/1057 prévoit une série d'opérations de transport pour lesquelles il est considéré que le lien avec l'État membre d'accueil n'est pas suffisant pour justifier l'application des dispositions relatives au détachement. Ces opérations de transport sont grosso modo divisées par la directive 2020/1057 en quatre catégories. L'article 1^{er} précité énumère successivement dans ses troisième, quatrième, cinquième et sixième paragraphes: les opérations de transport bilatérales de marchandises, les opérations de transport bilatérales de voyageurs, les activités de transit et certaines situations de transport combiné.

L'article 1 de la directive 2020/1057 est transposé en droit belge par l'article 7 du projet de loi. L'article 7 du projet de loi remplace l'article 4 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, en ce sens qu'il complète l'article 4 en ce qui concerne les opérations de transport pour lesquelles le conducteur n'est pas considéré comme détaché au sens de la directive 96/71/CE et est donc, par conséquent, exclu du champ d'application de la loi du 5 mars 2002.

En ce qui concerne les opérations de transport qui ne sont pas considérées comme un détachement et afin de répondre à la question posée par le Conseil national du Travail dans son avis n° 2255 du 30 novembre 2021, seront applicables, selon le cas, les règles "normales" prévues par les articles 6 et 7 de la Convention de Rome du 19 juin 1980 ou 8 et 9 du Règlement 593/2008 "Rome I" en matière de détermination du droit applicable au contrat de travail.

1. La première exclusion au champ d'application de la loi du 5 mars 2002 reste, comme auparavant, le personnel navigant de la marine marchande et ses employeurs, comme le prévoit l'article 1, paragraphe 2, de la directive 96/71/CE.

2. Les deuxième, troisième et quatrième exclusions au champ d'application de la directive 96/71/CE et, par

Met het oog op de opmerking van de Raad van State in zijn advies 70.880/1 van 31 januari 2022, werd de definitie van gecombineerd vervoer, zoals ingevoegd door het nieuwe artikel 2, 7° van de wet van 5 maart 2002, aangepast.

Art. 7

Voordat de Richtlijn 2020/1057 de sectorspecifieke regels voor de wegvervoersector uiteenzet, wordt het toepassingsgebied van de Richtlijn 96/71/EG verder gespecificeerd en vernauwd. Zodoende omvat artikel 1 van de Richtlijn 2020/1057 een reeks vervoersactiviteiten waarvan geoordeeld wordt dat de verbondenheid met de lidstaat van ontvangst niet voldoende is om de toepassing van de detachingsbepalingen te rechtvaardigen. Deze vervoersactiviteiten worden door de Richtlijn 2020/1057 grosso modo opgedeeld in vier categorieën. Het voornoemde eerste artikel vermeldt achtereenvolgens in zijn derde, vierde, vijfde en zes lid: de bilaterale vervoersactiviteiten in het goederenvervoer, de bilaterale vervoersactiviteiten in het personenvervoer, activiteiten van doorvoer en bepaalde situaties van gecombineerd vervoer.

Artikel 1 van de Richtlijn 2020/1057 wordt door artikel 7 van het wetsontwerp omgezet in Belgisch recht. Artikel 7 van het wetsontwerp vervangt artikel 4 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, in die zin dat artikel 4 verder wordt aangevuld met vervoersactiviteiten waarbij de bestuurder niet geacht wordt te zijn gedetacheerd in de zin van de Richtlijn 96/71/EG en bijgevolg uitgesloten wordt van het toepassingsgebied van de wet van 5 maart 2002.

Met betrekking tot de vervoersactiviteiten die niet worden beschouwd als detachering -en om te antwoorden op de vraag van de Nationale Arbeidsraad in zijn advies nr. 2.255 van 30 november 2021- zullen al naargelang de situatie de "normale" regels zoals voorzien in artikel 6 en 7 van het Verdrag van Rome van 19 juni 1980 en artikel 8 en 9 van de Verordening 593/2008 "Rome I" worden toegepast om te bepalen welk recht van toepassing is op de arbeidsovereenkomst.

1. De eerste uitsluiting van het toepassingsgebied van de wet van 5 maart 2002 blijft zoals voordien, het varend personeel van de koopvaardij en hun werkgevers, zoals voorzien in artikel 1, paragraaf 2 van de Richtlijn 96/71/EG.

2. De tweede, derde en vierde uitsluitingen van het toepassingsgebied van de Richtlijn 96/71/EG en bijgevolg

conséquent, de la loi du 5 mars 2002, concernant les opérations de transport bilatérales de marchandises.

Cette exclusion va au-delà des opérations de transport bilatérales dans le cadre du transport de marchandises au sens strict. L'article 1^{er}, paragraphe 3, alinéas 2 à 5 de la directive 2020/1057 et le nouvel article 4, alinéas 3^o et 4^o de la loi du 5 mars 2002 étendent également, sous certaines conditions, cette exclusion aux activités de transport bilatéral de marchandises dans le cadre desquelles une ou deux opérations de chargement et/ou de déchargement sont effectuées dans les pays qui sont traversés.

Ainsi, le nouvel article 4, 3^o de la loi du 5 mars 2002 prévoit qu'un conducteur n'est pas considéré comme détaché s'il procède à une activité de chargement et/ou de déchargement dans le ou les pays qu'il traverse, lorsqu'il effectue une activité de transport bilatérale de marchandises, à condition que les marchandises ne soient pas chargées et déchargées dans le même pays.

En ce qui concerne la formulation du nouvel article 4, 3^o de la loi de 5 mars 2002, il a été tenu compte de la remarque du Conseil national du Travail dans son avis 2.255 du 30 novembre 2021. La formulation initiale "3^o au conducteur qui, dans le cadre d'une opération de transport bilatérale de marchandises, effectue une activité de chargement et/ou de déchargement dans les pays qu'il traverse (...)" a été remplacée par "3^o au conducteur qui, effectuant une opération de transport bilatérale de marchandises, procède en outre à une activité de chargement et/ou de déchargement dans les pays qu'il traverse (...)".

En outre, afin de tenir compte de la remarque formulée par le Conseil d'État dans son avis 70.880/1 du 31 janvier 2022, dans la version néerlandaise de l'article 4, 3^o nouveau de la loi de 5 mars 2002, les mots "in het goederenvervoer" ont été remplacés par les mots "met betrekking tot goederen vervoer".

Par ailleurs, lorsque le conducteur procède au maximum à deux activités de chargement et/ou de déchargement dans les pays qu'il traverse, lorsqu'il effectue une opération de transport bilatérale de marchandises vers le pays d'établissement, conformément au nouvel article 4, 4^o de la loi du 5 mars 2002, il n'est pas considéré comme détaché. Toutefois, deux conditions doivent être remplies à cet effet:

— le conducteur ne doit pas charger et décharger des marchandises dans le même pays, et;

ook van de wet van 5 maart 2002 betreft de bilaterale vervoersactiviteiten in het goederenvervoer.

Deze uitsluiting gaat verder dan de bilaterale vervoersactiviteiten in het goederenvervoer in strikte zin. Artikel 1, paragraaf 3, tweede tot vijfde lid van de Richtlijn 2020/1057 en het nieuwe artikel 4, 3^o en 4^o van de wet van 5 maart 2002 breiden deze uitsluiting onder bepaalde voorwaarden ook uit naar de bilaterale vervoersactiviteiten in het goederenvervoer waarbij er één of twee laad- en/of losactiviteiten worden verricht in de landen die worden doorkruist.

Zo bepaalt het nieuwe artikel 4, 3^o van de wet van 5 maart 2002 dat de bestuurder ook niet geacht wordt te zijn gedetacheerd als hij één laad- en/of losactiviteit verricht in het of de land(en) die hij doorkruist tijdens de bilaterale vervoersactiviteit met betrekking tot goederenvervoer, op voorwaarde dat de goederen niet worden geladen en gelost in hetzelfde land.

Met betrekking tot de formulering van het nieuwe artikel 4, 3^o van de wet van 5 maart 2002 werd rekening gehouden met de opmerking van de Nationale Arbeidsraad in zijn advies nr. 2.255 van 30 november 2021. De oorspronkelijke formulering "3^o op de bestuurder die, in het kader van een bilaterale vervoersactiviteit in het goederenvervoer, één laad- en/of losactiviteit verricht in het of de landen die hij doorkruist (...)" werd vervangen door: "3^o op de bestuurder die een bilaterale vervoersactiviteit in het goederenvervoer verricht en daarnaast één laad- en/of losactiviteit verricht in het of de landen die hij doorkruist (...)".

Met het oog op de opmerking van de Raad van State in zijn advies 70.880/1 van 31 januari 2022, werd in de Nederlandstalige versie van het nieuwe artikel 4, 3^o van de wet van 5 maart 2002 de woorden "in het goederenvervoer" vervangen door de woorden "met betrekking tot het goederenvervoer".

Ook wanneer de bestuurder ten hoogste twee laad- en/of losactiviteiten verricht in de landen die hij doorkruist tijdens een bilaterale vervoersactiviteit in het goederenvervoer naar het land van vestiging, wordt hij volgens het nieuwe artikel 4, 4^o van de wet van 5 maart 2002 niet geacht te zijn gedetacheerd. Dit evenwel op twee voorwaarden:

— dat de bestuurder goederen niet laadt en lost in hetzelfde land, en;

— il doit s’agir d’une opération de transport bilatérale qui a démarré dans l’État membre d’établissement et au cours de laquelle aucune activité supplémentaire n’a été exercée.

En ce qui concerne la formulation du nouvel article 4, 4°, il a été tenu de compte de la remarque du Conseil national du Travail dans son avis 2.255 du 30 novembre 2021. La formulation initiale “4° au conducteur qui, dans le cadre d’une opération de transport bilatérale de marchandises, effectue (...)” a été remplacée par “4° au conducteur qui, effectuant une opération de transport bilatérale de marchandises vers le pays d’établissement de l’employeur, procède en outre (...)”.

Tant que les tachygraphes intelligents ne doivent pas encore être obligatoirement être installés dans les véhicules immatriculés pour la première fois dans un État membre conformément au règlement (UE) n° 165/2014, les exclusions du nouvel article 4, 3° et 4° s’appliquent à tous les conducteurs. Toutefois, une fois que cette obligation d’installation de tachygraphe intelligent entrera en vigueur, ces dispositions ne s’appliqueront qu’aux conducteurs utilisant un véhicule équipé d’un tel tachygraphe intelligent.

3. La cinquième exclusion du champ d’application de la directive 96/71/CE et, par conséquent aussi, de la loi du 5 mars 2002 concerne, dans l’article 4, 5° nouveau, le conducteur qui commence ou termine un trajet de transport combiné en Belgique, si le trajet routier en lui-même consiste en des opérations de transport bilatérales de marchandises, et son employeur.

À cet égard, et relativement aux différentes remarques émises par le Conseil national du Travail dans son avis n° 2255 du 30 novembre 2021 en ce qui concerne le transport combiné et en particulier sa remarque selon laquelle ledit Conseil énonce, d’une part, que “les opérations de transport combiné ne peuvent en aucun cas être exclues de l’application des règles en matière de détachement, sauf s’il s’agit d’opérations de transport bilatérales. Les opérations de transport combiné devraient également relever des conditions du transport de cabotage s’il s’agit de transport national” et, d’autre part, qu’“il ressort que la directive ne prévoit absolument pas l’exclusion des opérations de transport combiné”, il est répondu ce qui suit.

Le trajet routier d’une opération de transport combiné est exclu par l’article 1, paragraphe 6 de la directive 2020/1057 de la notion de détachement au sens de la directive 96/71/CE mais seulement dans les conditions et limites prévues par ce même article 1, paragraphe 6.

— dat het een bilaterale vervoersactiviteit betreft die in de lidstaat van vestiging werd aangevangen en waarbij geen extra activiteit werd verricht.

Met betrekking tot de formulering van het nieuwe artikel 4, 4° werd rekening gehouden met de opmerking van de Nationale Arbeidsraad in zijn advies nr. 2.255 van 30 november 2021. De oorspronkelijke formulering “4° op de bestuurder die in het kader van een bilaterale vervoersactiviteit in het goederenvervoer (...)” werd vervangen door: “4° op de bestuurder die een bilaterale vervoersactiviteit in het goederenvervoer verricht naar het land van vestiging van de werkgever en daarnaast (...)”.

Zolang de slimme tachografen nog niet verplicht moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat, overeenkomstig de Verordening (EU) nr. 165/2014, gelden de uitsluitingen van het nieuwe artikel 4, 3° en 4° voor alle bestuurders. Van zodra deze verplichting tot het inbouwen van een slimme tachograaf van kracht is, gelden deze bepalingen evenwel nog enkel voor de bestuurders die gebruik maken van een voertuig die is uitgerust met dergelijke slimme tachograaf.

3. De vijfde uitsluiting van het toepassingsgebied van de Richtlijn 96/71/EG en bijgevolg ook van de wet van 5 maart 2002 betreft – in het nieuwe artikel 4, 5° van diezelfde wet – de bestuurder die in België het begin- of eindtraject doet van gecombineerd vervoer, indien het wegtraject op zich bestaat uit bilaterale vervoersactiviteiten in het goederenvervoer en op zijn werkgever.

In dit opzicht en met betrekking tot de verschillende opmerkingen die gemaakt werden door de Nationale Arbeidsraad in zijn advies nr. 2.255 van 30 november 2021 betreffende het gecombineerd vervoer en in het bijzonder zijn opmerking volgens dewelke de raad enerzijds stelt dat “het gecombineerd vervoer in geen geval uitgesloten mag worden van de toepassing van de detachingsregels, behalve indien het om bilateraal vervoer gaat. Gecombineerd vervoer zou eveneens onder de voorwaarden van cabotagevervoer moeten vallen als het nationaal vervoer betreft” en anderzijds dat “de richtlijn er absoluut niet in voorziet dat gecombineerd vervoer uitgesloten wordt”, luidt het antwoord als volgt.

Het wegtraject van gecombineerd vervoer wordt door artikel 1, paragraaf 6 van de Richtlijn 2020/1057 uitgesloten van de notie detachering in de zin van de Richtlijn 96/71/EG, maar enkel onder de voorwaarden en beperkingen voorzien in voornoemd artikel 1, paragraaf 6.

Conformément à l'article 1.6 de la directive 2020/1057, si le trajet routier initial ou final d'une opération de transport combiné se compose d'opérations bilatérales, le conducteur qui effectue un tel trajet routier ne sera pas considéré comme détaché.

Par contre, si le trajet routier concerné ne constitue pas une opération bilatérale (mais est, par exemple, du cabotage), alors l'article 1, paragraphe 6 de la directive ne sera pas d'application et il y aura donc détachement de conducteurs au sens de la directive 96/71/CE.

Autrement dit, lorsque les trajets de départ et de fin du transport combiné sont des trajets routiers et sont constitués d'opérations bilatérales de marchandises, ils constitueront les critères déterminants permettant de considérer que le conducteur concerné par de telles opérations bilatérales n'est pas un travailleur détaché au sens de la directive 96/71/CE.

L'article 4, 5° nouveau de la loi du 5 mars 2002 inséré par le projet de loi fait application des principes précités.

4. L'article 4, 6° et 7° nouveaux de la loi du 5 mars 2002 concerne diverses formes d'opérations de transport bilatérales relatives au transport de voyageurs, qui, conformément à la directive 2020/1057, sont exclues du champ d'application de la directive 96/71/CE et de la loi du 5 mars 2002.

5. Enfin, sur base de l'article 1^{er}, paragraphe 5, de la directive 2020/1057, les activités de transit, par lesquelles un conducteur ne fait que traverser le territoire belge sans charger ou décharger de marchandises et sans prendre ni déposer de voyageurs, sont exclues du champ d'application de la directive 96/71/CE et de la loi du 5 mars 2002. Cette exclusion est prévue dans le nouvel article 4, 8° nouveau de la loi du 5 mars 2002.

Art. 8

Le remplacement de l'article 5, paragraphe 2, alinéa 7, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci (inséré auparavant par la loi du 12 juin 2020 dans le cadre de la transposition de l'article 3, paragraphe 3 de la directive 2018/957), effectué par l'article 8 du projet de loi, a un double objet.

1. Tout d'abord, le nouvel alinéa 7 transpose l'article 1^{er}, paragraphe 8, de la directive 2020/1057, en introduisant des règles spécifiques relativement au calcul de la durée du détachement lorsqu'un conducteur détaché

Overeenkomstig artikel 1, paragraaf 6 van de Richtlijn 2020/1057 wordt een bestuurder niet geacht gedetacheerd te zijn wanneer hij het begin- of eindtraject doet van gecombineerd vervoer en wanneer dit wegtraject op zich bestaat uit bilaterale vervoeractiviteiten.

Wanneer het wegtraject daarentegen niet uit een bilaterale vervoersactiviteit bestaat (maar bijvoorbeeld uit cabotage) dan zal artikel 1, paragraaf 6 van de richtlijn niet van toepassing zijn en zal er sprake zijn van detachering van bestuurders in de zin van de Richtlijn 96/71/EG.

Met andere woorden, wanneer het begin- of eindtraject van gecombineerd vervoer een wegtraject betreft dat op zich bestaat uit een bilaterale vervoersactiviteit, zijn de beslissende criteria aanwezig om te besluiten dat de bestuurder die dergelijke bilaterale vervoersactiviteit verricht, geen gedetacheerde werknemer is in de zin van de Richtlijn 96/71/EG.

Het nieuwe artikel 4, 5° van de wet van 5 maart 2002, ingevoegd door dit wetsontwerp past bovenstaande beginselen toe.

4. Artikel 4, 6° en 7° van de wet van 5 maart 2002 omvat verschillende vormen van bilaterale vervoersactiviteiten in het personenvervoer, die in lijn met de Richtlijn 2020/1057 worden uitgesloten van het toepassingsgebied van de Richtlijn 96/71/EG en de wet van 5 maart 2002.

5. Tot slot worden activiteiten van doorvoer, waarbij een bestuurder het Belgisch grondgebied enkel doorkruist, zonder dat er vracht wordt geladen of gelost en zonder dat er passagiers in- of uitstappen, op basis van artikel 1, paragraaf 5 van de Richtlijn 2020/1057 uitgesloten van het toepassingsgebied van de Richtlijn 96/71/EG en de wet van 5 maart 2002. Deze uitsluiting wordt uiteengezet in het nieuwe artikel 4, 8° van de wet van 5 maart 2002.

Art. 8

De vervanging van het zevende lid in artikel 5, paragraaf 2 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan (ingevoegd door de wet van 12 juni 2020 in het kader van de omzetting van artikel 3, paragraaf 3 van de Richtlijn 2018/957) door artikel 8 van het wetsontwerp, dient een tweeledig doel.

1. Allereerst is het nieuwe zevende lid de omzetting van artikel 1, paragraaf 8 van de Richtlijn 2020/1057, waarmee specifieke regels worden ingevoerd voor de berekening van de duur van de detachering wanneer een

est occupé dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier (au sens de la loi du 5 mars 2002).

En pareil cas, le nouvel alinéa 7 précise que le détachement du conducteur précité prend fin lorsque le conducteur quitte le territoire de la Belgique dans le cadre d'une opération de transport international de marchandises ou de voyageurs et que cette période de détachement n'est pas cumulable avec les périodes de détachement antérieures prestées dans le cadre d'opérations internationales de ce type par le même conducteur ou par un conducteur qu'il remplace.

2. Par ailleurs, le remplacement de l'alinéa 7 précité, par l'article 8 du projet a également pour effet de rendre applicable l'article 5, paragraphe 2, de la loi du 5 mars 2002, aux activités dans le domaine du transport routier (sous réserve des règles spécifiques énoncées au point 1 du présent commentaire).

Un tel remplacement supprime ainsi le principe de non-application temporaire dudit paragraphe 2 aux activités dans le domaine du transport routier et qui avait été prévu par l'alinéa 7 remplacé et ce afin de donner effet à l'article 3, paragraphe 3 de la directive (UE) 2018/957 du 28 juin 2018 modifiant la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.

L'article 3, paragraphe 3, de la directive 2018/957 précitée prévoit que cette dernière directive s'appliquera au secteur du transport routier à partir de la date d'application d'un acte législatif modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et 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.

L'application de la directive 2020/1057, qui constitue l'acte législatif au sens de l'article 3, paragraphe 3 de la directive 2018/957, implique donc que l'article 5, paragraphe 2 de la loi du 5 mars 2002 doit être rendu applicable aux activités dans le domaine du transport routier à partir de la date d'entrée en vigueur du projet de loi ici commenté.

Art. 9

Cette disposition abroge l'article 6/1, paragraphe 2, de la loi du 5 mars 2002 susmentionnée, inséré par la loi du 12 juin 2020.

gedetacheerde bestuurder wordt tewerkgesteld in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer (in de zin van de wet van 5 maart 2002).

In dat geval bepaalt het zevende lid dat de detachering van de voornoemde bestuurder een einde neemt wanneer de bestuurder in het kader van internationaal vervoer van goederen of personen het Belgisch grondgebied verlaat en dat deze detacheringsperiode niet kan worden gecumuleerd met eerdere detacheringsperiodes in het kader van dergelijke internationale activiteiten van dezelfde bestuurder of van de bestuurder die hij vervangt.

2. Daarnaast heeft de vervanging van het voornoemde lid zeven, door artikel 8 van het wetsontwerp tot gevolg dat artikel 5, § 2, van de wet van 5 maart 2002 van toepassing is op de activiteiten in de sector van het wegvervoer. Dit uiteraard onder voorbehoud van de specifieke regels die onder het eerste punt van deze commentaar werden uiteengezet.

Met de vervanging van het zevende lid van artikel 5, paragraaf 2 van de wet van 5 maart 2002 komt er dan ook meteen een einde aan de tijdelijke uitzondering die het vroegere zevende lid voorzag van deze tweede paragraaf voor wat betreft activiteiten in de sector van het wegvervoer en waarmee uitwerking gegeven werd aan artikel 3, paragraaf 3 van de Richtlijn (EU) 2018/957 van 28 juni 2018 tot wijziging van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten.

Artikel 3, paragraaf 3 van de voornoemde Richtlijn 2018/957 voorziet dat de richtlijn van toepassing is op de sector wegvervoer vanaf de datum van toepassing van een wetgevingshandeling tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG betreffende handhavingvoorschriften en tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor het detacheren van bestuurders in de wegvervoerssector.

De toepassing van de Richtlijn 2020/1057, die de wetgevingshandeling uitmaakt, in de zin van artikel 3, paragraaf 3 van de Richtlijn 2018/957, brengt bijgevolg met zich mee dat artikel 5, paragraaf 2 van de wet van 5 maart 2002 moet worden toegepast op activiteiten in de wegvervoerssector vanaf de datum van inwerking-treding van dit wetsontwerp.

Art. 9

Deze bepaling heft de tweede paragraaf van artikel 6/1 van voormelde wet van 5 maart 2002, ingevoegd door de wet van 12 juni 2020, op.

Ce faisant, compte tenu de l'application de la directive 2020/1057, une telle abrogation met fin au principe de non-application temporaire de l'article 6/1 aux activités dans le domaine du transport routier, qui avait été prévu, par son paragraphe 2 ainsi abrogé, dans le cadre de la transposition de l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2018/957.

Corrélativement, l'article 6/1 tel que modifié par l'article 9 du projet de loi devient donc ainsi applicable aux activités dans le domaine du transport routier.

Pour le surplus, il est renvoyé, aux commentaires émis à ce sujet relativement à l'article 8 du projet de loi.

Art. 10

Cet article modifie l'article 7/1 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci. L'article 7/1, qui concerne l'information que les employeurs doivent fournir à la demande des fonctionnaires désignés par le Roi, est tout d'abord mis en conformité avec la nouvelle directive (UE) 2019/1152 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 relative à des conditions de travail transparentes et prévisibles dans l'Union européenne.

Il est à noter que la directive 91/533/CEE mentionnée dans l'article 1, paragraphe 11, alinéa 1^{er}, c) de la directive 2020/1057, a été remplacée par la directive (UE) 2019/1152 précitée. C'est la raison pour laquelle l'article 10, 1^o du projet de loi adapte l'alinéa 1^{er} de l'article 7/1 de la loi du 5 mars 2002 en énumérant les éléments essentiels de la relation de travail figurant à l'article 4, paragraphe 2 de ladite directive (UE) 2019/1152. Par cette énumération, il est tenu compte de la remarque formulée par le Conseil d'État dans son avis 70.880/1 du 31 janvier 2022 et de celle formulée par l'Autorité de protection des données dans son avis n° 47/2022 du 9 mars 2022.

En second lieu, les employeurs qui occupent leurs conducteurs en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier sont exclus du champ d'application de cet article. Comme déjà mentionné ci-dessus, la directive 2020/1057 précise de manière limitative les exigences administratives et les mesures de contrôle en cas de détachement dans le domaine du transport routier. Par conséquent, le secteur du transport routier sera toujours exclu des articles de la loi du 5 mars 2002 susmentionnée qui imposent d'autres exigences administratives et mesures de contrôle. Tel est

Zodoende maakt deze opheffing, rekening houdend met de toepassing van de Richtlijn 2020/1057, een einde aan het principe van de tijdelijke niet toepassing van artikel 6/1 op de activiteiten in de sector van het wegvervoer, zoals voorzien werd door de aldus opgeheven tweede paragraaf in het kader van de omzetting van artikel 3, paragraaf 3 van de Richtlijn 2018/957.

Bijgevolg moet artikel 6/1 zoals gewijzigd door artikel 9 van dit wetsontwerp ook worden toegepast op activiteiten in de sector van het wegvervoer.

Voor verdere info wordt verwezen naar de opmerkingen die hieromtrent werden gemaakt in artikel 8 van het wetsontwerp.

Art. 10

Dit artikel wijzigt artikel 7/1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan. Artikel 7/1 dat handelt over de informatie die de werkgevers op verzoek van de door de Koning aangewezen ambtenaren aan hen moet bezorgen, wordt allereerst in overeenstemming gebracht met de nieuwe Richtlijn (EU) 2019/1152 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende transparante en voorspelbare arbeidsvoorwaarden in de Europese Unie.

Er moet worden opgemerkt dat de Richtlijn 91/553/EEG, zoals vermeld in artikel 1, paragraaf 11, eerste lid, c) van de Richtlijn 2020/1057, vervangen werd door voornoemde Richtlijn (EU) 2019/1152. Dit is de reden waarom dit wetsontwerp in zijn artikel 10, 1^o, artikel 7/1, eerste lid van de wet van 5 maart 2002 wijzigt en de belangrijkste aspecten van de arbeidsrelatie opsomt, zoals aangegeven in artikel 4, paragraaf 2 van voornoemde Richtlijn (EU) 2019/1152. Zodoende wordt tegemoetgekomen aan de opmerking van de Raad van State in zijn advies 70.880/1 van 31 januari 2022 en het advies nr. 47/2022 van 9 maart 2022 van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

In tweede instantie worden de werkgevers die hun bestuurders tewerkstellen in België in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer uitgesloten van het toepassingsgebied van dit artikel. Zoals hierboven reeds meegegeven, bepaalt de Richtlijn 2020/1057 op limitatieve wijze de administratieve voorschriften en controlemaatregelen in geval van detachering in de sector van het wegvervoer. Zodoende zal de sector van het wegvervoer stevast uitgesloten worden van de artikelen van de bovenvermelde wet van 5 maart 2002 die andersluidende administratieve voorschriften en controlemaatregelen

l'objet de l'article 10, 2° de la loi en projet, transposant l'article 1 de la directive 2020/1057.

Art. 11

La transposition de l'article 1^{er}, paragraphe 11, de la directive 2020/1057 relativement aux exigences administratives et aux mesures de contrôle qui peuvent être imposées en cas de détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier est transposée, entre autres, par cet article 11 qui introduit à son tour un nouvel article 7/1/1 dans la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

1. Dans son alinéa 1^{er}, l'article 7/1/1, paragraphe 1^{er} de la loi du 5 mars 2002 traite, d'une part, de l'obligation de l'employeur de veiller à ce que le conducteur dispose de certains documents et, d'autre part, de l'obligation du conducteur de les conserver et de les mettre à la disposition des fonctionnaires désignés par le Roi lorsqu'ils sont demandés lors d'un contrôle sur route.

En prévoyant, comme dans les autres articles du projet de loi concernés à cet égard, que les fonctionnaires impliqués en la matière seront les "fonctionnaires désignés par le Roi", il a été tenu compte de la remarque effectuée par le Conseil d'État dans son avis dans son avis 70.880/1 du 31 janvier 2022.

1.1. Ces documents sont les suivants:

— une copie de la déclaration de détachement visée par l'article 7/1/2;

— la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique;

D'une part, cette preuve peut être apportée via un document qui comporte les données suivantes:

- a) le nom, l'adresse et la signature de l'expéditeur;
- b) le nom, l'adresse et la signature du transporteur;
- c) le nom et l'adresse du destinataire, ainsi que sa signature et la date de livraison une fois les marchandises livrées;
- d) le lieu et la date de prise en charge des marchandises et le lieu prévu pour la livraison;

oplegt. Dat is de opzet van artikel 10, 2° van het wetsontwerp, dat artikel 1 van de Richtlijn 2020/1057 omzet.

Art. 11

De omzetting van artikel 1, paragraaf 11 van de Richtlijn 2020/1057 met betrekking tot de administratieve voorschriften en controlemaatregelen die mogen worden opgelegd in geval van detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer, wordt onder andere omgezet door dit artikel 11. Artikel 11 dat op zijn beurt een nieuw artikel invoert in de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, artikel 7/1/1.

1. In zijn eerste lid handelt artikel 7/1/1, eerste paragraaf van de wet van 5 maart 2002 enerzijds over de verplichting van de werkgever om ervoor te zorgen dat de bestuurder over bepaalde documenten beschikt en anderzijds over de verplichting van de bestuurder om deze te bewaren en ter beschikking te stellen van de door de Koning aangewezen ambtenaren in het geval dat daar om wordt verzocht tijdens een wegcontrole.

Door – net zoals in de andere betrokken artikelen van het wetsontwerp – te voorzien dat de desbetreffende ambtenaren, "de door de Koning aangeduide ambtenaren" zijn, wordt er rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State in zijn advies 70.880/1 van 31 januari 2022.

1.1 Deze documenten zijn de volgende:

— een kopie van de detachingsverklaring, zoals bedoeld in artikel 7/1/2;

— bewijs dat de vervoersactiviteiten plaatsvinden in België;

Dit bewijs kan enerzijds geleverd worden via een document dat de volgende gegevens omvat:

- a) naam, adres en handtekening van de opdrachtgever;
- b) naam, adres en handtekening van de vervoerder;
- c) naam, adres en handtekening van de geadresseerde en de datum van levering, wanneer de goederen zijn geleverd;
- d) plaats en datum van overname van de goederen en plaats van levering;

e) la dénomination courante de la nature des marchandises et le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ainsi que le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros;

f) la masse brute des marchandises ou leur quantité exprimée d'une autre manière;

g) les plaques d'immatriculation du véhicule à moteur et de la remorque.

D'autre part, cette preuve peut aussi être fournie via une lettre de voiture électronique lorsque celle-ci peut être valablement utilisée en Belgique. Tel sera le cas, par exemple, lorsque la Belgique aura ratifié le protocole additionnel à la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique ou en ce qui concerne les employeurs établis dans des pays avec qui la Belgique a conclu des accords particuliers au sens de l'article 1^{er}, alinéa 5 de la même Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et qui permettent, pour de tels employeurs, l'utilisation de la lettre de voiture électronique.

— les enregistrements du tachygraphe, et en particulier les symboles pays des États où le travailleur a été présent lorsqu'il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transports de cabotage.

Afin de ne pas limiter, dans le respect de l'article 1.10 de la directive 2020/1057, l'application d'une telle mesure aux seules opérations de transport soumises aux règlements 561/2006 et 165/2014 mais de manière à pourvoir l'appliquer également, à des opérations de transport visant des véhicules immatriculés dans des États tiers à l'Union européenne, l'article 7/1/1, ne fait pas expressément mention des règlements 561/2006 et 165/2014. Il est ainsi répondu à la remarque effectuée par l'Autorité de protection des données dans son avis 47/2022 du 9 mars 2022.

1.2. L'article 7/1/1, paragraphe 1^{er}, alinéa 3 nouveau prévoit également qu'afin de s'assurer qu'un conducteur doit être considéré comme effectuant une opération de transport exclue de la notion de détachement visée par l'article 4, points 2° à 4° et 6° à 7° de la loi du 5 mars 2002, les fonctionnaires désignés par le Roi ne peuvent, lors d'un contrôle routier, que se faire produire les documents ou données relatifs à la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique et les enregistrements du tachygraphe au sens de l'article 7/1/1, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, sur support papier ou en format électronique, et que procéder à la recherche et à l'examen desdits documents ou données.

e) handelsbenaming van de goederen, verpakkingsmethode en, in geval van gevaarlijke goederen, de algemeen erkende beschrijving ervan, het aantal verpakkingen en hun bijzondere merktekens en nummers;

f) de brutomassa of de anderszins uitgedrukte hoeveelheid van de goederen;

g) de kentekenplaten van de motorvoertuigen en aanhangwagens.

Anderzijds kan dit bewijs ook geleverd worden via elektronische vrachtbrief, voor zover deze rechtsgeldig kan gebruikt worden in België. Dit zal bijvoorbeeld het geval zijn wanneer België het aanvullend Protocol bij het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) inzake de digitale vrachtbrief, heeft geratificeerd of voor de werkgevers die gevestigd zijn in een land waarmee België overeenkomstig artikel 1, vijfde lid van hetzelfde Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) een akkoord heeft gesloten dat toelaat dat deze werkgevers een elektronische vrachtbrief kunnen gebruiken.

— de tachograafgegevens en met name de landsymbolen van de staten waar de bestuurder zich bevond tijdens internationaal wegvervoer of cabotage.

Om de toepassing van dergelijke maatregel -overeenkomstig artikel 1.10 van de Richtlijn 2020/1057 – niet te beperken tot de vervoersactiviteiten die onder de Verordening 561/2006 en 165/2014 vallen, en om deze ook te kunnen toepassen op vervoeractiviteiten met voertuigen die ingeschreven zijn in een land buiten de Europese Unie, worden deze verordeningen niet expliciet vermeld in artikel 7/1/1. Zo wordt er een antwoord geformuleerd op de opmerking van de Gegevensbeschermingsautoriteit in zijn advies nr. 47/2022 van 9 maart 2022.

1.2. Het nieuwe artikel 7/1/1, eerste paragraaf, lid 3 voorziet ook dat, om zich ervan te vergewissen dat een bestuurder geacht wordt vervoersactiviteiten te verrichten die uitgesloten zijn van de notie detachering, zoals bedoeld in artikel 4, 2° tot 4°, 6° en 7° van de wet van 5 maart 2002, de door de Koning aangewezen ambtenaren tijdens een wegcontrole enkel de documenten of gegevens houdende het bewijs dat de vervoersactiviteiten in België plaatsvinden en de tachograafgegevens in de zin van artikel 7/1/1, § 1, eerste lid, op papier of in elektronische vorm, kunnen doen voorleggen, opsporen en onderzoeken.

Ce faisant, l'article 7/1/1, paragraphe 1^{er}, alinéa 3 précité met en œuvre les principes prévus par l'article 1^{er}, paragraphe 11, alinéa 2, de la directive 2020/1057.

Lorsqu'à l'occasion d'un contrôle routier, les services d'inspection constatent en tenant compte, le cas échéant, du nouvel article 7/1/1, § 1, alinéa 3, que l'opération internationale de transport routier, présentée comme ne constituant pas un détachement par l'employeur, constitue au contraire un tel détachement, tous les documents visés à l'article 7/1/3 nouveau de la loi du 5 mars 2002 (voir *infra*) pourront alors être réclamés audit employeur.

1.3. Les commentaires fournis aux points 1.1 et 1.2 le sont en réponse aux questions posées en la matière par le Conseil national du Travail dans son avis n° 2.255 du 30 novembre 2021 et par le Conseil consultatif de droit pénal social dans son avis n° 2021/003 du 22 novembre 2021.

2. Le second paragraphe traite ensuite des documents qui peuvent être demandés par les fonctionnaires désignés par le Roi après la période de détachement. L'employeur doit pouvoir fournir ces documents dans les huit semaines suivant la demande.

Ces documents sont les suivants:

— la copie des documents pouvant être demandés lors d'un contrôle sur route (v. ci-dessus), à l'exception de la copie de la déclaration de détachement;

— une copie du contrat de travail ou un document équivalent qui comporte l'information sur les éléments essentiels de la relation de travail, parmi lesquels au moins l'identité des parties à la relation de travail, le siège de l'entreprise, la description du travail à effectuer, la date du début de la relation de travail et, le cas échéant, la durée ou la date de la fin de la relation de travail, le montant de base initial et les autres éléments constitutifs de la rémunération à laquelle le conducteur a droit, la périodicité et la méthode de versement de la rémunération, ainsi que la durée de la journée ou semaine de travail normale du conducteur. Par une telle énumération, il est tenu compte de la remarque formulée par le Conseil d'État dans son avis 70.880/1 du 31 janvier 2022;

— les relevés d'heures relatifs au travail, indiquant le début, la fin et la durée du temps de travail journalier du conducteur détaché et qui concernent la période de détachement; et

Zodoende is voornoemd artikel 7/1/1, § 1, derde lid van het wetsontwerp de omzetting van artikel 1, paragraaf 11, tweede lid van de Richtlijn 2020/1057.

Wanneer de inspectiediensten tijdens een wegcontrole, desgevallend rekening houdend met het nieuwe artikel 7/1/1, § 1, derde lid, van de wet van 5 maart 2002, vaststellen dat de activiteit van internationaal wegvervoer, die werd voorgesteld als zijnde geen detachering door de werkgever, daarentegen wel degelijk een detachering blijkt te zijn, kunnen alle bijgevolg alle documenten, zoals bedoeld in het nieuwe artikel 7/1/3 van de wet van 5 maart 2002 (zie *infra*) opgevraagd worden bij de werkgever.

1.3 De commentaar bij 1.1 en 1.2 moet gelezen worden in antwoord op de vragen van de Nationale Arbeidsraad in zijn advies nr. 2.255 van 30 november 2021 en van de Adviesraad voor sociaal strafrecht in zijn advies nr. 2021/003 van 22 november 2021.

2. De tweede paragraaf gaat vervolgens over de documenten die na de detachingsperiode kunnen worden opgevraagd door de ambtenaren, aangeduid door de Koning. De werkgever moet deze documenten binnen de acht weken na het verzoek kunnen voorleggen.

Het betreft de volgende documenten:

— een kopie van de documenten die gevraagd kunnen worden tijdens een wegcontrole (zie hierboven), met uitzondering de detachingsverklaring;

— een kopie van de arbeidsovereenkomst of een gelijkwaardig document dat informatie bevat over de belangrijkste aspecten van de arbeidsrelatie, waaronder minstens de identiteit van de partijen bij de arbeidsrelatie, de zetel van de werkgever, de omschrijving van de te verrichten arbeid, de aanvangsdatum en in voorkomend geval de duur of de einddatum van de arbeidsrelatie, het aanvangsbedrag en de overige bestanddelen van het loon waarop de bestuurder recht heeft, de betalingswijze en frequentie van de betalingen van het loon, alsook de duur van de normale dagelijkse of wekelijkse arbeidstijd van de bestuurder. Met deze opsomming wordt tegemoetgekomen aan de opmerking van de Raad van State in zijn advies 70.880/1 van 31 januari 2022;

— de arbeidstijdenoverzichten die begin, einde en duur van de dagelijkse arbeidstijd aangeven van de gedetacheerde bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode; en

— la preuve du paiement des salaires du conducteur relatifs à la période de détachement.

S'agissant particulièrement de la preuve du paiement des salaires et en réponse à la question du Conseil consultatif de droit pénal social dans son avis précité et par laquelle celui-ci demande quelle preuve de paiement les services d'inspections belges pourra accepter et si cette question devrait être déterminée en fonction des règles du pays d'envoi du conducteur ou sur base de la législation belge, il est répondu ce qui suit.

La validité de la preuve de paiement sera appréciée sur base de la réglementation prévue par le pays du lieu où le paiement aura été effectué.

En cas de doute sur la validité du document produit à cet effet par l'employeur, les services d'inspections pourront recourir à la coopération administrative et interroger via le système d'information du marché intérieur "IMI", les autorités de l'État d'établissement de l'employeur.

En ce qui concerne la manière dont doivent être effectuées tant la demande adressée par les fonctionnaires désignés par le Roi que la fourniture des documents demandés, une distinction est faite entre les employeurs établis dans un État membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni et les employeurs établis dans un autre pays.

En ce qui concerne les États membres de l'Union européenne et le Royaume-Uni, la communication doit se faire via l'interface publique connectée à l'IMI. Lorsque, pour une raison ou une autre, les documents ne sont pas fournis dans le délai imparti ou lorsque l'employeur n'a pas créé de compte dans l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur "IMI", les fonctionnaires désignés par le Roi peuvent demander l'assistance des autorités compétentes du pays d'établissement de l'employeur via l'IMI.

Il y a également lieu de préciser qu'une telle interface publique est exclusivement développée et gérée par les services de la Commission européenne.

En réponse à la remarque de l'Autorité de protection des données dans son avis 47/2022 du 9 mars 2022, il est d'abord précisé qu'en ce qui concerne les employeurs établis dans un autre État membre de l'Union européenne, la directive 2020/1057 ne déroge pas, relativement à l'assistance administrative, aux dispositions de la directive (UE) 2014/67 du 15 mai 2014 relative à

— het betalingsbewijs van de lonen van de gedetacheerde bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode.

In het bijzonder met betrekking tot de betalingsbewijzen van de lonen van de gedetacheerde bestuurder en in antwoord op de vraag van de Adviesraad voor sociaal strafrecht, die in zijn voornoemd advies vraagt welke betalingsbewijzen de Belgische inspectiediensten zullen kunnen aanvaarden en of deze vraag moet worden beantwoord in functie van de reglementering van het zendland van de bestuurder of op basis van de Belgische wetgeving, kan het volgende worden meegegeven.

De geldigheid van de betalingsbewijzen zal worden beoordeeld op basis van de reglementering van het land waar de betaling effectief heeft plaatsgevonden.

In geval van twijfel over de geldigheid van dergelijk betalingsbewijs dat door de werkgever wordt voorgelegd, kunnen de inspectiediensten beroep doen op de administratieve samenwerking en de autoriteiten van het land van vestiging van de werkgever bevragen via het informatiesysteem interne markt "IMI".

Wat betreft de manier waarop zowel het verzoek van de door de Koning aangeduide ambtenaren, als het verstrekken van de gevraagde documenten moet gebeuren, wordt er een onderscheid gemaakt tussen de werkgevers die gevestigd zijn in een lidstaat van de Europese Unie of het Verenigd Koninkrijk en de werkgevers die in een ander land gevestigd zijn.

Wat de lidstaten van de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk betreft, dient de communicatie te gebeuren via de openbare interface die verbonden is met IMI. Ook wanneer de documenten om één of andere reden niet binnen de voorziene termijn verstrekt worden of wanneer een werkgever geen gebruikersaccount heeft aangemaakt in de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt "IMI", kunnen de door de Koning aangeduide ambtenaren via IMI bijstand vragen van de bevoegde autoriteiten in het land van vestiging van de werkgever.

Hier dient bij vermeld te worden dat dergelijke openbare interface uitsluitend door de diensten van de Europese Commissie wordt ontwikkeld en beheerd.

Om tegemoet te komen aan de opmerking van de Gegevensbeschermingsautoriteit in zijn advies 47/2022 van 9 maart 2022, wordt verduidelijkt dat wat de werkgevers betreft die in een andere lidstaat van de Europese Unie gevestigd zijn, de Richtlijn 2020/1057 met betrekking tot de administratieve samenwerking niet afwijkt van de bepalingen van de Richtlijn 2014/67/EU van

l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur ("le règlement IMI").

Par ailleurs, il est également précisé que l'application des principes prévus dans l'article 7/1/1, paragraphe 2, aux employeurs établis au Royaume-Uni résulte de l'application conjointe de deux types de dispositions. Ainsi, d'une part, l'article 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, c, de la section 2 de la partie A de l'Annexe 31 de l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté de l'énergie atomique, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord prévoit l'application en cas de détachement de conducteurs effectué entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, d'exigences administratives et de mesures de contrôles essentiellement identiques à celles figurant dans l'article 1, paragraphe 11, alinéa 1^{er}, c), de la directive 2020/1057. D'autre part, l'article 1, paragraphe 10 de la directive 2020/1057 dispose que les entreprises de transport établies dans un État non-membre ne peuvent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un État membre, y compris, lorsqu'elles effectuent des opérations de transport dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux donnant accès au marché de l'Union ou à des parties de celui-ci.

Si, par contre, l'employeur est établi dans un pays non-membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, la communication dans le cadre de cet article doit se faire par courrier postal ou électronique.

En précisant la manière dont ces documents doivent être demandés et fournis, le nouvel article 7/1/1, § 2, alinéas 3 à 4 de la loi du 5 mars 2002 répond également aux exigences de l'article 1, paragraphe 10 de la directive 2020/1057. L'article 1, paragraphe 10, de la directive 2020/1057 stipule que les entreprises de transport établies dans un pays tiers ne peuvent bénéficier d'un traitement plus favorable que celles établies dans un État membre. Ainsi, une distinction est faite entre, d'une part, les États membres de l'Union européenne et le Royaume-Uni et, d'autre part, les pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne et qui ne sont pas le Royaume-Uni.

Art. 12

1. L'article 12 de la loi en projet transpose l'article 1^{er}, paragraphes 10, 11, alinéa 1^{er}, a) et 12 de la directive 2020/1057 en introduisant un article 7/1/2 nouveau dans la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de

15 mei 2014 inzake de handhaving van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt ("de IMI-verordening").

Bovendien wordt verduidelijkt dat de toepassing van de beginselen in artikel 7/1/1, § 2 op werkgevers die gevestigd zijn in het Verenigd Koninkrijk resulteert uit de gezamenlijke toepassing van twee soorten bepalingen. Enerzijds voorziet artikel 6, § 1, eerste lid, c, van de Afdeling 2 van Deel A van de Bijlage 31 van de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland in de toepassing van administratieve voorschriften en controlemaatregelen die in wezen identiek zijn aan deze die voorkomen in artikel 1, paragraaf 11, eerste lid, c) van de Richtlijn 2020/1057. Anderzijds bepaalt artikel 1, paragraaf 10 van de Richtlijn 2020/1057 dat vervoersondernemingen die in een derde land gevestigd zijn geen gunstiger behandeling mogen krijgen dan de ondernemingen die in een lidstaat van de Europese Unie gevestigd zijn, ook niet wanneer zij vervoersactiviteiten verrichten in het kader van bilaterale of multilaterale overeenkomsten die toegang geven tot de Europese markt of delen daarvan.

Indien de werkgever daarentegen gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie, noch het Verenigd Koninkrijk zal de communicatie in het kader van dit artikel via post of e-mail dienen te gebeuren.

Met het verduidelijken van hoe deze documenten moeten worden opgevraagd en voorgelegd komt het nieuwe artikel 7/1/1, § 2, derde tot vierde lid van de wet van 5 maart 2002 ook tegemoet aan artikel 1, paragraaf 10 van de Richtlijn 2020/1057. Artikel 1, paragraaf 10 van de Richtlijn 2020/1057 bepaalt dat de vervoersondernemingen die in een derde land gevestigd zijn geen gunstigere behandeling mogen krijgen dan de ondernemingen die in een lidstaat gevestigd zijn. Zodoende wordt er een opsplitsing gemaakt tussen de lidstaten van de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk enerzijds en de landen die geen lid zijn van de Europese Unie anderzijds.

Art. 12

1. Artikel 12 van het wetsontwerp is de omzetting van artikel 1, paragraaf 10 en 11, eerste lid, a) en artikel 12 van de Richtlijn 2020/1057 door een nieuw artikel 7/1/2 in te voegen in de wet van 5 maart 2002 betreffende de

travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

2. L'article 1, paragraphe 11, de la directive 2020/1057 énonce de manière limitative les exigences administratives et les mesures de contrôle que les États membres sont uniquement autorisés à appliquer en ce qui concerne les hypothèses de détachement de conducteurs visées par cet article 1.

Autrement dit, toute autre exigence administrative ou mesure de contrôle, prévue par le droit du travail belge, mais non conforme à la liste précitée ne peut plus être appliquée, à peine de violation de la directive 2020/1057.

En ce qui concerne particulièrement les déclarations de détachement, l'article 1, paragraphe 11, alinéa 1^{er}, a), de la directive précitée ne permet aux États membres que de prévoir l'obligation, pour les employeurs établis dans un autre État membre et qui détachent des conducteurs, de soumettre une déclaration de détachement aux autorités compétentes des États membres où les conducteurs sont détachés et ce, au moyen d'un formulaire standard multilingue de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur institué par le règlement (UE) n° 1024/2012.

Il y a également lieu de préciser qu'une telle interface publique est exclusivement développée et gérée par les services de la Commission européenne.

Par ailleurs, le paragraphe 12 du même article 1^{er} énonce qu'"aux fins du contrôle, l'opérateur tient à jour les déclarations de détachement visées au paragraphe 11, point a), dans l'interface publique connectée à l'IMI".

3. Tenant compte des considérations susmentionnées, l'article 7/1/2 nouveau inséré dans la loi du 5 mars 2002 introduit deux déclarations de détachement à soumettre aux fonctionnaires désignés par arrêté royal et qui seront exclusivement applicables aux employeurs occupant des travailleurs (détachés) en Belgique dans le cadre d'activité dans le domaine du transport routier au sens de cette même loi.

3.1. Le paragraphe 1^{er} de l'article 7/1/2 nouveau crée donc une obligation, pour les employeurs établis dans l'Union européenne ou au Royaume-Uni d'effectuer, préalablement à l'occupation d'un conducteur sur le territoire belge dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier au sens de cette même loi, d'effectuer

arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.

2. Artikel 1, paragraaf 11 van de Richtlijn 2020/1057 legt op limitatieve wijze de administratieve voorschriften en controlemaatregelen vast die de lidstaten mogen opleggen met betrekking tot de verschillende gevallen van detachering van bestuurders, zoals bedoeld in dat eerste artikel.

Met andere woorden, elke andere administratieve vereiste of controlemaatregel die voorzien wordt door het Belgisch arbeidsrecht, maar niet voorkomt in de voornoemde limitatieve lijst kan bijgevolg niet worden toegepast, op straffe van een schending van de Richtlijn 2020/1057.

Wat in het bijzonder de detacheringsverklaringen betreft, artikel 1, paragraaf 11, eerste lid, a) van de voornoemde richtlijn voorziet enkel in de mogelijkheid voor de lidstaten om te voorzien in een verplichting voor de werkgevers die gevestigd zijn in een andere lidstaat en die bestuurders detacheren om een detacheringsverklaring in te dienen bij de bevoegde overheidsdiensten van de lidstaten waar de bestuurders zijn gedetacheerd en dit door middel van een meertalig standaardformulier van de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt, ingesteld bij Verordening (EU) nr. 1024/2012.

Hier dient bij vermeld te worden dat dergelijke openbare interface uitsluitend door de diensten van de Europese Commissie wordt ontwikkeld en beheerd.

Bovendien bepaalt artikel 1, paragraaf 12 van de richtlijn: "voor controledoeleinden houdt de ondernemer de in lid 11 onder a) bedoelde detacheringsverklaringen actueel in de openbare met IMI verbonden interface".

3. Rekening houdend met bovenstaande overwegingen voegt het nieuwe artikel 7/1/2 van de wet van 5 maart 2002 twee detacheringsverklaringen in die moeten worden voorgelegd aan de ambtenaren, aangeduid in een Koninklijk Besluit en die enkel van toepassing zijn op de werkgevers die (gedetacheerde) werknemers tewerkstellen in België in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, overeenkomstig dezelfde wet.

3.1. De eerste paragraaf van het nieuwe artikel 7/1/2 creëert dus een verplichting voor de werkgevers die gevestigd zijn in de Europese Unie of in het Verenigd Koninkrijk om voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurders op het Belgisch grondgebied, in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer in de zin van dezelfde

une déclaration de détachement au moyen du formulaire disponible via l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur (IMI).

L'application de la disposition ici commentée aux employeurs établis au Royaume-Uni résulte des dispositions de l'Accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part (Journal officiel de l'Union européenne du 30 avril 2021, pages L 149/1740 et suivantes), en ce qui concerne le détachement de conducteurs. En vertu d'un tel accord, un employeur établi au Royaume-Uni doit effectuer une déclaration de détachement via l'interface publique connectée au système IMI en cas de détachement d'un conducteur effectué, dans l'Union européenne, dans le domaine du transport routier.

Les informations qui doivent être communiquées par l'employeur via une telle déclaration de détachement seront celles qui sont précisées, selon le cas, pour les employeurs établis dans un autre État membre de l'Union européenne, par l'article 7/1/2, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 nouveau de la loi du 5 mars 2002 et, pour les employeurs établis au Royaume-Uni, par l'article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, a), de la Section 2 de la Partie A de l'Annexe 31 de l'Accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part (Journal officiel de l'Union européenne du 30 avril 2021, pages L 149/1740 et suivantes). Il a ainsi été tenu compte des remarques formulées par le Conseil d'État dans son avis 70.880/1 du 31 janvier 2022, en ce qui concerne, d'une part, la mention expresse, dans l'article 7/1/2, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 des informations à communiquer par l'employeur établi dans un autre État de l'Union européenne et, d'autre part, la mention de la source officielle où sont indiquées les informations à communiquer par l'employeur établi au Royaume-Uni.

Enfin, relativement à la question du Conseil national du Travail dans son avis 2.255 du 30 novembre 2021, de savoir si l'article 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de l'annexe 31, de la section 2 de l'accord de commerce et de coopération entre l'Union et le Royaume-Uni concerne exclusivement le transport de marchandises et quel est le régime applicable concernant le détachement dans le transport de voyageurs, il est répondu ce qui suit.

En ce qui concerne spécifiquement le Royaume-Uni, il est confirmé que, conformément audit Accord de commerce et de coopération, la déclaration de détachement

wet, een detachingsverklaring in te dienen door middel van een formulier dat beschikbaar is via de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt (IMI).

De toepassing van deze bepaling op werkgevers die gevestigd zijn in het Verenigd Koninkrijk vloeit voort uit de bepalingen van de handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en Europese Gemeenschap voor atoomenergie enerzijds en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland anderzijds (Publicatieblad van de Europese Unie van 30 april 2021, L 149/1740 en volgende) wat betreft de detachering van bestuurders. Volgens deze overeenkomst moet een werkgever die gevestigd is in het Verenigd Koninkrijk en die een bestuurder detachert in de Europese Unie in de sector van het wegvervoer, een detachingsverklaring afleggen via de openbare interface die verbonden is met IMI.

De informatie die moet worden meegegeven in de detachingsverklaring door de werkgever die gevestigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie wordt gespecificeerd in het nieuwe artikel 7/1/2, eerste paragraaf, tweede lid van de wet van 5 maart 2002. Voor de werkgevers die gevestigd zijn in het Verenigd Koninkrijk wordt de gevraagde informatie gespecificeerd in artikel 6, paragraaf 1, eerste lid, a) van afdeling 2 van deel A van de bijlage 31 van de handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en Europese Gemeenschap voor atoomenergie enerzijds en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland anderzijds (Publicatieblad van de Europese Unie van 30 april 2021, L 149/1740 en volgende). Zodoende wordt tegemoetgekomen aan de opmerking van de Raad van State in zijn advies 70.880/1 van 31 januari 2022. In eerste instantie door in artikel 7/1/2, eerste paragraaf, tweede lid expliciet melding te maken van de informatie die de werkgever, gevestigd in een andere lidstaat van de Europese Unie, moet meedelen. In tweede instantie door de officiële vindplaats mee te geven van de informatie die moet worden meegedeeld door de werkgever die gevestigd is in het Verenigd Koninkrijk.

Tot slot, met betrekking tot de vraag van de Nationale Arbeidsraad in zijn advies nr. 2.255 van 30 november 2021, of artikel 6, § 1, eerste lid van de bijlage 31 van afdeling 2 van het handels- en samenwerkingsakkoord tussen de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk uitsluitend betrekking heeft op goederenvervoer en welke regeling geldt voor de detachering van passagiersvervoer, wordt het volgende geantwoord.

Wat in het bijzonder het Verenigd Koninkrijk betreft, wordt bevestigd dat overeenkomstig voornoemd handels- en samenwerkingsakkoord, de detachingsverklaring

à effectuer, via l'interface publique connectée au système d'information marché intérieur (IMI) par les opérateurs de transport routier établis au Royaume-Uni et détachant des conducteurs dans l'Union européenne, concernera uniquement le transport de marchandises, à l'exclusion donc du transport de voyageurs. Dans le cadre des travaux du groupe d'experts sur le détachement de conducteurs mis en place par la Commission européenne, celle-ci a par ailleurs confirmé que le transport de voyageurs dans l'Union européenne par un employeur établi au Royaume-Uni n'est possible que dans le cas d'opérations bilatérales qui sont *de facto* exclues des règles de détachement.

Conformément à l'article 1, paragraphe 12 de la directive 2020/1057, l'article 7/1/2 précise que l'employeur tient à jour la déclaration de détachement dans l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur.

Pour répondre à la remarque de l'Autorité de protection des données dans son avis n° 47/2022 du 9 mars 2022, il est explicitement renvoyé à l'article 1, paragraphe 13, de la directive 2020/1057. Celle-ci prévoit que les informations contenues dans la déclaration de détachement pour les employeurs établis dans l'Union européenne ou au Royaume-Uni sont sauvegardées dans le répertoire de l'IMI aux fins des contrôles pendant une période de vingt-quatre mois. Le répertoire IMI relève de la compétence de la Commission européenne et est donc géré par cette dernière.

3.2. Par contre, en ce qui concerne les employeurs établis dans un pays qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, aux fins de transposer l'article 1, paragraphe 10 de la directive 2020/1057, l'article 7/1/2, paragraphe 2 nouveau crée, pour ces employeurs, une obligation d'effectuer, préalablement à l'occupation d'un conducteur sur le territoire belge dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, une déclaration de détachement spécifique par le biais du formulaire électronique qui sera disponible sur le site du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale.

L'article 7/1/2, paragraphe 2 nouveau énumère les informations qui doivent être communiquées par l'employeur par le biais du formulaire électronique précité.

En outre, le paragraphe 2 du même article prévoit une obligation pour l'employeur de tenir à jour la déclaration de détachement et un principe de sauvegarde des

die moet worden ingediend via de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt (IMI), door wegvervoerondernemingen die gevestigd zijn in het Verenigd Koninkrijk en die bestuurders detacheren naar de Europese Unie, enkel betrekking heeft op goederenvervoer met uitzondering van het passagiersvervoer. In het kader van de werkzaamheden van de door de Europese Commissie ingestelde expertengroep inzake detachering van bestuurders heeft deze laatste bevestigd dat het vervoer van passagiers in de Europese Unie door een in het Verenigd Koninkrijk gevestigde werkgever enkel mogelijk is in het geval van bilaterale activiteiten, die *de facto* uitgesloten zijn van de detacheringsregels.

Overeenkomstig artikel 1, paragraaf 12 van de Richtlijn 2020/1057 verduidelijkt artikel 7/1/2 dat de werkgever de detacheringsverklaring up-to-date moet houden in de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt.

Om tegemoet te komen aan de opmerking van de Gegevensbeschermingsautoriteit in zijn advies nr. 47/2022 van 9 maart 2022 dient er expliciet verwezen te worden naar artikel 1, paragraaf 13 van de Richtlijn 2020/1057. Hierin wordt bepaald dat de informatie uit de detacheringsverklaring, voor de werkgevers die gevestigd zijn in de Europese Unie of in het Verenigd Koninkrijk voor controledoeleinden voor een periode van vierentwintig maanden wordt opgeslagen in het register van het IMI. Het register van het IMI valt onder de bevoegdheid van, en wordt bijgevolg beheerd door de Europese Commissie.

3.2. Wat daarentegen de werkgevers betreft die niet gevestigd zijn in een lidstaat van de Europese Unie en niet in het Verenigd Koninkrijk wordt voor de omzetting van artikel 1, paragraaf 10 van de Richtlijn 2020/1057 een tweede paragraaf toegevoegd aan het nieuwe artikel 7/1/2 in de wet van 5 maart 2002. Deze tweede paragraaf bepaalt dat deze werkgevers verplicht zijn om voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, een detacheringsverklaring in te dienen door middel van een elektronisch formulier dat beschikbaar zal zijn op de website van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

Het niet artikel 7/1/2, paragraaf 2 lijst de gegevens op die de werkgever moet meegeven via het voornoemde elektronisch formulier.

Bovendien voorziet de tweede paragraaf van hetzelfde artikel in de verplichting voor de werkgever om de detacheringsverklaring up-to-date te houden en in het

informations contenues dans la déclaration de détachement pendant une durée de trente-six mois.

Cette durée de conservation de trente-six mois tient compte du fait qu'en raison de l'absence de coopération administrative effectuée par le biais du système d'information Marché intérieur (IMI) avec les pays-tiers autres que le Royaume-Uni, la durée des procédures de recherche et de constatation des infractions par les services de l'Inspection du travail belge peut s'avérer plus longue lorsque l'employeur concerné est établi dans un pays-tiers autre que le Royaume-Uni par rapport à un employeur établi dans un autre État membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni.

Art. 13

L'énumération limitative des exigences administratives et des mesures de contrôle qui peuvent être imposées aux prestataires étrangers de services dans le domaine du transport routier, telle que stipulée à l'article 1^{er}, paragraphe 11 de la directive 2020/1057, est transposée de manière résumée par l'article 13 du projet de loi dans un nouvel article 7/1/3 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

Ainsi, seuls les documents suivants peuvent être demandés dans le cadre de la vérification des conditions précitées:

— la preuve que les opérations de transport ont lieu en Belgique et les données du tachygraphe, conformément à l'article 7/1/1, § 1 de la loi du 5 mars 2002;

En ce qui concerne la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique, aussi longtemps que la Belgique n'a pas encore ratifié le protocole additionnel à la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique, cette preuve ne pourra pas être constituée par cette dernière mais pourra être constituée par les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009. À partir d'une telle ratification, cette preuve pourra également être constituée par la lettre de voiture électronique (e-CMR);

— le ou les document(s) au sens de l'article 5 de la directive (UE) 2019/1152 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 relative à des conditions de travail transparentes et prévisibles dans l'Union européenne (c'est-à-dire: une copie du contrat de travail ou

beginsel van bewaring van de informatie, opgenomen in de detachingsverklaring gedurende een periode van zesendertig maanden.

De bewaartermijn van zesendertig maanden houdt rekening met het feit dat omwille van de afwezigheid van een administratieve samenwerking met derde landen (met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk), via het informatiesysteem interne markt (IMI), de procedures voor het onderzoek en het vaststellen van inbreuken door de Belgische arbeidsinspectiediensten langer kan duren wanneer de betrokken werkgever gevestigd is in een derde land (met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk) in vergelijking met een werkgever die gevestigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie of het Verenigd Koninkrijk.

Art. 13

De limitatieve opsomming van de administratieve voorschriften en controlemaatregelen die aan buitenlandse dienstverrichters in het wegvervoer mogen worden opgelegd, zoals gestipuleerd in artikel 1, paragraaf 11 van de Richtlijn 2020/1057 wordt door artikel 13 van het wetsontwerp op samenvattende wijze omgezet in een nieuw artikel 7/1/3 in de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.

Zodoende mag er -in het kader van een verificatie van bovenstaande voorwaarden- enkel naar de volgende documenten gevraagd worden:

— het bewijs dat de vervoersactiviteiten plaatsvinden in België en de tachograafgegevens, overeenkomstig artikel 7/1/1, § 1 van de wet van 5 maart 2002;

Zolang België het aanvullend Protocol bij het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) inzake de digitale vrachtbrief niet heeft geratificeerd, zal het bewijs dat de vervoersactiviteiten in België plaatsvinden, niet door dergelijke digitale vrachtbrief verschaft kunnen worden. Dit bewijs kan daarentegen wel geleverd worden overeenkomstig artikel 8, paragraaf 3 van de Verordening (EG) nr. 1072/2009. Vanaf de datum van ratificatie zal het bewijs ook via digitale vrachtbrief (e-CMR) kunnen worden geleverd;

— het of de document(en) in de zin van artikel 5 van de richtlijn (EU) 2019/1152 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende transparante en voorspelbare arbeidsvoorwaarden in de Europese Unie (dat wil zeggen: een kopie van de arbeidsovereenkomst

un document équivalent qui comporte l'information sur les éléments essentiels de la relation de travail, parmi lesquels au moins l'identité des parties à la relation de travail, le siège de l'entreprise, la description du travail à effectuer, la date du début de la relation de travail et, le cas échéant, la durée ou la date de la fin de la relation de travail, le montant de base initial et les autres éléments constitutifs de la rémunération à laquelle le conducteur a droit, la périodicité et la méthode de versement de la rémunération, ainsi que la durée de la journée ou semaine de travail normale du conducteur), ainsi que les relevés d'heures relatifs au travail du conducteur détaché et la preuve du paiement des salaires du conducteur, conformément à l'article 7/1/1, § 2 de la loi du 5 mars 2002;

— la déclaration de détachement, conformément à l'article 7/1/2 de la loi du 5 mars 2002;

— la désignation d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact dans le pays d'établissement de l'employeur, comme prévu à l'article 7/2 paragraphe 2, de la loi du 5 mars 2002;

— et enfin, une copie des documents relatifs au salaire, conformément à l'article 15^{ter} de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs.

Art. 14

Cette disposition, qui remplace l'article 7/2 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, transpose l'article 1, paragraphes 10 et 11, alinéa 1^{er}, a) de la directive 2020/1057.

L'erreur en néerlandais, relevée par le Conseil national du Travail dans son avis 2.255 du 30 novembre 2021 en ce qui concerne cette disposition a été corrigée.

Ledit article 14 insère, dans l'article 7/2, paragraphe 2 nouveau, les principes énoncés à l'article 1, paragraphes 10 et 11, alinéa 1^{er}, a), ii) de la directive 2020/1057 relatifs au gestionnaire de transport ou à une autre personne de contact.

L'article 14 de la loi en projet prévoit ainsi que, préalablement à l'occupation de conducteurs en Belgique, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, l'employeur est tenu de désigner un gestionnaire de transport ou toute autre personne de contact dans l'État d'établissement de l'employeur, chargés, pour

van de gedetacheerde werknemer of een gelijkwaardig document dat informatie bevat over de belangrijkste aspecten van de arbeidsrelatie, waaronder minstens de identiteit van de partijen bij de arbeidsrelatie, de zetel van de werkgever, de omschrijving van de te verrichten arbeid, de aanvangsdatum en, in voorkomend geval, de duur of de einddatum van de arbeidsrelatie, het aanvangsbedrag en de overige bestanddelen van het loon waarop de werknemer recht heeft, de betalingswijze en frequentie van de betalingen van het loon, alsook de duur van de normale dagelijkse of wekelijkse arbeidstijd van de bestuurder), alsook de arbeidstijdenoverzichten van de gedetacheerde bestuurder en het betalingsbewijs van de lonen van de bestuurder, overeenkomstig artikel 7/1/1, § 2 van de wet van 5 maart 2002;

— de detacheringsverklaring, overeenkomstig artikel 7/1/2 van de wet van 5 maart 2002;

— het aanduiden van een vervoersmanager of een andere contactpersoon in het land van vestiging van de werkgever, zoals bedoeld in artikel 7/2, § 2 van de wet van 5 maart 2002;

— en tot slot, een kopie van de documenten betreffende het loon, overeenkomstig artikel 15^{ter} van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers.

Art. 14

Deze bepaling, die artikel 7/2 vervangt van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, is de omzetting van artikel 1, paragraaf 10 en 11, eerste lid van de Richtlijn 2020/1057.

Een fout in de Nederlandse versie in de verwijzing van deze bepaling, op gewezen door de Nationale Arbeidsraad in zijn advies nr. 2.255 van 30 november 2021, werd gecorrigeerd.

Artikel 14 voegt in het nieuwe tweede lid van artikel 7/2 van de wet van 5 maart 2002, de beginselen in van artikel 1, paragraaf 10 en 11, eerste lid, a), ii) van de Richtlijn 2020/1057 met betrekking tot de vervoersmanager of een andere contactpersoon.

Zodoende bepaalt artikel 14 van het wetsontwerp dat, voorafgaandelijk aan de tewerkstelling van bestuurders in België, in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, de werkgever ertoe gehouden is om een vervoersmanager of een andere contactpersoon aan te duiden in het land van vestiging van de werkgever.

le compte de l'employeur, d'assurer la liaison avec les fonctionnaires désignés par le Roi et de transmettre et de recevoir, des documents ou avis.

1. Un tel gestionnaire de transport et une telle autre personne de contact à désigner, conformément à la directive 2020/1057, dans l'état d'établissement, se distingue donc de la personne de liaison au sens de l'article 7/2, paragraphe 1^{er} nouveau de la loi du 5 mars 2002, personne de liaison dont les principes avaient en fait déjà été introduits par la loi du 11 décembre 2016 transposant la directive 2014/67.

Afin de prendre en compte pareille distinction par rapport à la personne de liaison, l'article 7/2, paragraphe 1^{er} précise en son alinéa 2 que son paragraphe 1^{er} (relatif à cette personne de liaison) n'est pas applicable à l'employeur qui occupe un conducteur en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.

2. Il est insisté sur le fait que le gestionnaire de transport ou l'autre personne de contact devront toujours être désignés par l'employeur dans le pays d'établissement de ce dernier. Autrement dit, ils ne pourront jamais être domiciliés en Belgique.

3. Les coordonnées de ce gestionnaire de transport ou de l'autre personne de contact au sens de l'article 7/2, paragraphe 2 devront être communiquées aux fonctionnaires susmentionnés par le biais des déclarations de détachement que l'employeur concerné devra effectuer, selon le cas, conformément aux paragraphes 1^{er} ou 2 de l'article 7/1/2 nouveau de la loi du 5 mars 2002.

Le contenu de telles coordonnées sera déterminé, relativement à la déclaration de détachement à effectuer par l'employeur établi dans un autre État membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni, par la Commission européenne, dans le formulaire électronique disponible à cet effet sur l'interface publique connectée à l'IMI.

Par contre, en ce qui concerne les employeurs qui sont établis dans un pays qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, les informations qui doivent figurer dans la déclaration de détachement, relativement aux coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact, sont précisées à l'article 7/1/2, paragraphe 2, de la loi du 5 mars 2002.

Dit om het contact met de door de Koning aangeduide ambtenaren te verzekeren en met wie documenten of berichten kunnen worden uitgewisseld.

1. Dergelijke vervoersmanager of andere contactpersoon die met worden aangeduid overeenkomstig de Richtlijn 2020/1057 in het land van vestiging van de werkgever onderscheidt zich van de verbindingspersoon, in de zin van het nieuwe artikel 7/2, eerste paragraaf van de wet van 5 maart 2002 waarvan de principes reeds werden ingevoerd door de wet van 11 december 2016, die de Richtlijn 2014/67 omzette.

Teneinde rekening te houden met het verschil met de verbindingspersoon van voornoemd artikel 7/2, eerste paragraaf van de wet van 5 maart 2002, wordt in het tweede lid van de eerste paragraaf (met betrekking tot de verbindingspersoon) verduidelijkt dat het niet van toepassing is op de werkgever die een bestuurder tewerkstelt in België in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer.

2. Er wordt benadrukt dat het steeds moet gaan om een vervoersmanager of andere contactpersoon in het land van vestiging van de werkgever. Met andere woorden, hij/zij mag nooit gedomicilieerd zijn in België.

3. De contactgegevens van de vervoersmanager of andere contactpersoon in de zin van artikel 7/2, tweede paragraaf van de wet van 5 maart 2002 moeten worden meegedeeld aan voornoemde ambtenaren via de detachingsverklaring die de werkgever moet afleggen overeenkomstig respectievelijk de eerste of tweede paragraaf van het nieuwe artikel 7/1/2 van de wet van 5 maart 2002.

Wat betreft de werkgever die gevestigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie of het Verenigd Koninkrijk zal de concrete inhoud van deze contactgegevens, die moeten worden meegegeven in de detachingsverklaring, door de Europese Commissie worden vastgelegd in het elektronisch formulier dat daartoe beschikbaar is op de openbare interface die verbonden is met IMI.

Wat daarentegen de werkgever betreft die gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie en ook niet het Verenigd Koninkrijk, wordt de informatie die moet worden meegegeven in de detachingsverklaring, inclusief de contactgegevens van een vervoersmanagers of een andere contactpersoon, gespecificeerd in artikel 7/1/2, tweede paragraaf van de wet van 5 maart 2002.

Art. 15 et 16

Ces deux dispositions, qui transposent l'article 1, paragraphes 10 et 11 de la directive 2020/1057, doivent être lues et commentées conjointement.

L'article 1, paragraphe 11, de la directive 2020/1057 énonce de manière limitative les exigences administratives et les mesures de contrôle que les États membres peuvent uniquement imposer en ce qui concerne les hypothèses de détachement de conducteurs visées par cet article 1.

Autrement dit, toute autre exigence administrative ou toute mesure de contrôle prévue par le droit du travail belge mais non conforme à la liste limitative précitée ne peut être appliquée à peine de violation de la directive 2020/1057.

À la lumière de ce qui précède, il est constaté que le règlement de travail au sens de la loi du 8 avril 1965 instituant les règlements de travail ne peut être considéré comme une exigence administrative ou une mesure de contrôle limitativement énumérée dans l'article 1, paragraphe 11 de la directive 2020/1057.

La même constatation que celle énoncée ci-avant s'impose également en ce qui concerne les règles de contrôle prévues, pour les travailleurs à temps partiel, par les dispositions prévues par la loi-programme du 22 décembre 1989.

Corrélativement, l'article 7/3 nouveau de la loi du 5 mars 2002, inséré par l'article 15 du projet de loi, prévoit donc que l'employeur qui occupe en Belgique un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier est à la fois dispensé d'établir le règlement de travail au sens de l'article 4 de la loi du 8 avril 1965 et les dispositions qui figurent sous le titre II, chapitre IV, section 2, de la loi-programme du 22 décembre 1989 (autrement dit les règles de contrôle du travail à temps partiel).

Une telle dispense vaut donc pour toute la période du détachement quelle que soit sa durée.

Par ailleurs, pour assurer la cohérence avec la dispense prévue par l'article 7/3 nouveau de la loi du 5 mars 2002, l'article 16 de la loi en projet modifie l'article 8 de la même loi du 5 mars 2002.

En effet, ledit article 8 prévoit, pour l'employeur qui a effectué une déclaration Limosa ou qui en est dispensé, une dispense en ce qui concerne l'obligation d'établir le

Art. 15 et 16

Deze twee bepalingen die artikel 1, paragraaf 10 en 11 van de Richtlijn 2020/1057 omzetten, moeten samen worden gelezen en becommentarieerd.

Artikel 1, paragraaf 11 van de Richtlijn 2020/1057 legt op limitatieve wijze de administratieve voorschriften en controlemaatregelen vast die de lidstaten mogen opleggen met betrekking tot de verschillende gevallen van detachering van bestuurders, zoals bedoeld in dat eerste artikel.

Met andere woorden, elke andere administratieve vereiste of controlemaatregel die voorzien wordt door het Belgisch arbeidsrecht, maar niet voorkomt in de voornoemde limitatieve lijst kan bijgevolg niet worden toegepast aangezien dat een schending zou uitmaken van de Richtlijn 2020/1057.

In het licht van het voorgaande, moet worden besloten dat de verplichting tot opstellen van een arbeidsreglement in de zin van de wet van 8 april 1965 tot instelling van de arbeidsreglementen niet beschouwd kan worden als een administratief voorschrift of een controlemaatregel opgenomen in de limitatieve lijst van artikel 1, paragraaf 10 van de Richtlijn 2020/1057.

Dezelfde vaststelling als hierboven geldt ook wat betreft de controlemaatregelen voor deeltijdse werknemers, zoals voorzien in de programmawet 22 december 1989.

In het verlengde daarvan voorziet het nieuwe artikel 7/3 van de wet van 5 maart 2002, ingevoegd door artikel 15 van het wetsontwerp dat de werkgever die een bestuurder tewerkstelt in België in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer vrijgesteld is van het opstellen van een arbeidsreglement in de zin van artikel 4 van de wet van 8 april 1965 en van de bepalingen onder titel II, hoofdstuk IV, afdeling 2 van de Programmawet van 22 december 1989 (met andere woorden de controlemaatregelen inzake deeltijdse arbeid).

Deze vrijstelling geldt voor heel de detachingsperiode, ongeacht de duur.

Daarnaast, om de samenhang te verzekeren met de vrijstelling van artikel 7/3 van de wet van 5 maart 2002, wijzigt artikel 16 van het wetsontwerp artikel 8 van dezelfde wet van 5 maart 2002.

Voornoemd artikel 8 van de wet van 5 maart 2002 voorziet dat de werkgever die een Limosa-melding gedaan heeft of die daarvan vrijgesteld is, niet gehouden is om

règlement de travail et les dispositions qui figurent sous le titre II, chapitre IV, section 2, de la loi-programme du 22 décembre 1989, mais uniquement pour une durée limitée dans le temps.

Par conséquent, l'article 16 de la loi en projet ajoute un nouvel alinéa à l'article 8 actuel de la même loi prévoyant que cet article 8 n'est pas applicable à l'employeur qui occupe en Belgique un conducteur (détaché) en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.

Art. 17

Cette disposition remplace l'article 9/1 de la loi précitée du 5 mars 2002, qui est la disposition de surveillance de cette loi et qui prévoit que la recherche, la constatation et la répression des infractions à certaines de ses dispositions s'effectuent conformément au Code pénal social.

La modification apportée par cette disposition à l'article 9/1 de la loi précitée du 5 mars 2002 par son remplacement constitue une actualisation de cet article.

La référence aux articles 7/1/1 et 7/1/2, insérés par les articles 11 et 12 du projet de loi dans la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci est ainsi ajoutée dans l'article 9/1 afin que la recherche, la constatation et la répression des infractions à ces deux dispositions s'effectuent également conformément au Code pénal social.

Par ailleurs, la référence faite dans l'article 9/1 de la loi de 5 mars 2002 à l'article 7/2 de la même loi est maintenue telle quelle, compte tenu des modifications apportées par le présent projet de loi à l'article 184/1 du Code pénal social en réponse aux remarques formulées par le Conseil d'État dans son avis 70.880/1 du 31 janvier 2022 (v. à ce sujet le commentaire de l'article 31 du projet de loi).

Art. 18 et 19

Ces dispositions, qui transposent l'article 1, paragraphes 10 et 11, de la directive 2020/1057, doivent être lues et interprétées conjointement.

Conformément à l'article 1, paragraphe 11, alinéa 1^{er}, c), de la directive 2020/1057, en ce qui concerne la rémunération, les États membres peuvent uniquement prévoir l'obligation pour l'opérateur de transmettre, via

een arbeidsreglement op te stellen of de bepalingen onder titel II, hoofdstuk IV, afdeling 2 van de Programmawet van 22 december 1989 na te leven, maar dit evenwel slechts voor een bepaalde duur.

Bijgevolg voegt artikel 16 van het wetsontwerp een nieuw lid toe aan het huidige artikel 8 van dezelfde wet van 5 maart 2002. Zodoende wordt bepaald dat artikel 8 niet van toepassing is op de werkgever die in België een (gedetacheerde) bestuurder tewerkstelt in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer.

Art. 17

Deze bepaling vervangt artikel 9/1 van voormelde wet van 5 maart 2002, dat de toezichtsbepaling van deze wet is en dat voorziet dat de opsporing, de vaststelling en de bestraffing van inbreuken op bepaalde van haar bepalingen gebeuren overeenkomstig het Sociaal Strafwetboek.

De wijziging die door deze bepaling aan artikel 9/1 van voormelde wet van 5 maart 2002 aangebracht wordt door de vervanging ervan, is een actualisering van dit artikel.

De verwijzing naar de artikelen 7/1/1 en 7/1/2 die in voormelde wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, ingevoegd worden door de artikelen 11 en 12 van het wetsontwerp, wordt daarom toegevoegd in artikel 9/1, opdat de opsporing, de vaststelling en de bestraffing van inbreuken op deze twee bepalingen eveneens zouden gebeuren overeenkomstig het Sociaal Strafwetboek.

Bovendien wordt de verwijzing in artikel 9/1 van de wet van 5 maart 2002 naar artikel 7/2 van diezelfde wet behouden, rekening houdend met de wijzigingen die het huidige wetsontwerp aanbrengt in artikel 184/1 van het Sociaal Strafwetboek in antwoord op de opmerkingen die de Raad van State heeft geformuleerd in zijn advies 70.880/1 van 31 januari 2022 (zie de commentaar bij artikel 31 van het wetsontwerp).

Art. 18 en 19

Deze bepalingen die artikel 1, paragraaf 10 en 11 van de Richtlijn 2020/1057 omzetten, moeten samen worden gelezen en becommentarieerd.

Wat het loon betreft kunnen de lidstaten, overeenkomstig artikel 1, paragraaf 11, eerste lid, c), van de Richtlijn 2020/1057 enkel voorzien in de verplichting voor de wegvervoerondernemer om na de detachingsperiode,

l'interface publique connectée à l'IMI, après la période de détachement, des documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement et la preuve du paiement.

1. En ce qui concerne la preuve du paiement de la rémunération il est renvoyé, aux commentaires de l'article 13.

2. S'agissant des documents ayant trait à la rémunération du conducteur détaché pour la période de détachement, il y a d'abord lieu de noter qu'en vertu de l'article 15*bis* de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs et des articles 6*quater* à 6*septies* de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux, les employeurs qui détachent des travailleurs en Belgique sont dispensés pendant un an d'établir et de tenir le décompte de paie et le compte individuel au sens du droit belge, moyennant la fourniture, sur demande, pendant le détachement et pendant un an après celui-ci, des documents du pays d'établissement de l'employeur et qui sont équivalents auxdits décompte de paie et compte individuel.

Il est également à noter qu'un compte individuel est en principe un relevé annuel. Ainsi, il peut arriver que les données qui sont demandées en ce qui concerne la période de détachement soient contenues dans un compte individuel qui couvre une période plus large que la seule période de détachement.

Compte tenu de ce qui précède, il est constaté que les régimes prévus par l'article 15*bis* de la loi du 12 avril 1965 et par les articles 6*quater* à 6*septies* de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978, ne peuvent être considérés comme correspondant aux exigences administratives et mesures de contrôle limitativement énumérés à l'article 1, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, c) de la même directive.

Corrélativement, en ce qui concerne les documents ayant trait à la rémunération du conducteur détaché pour la période de détachement, la loi en projet:

— rend inapplicables, par le biais des modifications apportées par ses articles 18 et 20 à 23, à l'employeur occupant ses travailleurs (détachés) dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier au sens de la loi du 5 mars 2002, les régimes déjà prévus pour le détachement de travailleurs, par les articles 15*bis* de la loi du 12 avril 1965 et par les articles 6*quater* à 6*septies* de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978;

via de openbare met IMI verbonden interface, de documentatie in verband met de beloning van de bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode en betalingsbewijzen te verstrekken.

1. Met betrekking tot de betalingsbewijzen van de beloning, wordt verwezen naar de commentaar bij artikel 13.

2. Aangezien het gaat om documenten betreffende de verloning van een gedetacheerde bestuurder tijdens de detachingsperiode, moet er in de eerste plaats op gewezen worden dat in toepassing van artikel 15*bis* van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers en de artikelen 6*quater* tot 6*septies* van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten, de werkgevers die werknemers detacheren naar België gedurende één jaar vrijgesteld zijn van het opstellen en bijhouden van de afrekening en de individuele rekening in de zin van de Belgische wetgeving. Dit evenwel slechts op voorwaarde dat zij wanneer dat tijdens de detachering en een jaar na de detachering gevraagd wordt, documenten van het land van vestiging van de werkgever verstrekken die vergelijkbaar zijn aan de afrekening en de individuele rekening.

Er moet bovendien op gewezen worden dat de individuele rekening in principe een jaarlijks overzicht is. Zo kan het zijn dat de gegevens die gevraagd worden met betrekking tot de detachingsperiode omvat zijn in een individuele afrekening die een bredere periode dekt dan enkel de detachingsperiode.

Rekening houdend met het voorgaande, moet er worden vastgesteld dat de regelingen zoals voorzien in artikel 15*bis* van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers en de artikelen 6*quater* tot 6*septies* van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978, niet kunnen worden beschouwd als behorende tot de limitatief lijst van administratieve voorschriften en controlemaatregelen van artikel 1, paragraaf 1, eerste lid, c) van de Richtlijn 2020/1057.

Zodoende bepaalt het wetsontwerp met betrekking tot de documenten betreffende de verloning van een gedetacheerde bestuurder tijdens de detachingsperiode dat:

— de regelingen zoals voorzien in artikel 15*bis* van voornoemde wet van 12 april 1965 en de artikelen 6*quater* tot 6*septies* van het koninklijk besluit nr. 5, door de wijzigingen die de artikelen 18 en 20 tot 23 van het wetsontwerp aanbrengen, niet meer van toepassing zijn op de werkgever die zijn (gedetacheerde) werknemers tewerkstelt in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer in de zin van de wet van 5 maart 2002;

— dispense, par la modification apportée par son article 24, l'employeur qui occupe ses travailleurs (détachés) dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, de l'obligation de tenir et d'établir le compte individuel au sens du chapitre II de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978;

— insère, dans la loi du 12 avril 1965, par le biais de son article 19, un article 15^{ter} nouveau prévoyant un régime spécifique exclusivement applicable en cas d'occupation de conducteurs détachés dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier et qui est décrit ci-après.

3. Le régime spécifique introduit par l'article 19 de la loi en projet et qui sera prévu par l'article 15^{ter} nouveau de la loi du 12 avril 1965:

— dispense l'employeur qui occupe des travailleurs en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier de l'obligation d'établir le décompte de paie au sens de l'article 15 de la loi précitée;

— prévoit l'obligation pour le même employeur de fournir, après le détachement, sur demande des fonctionnaires désignés par arrêté royal, une copie des documents relatifs à la rémunération prévus par la législation du pays où est établi l'employeur et qui sont équivalents au décompte de paie au sens de l'article 15 de la loi du 12 avril 1965.

Conformément à l'article 15^{ter} nouveau de la loi du 12 avril 1965, l'employeur doit envoyer la copie des documents équivalents au décompte de paie au plus tard huit semaines après la date de leur demande par les fonctionnaires désignés par arrêté royal.

Relativement à la manière dont doivent être effectuées tant la demande des fonctionnaires précités que la fourniture par l'employeur des documents demandés, une distinction est faite entre, d'une part, les employeurs établis dans un État membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni et, d'autre part, les employeurs établis dans un pays non-membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni.

Lorsque l'employeur est établi dans un État membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni, la communication entre l'employeur et les fonctionnaires précités doit s'effectuer via l'interface publique connectée à l'IMI. De plus, si pour une raison ou une autre, les documents ne sont pas fournis dans le délai imparti ou lorsque

— de werkgever die zijn (gedetacheerde) werknemers tewerkstelt in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer in de zin van de wet van 5 maart 2002, door de wijziging aangebracht door artikel 24, vrijgesteld is van het opstellen en bijhouden van de individuele rekening in de zin van hoofdstuk II van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978;

— er door artikel 19 van het wetsontwerp een nieuw artikel 15^{ter} wordt ingevoegd in de wet van 12 april 1965 dat voorziet in een specifieke regeling die uitsluitend van toepassing is in geval van tewerkstelling van gedetacheerde bestuurders in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer. Deze specifieke regeling wordt hieronder verder toegelicht.

3. De specifieke regeling zoals ingevoegd door artikel 19 van het wetsontwerp en uiteengezet in het nieuwe artikel 15^{ter} van de wet van 12 april 1965 bepaalt dat:

— werkgevers die bestuurders tewerkstellen in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer vrijgesteld zijn van het opstellen van de afrekening bedoeld in artikel 15 van voornoemde wet;

— diezelfde werkgevers gehouden zijn om na de detachering, op vraag van de ambtenaren, aangeduid in een koninklijk besluit een kopie te verstrekken van de documenten betreffende het loon, zoals voorzien in de wetgeving van het land waar de werkgever gevestigd is en die gelijkwaardig zijn met de afrekening in de zin van artikel 15 van de wet van 12 april 1965.

Overeenkomstig het nieuwe artikel 15^{ter} van de wet van 12 april 1965 moet de werkgever de kopie van de documenten die gelijkwaardig zijn met de afrekening ten laatste acht weken na de datum van het verzoek van de door een koninklijk besluit aangeduide ambtenaren verstrekken.

Met betrekking tot de manier waarom zowel het verzoek van de voormelde ambtenaren als het verstrekken van deze documenten door de werkgever moet gebeuren, wordt er een onderscheid gemaakt tussen aan de ene kant de werkgevers die gevestigd zijn in een lidstaat van de Europese Unie of het Verenigd Koninkrijk en aan de andere kant de werkgevers die gevestigd zijn in een land dat geen lid is van de Europese Unie en dat ook niet het Verenigd Koninkrijk is.

Wanneer de werkgever gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie of het Verenigd Koninkrijk vindt de communicatie tussen de werkgever en voornoemde ambtenaren plaats via de openbare met IMI verbonden interface. Bovendien, wanneer de documenten om één of andere reden niet binnen de gegeven termijn worden

l'employeur n'a pas créé de compte dans l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur "IMI", les fonctionnaires susmentionnés peuvent demander l'assistance des autorités du pays d'établissement de l'employeur via l'IMI.

En réponse à la remarque de l'Autorité de protection des données dans son avis 47/2022 du 9 mars 2022, il est d'abord précisé qu'en ce qui concerne les employeurs établis dans un autre État membre de l'Union européenne, la directive 2020/1057 ne déroge pas, relativement à l'assistance administrative, aux dispositions de la directive (UE) 2014/67 du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur ("le règlement IMI").

Par ailleurs, il est également précisé que l'application des principes prévus dans l'article 15^{ter} aux employeurs établis au Royaume-Uni résulte de l'application conjointe de deux types de dispositions. Ainsi, d'une part, l'article 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, c, de la section 2 de la partie A de l'Annexe 31 de l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté de l'énergie atomique, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord prévoit l'application en cas de détachement de conducteurs effectué entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, d'exigences administratives et de mesures de contrôles essentiellement identiques à celles figurant dans l'article 1, paragraphe 11, alinéa 1^{er}, c) de la directive 2020/1057. D'autre part, l'article 1, paragraphe 10 de la directive 2020/1057 dispose que les entreprises de transport établies dans un État non-membre ne peuvent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un État membre, y compris, lorsqu'elles effectuent des opérations de transport dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux donnant accès au marché de l'Union ou à des parties de celui-ci.

Cependant, si l'employeur est établi dans un pays non-membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, la communication dans le cadre de cet article 15^{ter} doit se faire par courrier postal ou électronique.

Afin de tenir compte de la remarque du Conseil d'État effectuée dans son avis 70.880/1 du 31 janvier 2022, le texte de l'article 15^{ter} en projet de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs a été adapté pour confirmer que les activités dans le domaine du transport routier, visées par cette disposition, sont celles définies à l'article 2,

verstrekt of wanneer de werkgever geen gebruikersaccount heeft aangemaakt op de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt "IMI", kunnen de voornoemde ambtenaren via IMI om bijstand vragen van de autoriteiten van het land van vestiging van de werkgever.

Om tegemoet te komen aan de opmerking van de Gegevensbeschermingsautoriteit in zijn advies 47/2022 van 9 maart 2022, wordt verduidelijkt dat wat de werkgevers betreft die in een andere lidstaat van de Europese Unie gevestigd zijn, de Richtlijn 2020/1057 met betrekking tot de administratieve samenwerking niet afwijkt van de bepalingen van de Richtlijn 2014/67/EU van 15 mei 2014 inzake de handhaving van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt ("de IMI-verordening").

Bovendien wordt verduidelijkt dat de toepassing van de beginselen in artikel 15^{ter}, op werkgevers die gevestigd zijn in het Verenigd Koninkrijk resulteert uit de gezamenlijke toepassing van twee soorten bepalingen. Enerzijds voorziet artikel 6, § 1, eerste lid, c, van de Afdeling 2 van Deel A van de Bijlage 31 van de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland in de toepassing van administratieve voorschriften en controlemaatregelen die in wezen identiek zijn aan deze die voorkomen in artikel 1, paragraaf 11, eerste lid, c van de Richtlijn 2020/1057. Anderzijds bepaalt artikel 1, paragraaf 10 van de Richtlijn 2020/1057 dat vervoersondernemingen die in een derde land gevestigd zijn geen gunstiger behandeling mogen krijgen dan de ondernemingen die in een lidstaat van de Europese Unie gevestigd zijn, ook niet wanneer zij vervoersactiviteiten verrichten in het kader van bilaterale of multilaterale overeenkomsten die toegang geven tot de Europese markt of delen daarvan.

Wanneer de werkgever daarentegen gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie en dat ook niet het Verenigd Koninkrijk is, dient de communicatie in het kader van artikel 15^{ter} te gebeuren via post of e-mail.

Teneinde rekening te houden met de opmerking van de Raad van State in zijn advies 70.880/1 van 31 januari 2022, werd de tekst van artikel 15^{ter} van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, aangepast om te bevestigen dat de in dit artikel bedoelde activiteiten in de sector van het wegvervoer, wel degelijk dezelfde activiteiten

5° de cette loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

Art. 20 à 24

1. Ces dispositions, qui transposent l'article 1, paragraphes 10 et 11, de la directive 2020/1057, doivent être interprétées conjointement et être lues avec le commentaire des articles 18 et 19.

2. De manière générale, l'article 1, paragraphe 11, de la directive 2020/1057 énonce de manière limitative les exigences administratives et les mesures de contrôle que les États membres sont uniquement autorisés à appliquer en ce qui concerne les hypothèses de détachement de conducteurs visées par cet article 1.

2.1 Compte tenu de pareil principe et comme déjà expliqué dans le commentaire des articles 18 et 19 de la loi en projet, en ce qui concerne le compte individuel, le régime prévu par les articles 6^{quater} à 6^{septies} de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978, ne peut pas être considéré comme correspondant aux exigences administratives et mesures de contrôle limitativement énumérés au même article 1, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, c) de la directive 2020/1057.

2.2. Par ailleurs, il est également constaté que les documents sociaux autres que le compte individuel et visés au chapitre II de l'arrêté royal n° 5 ne peuvent pas non plus être considérés comme correspondant à de telles exigences administratives et mesures de contrôle limitativement énumérées par la directive.

3. Il découle de ce qui précède que le régime actuellement prévu, en matière de détachement de travailleurs, par les articles 6^{quater} à 6^{septies} de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux, et qui concerne les documents sociaux prévus par ou en vertu du chapitre II du même arrêté royal n° 5 ne peut donc plus être appliqué à l'employeur étranger occupant en Belgique ses conducteurs détachés dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.

Compte tenu des considérations énoncées ci-dessus, les articles 20 à 23 du projet de loi, modifient les articles 6^{quater} à 6^{septies} de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 en rendant inapplicables de telles dispositions aux employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002, des conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier. Par ailleurs, l'article 24 du même projet insère également

zijn, zoals gedefinieerd in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.

Art. 20 tot 24

1. Deze bepalingen die artikel 1, paragraaf 10 en 11 van de Richtlijn 2020/1057 omzetten, dienen samen geïnterpreteerd te worden en gelezen in samenhang met de artikelen 18 en 19.

2. Artikel 1, paragraaf 11 van de Richtlijn 2020/1057 legt op limitatieve wijze de administratieve voorschriften en controlemaatregelen vast die de lidstaten mogen opleggen met betrekking tot de verschillende gevallen van detachering van bestuurders, zoals bedoeld in dat eerste artikel.

2.1 Rekening houdend met dergelijk beginsel en zoals reeds uiteengezet bij de commentaar van de artikelen 18 en 19 van het wetsontwerp, moet worden besloten dat de individuele rekening, zoals voorzien in de artikelen 6^{quater} tot 6^{septies} van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978, niet kan worden beschouwd als behorende tot de limitatief lijst van administratieve voorschriften en controlemaatregelen van artikel 1, paragraaf 1, eerste lid, c) van de Richtlijn 2020/1057.

2.2. Bovendien moet worden besloten dat de andere sociale documenten dan de individuele rekening, zoals bedoeld in hoofdstuk II van het koninklijk besluit nr. 5 evenmin voorkomen op de limitatieve lijst van administratieve voorschriften en controlemaatregelen.

3. Uit het voorgaande vloeit voort dat de huidige regeling in geval van detachering van werknemers van de artikelen 6^{quater} tot 6^{septies} van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten en dat betrekking heeft op de sociale documenten waarin is voorzien bij of krachtens hoofdstuk II van hetzelfde koninklijk besluit nr. 5, niet meer mag worden toegepast op een buitenlandse werkgever die zijn bestuurders detacheert in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer.

Rekening houdend met bovenstaande overwegingen, wijzigen de artikelen 20 tot 23 van het wetsontwerp de artikelen 6^{quater} tot 6^{septies} van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 zodat deze bepaling niet meer van toepassing zijn op werkgevers die bestuurders tewerkstellen in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer in de zin van de wet van 5 maart 2002. Daarenboven wordt door artikel 24 van het wetsontwerp

un article 6octies nouveau dans le même arrêté royal n° 5 qui dispense les mêmes employeurs de l'obligation d'établir et de tenir les documents sociaux prévus par ou en vertu de son chapitre II.

Afin de tenir compte de la remarque du Conseil d'État effectuée dans son avis 70.880/1 du 31 janvier 2022, le texte des adaptations apportées aux articles 6quater à 6septies de l'arrêté royal n° 5 précité (articles 20 à 23 du projet de loi) et celui insérant dans ce même arrêté royal un article 6octies nouveau (article 24 du projet de loi) ont été adaptés pour confirmer que les activités dans le domaine du transport routier, visées par ces dispositions, sont celles définies à l'article 2, 5° de cette loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

Art. 25 à 28

Ces dispositions abrogent respectivement:

— les articles 20quater, alinéa 2, 32, paragraphe 5, alinéa 2, et 32bis, paragraphe 8, alinéa 2, de la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à disposition d'utilisateurs, et

— l'article 192/1, alinéa 2, de la loi du 12 août 2000 portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses.

Ces dispositions ont été insérées par la loi du 12 juin 2020 dans le cadre de la transposition de l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2018/957.

Ce faisant, compte tenu de l'application de la directive 2020/1057, de telles abrogations mettent fin au principe de non-application temporaire aux activités dans le domaine du transport routier, des articles 20quater, 32, paragraphe 5, 32bis, paragraphe 8 et 192/1 précités.

Corrélativement, les obligations d'informations prescrites par les articles 20quater, 32, paragraphe 5, 32bis, paragraphe 8 et 192/1 précités, tels que modifiés, respectivement, par les articles 20 à 24 du projet de loi, deviennent donc également applicables à la date de son entrée en vigueur, dans le cas où un conducteur, mis à disposition d'un utilisateur établi en Belgique conformément aux dispositions modifiées, est envoyé

een nieuw artikel 6octies ingevoegd in hetzelfde koninklijk besluit dat dezelfde werkgevers vrijstelt van de verplichting om de sociale documenten bepaald bij of krachtens hoofdstuk II van datzelfde koninklijk besluit nr. 5 op te stellen en bij te houden.

Teneinde rekening te houden met de opmerking van de Raad van State in zijn advies 70.880/1 van 31 januari 2022 werd de tekst van artikel 6quater tot 6septies van voormeld koninklijk besluit nr. 5 (artikel 20 tem 23 van het wetsontwerp) gewijzigd en die tot invoeging van een nieuw artikel 6octies in datzelfde koninklijk besluit (artikel 24 van het wetsontwerp) aangepast om te bevestigen dat de in deze artikels aangehaalde activiteiten in de sector van het wegvervoer, wel degelijk dezelfde activiteiten zijn, zoals gedefinieerd in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.

Art. 25 tot 28

Deze artikelen schaffen de volgende bepalingen af:

— artikel 20quater, lid 2, artikel 32, paragraaf 5, lid 2 en 32bis, paragraaf 8, lid 2 van de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers;

— artikel 192/1, tweede lid van de wet van 12 augustus 2000 houdende sociale, budgettaire en andere bepalingen.

Deze bepalingen werden door de wet van 12 juni 2020 ingevoegd in het kader van de omzetting van artikel 3, paragraaf 3 van de Richtlijn 2018/957.

Zodoende maakt deze opheffing, in het licht van de toepassing van de Richtlijn 2020/1057, een einde aan het principe van de tijdelijke niet-toepassing van voornoemde artikelen 20quater, 32, paragraaf 5, 32bis, paragraaf 8 en 192/1 op de activiteiten in de sector van het wegvervoer.

Bijgevolg zullen de informatieverplichtingen, zoals voorgeschreven door voornoemde artikelen 20quater, 32, paragraaf 5, 32bis, paragraaf 8 en 192/1 en gewijzigd, respectievelijk door de artikelen 20 tot 24 van het wetsontwerp, vanaf de datum van inwerkingtreding ook van toepassing zijn in het geval dat een bestuurder ter beschikking wordt gesteld van een gebruiker die gevestigd is in België overeenkomstig deze gewijzigde

par celui-ci dans un autre État membre de l'Espace économique européen ou en Suisse.

Art. 29

Cette disposition complète l'article 182, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du Code pénal social en y ajoutant deux nouvelles incriminations dans des 2^o et 3^o.

L'article 12 du projet de loi insère un article 7/1/2 nouveau dans la loi précitée du 5 mars 2002. Cet article introduit deux déclarations de détachement qui seront exclusivement applicables en matière de transport routier.

L'article 7/1/2, § 1^{er} met en place une obligation, pour les employeurs établis dans l'Union européenne ou au Royaume-Uni d'effectuer une déclaration de détachement au moyen du formulaire disponible sur l'interface connectée au système d'information du marché intérieur (IMI).

Par contre, pour les employeurs établis dans un État tiers qui n'est pas le Royaume-Uni, l'article 7/1/2, § 2 crée une obligation d'effectuer une déclaration de détachement spécifique par le biais du formulaire électronique qui sera disponible sur le site du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale.

L'article 182, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, en projet punira la violation de l'obligation prévue à l'article 7/1/2, § 1^{er}, de la loi précitée du 5 mars 2002 tandis que l'article 182, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o, en projet punira la violation de l'obligation prévue à l'article 7/1/2, § 2 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

Les employeurs qui tombent dans le champ d'application de l'article 7/1/2, en projet ne devront plus effectuer la déclaration préalable pour les travailleurs détachés à l'Office national de la sécurité sociale dont l'absence est punie par l'article 182, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, actuel d'une sanction de niveau 4 mais devront effectuer une des deux déclarations prévues à l'article 7/1/2 en remplacement.

C'est la raison pour laquelle le niveau de sanction proposé pour punir les deux incriminations prévues à l'article 182, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o et 3^o, en projet est la sanction de niveau 4 par cohérence avec le niveau de

bepalingen en vervolgens door deze laatste naar een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte of naar Zwitserland wordt gestuurd.

Art. 29

Deze bepaling vult artikel 182, § 1, eerste lid van het Sociaal Strafwetboek aan en voegt in dit artikel twee nieuwe incriminaties in punten 2^o en 3^o.

Artikel 12 van het wetsontwerp voegt in voormelde wet van 5 maart 2002 een nieuw artikel 7/1/2 in. Dit artikel voert twee detachingsverklaringen in die uitsluitend van toepassing zullen zijn op het vlak van wegvervoer.

Artikel 7/1/2, § 1 voert een verplichting in voor de werkgevers die gevestigd zijn in de Europese Unie of het Verenigd Koninkrijk, om een detachingsverklaring in te dienen door middel van het formulier dat beschikbaar is op de interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt (IMI).

Voor de werkgevers die gevestigd zijn in een derde land dat niet het Verenigd Koninkrijk is, voert artikel 7/1/2 daarentegen een verplichting in om een specifieke detachingsverklaring in te dienen door middel van het elektronisch formulier dat zal beschikbaar zijn op de website van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

Het ontworpen artikel 182, § 1, eerste lid, 2^o, zal het niet-naleven van de verplichting voorzien in artikel 7/1/2, § 1, van voormelde wet van 5 maart 2002 bestraffen, terwijl het ontworpen artikel 182, § 1, eerste lid, 3^o het niet-naleven van de verplichting voorzien in artikel 7/1/2, § 2 van de wet van 5 maart betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, zal bestraffen.

De werkgevers die onder het toepassingsgebied van het ontworpen artikel 7/1/2 vallen, zullen de voorafgaandelijke melding voor gedetacheerde werknemers bij de Rijksdienst voor sociale zekerheid niet meer moeten doen (het niet-doen daarvan wordt door het huidige artikel 182, § 1, eerste lid, 1^o, bestraft met een sanctie van niveau 4), maar zullen in plaats daarvan één van de twee verklaringen voorzien in artikel 7/1/2 moeten indienen.

Daarom is het voorgestelde sanctieniveau om de twee incriminaties voorzien in het ontworpen artikel 182, § 1, eerste lid, 2^o en 3^o, te bestraffen, de sanctie van niveau 4 en dit omwille van de coherentie met het

sanction prévu en cas de commission de l'infraction punie par l'article 182, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, du Code pénal social.

Le contenu de la sanction de niveau 4 est précisé à l'article 101 du Code pénal social: la sanction de niveau 4 est constituée soit d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende pénale de 600 à 6 000 euros ou de l'une de ces peines seulement, soit d'une amende administrative de 300 à 3 000 euros. Les montants de l'amende pénale ou de l'amende administrative sont soumis aux décimes additionnels.

Le montant de l'amende sera multiplié par le nombre de conducteur pour lequel l'employeur n'aura pas fait la déclaration de détachement.

Dans l'avis n° 2021/003 du 22 novembre 2021 du Conseil consultatif de droit pénal social, il est mentionné qu'une partie du Conseil estime qu'il serait plus approprié que les deux nouvelles incriminations insérés par cet article soient insérées dans l'article 188/2 du Code pénal social intitulé "Le défaut d'envoi de documents de type social demandés en cas de détachement de travailleurs" plutôt que dans l'article 182 du même Code qui punit les infractions en matière de déclaration Limosa comme proposé dans le projet de loi soumis pour avis. Par contre, une autre partie du Conseil souligne que l'insertion des deux nouvelles incriminations dans l'article 182 actuel du Code pénal social peut se justifier par le fait que les employeurs qui tombent dans le champ d'application de l'article en projet ne devront plus effectuer la déclaration préalable pour les travailleurs détachés à l'Office national de la sécurité sociale dont l'absence est punie par l'article 182, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, actuel d'une sanction de niveau 4 mais devront effectuer une des deux déclarations prévues à l'article 7/1/2 en remplacement. Il est dès lors cohérent de punir de la même sanction (niveau 4) l'absence de déclaration Limosa dans le chef des employeurs qui y restent soumis et l'absence de déclaration de détachement dans le chef des employeurs qui doivent effectuer cette déclaration de détachement mais qui sont dispensés de la déclaration Limosa.

Étant donné que le projet de loi n'a pas pour objectif de punir moins sévèrement les employeurs qui seront dispensés d'effectuer la déclaration Limosa et qui devront à la place effectuer une déclaration de détachement, il est proposé de maintenir les deux nouvelles incriminations

sanctieniveau voorzien in geval van het plegen van de inbreuk die bestraft wordt door artikel 182, § 1, eerste lid, 1^o, van het Sociaal Strafwetboek.

De inhoud van de sanctie van niveau 4 wordt gepreciseerd in artikel 101 van het Sociaal Strafwetboek. De sanctie van niveau 4 bestaat uit hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar en een strafrechtelijk geldboete van 600 tot 6 000 euro of één van deze straffen alleen, hetzij uit een administratieve geldboete van 300 tot 3 000 euro. De bedragen van de strafrechtelijke geldboete of van de administratieve geldboete worden vermenigvuldigd met de opdecimen.

Het bedrag van de geldboete zal vermenigvuldigd worden met het aantal bestuurders waarvoor de werkgever geen detachingsverklaring zal ingediend hebben.

In advies nr. 2021/003 van 22 november 2021 van de Adviesraad voor sociaal strafrecht wordt er vermeld dat een deel van de Adviesraad van mening is dat het meer aangewezen zou zijn dat de twee nieuwe strafbaarstellingen die door dit artikel ingevoegd worden, zouden ingevoegd worden in artikel 188/2 van het Sociaal Strafwetboek met als opschrift "Andere documenten van sociale aard opgevraagd in geval van detachering van werknemers" eerder dan in artikel 182 van hetzelfde Wetboek dat de inbreuken in verband met de Limosa-melding bestraft, zoals voorgesteld werd in het wetsontwerp dat voor advies voorgelegd werd. Een ander deel van de Adviesraad onderstreept daarentegen dat het invoegen van twee nieuwe strafbaarstellingen in het huidige 182 van het Sociaal Strafwetboek kan gerechtvaardigd worden door het feit dat de werkgevers die onder het toepassingsgebied van het ontworpen artikel 7/1/2 vallen (de inbreuken op dit artikel zullen bestraft worden door het ontworpen artikel), niet meer de voorafgaande melding voor gedetacheerde werknemers bij de Rijksdienst voor sociale zekerheid zullen moeten doen (het niet doen ervan wordt door het huidige artikel 182, § 1, eerste lid, 1^o, bestraft met een sanctie van niveau 4), maar ter vervanging daarvan één van de twee verklaringen voorzien in artikel 7/1/2 zullen moeten indienen. Het is dan ook logisch om het niet doen van de Limosa-melding in hoofde van de werkgevers die eraan onderworpen blijven, en het niet indienen van de detachingsverklaring in hoofde van de werkgevers die deze detachingsverklaring moeten indienen, maar vrijgesteld zijn van de Limosa-melding, met dezelfde sanctie (niveau 4) te bestraffen.

Aangezien het niet de bedoeling is van het wetsontwerp om de werkgevers die zullen vrijgesteld worden van het doen van de Limosa-melding en in de plaats daarvan een detachingsverklaring zullen moeten indienen, minder streng te bestraffen, wordt er voorgesteld om de twee

proposées dans l'article 182 du Code pénal social. Avoir les infractions dans le même article permettra de maintenir la cohérence entre les niveaux de sanctions prévus pour les infractions en matière de Limosa et ceux pour les infractions à la nouvelle déclaration de détachement et permettra à l'employeur qui devra effectuer cette déclaration de détachement à la place d'une déclaration Limosa de retrouver plus facilement dans le Code pénal social les comportements qui constituent des infractions et la sanction qu'il risque s'il les commet.

Art. 30

Dans son avis n° 70.880/1 du 31 janvier 2022, le Conseil d'État émet les observations suivantes:

“14. L'article 9/1, en projet, de la loi du 5 mars 2002 dispose que les infractions aux “articles 7/1, 7/1/1, 7/1/2 et 7/2, § 1^{er}, de la présente loi et à leurs arrêtés d'exécution sont recherchées, constatées et sanctionnées conformément au Code pénal social”. Cette disposition ne s'applique donc pas aux infractions à l'article 7/2, § 2, en projet, de cette loi.

La question se pose de savoir si les infractions au dernier paragraphe cité ne doivent pas, elles aussi, être sanctionnées, au regard de l'article 5, paragraphe 2, de la directive (UE) 2020/1057.

Il est en tout cas recommandé d'adapter la référence à l'article 7/2 dans l'article 184/1 du Code pénal social, dès lors que l'article 7/2, actuellement en vigueur, devient l'article 7/2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, par l'effet de l'article 14 de l'avant-projet.”

Afin de donner suite à cet avis, il est proposé de modifier l'article 184/1 du Code pénal social pour y apporter plusieurs adaptations:

— la référence à l'article 7/2 de la loi du 5 mars 2002 y est adaptée pour y mentionner l'article 7/2, § 1^{er}, alinéa 1^{er};

— il y est inséré un nouvel alinéa contenant l'incrimination visant à punir l'employeur qui ne se conforme pas à l'obligation prévue à l'article 7/2, § 2, alinéa 2, en projet de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci;

— le niveau de sanction prévu actuellement à l'alinéa 1^{er} de l'article 184/1 du Code pénal social est adapté

nouveaux voorgestelde strafbaarstellingen in artikel 182 van het Sociaal Strafwetboek te behouden. De inbreuken in hetzelfde artikel hebben zal het mogelijk maken om de coherentie tussen de sanctieniveaus voorzien voor de inbreuken inzake Limosa en voor de inbreuken op de nieuwe detachingsverklaring te behouden en zal de werkgever die deze detachingsverklaring zal moeten indienen in plaats van het doen van een Limosa-melding, in staat stellen om de gedragingen die inbreuken uitmaken, en de sanctie die hij riskeert als hij deze inbreuken pleegt, gemakkelijker terug te vinden in het Sociaal Strafwetboek.

Art. 30

In zijn advies nr. 70.880/1 van 31 januari 2022 maakt de Raad van State de volgende opmerkingen:

“14. Het ontworpen artikel 9/1 van de wet van 5 maart 2002 bepaalt dat inbreuken op “de artikelen 7/1, 7/1/1, 7/1/2 en 7/2, § 1, van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten worden opgespoord, vastgesteld en bestraft overeenkomstig het Sociaal Strafwetboek”. Dat geldt dus niet voor inbreuken op het ontworpen artikel 7/2, § 2, van die wet.

De vraag rijst of ook inbreuken op die laatstgenoemde paragraaf niet moeten worden gesanctioneerd, gelet op artikel 5, lid 2, van Richtlijn (EU) 2020/1057.

In elk geval verdient het aanbeveling om de verwijzing naar artikel 7/2 in artikel 184/1 van het Sociaal Strafwetboek aan te passen, gelet op het feit dat het actueel geldende artikel 7/2 als gevolg van artikel 14 van het voorontwerp artikel 7/2, § 1, eerste lid, wordt.”

Om gevolg te geven aan dit advies wordt er voorgesteld om artikel 184/1 van het Sociaal Strafwetboek te wijzigen en er enkele aanpassingen in aan te brengen:

— de verwijzing naar artikel 7/2 van de wet van 5 maart 2002 wordt erin aangepast en artikel 7/2, § 1, eerste lid, wordt erin vermeld;

— een nieuw lid, dat de strafbaarstelling bevat, wordt erin ingevoegd met het oog op de bestraffing van de werkgever die niet voldoet aan de verplichting bepaald in het ontworpen artikel 7/2, § 2, tweede lid, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan;

— het sanctieniveau dat momenteel voorzien is in het eerste lid van artikel 184/1 van het Sociaal Strafwetboek,

par cohérence avec le niveau de sanction prévu en matière de détachement par le présent projet de loi pour punir par la même sanction le même comportement incriminé.

Art. 31

Cet article insère un nouveau chapitre 5/2, intitulé “Des obligations spécifiques dans le domaine du transport routier” dans le livre 2 du Code pénal social qui contiendra les articles 184/1/1 et 184/1/2 nouveaux.

Art. 32

Cette disposition insère l'article 184/1/1 dans le chapitre 5/2 du Code pénal social, inséré par l'article 32 du projet de loi.

Cet article 184/1/1 s'intitule “L'information préalable au conducteur de son détachement dans le domaine du transport routier”.

Il punit l'employeur qui n'a pas communiqué à son conducteur, avant de le détacher, l'information mentionnée dans l'article 4 du projet de loi.

L'information que l'employeur doit communiquer via un écrit en vertu de l'article 4 du projet de loi à son conducteur, avant qu'il ne le détache de la Belgique vers un autre État membre de l'Union européenne est la suivante: il s'agit de l'information au sujet du site internet national officiel unique en matière de détachement de l'État membre où ce conducteur est détaché et dans lequel ledit conducteur pourra trouver les informations concernant ses droits et obligations.

Dans son avis 2.255 du 30 novembre 2021, le Conseil national du Travail considère unanimement que la sanction de niveau 2 prévue dans l'avant-projet de loi n'est pas assez dissuasive, étant donné le profit qui peut être tiré des pratiques de dumping social.

Le projet de loi est donc adapté afin de prendre en compte cette recommandation émise unanimement par le Conseil national du Travail qui rejoint une des priorités du gouvernement actuel, à savoir la lutte contre le dumping social.

La sanction proposée est dès lors la sanction de niveau 4. Le contenu de la sanction de niveau 4 est précisé à l'article 101 du Code pénal social: la sanction de niveau 4 est constituée soit d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende pénale de 600 à 6 000 euros ou de l'une de ces peines seulement,

wordt aangepast omwille van de coherentie met sanctie-niveau dat door dit wetsontwerp, wat detachering betreft, voorzien is, om dezelfde strafbaar gestelde gedraging met dezelfde sanctie te bestraffen.

Art. 31

Dit artikel voegt in boek 2 van het Sociaal Strafwetboek een nieuw hoofdstuk 5/2 in met als opschrift “Bijzondere verplichtingen in de sector van het wegvervoer”, dat de nieuwe artikelen 184/1/1 en 184/1/2 zal omvatten.

Art. 32

Deze bepaling voegt in hoofdstuk 5/2 van het Sociaal Strafwetboek, dat ingevoegd wordt door artikel 32 van het wetsontwerp, artikel 184/1/1 in.

Het opschrift van dit artikel 184/1/1 is “De voorafgaande informatie in verband met zijn detachering aan de bestuurder in de sector van het wegvervoer”.

Het bestraft de werkgever die niet de informatie, zoals vermeld in artikel 4 van het wetsontwerp, meegedeeld heeft aan zijn bestuurder alvorens hem te detacheren.

De informatie die de werkgever op basis van artikel 4 van het wetsontwerp via geschrift moet meedelen aan zijn bestuurder, voordat hij hem vanuit België naar een andere lidstaat van de Europese Unie detachert, is de volgende: het adres van de enige officiële nationale website i.v.m. detachering van de lidstaat waarnaar deze bestuurder gedetacheerd is, en waarop deze bestuurder informatie zal kunnen vinden over zijn rechten en plichten.

In zijn advies 2.255 van 30 november 2021 vindt de Nationale Arbeidsraad de in het voorontwerp bepaalde strafrechtelijke sanctie van niveau 2 niet afschrikkend genoeg, gezien het voordeel dat uit socialedumping-praktijken gehaald kan worden.

Het wetsontwerp is dus aangepast om rekening te houden met deze unanieme aanbeveling van de Nationale Arbeidsraad die aansluit bij een van de prioriteiten van de huidige regering, namelijk de strijd tegen sociale dumping.

De voorgestelde sanctie is bijgevolg de sanctie van niveau 4. De inhoud van de sanctie van niveau 4 wordt gepreciseerd in artikel 101 van het Sociaal Strafwetboek: de sanctie van niveau 4 bestaat uit hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar en een strafrechtelijke geldboete van 600 tot 6 000 euro of uit een van

soit d'une amende administrative de 300 à 3 000 euros. Les montants de l'amende pénale ou de l'amende administrative sont soumis aux décimes additionnels.

Le montant de l'amende sera multiplié par le nombre de conducteur auquel l'employeur n'aura pas communiqué l'information requise.

Art. 33

Cette disposition insère l'article 184/1/2 dans le chapitre 5/2 du Code pénal social, inséré par l'article 32 du projet de loi.

Cet article 184/1/2 s'intitule "La coresponsabilité en cas d'exécution de services de transport routier".

Il vise à transposer l'article 5.1. de la directive 2020/1057 précitée qui contient la disposition suivante intitulée "Sanctions":

"1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions nationales adoptées en vertu de l'article 1^{er} lorsqu'ils savaient ou auraient dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que les services de transport qu'ils commandaient enfreignaient ces dispositions."

Ce qui est visé par l'article 5.1. de la directive est donc le non-respect des formalités spécifiques prévues par le projet de loi en application de l'article 1.11 de la directive précitée 2020/1057 puisque cette dernière ne modifie pas le noyau de conditions de travail applicables conformément à la directive 96/71 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.

Cette co-responsabilité doit prendre la forme d'une sanction à l'égard des personnes citées dans l'article 5.1. de la directive précitée 2020/1057 lorsqu'elles savaient ou auraient dû savoir que de telles personnes (morales ou physiques) à qui elles ont commandé l'exécution de services de transport routier, ne respectaient pas les formalités spécifiquement applicables en cas de détachement.

die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 300 tot 3 000 euro. De bedragen van de strafrechtelijke geldboete of van de administratieve geldboete worden vermenigvuldigd met de opdecimen.

Het bedrag van de geldboete zal vermenigvuldigd worden met het aantal bestuurders waaraan de werkgever niet de nodige informatie zal meegedeeld hebben.

Art. 33

Deze bepaling voegt in hoofdstuk 5/2 van het Sociaal Strafwetboek, dat ingevoegd wordt door artikel 32 van het wetsontwerp, artikel 184/1/2 in.

Het opschrift van dit artikel 184/1/2 is "De medeaansprakelijkheid in geval van het uitvoeren van diensten van wegvervoer".

Het is de bedoeling van dit artikel om artikel 5.1. van voormelde Richtlijn 2020/1057 om te zetten, dat de volgende bepaling, met als opschrift "Straffen en sancties", omvat:

"1. De lidstaten stellen regels vast voor sancties tegen verzenders, expeditoren, contractanten en sub-contractanten wegens niet-naleving van de nationale bepalingen die zijn vastgesteld krachtens artikel 1, wanneer ze wisten of, rekening houdend met alle relevante omstandigheden, hadden moeten weten dat de vervoersdiensten waartoe zij opdracht gaven, inbreuken inhouden op die bepalingen."

Wat gevisieerd wordt door artikel 5.1. van de richtlijn, is dan ook het niet-naleven van de specifieke voorschriften voorzien door het wetsontwerp in toepassing van artikel 1.11 van voormelde Richtlijn 2020/1057, omdat deze richtlijn de kern van arbeidsvoorwaarden die van toepassing zijn overeenkomstig Richtlijn 96/71 van het Europees Parlement en van de Raad van 16 december 1996 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten, niet wijzigt.

Deze medeaansprakelijkheid moet de vorm aannemen van een sanctie ten opzichte van de in artikel 5.1. van voormelde Richtlijn 2020/1057 vermelde personen, wanneer ze wisten of hadden moeten weten dat dergelijke personen (natuurlijke of rechtspersonen) bij wie zij de uitvoering van diensten van wegvervoer besteld hebben, de voorschriften die specifiek van toepassing zijn in geval van detachering, niet zouden naleven.

Il est proposé de désigner la personne punissable par les notions de “donneur d’ordres”, de “commissionnaire de transport” et de “commissionnaire-expéditeur”.

Le paragraphe 1^{er} de l’article en projet contient une définition de ces notions pour l’application de cet article.

La notion de donneur d’ordres utilisée dans l’article 184/1/2 nouveau du Code pénal social est donc toute personne physique ou morale qui, dans le cadre d’un contrat d’entreprise, commande, pour un prix, l’exécution de services de transport routier.

Cependant, il est encore très important de noter que, par dérogation au régime de sanctions prévu par les paragraphes 2 à 4 du nouvel article 184/1/2, son paragraphe 1^{er} précise dans son deuxième alinéa que ce même article n’est pas applicable au donneur d’ordres qui est une personne physique et qui commande l’exécution de services de transport routier à des fins exclusivement privées.

À cet égard, il est précisé qu’une éventuelle co-responsabilité des donneurs d’ordres personnes physiques qui commandent à un employeur l’exécution de services de transports routiers à des fins exclusivement privées a été considérée comme n’étant pas proportionnée dans la mesure où de tels donneurs d’ordres non-professionnels ne seront que très rarement capables de s’assurer que l’employeur étranger, à qui ils commandent l’exécution de services de transport routier, respecte les exigences administratives et mesures de contrôles visées dans les paragraphes 2 à 4 du nouvel article 184/1/2.

Il est ainsi répondu à la remarque du Conseil national du Travail dans son avis 2.255 du 30 novembre 2021, selon laquelle, d’une part, “la responsabilité en chaîne devrait être plus largement intégrée” dans la disposition ici commentée et, d’autre part, “le destinataire du contrat de transport devrait être assimilé au donneur d’ordre”.

Il convient de préciser que la notion couvre tant les contractants que les sous-traitants, sans indiquer s’ils doivent être considérés comme des contractants principaux ou non.

Concrètement, elle couvre à la fois l’entrepreneur qui a reçu la commande et qui la sous-traite à son tour, et le sous-traitant qui exécute les services de transport routier.

Er wordt voorgesteld de strafbare persoon aan te duiden als de “opdrachtgever”, de “vervoerscommissienair” en de “commissienair-expediteur”.

Paragraaf 1 van het ontwerp van artikel bevat een definitie van die noties voor de toepassing van dit artikel.

Het begrip “opdrachtgever” dat in het nieuwe artikel 184/1/2 van het Sociaal Strafwetboek gebruikt wordt, is dus elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die, in het kader van een aannemingsovereenkomst, tegen een prijs de uitvoering van de diensten van wegvervoer bestelt.

Het is echter zeer belangrijk om op te merken dat, in afwijking van het sanctieregime dat voorzien wordt door de paragrafen 2 tot 4 van het nieuwe artikel 184/1/2, paragraaf 1 van dit artikel in het tweede lid preciseert dat dit artikel niet van toepassing is op de opdrachtgever die een natuurlijke persoon is en die uitsluitend voor privédoeleinden activiteiten in de sector van het wegvervoer laat uitvoeren.

In dat opzicht moet verduidelijkt worden dat een eventuele medeaansprakelijkheid van opdrachtgevers die natuurlijke personen zijn en die bij een werkgever, uitsluitend voor privédoeleinden activiteiten in de sector van het wegvervoer bestellen, niet proportioneel werd geacht aangezien dergelijke niet-professionele opdrachtgevers slechts zeer zelden in staat zullen zijn om ervoor te zorgen dat de buitenlandse werkgever aan wie zij de verrichting van wegvervoerdiensten opdragen, voldoet aan de administratieve voorschriften en controlemaatregelen zoals bedoeld in de paragrafen 2 tot 4 van het nieuwe artikel 184/1/2.

Op deze manier wordt er geantwoord op de opmerking van de Nationale Arbeidsraad in zijn advies 2.255 van 30 november 2021: deze heeft enerzijds opgemerkt dat “de medeaansprakelijkheid ruimer moet opgenomen worden” in de bepaling die hier becommentarieerd wordt, en anderzijds dat “de bestemming van de vervoersovereenkomst moet gelijkgesteld worden met de opdrachtgever”.

Er moet worden opgemerkt dat zowel aannemers als onderaannemers onder deze bepaling vallen, zonder dat wordt aangegeven of zij al dan niet als hoofdaannemer moeten worden beschouwd.

Concreet, hieronder valt zowel de ondernemer die de opdracht gekregen heeft en deze op zijn beurt uitbestedt, als de onderaannemer die de diensten van wegvervoer uitvoert.

Trois incriminations sont donc insérées dans le Code pénal social par cet article 184/1/2, dans ses paragraphes 2 à 4.

1. Est puni, le donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur, qui commande ou fait commander à un employeur l'exécution de services de transport routier alors que ledit donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, l'employeur qui exécute le transport viole les obligations prévues à l'article 7/1/1 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

2. Est puni, le donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur, qui commande ou fait commander à un employeur l'exécution de services de transport routier alors que ledit donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, l'employeur qui exécute le transport viole les obligations prévues à l'article 15^{ter} de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs.

3. Est puni, le donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur, qui commande ou fait commander à un employeur l'exécution de services de transport routier alors que ledit donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, l'employeur qui exécute le transport n'a pas effectué la déclaration de détachement prévue à l'article 7/1/2 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

Compte tenu de ce qui précède, sera donc sanctionné le donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur, qui commande ou fait commander à un employeur l'exécution de services de transport routier.

Enfin, il y a également lieu de noter que le niveau de sanction prévu initialement dans cet article était le niveau 2 mais qu'il est adapté suite à l'avis du Conseil national du Travail.

Drie incriminaties worden dan ook door dit artikel 184/1/2 in de paragrafen 2 tot 4 in het Sociaal Strafwetboek ingevoegd.

1. Wordt bestraft, de opdrachtgever, de vervoerscommissienair of de commissienair-expediteur, die bij een werkgever de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt of laat bestellen, wanneer deze opdrachtgever, de vervoerscommissienair of de commissienair-expediteur alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, de werkgever die het vervoer bewerkstelligt de verplichtingen voorzien in artikel 7/1/1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet naleeft.

2. Wordt bestraft, de opdrachtgever, de vervoerscommissienair of de commissienair-expediteur, die bij een werkgever de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt of laat bestellen, wanneer deze opdrachtgever, de vervoerscommissienair of de commissienair-expediteur alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, de werkgever die het vervoer bewerkstelligt de verplichtingen voorzien in artikel 15^{ter} van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, niet naleeft.

3. Wordt bestraft, de opdrachtgever, de vervoerscommissienair of de commissienair-expediteur, die bij een werkgever de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt of laat bestellen, wanneer deze opdrachtgever, alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, de werkgever die het vervoer bewerkstelligt de detacheringsverklaring voorzien in artikel 7/1/2 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet ingediend heeft.

Rekening houdend met wat voorafgaat, zal dan ook de opdrachtgever, de vervoerscommissienair of de commissienair-expediteur, die bij een werkgever de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt of laat bestellen, bestraft worden.

Tenslotte moet er eveneens opgemerkt worden dat het sanctieniveau waarin dit artikel oorspronkelijk voorzag niveau 2 was, maar dat het is aangepast naar aanleiding van het advies van de Nationale Arbeidsraad.

Dans son avis 2.255 du 30 novembre 2021, le Conseil national du Travail considère unanimement que: “la sanction de niveau 2 prévue dans l’avant-projet de loi n’est pas assez dissuasive, étant donné le profit qui peut être tiré des pratiques de dumping social. Notamment en ce qui concerne la coresponsabilité, il est essentiel de sensibiliser, avec un important moyen de pression, les parties contractantes qui en tirent le plus grand profit. Étant donné que l’adaptation du Code pénal social n’est pas encore une garantie, il semble indiqué au Conseil d’anticiper dans le cadre de cette transposition de la directive et d’infliger des sanctions plus lourdes (niveau 4) avec la possibilité de passer à un niveau supérieur (niveau 5) dans le cadre du nouveau Code pénal social.”.

Le projet de loi est donc adapté afin de prendre en compte cette recommandation émise unanimement par le Conseil national du Travail qui rejoint une des priorités du gouvernement actuel, à savoir la lutte contre le dumping social.

La sanction prévue est la sanction de niveau 4. Le contenu de la sanction de niveau 4 est précisé à l’article 101 du Code pénal social: La sanction de niveau 4 est constituée soit d’un emprisonnement de six mois à trois ans et d’une amende pénale de 600 à 6 000 euros ou de l’une de ces peines seulement, soit d’une amende administrative de 300 à 3 000 euros. Les montants de l’amende pénale ou de l’amende administrative sont soumis aux décimes additionnels.

Art. 34

Cette disposition insère un article 188/2/1 intitulé “La mise à disposition de documents par l’employeur au conducteur dans le domaine du transport routier” dans le livre 2, chapitre 6 (“les infractions concernant les documents sociaux ou de type social”), section 6 (“Autres documents de type social demandés en cas de détachement de travailleurs”) du Code pénal social.

Il sanctionne le non-respect de l’article 7/1/1, § 1^{er}, inséré par l’article 11 du projet de loi dans la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d’emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

Il vise à punir d’une sanction de niveau 4, l’employeur qui ne met pas à disposition de son conducteur, soit sous format papier, soit sous format électronique, les documents visés par l’article 7/1/1, § 1^{er}, de la loi

In zijn advies 2.255 van 30 november 2021 vindt de Nationale Arbeidsraad unaniem “de in het voorontwerp bepaalde strafrechtelijke sanctie van niveau 2 niet afschrikkend genoeg, gezien het voordeel dat uit socialedumpingpraktijken gehaald kan worden. Met name betreffende de medeaansprakelijkheid is het essentieel de overeenkomstsluitende partijen die er het meest belang bij hebben, met een belangrijk drukkmiddel, bewust te maken. Aangezien de aanpassing van het Sociaal Strafwetboek nog geen garantie is, lijkt het gepast dat de Raad in het raam van die omzetting van de richtlijn anticipeert en zwaardere sancties (niveau 4) oplegt, met de mogelijkheid om naar een hoger niveau (niveau 5) te schakelen in het kader van het nieuwe Sociaal Strafwetboek.”.

Het wetsontwerp is dus aangepast om rekening te houden met deze unanieme aanbeveling van de Nationale Arbeidsraad die aansluit bij een van de prioriteiten van de huidige regering, namelijk de strijd tegen sociale dumping.

De voorziene sanctie is de sanctie van niveau 4. De inhoud van de sanctie van niveau 4 wordt gepreciseerd in artikel 101 van het Sociaal Strafwetboek: de sanctie van niveau 4 bestaat uit hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar en een strafrechtelijke geldboete van 600 tot 6 000 euro of uit een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 300 tot 3 000 euro. De bedragen van de strafrechtelijke geldboete of van de administratieve geldboete worden verhoogd met de opdecimen.

Art. 34

Deze bepaling voegt in boek 2, hoofdstuk 6 (“Inbreuken betreffende sociale documenten of documenten van sociale aard”), afdeling 6 (“Andere documenten van sociale aard opgevraagd in geval van detachering van werknemers”) van het Sociaal Strafwetboek een artikel 188/2/1 in met als opschrift “Het ter beschikking stellen van documenten door de werkgever aan de bestuurder in de sector van het wegvervoer”.

Het bestraft het niet-naleven van artikel 7/1/1, paragraaf 1, dat door artikel 11 van het wetsontwerp ingevoegd wordt in de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.

Het is de bedoeling van dit artikel om met een sanctie van niveau 4 te bestraffen de werkgever die de documenten zoals bedoeld in artikel 7/1/1, paragraaf 1, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en

du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

Le niveau de sanction prévu initialement dans cet article était le niveau 2 mais il est adapté suite à l'avis du Conseil national du Travail.

Dans son avis 2.255 du 30 novembre 2021, le Conseil national du Travail considère unanimement que la sanction de niveau 2 prévue dans l'avant-projet de loi n'est pas assez dissuasive, étant donné le profit qui peut être tiré des pratiques de dumping social.

Le projet de loi est donc adapté afin de prendre en compte cette recommandation émise unanimement par le Conseil national du Travail qui rejoint une des priorités du gouvernement actuel, à savoir la lutte contre le dumping social.

La sanction prévue est la sanction de niveau 4. Le contenu de la sanction de niveau 4 est précisé à l'article 101 du Code pénal social: la sanction de niveau 4 est constituée soit d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende pénale de 600 à 6 000 euros ou de l'une de ces peines seulement, soit d'une amende administrative de 300 à 3 000 euros. Les montants de l'amende pénale ou de l'amende administrative sont soumis aux décimes additionnels.

Le montant de l'amende sera multiplié par le nombre de conducteur concerné par l'infraction.

Art. 35

Cet article insère un article 188/2/2 intitulé "La communication de documents par le conducteur dans le domaine du transport routier" dans le livre 2, chapitre 6 ("les infractions concernant les documents sociaux ou de type social"), section 6 ("Autres documents de type social demandés en cas de détachement de travailleurs") du Code pénal social.

Cet article 188/2/2 punit d'une sanction de niveau 4, le conducteur qui, lors d'un contrôle sur route, ne fournit pas, aux fonctionnaires désignés par le Roi, soit sous format papier, soit sous format électronique les documents visés à l'article 7/1/1, § 1^{er}, précité et qui ont été mis à sa disposition par son employeur.

Pour que le conducteur soit punissable, il faut bien sûr que son employeur ait mis à sa disposition les documents visés à l'article 7/1/1, § 1^{er}, de la loi précitée

tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet ter beschikking stelt van zijn bestuurder, hetzij op papier, hetzij in elektronische vorm.

Het sanctieniveau waarin dit artikel oorspronkelijk voorzag was niveau 2, maar het is aangepast naar aanleiding van het advies van de Nationale Arbeidsraad.

In zijn advies 2.255 van 30 november 2021 vindt de Nationale Arbeidsraad unaniem de in het voorontwerp bepaalde strafrechtelijke sanctie van niveau 2 niet afschrikkend genoeg, gezien het voordeel dat uit socialedumpingpraktijken gehaald kan worden.

Het wetsontwerp is dus aangepast om rekening te houden met deze unanieme aanbeveling van de Nationale Arbeidsraad die aansluit bij een van de prioriteiten van de huidige regering, namelijk de strijd tegen sociale dumping.

De voorziene sanctie is de sanctie van niveau 4. De inhoud van de sanctie van niveau 4 wordt gepreciseerd in artikel 101 van het Sociaal Strafwetboek: de sanctie van niveau 4 bestaat uit hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar en een strafrechtelijke geldboete van 600 tot 6 000 euro of uit een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 300 tot 3 000 euro. De bedragen van de strafrechtelijke geldboete of van de administratieve geldboete worden verhoogd met de opdecimen.

Het bedrag van de geldboete zal vermenigvuldigd worden met het aantal bij de inbreuk betrokken bestuurders.

Art. 35

Dit artikel voegt in boek 2, hoofdstuk 6 ("Inbreuken betreffende sociale documenten of documenten van sociale aard"), afdeling 6 ("Andere documenten van sociale aard opgevraagd in geval van detachering van werknemers") van het Sociaal Strafwetboek een artikel 188/2/2 in met als opschrift "De mededeling van documenten door de bestuurder in de sector van het wegvervoer".

Dit artikel 188/2/2 bestraft met een sanctie van niveau 4 de bestuurder die bij een wegcontrole de documenten die hem ter beschikking werden gesteld door zijn werkgever, zoals bedoeld in artikel 7/1/1, § 1, van dezelfde wet van 5 maart 2002 niet ter beschikking stelt van de door de Koning aangewezen ambtenaren.

Opdat de bestuurder strafbaar zou zijn, is het vanzelfsprekend noodzakelijk dat zijn werkgever de documenten bedoeld in artikel 7/1/1, § 1, van voormelde

du 5 mars 2002 y inséré par l'article 11 du projet de loi et qu'il ne les fournisse pas aux fonctionnaires désignés par le Roi.

Les documents visés à l'article 7/1/1, § 1^{er}, de la loi précitée du 5 mars 2002 sont les suivants:

— une copie de la déclaration de détachement visée par l'article 7/1/2 de la loi précitée du 5 mars 2002 y inséré par l'article 12 du projet de loi;

— la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique;

— les enregistrements du tachygraphe, et en particulier les symboles pays des États où le travailleur a été présent lorsqu'il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transports de cabotage.

Le niveau de sanction prévu initialement dans cet article est adapté suite à l'avis du Conseil national du Travail.

Dans son avis 2.255 du 30 novembre 2021, le Conseil national du Travail considère unanimement que la sanction de niveau 2 prévue dans l'avant-projet de loi n'est pas assez dissuasive, étant donné le profit qui peut être tiré des pratiques de dumping social.

Le projet de loi est donc adapté afin de prendre en compte cette recommandation émise unanimement par le Conseil national du Travail qui rejoint une des priorités du gouvernement actuel, à savoir la lutte contre le dumping social.

La sanction prévue est la sanction de niveau 4. Le contenu de la sanction de niveau 4 est précisé à l'article 101 du Code pénal social: la sanction de niveau 4 est constituée soit d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende pénale de 600 à 6 000 euros ou de l'une de ces peines seulement, soit d'une amende administrative de 300 à 3 000 euros. Les montants de l'amende pénale ou de l'amende administrative sont soumis aux décimes additionnels.

Comme recommandé par le Conseil consultatif du droit pénal social dans son avis 2021/003 du 22 novembre 2021, le contenu des articles 35 et 36 du projet a été réexaminé par rapport au champ d'application de l'article 209 du Code pénal social qui punit l'obstacle à la surveillance.

wet van 5 maart 2002, dat daarin ingevoegd wordt door artikel 11 van het wetsontwerp, ter beschikking gesteld heeft, en dat de bestuurder ze niet ter beschikking stelt van de door de Koning aangewezen ambtenaren.

De documenten bedoeld in artikel 7/1/1, § 1, van voormelde wet van 5 maart 2002, zijn de volgende:

— een kopie van de detachingsverklaring, zoals bedoeld in artikel 7/1/2 van voormelde wet van 5 maart 2002, dat daarin ingevoegd wordt door artikel 12 van het wetsontwerp;

— bewijs dat de vervoersactiviteiten plaatsvinden in België;

— de tachograafgegevens en met name de landsymbolen van de staten waar de bestuurder zich bevond tijdens internationaal wegvervoer of cabotage.

Het sanctieniveau waarin dit artikel oorspronkelijk voorzag is aangepast naar aanleiding van het advies van de Nationale Arbeidsraad.

In zijn advies 2.255 van 30 november 2021 vindt de Nationale Arbeidsraad unaniem de in het voorontwerp bepaalde strafrechtelijke sanctie van niveau 2 niet afschrikkend genoeg, gezien het voordeel dat uit socialedumpingpraktijken gehaald kan worden.

Het wetsontwerp is dus aangepast om rekening te houden met deze unanieme aanbeveling van de Nationale Arbeidsraad die aansluit bij een van de prioriteiten van de huidige regering, namelijk de strijd tegen sociale dumping.

De voorziene sanctie is de sanctie van niveau 4. De inhoud van de sanctie van niveau 4 wordt gepreciseerd in artikel 101 van het Sociaal Strafwetboek: de sanctie van niveau 4 bestaat uit hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar en een strafrechtelijke geldboete van 600 tot 6 000 euro of uit een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 300 tot 3 000 euro. De bedragen van de strafrechtelijke geldboete of van de administratieve geldboete worden verhoogd met de opdecimen.

Zoals geadviseerd werd door de Adviesraad voor sociaal strafrecht in zijn advies 2021/003 van 22 november 2021, werd de inhoud van de artikelen 35 en 36 van het ontwerp opnieuw onderzocht in verhouding tot het toepassingsgebied van artikel 209 van het Sociaal Strafwetboek dat belemmering van het toezicht bestraft.

Il résulte de cet examen que l'insertion dans le Code pénal social d'incriminations punissant explicitement l'absence de communication de documents par le conducteur dans le domaine du transport routier (article 188/2/2 en projet) et le défaut de fourniture de documents par l'employeur dans le domaine du transport routier (violation de l'article 7/1/1, § 2, de la loi précitée du 5 mars 2002 et de l'article 15^{ter} de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs: article 188/2/3 en projet) se justifie.

Comme déjà précisé plus haut, l'énumération limitative des exigences administratives et des mesures de contrôle qui peuvent être imposées aux prestataires étrangers de services dans le domaine du transport routier, telle que stipulée à l'article 1^{er}, paragraphe 11 de la directive 2020/1057, est transposée de manière résumée par l'article 13 du projet de loi dans le nouvel article 7/1/3 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

Toute autre exigence administrative ou mesure de contrôle, prévue par le droit du travail belge, mais non conforme à la liste précitée ne peut plus être appliquée, à peine de violation de la directive 2020/1057.

Autrement dit, seuls les documents énumérés dans la liste pourront encore être demandés aux prestataires étrangers de services dans le domaine du transport routier.

Art. 36

Cet article insère un article 188/2/3 intitulé "La fourniture de documents par l'employeur dans le domaine du transport routier" dans le livre 2, chapitre 6 ("les infractions concernant les documents sociaux ou de type social"), section 6 ("Autres documents de type social demandés en cas de détachement de travailleurs") du Code pénal social.

Cet article 188/2/3 contient deux incriminations:

1° il punit l'employeur au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci qui ne fournit pas aux fonctionnaires désignés par le Roi, après la période de détachement et dans le délai prévu, les documents visés

Uit dit onderzoek blijkt dat het invoegen in het Sociaal Strafwetboek van strafbaarstellingen die uitdrukkelijk het niet mededelen van documenten door de bestuurder in de sector van het wegvervoer (het ontworpen artikel 188/2/2) en het niet ter beschikking stellen van documenten door de werkgever in de sector van het wegvervoer (inbreuk op artikel 7/1/1, § 2, van de voormelde wet van 5 maart 2002 en op artikel 15^{ter} van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers: het ontworpen artikel 188/2/3) bestraffen, gerechtvaardigd is.

Zoals hoger reed verduidelijkt werd, wordt de limitatieve opsomming van de administratieve voorschriften en controlemaatregelen die aan buitenlandse dienstverrichters in de sector van het wegvervoer mogen worden opgelegd, zoals gestipuleerd in artikel 1, paragraaf 11 van de Richtlijn 2020/1057, door artikel 13 van het wetsontwerp op samenvattende wijze omgezet in het nieuw artikel 7/1/3 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.

Elke ander administratief voorschrift of elke andere controlemaatregel, dat/die voorzien is door het Belgisch arbeidsrecht, maar niet in overeenstemming is met de voormelde lijst, kan niet meer toegepast worden, op straffe van schending van de Richtlijn 2020/1057.

Met andere woorden, alleen de documenten die opgesomd worden in de lijst, zullen nog kunnen gevraagd worden aan de buitenlandse dienstverrichters in de sector van het wegvervoer.

Art. 36

Dit artikel voegt in boek 2, hoofdstuk 6 ("Inbreuken betreffende sociale documenten of documenten van sociale aard"), afdeling 6 ("Andere documenten van sociale aard opgevraagd in geval van detachering van werknemers") van het Sociaal Strafwetboek een artikel 188/2/3 in met als opschrift "Het verstrekken van documenten door de werkgever in de sector van het wegvervoer".

Dit artikel 188/2/3 omvat twee incriminaties:

1° het bestraft de werkgever in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan die de documenten bedoeld in artikel 7/1/1, § 2, van de voormelde wet van 5 maart 2002 en gevraagd door de

à l'article 7/1/1, § 2, de la loi précitée du 5 mars 2002 et demandés par ces fonctionnaires.

2° il punit l'employeur au sens de l'article 15ter de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs qui ne fournit pas aux fonctionnaires désignés par le Roi, après la période de détachement et dans le délai prévu, les documents visés à l'article 15ter précité et demandés par ces fonctionnaires.

Le niveau de sanction prévu initialement dans cet article est modifié suite à l'avis du Conseil national du Travail.

Dans son avis 2.255 du 30 novembre 2021, le Conseil national du Travail considère unanimement que la sanction de niveau 2 prévue dans l'avant-projet de loi n'est pas assez dissuasive, étant donné le profit qui peut être tiré des pratiques de dumping social.

Le projet de loi est donc adapté afin de prendre en compte cette recommandation émise unanimement par le Conseil national du Travail qui rejoint une des priorités du gouvernement actuel, à savoir la lutte contre le dumping social.

La sanction prévue est la sanction de niveau 4. Le contenu de la sanction de niveau 4 est précisé à l'article 101 du Code pénal social: la sanction de niveau 4 est constituée soit d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende pénale de 600 à 6 000 euros ou de l'une de ces peines seulement, soit d'une amende administrative de 300 à 3 000 euros. Les montants de l'amende pénale ou de l'amende administrative sont soumis aux décimes additionnels.

Le montant de l'amende sera multiplié par le nombre de conducteur concerné par l'infraction.

En ce qui concerne la remarque émise sur le contenu de cet article par le Conseil consultatif du droit pénal social dans son avis 2021/003 du 22 novembre 2021, il est renvoyé au commentaire de l'article précédent.

Art. 37

Cette disposition fixe la date d'entrée en vigueur de la loi en projet au jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Il est ainsi tenu compte de la remarque du Conseil d'État effectuée par le Conseil d'État dans son

door de Koning aangewezen ambtenaren, niet, na de detachingsperiode en binnen de voorziene termijn, verstrekt aan deze ambtenaren.

2° wordt bestraft, de werkgever in de zin van artikel 15ter van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers die de documenten bedoeld in voormeld artikel 15ter en gevraagd door de door de Koning aangewezen ambtenaren, niet, na de detachingsperiode en binnen de voorziene termijn, verstrekt aan deze ambtenaren.

Het sanctieniveau waarin dit artikel oorspronkelijk voorzag is gewijzigd naar aanleiding van het advies van de Nationale Arbeidsraad.

In zijn advies 2.255 van 30 november 2021 vindt de Nationale Arbeidsraad unaniem de in het voorontwerp bepaalde strafrechtelijke sanctie van niveau 2 unaniem niet afschrikkend genoeg, gezien het voordeel dat uit socialedumpingpraktijken gehaald kan worden.

Het wetsontwerp is dus aangepast om rekening te houden met deze unanieme aanbeveling van de Nationale Arbeidsraad die aansluit bij een van de prioriteiten van de huidige regering, namelijk de strijd tegen sociale dumping.

De voorziene sanctie is de sanctie van niveau 4. De inhoud van de sanctie van niveau 4 wordt gepreciseerd in artikel 101 van het Sociaal Strafwetboek: de sanctie van niveau 4 bestaat uit hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar en een strafrechtelijke geldboete van 600 tot 6 000 euro of uit een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 300 tot 3 000 euro. De bedragen van de strafrechtelijke geldboete of van de administratieve geldboete worden verhoogd met de opdecimen.

Het bedrag van de geldboete zal vermenigvuldigd worden met het aantal bij de inbreuk betrokken bestuurders.

In verband met de opmerking die door de Adviesraad voor sociaal strafrecht in zijn advies 2021/003 geformuleerd werd over de inhoud van dit artikel, wordt er verwezen naar de commentaar bij het vorige artikel.

Art. 37

Deze bepaling legt de datum van de inwerkingtreding van het wetsontwerp op de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Zo werd rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State in zijn

avis 70.880/1 du 31 janvier 2022 relativement à la problématique de la rétroactivité des dispositions en projet.

Le ministre du Travail,

Pierre-Yves DERMAGNE

advies 70.880/1 van 31 januari 2022 in verband met de problematiek van de retroactiviteit van de bepalingen van dit wetsontwerp.

De minister van Werk,

Pierre-Yves DERMAGNE

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier

Chapitre 1^{er} - Dispositions introductives

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2. La présente loi transpose partiellement la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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.

Chapitre 2 - Information des conducteurs détachés à partir de la Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier

Art. 3. Le présent chapitre est d'application aux employeurs qui sont établis en Belgique et qui, conformément à la directive 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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, détachent des conducteurs dans le cadre d'activités de transport routier pour le compte de tiers relevant de la compétence:

- de la Commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole;
- de la Commission paritaire de la construction;
- de la Commission paritaire pour le commerce de combustibles;
- de la Commission paritaire du transport et de la logistique; et
- de la Commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance.

Le Roi peut modifier la liste des Commissions paritaires mentionnée à l'alinéa 1^{er}, après avis du Conseil national du Travail."

Art. 4. Avant qu'un employeur ne détache son conducteur de la Belgique vers un autre État membre de l'Union européenne, il lui communique, par écrit ou par voie électronique, un document écrit mentionnant le site internet national officiel unique en matière de détachement de l'État membre concerné.

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer

Hoofdstuk 1 - Inleidende bepalingen

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2. Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot richtlijn 96/71/EG en richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012.

Hoofdstuk 2 - Informatie voor bestuurders, gedetacheerd vanuit België in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer

Art. 3. Dit hoofdstuk is van toepassing op werkgevers die gevestigd zijn in België en overeenkomstig de richtlijn 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot richtlijn 96/71/EG en richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012, bestuurders detacheren in het kader van activiteiten van wegvervoer voor rekening van derden die onder de bevoegdheid vallen van:

- het Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en -handel;
- het Paritair Comité voor het bouwbedrijf;
- het Paritair Comité voor de handel in brandstoffen;
- het Paritair Comité voor het vervoer en de logistiek; en
- het Paritair Comité voor de bewakings- en/of toezichtsdiensten.

De Koning kan de lijst van paritaire comités, vermeld in het eerste lid aanpassen, na advies van de Nationale Arbeidsraad."

Art. 4. Voordat een werkgever zijn bestuurder vanuit België naar een andere lidstaat van de Europese Unie detacheert, deelt hij hem een schriftelijk document mee, op papier of in elektronische vorm met de enige officiële nationale website over detachering van de desbetreffende lidstaat.

Chapitre 3 - Dispositions modificatives

Section 1^{re}. - Modifications de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci

Art. 5. L'article 1^{er}/1 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, modifié par la loi du 12 juin 2020, est complété par un 4^o, rédigé comme suit:

"4^o la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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^o 1024/2012."

Art. 6. Dans l'article 2 de la même loi, modifié par la loi du 12 juin 2020, les modifications suivantes sont apportées:

1^o Le 5^o est remplacé par ce qui suit:

"5^o Activités dans le domaine du transport routier: les activités de transport routier pour le compte de tiers relevant de la compétence:

— de la Commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole;

— de la Commission paritaire de la construction;

— de la Commission paritaire pour le commerce de combustibles;

— de la Commission paritaire du transport et de la logistique; et

— de la Commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance.

Le Roi peut modifier la définition mentionnée au présent point 5^o, après avis du Conseil national du Travail."

2^o L'article est complété par un 6^o et 7^o, rédigés comme suit:

"6^o Opération de transport bilatérale de marchandises: opération consistant, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, à faire circuler des marchandises, sur la base d'un contrat de transport, du pays où l'employeur est établi vers un autre pays ou, inversement, d'un pays vers le pays où l'employeur est établi;"

"7^o Transport combiné: le transport de marchandises au sens de la directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992

Hoofdstuk 3 - Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1 – Wijzigingen aan de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan

Art. 5. Artikel 1/1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, gewijzigd bij de wet van 12 juni 2020, wordt aangevuld met de bepaling onder 4^o, luidende:

"4^o de richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot richtlijn 96/71/EG en richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012."

Art. 6. In artikel 2 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 12 juni 2020, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1^o De bepaling onder 5^o wordt vervangen als volgt:

"5^o Activiteiten in de sector van het wegvervoer: activiteiten van wegvervoer voor rekening van derden die onder de bevoegdheid vallen van:

— het Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en -handel;

— het Paritair Comité voor het bouwbedrijf;

— het Paritair Comité voor de handel in brandstoffen;

— het Paritair Comité voor het vervoer en de logistiek; en

— het Paritair Comité voor de bewakings- en/of toezichtsdiensten.

De Koning kan de lijst van paritaire comités, vermeld in het eerste lid aanpassen, na advies van de Nationale Arbeidsraad;"

2^o Het artikel wordt aangevuld met de bepalingen onder 6^o en 7^o, luidende:

"6^o Bilaterale vervoersactiviteit met betrekking tot goederenvervoer: een activiteit in de sector van het wegvervoer bestaande uit het vervoer van goederen op basis van een vervoersovereenkomst vertrekkende van het land van vestiging van de werkgever naar een ander land of omgekeerd, van een land naar het land van vestiging van de werkgever;"

"7^o Gecombineerd vervoer: het transport van goederen in de zin van de richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december

relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres.”.

Art. 7. L'article 4 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 4. La présente loi ne s'applique pas:

1° au personnel navigant de la marine marchande et aux employeurs de celui-ci;

2° au conducteur qui effectue des opérations de transport bilatérale de marchandises, et à son employeur;

3° au conducteur qui, effectuant une opération de transport bilatérale de marchandises, procède en outre à une activité de chargement et/ou de déchargement dans les pays qu'il traverse, à condition que ce conducteur ne charge pas et ne décharge pas les marchandises dans le même pays, et à son employeur;

À partir de la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, conformément au règlement (UE) n° 165/2014, cette exclusion s'applique uniquement au conducteur qui utilise ces véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement, et à son employeur;

4° au conducteur qui, effectuant une opération de transport bilatérale de marchandises vers le pays d'établissement de l'employeur, procède en outre au maximum à deux activités de chargement et/ou de déchargement dans les pays qu'il traverse, à condition, d'une part, de ne pas charger et décharger les marchandises dans le même pays et, d'autre part, que cette opération de transport bilatérale soit précédée par une opération de transport bilatérale démarrant dans le pays d'établissement de l'employeur, durant laquelle aucune activité supplémentaire n'est effectuée, et à son employeur.

À partir de la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, conformément au règlement (UE) n° 165/2014, cette exclusion s'applique uniquement au conducteur qui utilise des véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement, et à son employeur;

5° au conducteur qui effectue en Belgique le trajet initial ou final d'une opération de transport combiné, si le trajet routier, pris isolément, se compose d'opérations bilatérales de marchandises et à son employeur;

6° au conducteur qui, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, effectue des opérations de transport bilatérales de voyageurs, et à son employeur, lorsque qu'une telle opération consiste, pour le conducteur:

1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen Lid-Staten.”.

Art. 7. Artikel 4 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 4. Deze wet is niet van toepassing op:

1° het varende personeel van de koopvaardij en op hun werkgevers;

2° op de bestuurder die bilaterale vervoersactiviteiten in het goederenvervoer verrichten en op zijn werkgever;

3° op de bestuurder die, een bilaterale vervoersactiviteit in het goederenvervoer verricht en daarnaast één laad- en/of losactiviteit verricht in het of de landen die hij doorkruist, op voorwaarde dat de bestuurder de goederen niet laadt en lost in hetzelfde land, en op zijn werkgever.

Vanaf de datum vanaf dewelke slimme tachografen verplicht moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat, overeenkomstig de Verordening (EU) nr. 165/2014, geldt deze uitsluiting enkel nog voor de werknemer die gebruik maakt van dergelijke voertuigen waarin slimme tachografen zijn aangesloten, zoals bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van die verordening, en op zijn werkgever;

4° op de bestuurder die een bilaterale vervoersactiviteit in het goederenvervoer verricht naar het land van vestiging van de werkgever en daarnaast ten hoogste twee laad- en/of losactiviteiten verricht in de landen die hij doorkruist op voorwaarde dat de bestuurder de goederen niet zowel laadt als lost in hetzelfde land en op voorwaarde dat die bilaterale vervoersactiviteit werd voorafgegaan door een in het land van vestiging van de werkgever aangevangen vervoersactiviteit waarbij geen extra activiteit werd verricht, en op zijn werkgever.

Vanaf de datum vanaf dewelke slimme tachografen verplicht moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat overeenkomstig de Verordening (EU) nr. 165/2014, geldt deze uitsluiting enkel nog voor de bestuurder die gebruik maakt van dergelijke voertuigen waarin slimme tachografen zijn aangesloten, zoals bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van die verordening, en op zijn werkgever.

5° op de bestuurder die in België het begin- of eindtraject doet van gecombineerd vervoer, indien het wegtraject op zich bestaat uit bilaterale vervoersactiviteiten in het goederenvervoer, en op zijn werkgever;

6° op de bestuurder die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer bilaterale vervoersactiviteiten in het personenvervoer verricht, en op zijn werkgever wanneer dergelijke vervoersactiviteit voor de bestuurder bestaat uit:

— à prendre en charge des voyageurs dans le pays dans lequel son employeur est établi et à les déposer en Belgique;

— à prendre en charge des voyageurs en Belgique et à les déposer dans le pays, où son employeur est établi;

— à prendre en charge et à déposer des voyageurs dans le pays où son employeur est établi afin d'effectuer des excursions locales en Belgique, conformément au règlement (CE) n° 1073/2009.

7° au conducteur qui, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, effectue des opérations de transport bilatérale de voyageurs au sens du 6° et qui prend également en charge et/ou dépose des voyageurs à une seule occasion dans les pays qu'il traverse, à condition qu'il ne propose pas de services de transport de voyageurs entre deux endroits dans le pays traversé, et à son employeur. Cela s'applique aussi au voyage de retour.

À partir de la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, conformément au règlement (UE) n° 165/2014, cette exclusion s'applique uniquement au conducteur qui utilise des véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement, et à son employeur;

8° Au conducteur qui, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, transite uniquement sur le territoire de la Belgique sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ni déposer de voyageurs, et à son employeur.”

Art. 8. Dans l'article 5, paragraphe 2, de la même loi, modifié par la loi du 12 juin 2020, l'alinéa 7 est remplacé par ce qui suit:

“Aux fins d'application de l'alinéa 1^{er}, en cas d'occupation par un employeur d'un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, il est considéré qu'un détachement prend fin lorsque le conducteur quitte le territoire de la Belgique dans le cadre d'une opération de transport international de marchandises ou de voyageurs. Cette période de détachement n'est pas cumulable avec les périodes de détachement antérieures prestées dans le cadre d'opérations internationales de ce type par le même conducteur ou par un conducteur qu'il remplace.”

Art. 9. Dans l'article 6/1 de la même loi, le paragraphe 2, inséré par la loi du 12 juin 2020, est abrogé.

Art. 10. À l'article 7/1 de la même loi, inséré par la loi du 11 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° Dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, le 1° est remplacé par ce qui suit:

— het meenemen van passagiers uit het land van vestiging van de werkgever en hen afzetten in België;

— het meenemen van passagiers in België en hen afzetten in het land van vestiging van de werkgever;

— het meenemen en afzetten van passagiers in het land waar de werkgever is gevestigd om plaatselijke excursies uit te voeren in België, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1073/2009.

7° op de bestuurder die, in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, bilaterale vervoersactiviteiten in het personenvervoer verricht, in de zin van 6° en die eenmaal passagiers laat in- en/of uitstappen in de landen die de bestuurder doorkruist, mits de bestuurder geen personenvervoersdiensten tussen twee locaties binnen het doorkruiste land aanbiedt, en op zijn werkgever. Hetzelfde geldt voor de terugrit.

Vanaf de datum vanaf dewelke slimme tachografen verplicht moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat, overeenkomstig de Verordening (EU) nr. 165/2014, geldt deze uitsluiting enkel nog voor de bestuurder die gebruik maakt van dergelijke voertuigen waarin slimme tachografen zijn aangesloten, zoals bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van die verordening, en op zijn werkgever.

8° op de bestuurder die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, het Belgisch grondgebied enkel doorkruist, zonder dat er vracht wordt geladen of gelost en zonder dat er passagiers in- of uitstappen, en op zijn werkgever.”

Art. 8. In artikel 5, paragraaf 2 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 12 juni 2020, wordt het zevende lid vervangen als volgt:

“Met het oog op de toepassing van het eerste lid wordt de detachering, in geval van tewerkstelling van een bestuurder door een werkgever in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer geacht te zijn beëindigd wanneer de bestuurder bij het verrichten van het internationaal vervoer van goederen of personen het Belgisch grondgebied verlaat. Deze detacheringsperiode wordt niet gecumuleerd met eerdere detacheringsperiodes in het kader van dergelijke internationale activiteiten van dezelfde bestuurder of van de bestuurder die hij vervangt.”

Art. 9. In artikel 6/1 van dezelfde wet wordt paragraaf 2, ingevoegd bij de wet van 12 juni 2020, opgeheven.

Art. 10. In artikel 7/1 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 11 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, wordt de bepaling onder 1° vervangen als volgt:

“1° le ou les document(s) au sens de l'article 5 de la directive (UE) 2019/1152 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 relative à des conditions de travail transparentes et prévisibles dans l'Union européenne.”;

2° Il est ajouté un paragraphe 6, rédigé comme suit:

“§ 6. Le présent article n'est pas applicable à l'employeur qui occupe un conducteur en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.”.

Art. 11. Dans le chapitre II, de la même loi, il est inséré un article 7/1/1, rédigé comme suit:

“Art. 7/1/1. § 1^{er}. L'employeur, qui occupe en Belgique un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, est tenu de veiller à ce que le conducteur dispose des documents suivants, sur support papier ou sous forme électronique, et le conducteur est tenu de conserver et de fournir ces documents lorsqu'ils lui sont demandés lors d'un contrôle sur route par les fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi:

— une copie de la déclaration de détachement visée par l'article 7/1/2;

— la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique;

— les enregistrements du tachygraphe, et en particulier les symboles pays des États où le travailleur a été présent lorsqu'il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transports de cabotage.

Les fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi ont accès aux données communiquées par l'employeur via l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur “IMI” au sens du règlement (UE) n° 1024/2012.

Le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale est responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données.

Afin de s'assurer qu'un conducteur doit être considéré comme effectuant une opération de transport visée par l'article 4, points 2° à 4° et 6° à 7°, il peut être uniquement demandé audit conducteur de fournir, sur support papier ou en format électronique, lors d'un contrôle sur route, les documents visés à l'alinéa 1^{er}, deuxième et troisième tirets du présent paragraphe.

§ 2. Après la période de détachement, l'employeur est tenu, à la demande des fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi et au plus tard huit semaines après la date de cette demande, de fournir à ceux-ci les documents suivants:

“1° het of de document(en) in de zin van artikel 5 van de richtlijn (EU) 2019/1152 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende transparante en voorspelbare arbeidsvoorwaarden in de Europese Unie.”;

2° wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidende:

“§ 6. Het huidig artikel is niet van toepassing op de werkgever die een bestuurder in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer tewerkstelt in België.”.

Art. 11. In hoofdstuk 2 van dezelfde wet, wordt een artikel 7/1/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 7/1/1. § 1. De werkgever, die een bestuurder in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer tewerkstelt in België, heeft de verplichting om ervoor te zorgen dat de bestuurder, op papier of in elektronische vorm over de volgende documenten beschikt, en de bestuurder is verplicht om deze documenten te bewaren en ter beschikking te stellen wanneer daar bij een wegcontrole om wordt verzocht door de door de Koning aangewezen ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg:

— een kopie van de detachingsverklaring, zoals bedoeld in artikel 7/1/2;

— bewijs dat de vervoersactiviteiten plaatsvinden in België;

— de tachograafgegevens en met name de landsymbolen van de staten waar de bestuurder zich bevond tijdens internationaal wegvervoer of cabotage.

De door de Koning aangewezen ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, hebben toegang tot de door de werkgever meegedeelde gegevens via de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt “IMI” in de zin van de Verordening (EU) nr. 1024/2012.

De Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg is verantwoordelijk voor de verwerking wat betreft de eigen verwerking van de gegevens.

Om zich ervan te vergewissen dat een bestuurder geacht wordt vervoersactiviteiten zoals bedoeld in artikel 4, punt 2° tot 4° en 6° en 7° te verrichten, kan hem tijdens een wegcontrole enkel gevraagd worden de documenten, bedoeld in het eerste lid, tweede en derde streepje van deze paragraaf op papier of in elektronische vorm te verstrekken.

§ 2. Na de detachingsperiode is de werkgever verplicht om op vraag van de door de Koning aangeduide ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg en uiterlijk acht weken na de datum van dit verzoek, de volgende documenten te verstrekken:

— la copie des documents visés aux deuxième et troisième tirets du paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er};

— le ou les document(s) au sens de l'article 5 de la directive (UE) 2019/1152 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 relative à des conditions de travail transparentes et prévisibles dans l'Union européenne;

— les relevés d'heures relatifs au travail du conducteur détaché;

— la preuve de paiement des salaires du conducteur détaché.

Tant la demande de documents par les fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi que la fourniture à ceux-ci desdits documents par l'employeur doivent se faire via l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur "IMI" au sens du règlement (UE) n° 1024/2012. Les fonctionnaires précités ont accès aux données communiquées via cette interface publique connectée. Le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale est responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données.

Lorsque l'employeur établi dans un autre État membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni ne fournit pas, dans le délai prévu, les documents susmentionnés ou lorsque les fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi ne peuvent pas demander lesdits documents car l'employeur n'a pas créé de compte dans l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur "IMI" au sens du règlement (UE) n° 1024/2012, les fonctionnaires précités peuvent demander, via le système d'information du marché intérieur "IMI", l'assistance des autorités compétentes de l'État dans lequel ledit employeur est établi, conformément, selon le cas, aux articles 6 et 7 de la directive 2014/67/UE ou à l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord, d'autre part.

Par dérogation à l'alinéa 2, lorsque l'employeur est établi dans un État qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, tant la demande de documents à l'employeur par les fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi que la transmission à ceux-ci desdits documents par l'employeur sont effectués par courrier postal ou par courriel."

Art. 12. Dans le chapitre II, de la même loi, il est inséré un article 7/1/2, rédigé comme suit:

Art. 7/1/2. § 1^{er}. Préalablement à l'occupation d'un conducteur sur le territoire belge dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, son employeur, qui est établi dans un État membre de l'Union européenne ou qui est établi au Royaume-Uni, soumet une déclaration de détachement, aux fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail

— een kopie van de documenten, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, tweede en derde streepje;

— het of de document(en) in de zin van artikel 5 van de richtlijn (EU) 2019/1152 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende transparante en voorspelbare arbeidsvoorwaarden in de Europese Unie;

— de arbeidstijdenoverzichten van de gedetacheerde bestuurder;

— Het betalingsbewijs van de lonen van de gedetacheerde bestuurder.

Zowel het verzoek van de door de Koning aangeduide ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg als de te verstrekken documenten moeten via de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt "IMI" in de zin van de Verordening (EU) nr. 1024/2012, plaatsvinden. De voormelde ambtenaren hebben toegang tot de door de werkgever meegedeelde gegevens via deze verbonden openbare interface. De Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg is verantwoordelijk voor de verwerking wat betreft de eigen verwerking van de gegevens.

Indien de werkgever die gevestigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie of in het Verenigd Koninkrijk, de bovenstaande documenten niet binnen de voorziene termijn verstrekt of indien de door de koning aangeduide ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg het verzoek niet kunnen sturen omdat de werkgever geen gebruikersaccount heeft aangemaakt op de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt "IMI" in de zin van de Verordening (EU) nr. 1024/2012, kunnen de voormelde ambtenaren via het informatiesysteem interne markt "IMI" om bijstand van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging van de werkgever verzoeken, overeenkomstig de artikelen 6 en 7 van de richtlijn 2014/67/EU of de handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese gemeenschap voor atoomenergie enerzijds en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland anderzijds.

In afwijking van het tweede lid, gebeurt, indien de werkgever gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie, noch het Verenigd Koninkrijk, zowel het verzoek om documenten aan de werkgever van de door de Koning aangeduide ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, als het verstrekken van de documenten aan hen door de werkgever, per post of via e-mail."

Art. 12. In hoofdstuk II van dezelfde wet, wordt een artikel 7/1/2 ingevoegd, luidende:

Art. 7/1/2. § 1. Voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, moet zijn werkgever die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie of het Verenigd Koninkrijk, een detacheringsverklaring indienen bij de door de Koning aangeduide ambtenaren van

et Concertation sociale désignés par le Roi, au moyen du formulaire standard multilingue de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur institué par le règlement (UE) no 1024/2012.

Lorsque l'employeur est établi dans un autre État membre de l'Union européenne, la déclaration de détachement visée à l'alinéa 1^{er} comporte les informations énoncées à l'article 1^{er}, paragraphe 11, alinéa 1^{er}, a), de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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.

Lorsque l'employeur est établi au Royaume-Uni, la déclaration de détachement visée à l'alinéa 1^{er} comporte les informations énoncées à l'article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, a), de la Section 2 de la Partie A de l'Annexe 31 de l'Accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord, d'autre part.

L'employeur tient à jour la déclaration de détachement dans l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur.

Les fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi ont accès aux données communiquées via cette interface publique connectée.

Le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale est responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données engendré par cet accès.

§ 2. Préalablement à l'occupation d'un conducteur sur le territoire belge dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, son employeur, qui est établi dans un État qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, soumet une déclaration de détachement aux fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi, par le biais du formulaire électronique accessible à partir du site internet du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale.

La déclaration de détachement visée à l'alinéa 1^{er} comporte les informations suivantes:

— la dénomination de l'employeur et l'adresse physique de son siège statutaire;

— le numéro d'enregistrement national de l'employeur dans l'État où celui-ci est établi, si ce numéro est prévu par la législation de cet État;

de de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, door middel van een meertalig standaardformulier van de openbare interface die verbonden is met het bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 ingestelde informatiesysteem interne markt ("IMI").

Indien de werkgever gevestigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie, bevat de detachingsverklaring bedoeld in het eerste lid, de inlichtingen vermeld in artikel 1, § 11, eerste lid, a), van de richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot richtlijn 96/71/EG en richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012.

Indien de werkgever gevestigd is in het Verenigd Koninkrijk, bevat de detachingsverklaring bedoeld in het eerste lid, de inlichtingen vermeld in artikel 6, § 1, eerste lid, a), van de Afdeling 2 van Deel A van de Bijlage 31 van de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds.

De werkgever houdt de detachingsverklaring up-to-date in de openbare met IMI verbonden interface.

De door de koning aangeduide ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg hebben toegang tot de meegedeelde gegevens via deze verbonden openbare interface.

De Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg is verantwoordelijk voor de verwerking wat betreft de eigen verwerking van de gegevens die gegenereerd worden door deze toegang.

§ 2. Voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied, in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer moet zijn werkgever die gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie, noch het Verenigd Koninkrijk een detachingsverklaring indienen bij de door de Koning aangeduide ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, door middel van het elektronisch formulier dat toegankelijk is op de website van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

De detachingsverklaring zoals bedoeld in het eerste lid bevat de volgende inlichtingen:

— de naam van de werkgever en het adres van de statutaire zetel;

— het nationaal registratienummer van de werkgever in het land van vestiging, voor zover dergelijk nummer wordt voorzien door de wetgeving van dat land;

— les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact, visés à l'article 7/2 de la présente loi.

Ces coordonnées sont les suivantes: nom et prénom de la personne, ainsi que ses adresses physique et électronique et un numéro de téléphone, auxquels elle peut être contactée;

— les nom et prénom, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur;

— la date de début du contrat de travail du conducteur, et le droit applicable à ce contrat;

— les dates prévues pour le début et la fin du détachement;

— la plaque minéralogique des véhicules à moteur;

— s'il s'agit d'un transport de marchandises, d'un transport de voyageurs, d'un transport international ou de transports de cabotage.

L'employeur tient à jour la déclaration de détachement.

Les informations contenues dans la déclaration de détachement visée par le présent paragraphe sont sauvegardées par le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale, responsable du traitement, aux fins du contrôle du respect des conditions de travail, de rémunération et d'emploi applicables conformément à la présente loi, pendant une période de trente-six mois.”

Art. 13. Dans le chapitre II, de la même loi, il est inséré un article 7/1/3, rédigé comme suit:

“**Article 7/1/3.** Aux fins du contrôle du respect des conditions de travail, de rémunération et d'emploi applicables conformément à la présente loi, lorsqu'un employeur occupe un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, peuvent uniquement être mis en œuvre les exigences administratives et les procédures et instruments de contrôles visés par:

— les articles 7/1/1, 7/1/2 et 7/2, § 2, de la présente loi;

— l'article 15^{ter} de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs.”

Art. 14. L'article 7/2 de la même loi, inséré par la loi du 11 décembre 2016, est remplacé par ce qui suit:

“**Art. 7/2. § 1^{er}.** Préalablement à l'occupation des travailleurs détachés en Belgique, l'employeur est tenu de désigner une personne de liaison et, selon les modalités déterminées par le Roi, de communiquer pareille désignation aux fonctionnaires désignés par le Roi.

Le présent paragraphe n'est pas applicable à l'employeur qui occupe un conducteur en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.

— de contactgegevens van een vervoersmanager of een andere contactpersoon, bedoeld in artikel 7/2 van deze wet.

Deze contactgegevens zijn de volgende: naam en voornaam van de persoon, evenals zijn fysiek en elektronisch adres en een telefoonnummer waarop de persoon gecontacteerd kan worden;

— de naam en voornaam, het verblijfsadres en het rijbewijsnummer van de bestuurder;

— de aanvangsdatum van de arbeidsovereenkomst van de bestuurder en het daarop toepasselijke recht;

— de geplande begin- en einddatum van de detachering;

— de kentekenplaat van de motorvoertuigen;

— of de verrichte vervoersdiensten goederen-, personen- of internationaal vervoer zijn, of cabotage.

De werkgever houdt de detachingsverklaring up-to-date.

De inlichtingen opgenomen in de detachingsverklaring bedoeld in deze paragraaf worden bewaard door de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, verantwoordelijk voor de verwerking, met als doel het toezicht op de naleving van de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden die van toepassing zijn overeenkomstig deze wet, gedurende een periode van zesendertig maanden.”

Art. 13. In hoofdstuk II van dezelfde wet, wordt een artikel 7/1/3 ingevoegd, luidende:

“**Art. 7/1/3.** Met het oog op de controle op de naleving van de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden die moeten worden toegepast overeenkomstig deze wet wanneer een werkgever een bestuurder tewerkstelt in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, mag men enkel de volgende administratieve voorschriften en controlemaatregelen opleggen:

— de artikelen 7/1/1, 7/1/2 en 7/2, § 2 van de huidige wet;

— artikel 15^{ter} van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers.”

Art. 14. Artikel 7/2, ingevoegd bij de wet van 11 december 2016, wordt vervangen als volgt:

“**Art. 7/2. § 1.** Voorafgaandelijk aan de tewerkstelling van de in België gedetacheerde werknemers, moet de werkgever een verbindingspersoon aanwijzen en, volgens de nadere regels bepaald door de Koning, deze aanwijzing meedelen aan de ambtenaren aangewezen door de Koning.

Deze paragraaf is niet van toepassing op de werkgever die een bestuurder tewerkstelt in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer.

§ 2. Préalablement à l'occupation de conducteurs en Belgique, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, l'employeur est tenu de désigner un gestionnaire de transport ou toute autre personne de contact dans l'État d'établissement de l'employeur, chargés, pour le compte de l'employeur, d'assurer la liaison avec les fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi et de transmettre et de recevoir, des documents ou avis.

L'employeur communique, par le biais de la déclaration de détachement visée, selon le cas, au paragraphe 1^{er} ou au paragraphe 2 de l'article 7/1/2, les coordonnées de ce gestionnaire de transport ou de cette autre personne de contact aux fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi.”

Art. 15. Dans le chapitre II, de la même loi, il est inséré un article 7/3, rédigé comme suit:

“**Art. 7/3.** L'employeur qui occupe en Belgique un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier est dispensé d'établir le règlement de travail visé à l'article 4 de la loi du 8 avril 1965 instituant les règlements de travail et de respecter les dispositions qui figurent sous le titre II, chapitre IV, section 2, de la loi-programme du 22 décembre 1989.”

Art. 16. L'article 8, modifié par la loi du 11 décembre 2016, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Le présent article n'est pas applicable à l'employeur qui occupe en Belgique un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.”

Art. 17. L'article 9/1, inséré par la loi du 12 juin 2020, est remplacé par ce qui suit:

“**Art. 9/1.** Les infractions aux articles 7/1, 7/1/1, 7/1/2 et 7/2, § 1^{er}, de la présente loi et à leurs arrêtés d'exécution sont recherchées, constatées et sanctionnées conformément au Code pénal social.”

Section 3 - Modifications de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs

Art. 18. L'article 15 bis de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs, modifié en dernier lieu par la loi du 11 décembre 2016, est complété par un paragraphe 7, rédigé comme suit:

“§ 7. Le présent article n'est pas applicable aux employeurs occupant un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5°, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.”

Art. 19. Dans le chapitre II de la même loi, il est inséré un article 15 ter, rédigé comme suit:

§ 2. Voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, moet de werkgever een vervoersmanager of een andere contactpersoon aanduiden in het land van vestiging van de werkgever, die voor rekening van de werkgever optreedt als tussenpersoon met de door de Koning aangeduide ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg en met wie documenten of berichten kunnen worden uitgewisseld.

De werkgever deelt via de detachingsverklaring, zoals bedoeld naargelang het geval, in § 1 of § 2 van artikel 7/1/2, de contactgegevens mee van deze vervoersmanager of een andere contactpersoon aan de door de Koning aangeduide ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.”

Art. 15. In hoofdstuk II van dezelfde wet, wordt een artikel 7/3 ingevoegd, luidende:

“**Art. 7/3.** De werkgever die een bestuurder in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer tewerkstelt in België, is vrijgesteld van het opstellen van een arbeidsreglement zoals bedoeld in artikel 4 van de wet van 8 april 1965 tot instelling van de arbeidsreglementen en van de bepalingen onder titel II, hoofdstuk IV, afdeling 2 van de Programmawet van 22 december 1989.”

Art. 16. Artikel 8, gewijzigd bij de wet van 11 december 2016, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het huidige artikel is niet van toepassing op werkgever die een bestuurder tewerkstelt in België in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer.”

Art. 17. Artikel 9/1, ingevoegd bij de wet van 12 juni 2020, wordt vervangen als volgt:

“**Art. 9/1.** De inbreuken op de artikelen 7/1, 7/1/1, 7/1/2 en 7/2, § 1 van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten worden opgespoord, vastgesteld en bestraft overeenkomstig het Sociaal Strafwetboek.”

Afdeling 3 – Wijzigingen aan de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers.

Art. 18. Artikel 15bis van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 11 december 2016, wordt aangevuld met een paragraaf 7, luidende:

“§ 7. Het huidige artikel is niet van toepassing op werkgevers die één of meerdere bestuurders tewerkstellen in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, zoals bedoeld in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.”

Art. 19. In hoofdstuk II van dezelfde wet, wordt een artikel 15ter ingevoegd, luidende:

“Art. 15 ter. § 1^{er}. Pour l’application du présent article, on entend par:

1° employeurs occupant des conducteurs dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier: les employeurs, au sens de l’article 1^{er}, dont l’entreprise exerce réellement, dans un pays autre que la Belgique, des activités substantielles, et qui, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d’emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, occupent sur le territoire belge un ou plusieurs conducteurs, dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier;

2° Conducteurs: les travailleurs au sens de l’article 1^{er} qui accomplissent temporairement une prestation de travail en Belgique et qui, soit travaillent habituellement sur le territoire d’un ou plusieurs pays autres que la Belgique, soit ont été engagés dans un pays autre que la Belgique;

3° Activités substantielles: activités exercées par une entreprise et qui sont autres que celles relevant uniquement de la gestion interne ou administrative, au sens de l’article 2, 3°, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d’emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

§ 2. Les employeurs occupant des conducteurs dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier sont dispensés d’établir le décompte visé à l’article 15.

§ 3. Les employeurs occupant des conducteurs dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier sont tenus de fournir, après la période de détachement, à la demande des fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi, et ce au plus tard huit semaines après la date de pareille demande, une copie des documents relatifs à la rémunération prévus par la législation du pays où est établi l’employeur et qui sont équivalents au décompte visé à l’article 15. Tant la demande de documents par les fonctionnaires précités que la transmission à ceux-ci desdits documents par l’employeur doivent se faire via l’interface publique connectée au système d’information du marché intérieur “IMI” au sens du règlement (UE) n° 1024/2012. Les fonctionnaires précités ont accès aux données communiquées via cette interface publique connectée. Le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale est responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données engendré par cet accès.

Lorsque l’employeur établi dans un autre État membre de l’Union européenne ou au Royaume-Uni ne fournit pas, dans le délai prévu, les documents susmentionnés ou lorsque les fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi ne peuvent pas demander lesdits documents car l’employeur n’a pas créé de compte dans l’interface publique connectée au système d’information du marché intérieur “IMI” au sens du règlement (UE) n° 1024/2012, les fonctionnaires précités peuvent demander, via le système d’information du marché intérieur

“Art. 15ter. § 1. Voor de toepassing van dit artikel moet worden begrepen onder:

1° werkgevers die bestuurders tewerkstellen in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer: werkgevers in de zin van artikel 1 die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan;

2° bestuurders: werknemers in de zin van artikel 1 die tijdelijk arbeidsprestaties verrichten in België en die hetzij gewoonlijk werken op het grondgebied van één of meer andere landen dan België, hetzij zijn aangeworven in een ander land dan België;

3° substantiële activiteiten: activiteiten verricht door een onderneming, andere dan uitsluitend intern beheer of administratieve activiteiten, in de zin van artikel 2, 3° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.

§ 2. De werkgevers die bestuurders tewerkstellen in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zijn vrijgesteld van het opstellen van de afrekening bedoeld in artikel 15.

§ 3. De werkgevers die bestuurders tewerkstellen in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zijn ertoe gehouden na de detachingsperiode, op verzoek van de door de Koning aangeduide ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, en uiterlijk acht weken na de datum van het verzoek, een kopie te verstrekken van de documenten betreffende het loon, zoals voorzien in de wetgeving van het land waar de werkgever gevestigd is en welke gelijkwaardig zijn met de in artikel 15 bedoelde afrekening. Zowel het verzoek van de voormelde ambtenaren als de aan hen te verstrekken documenten moet gebeuren via de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt “IMI” in de zin van de Verordening (EU) nr. 1024/2012. De voormelde ambtenaren hebben toegang tot de meegedeelde gegevens via deze verbonden openbare interface.

De Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg is verantwoordelijk voor de verwerking wat betreft de eigen verwerking van de gegevens die gegenereerd worden door deze toegang. Indien de werkgever die gevestigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie of in het Verenigd Koninkrijk de bovenstaande documenten niet binnen de voorziene termijn verstrekt of indien de door de koning aangeduide ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg het verzoek niet kunnen sturen omdat de werkgever geen gebruikersaccount

“IMI” précité, l’assistance des autorités compétentes de l’État dans lequel ledit employeur est établi, conformément, selon le cas, aux articles 6 et 7 de la directive 2014/67/UE ou à l’accord de commerce et de coopération entre l’Union européenne et la Communauté européenne de l’énergie atomique, d’une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d’Irlande du nord, d’autre part.

Par dérogation à l’alinéa 1^{er}, lorsque l’employeur est établi dans un État qui n’est pas membre de l’Union européenne et qui n’est pas le Royaume-Uni, tant la demande de documents par les fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi que la transmission à ceux-ci desdits documents par l’employeur sont effectués par courrier postal ou par courriel.”

Section 4 - Modifications de l’arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux

Art. 20. L’article 6 quater de l’arrêté royal n°5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux, remplacé par la loi-programme I du 27 décembre 2006, est complété par un alinéa, rédigé comme suit:

“Le présent article n’est pas applicable aux employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d’emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier.”

Art. 21. L’article 6quinquies du même arrêté royal, remplacé par la loi du 11 décembre 2016, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Le présent article n’est pas applicable aux employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d’emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier.”

Art. 22. L’article 6sexies du même arrêté royal, remplacé par la loi du 11 décembre 2016, est complété par un paragraphe 3, rédigé comme suit:

“§ 3. Le présent article n’est pas applicable aux employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d’emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier.”

Art. 23. L’article 6septies du même arrêté royal, est complété par un alinéa, rédigé comme suit:

heeft aangemaakt op de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt “IMI” in de zin van de Verordening (EU) nr. 1024/2012, kunnen de voormelde ambtenaren via het voormelde informatiesysteem interne markt “IMI” om bijstand van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging van de werkgever verzoeken, overeenkomstig de artikelen 6 en 7 van de richtlijn 2014/67/EU of de handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese gemeenschap voor atoomenergie enerzijds en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland anderzijds.

In afwijking van het eerste lid, wanneer de werkgever gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie, noch het Verenigd Koninkrijk, gebeurt zowel het verzoek van de door de Koning aangeduide ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, als de door de werkgever te verstrekken documenten per post of via e-mail.”

Afdeling 4 - Wijzigingen aan het koninklijk besluit nr. 5 betreffende het bijhouden van sociale documenten

Art. 20. Artikel 6quater van het koninklijk besluit nr. 5 betreffende het bijhouden van sociale documenten, vervangen door de Programmawet I van 27 december 2006, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het huidige artikel is niet van toepassing op werkgevers die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.”

Art. 21. Artikel 6quinquies van hetzelfde koninklijk besluit, vervangen door de wet van 11 december 2016, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het huidige artikel is niet van toepassing op werkgevers die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.”

Art. 22. Artikel 6sexies van hetzelfde koninklijk besluit, vervangen door de wet van 11 december 2016, wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

“§ 3. Het huidige artikel is niet van toepassing op werkgevers die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.”

Art. 23. Artikel 6septies van hetzelfde koninklijk besluit, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Le présent article n’est pas applicable aux employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d’emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier.”

Art. 24. Dans le chapitre II bis du même arrêté royal, il est inséré un article 6octies rédigé comme suit:

“Art. 6octies. Les employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d’emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier, sont dispensés d’établir et de tenir les documents sociaux prévus par ou en vertu du chapitre II du présent arrêté.”

Section 5. - Modifications de la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à disposition d’utilisateurs

Art. 25. Dans l’article 20quater de la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à disposition d’utilisateurs, inséré par la loi du 12 juin 2020, l’alinéa 2 est abrogé.

Art. 26. Dans l’article 32, paragraphe 5 de la même loi, inséré par la loi du 12 juin 2020, l’alinéa 2 est abrogé.

Art. 27. Dans l’article 32bis, paragraphe 8 de la même loi, inséré par la loi du 12 juin 2020, l’alinéa 2 est abrogé.

Section 6 - Modifications de la loi du 12 août 2000 portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses

Art. 28. Dans l’article 192/1 de la loi du 12 août 2000 portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses, inséré par la loi du 12 juin 2020, l’alinéa 2 est abrogé.

Section 7 - Modifications du Code pénal social

Art. 29. L’article 36 du Code pénal social est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“L’alinéa 1^{er} ne s’applique pas lorsque l’employeur, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d’emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, occupe un conducteur dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier au sens de cette même loi.”

Art. 30. Dans l’article 182, § 1^{er}, du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l’alinéa 1^{er}, le 2° et le 3° abrogés par la loi du 11 novembre 2013, sont rétablis dans la rédaction suivante:

“Het huidig artikel is niet van toepassing op werkgevers die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.”

Art. 24. In hoofdstuk II van hetzelfde koninklijk besluit, wordt een artikel 6octies ingevoegd, luidende:

“Art. 6octies. De werkgevers, die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, zijn vrijgesteld van het opstellen en bijhouden van de sociale documenten, bepaald bij of krachtens hoofdstuk II van dit besluit.”

Afdeling 5 - Wijzigingen aan de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers

Art. 25. In artikel 20quater van de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers, ingevoegd bij de wet van 12 juni 2020, wordt het tweede lid opgeheven.

Art. 26. In artikel 32, paragraaf 5 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 12 juni 2020, wordt het tweede lid opgeheven.

Art. 27. In artikel 32bis, paragraaf 8 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 12 juni 2020, wordt het tweede lid opgeheven.

Afdeling 6 - Wijzigingen aan de wet van 12 augustus 2000 houdende sociale, budgettaire en andere bepalingen

Art. 28. In artikel 192/1 van de wet van 12 augustus 2000 houdende sociale, budgettaire en andere bepaling, ingevoegd bij de wet van 12 juni 2020, wordt het tweede lid opgeheven.

Afdeling 7 - Wijzigingen aan het Sociaal Strafwetboek

Art. 29. Artikel 36 van het Sociaal Strafwetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het eerste lid is niet van toepassing wanneer de werkgever, in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, een bestuurder tewerkstelt in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer in de zin van die wet.”

Art. 30. In artikel 182, § 1, van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid, worden de bepalingen onder 2° en 3° opgeheven bij de wet van 11 november 2013, hersteld als volgt:

“2° l’employeur établi dans un État membre de l’Union européenne ou établi au Royaume-Uni et qui, en contravention à l’article 7/1/2, § 1^{er}, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d’emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique, n’a pas soumis préalablement à l’occupation d’un conducteur sur le territoire belge dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier, de déclaration de détachement aux fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi au moyen du formulaire standard multilingue de l’interface publique connectée au système d’information du marché intérieur institué par le règlement (UE) n° 1024/2012”;

3° l’employeur établi dans un État qui n’est pas membre de l’Union européenne et qui n’est pas le Royaume-Uni, et qui, en contravention à l’article 7/1/2, § 2, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d’emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique, n’a pas soumis préalablement à l’occupation d’un conducteur sur le territoire belge dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier une déclaration de détachement aux fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi”;

2° dans l’alinéa 2, les mots “ou de conducteurs” sont insérés entre les mots “le nombre de travailleurs” et le mot “concernés”.

Art. 31. Dans le livre 2 du même Code, il est inséré un chapitre 5/2, intitulé “Des obligations spécifiques dans le domaine du transport routier”.

Art. 32. Dans le chapitre 5/2, du même Code, inséré par l’article 31, il est inséré un article 184/1/1, rédigé comme suit:

“Art. 184/1/1. L’information préalable au conducteur de son détachement dans le domaine du transport routier

Est puni d’une sanction de niveau 4, l’employeur, qui, en contravention à la loi du @ portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier, n’a pas communiqué à son conducteur, avant de le détacher, les informations mentionnées dans l’article 4 de la loi précitée du @ et selon les modalités prévues par ce même article.

En ce qui concerne les infractions visées à l’alinéa 1^{er}, l’amende est multipliée par le nombre de conducteurs concernés.”.

Art. 33. Dans le chapitre 5/2, du même Code, inséré par l’article 31, il est inséré un article 184/1/2, rédigé comme suit:

“Art. 184/1/2. La coresponsabilité en cas d’exécution de services de transport routier

“2° de werkgever, gevestigd in een lidstaat van de Europese Unie of gevestigd in het Verenigd Koninkrijk, die in strijd met artikel 7/1/2, § 1, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, die voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, geen detacheringsverklaring heeft ingediend aan de door de Koning aangeduide ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, door middel van het meertalig standaardformulier van de openbare interface die is verbonden met het bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 ingestelde informatiesysteem voor de interne markt”;

3° de werkgever, die gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie, noch het Verenigd Koninkrijk en die in strijd met artikel 7/1/2, § 2, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, geen detacheringsverklaring heeft ingediend aan de door de Koning aangeduide ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg”;

2° in het tweede lid worden de woorden “of bestuurders” ingevoegd na de woorden “betrokken werknemers”.

Art. 31. In boek 2 van hetzelfde Strafwetboek wordt een hoofdstuk 5/2 ingevoegd, met als opschrift: “bijzondere verplichtingen in de sector van het wegvervoer”.

Art. 32. In hoofdstuk 5/2, van hetzelfde Strafwetboek, ingevoegd bij artikel 31, wordt een artikel 184/1/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 184/1/1. De voorafgaande informatie in verband met zijn detachering aan de bestuurder in de sector van het wegvervoer

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de werkgever, die in strijd met de wet van @ houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer, zijn bestuurder alvorens hem te detacheren niet de informatie, zoals vermeld in artikel 4 van de voornoemde wet van @ en volgens nadere regels voorzien in hetzelfde artikel, heeft meegedeeld.

Voor de inbreuken bedoeld in het eerste lid wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken bestuurders.”.

Art. 33. In hoofdstuk 5/2, van hetzelfde Strafwetboek, ingevoegd bij artikel 31, wordt een artikel 184/1/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 184/1/2. De medeaansprakelijkheid in geval van het uitvoeren van diensten van wegvervoer

§ 1. Pour l'application du présent article, on entend par "le donneur d'ordres": "toute personne physique ou morale qui, dans le cadre d'un contrat d'entreprise, commande, pour un prix, l'exécution de services de transport routier.

Le présent article n'est pas applicable au donneur d'ordres qui est une personne physique et qui commande l'exécution de services de transport routier à des fins exclusivement privées.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4, le donneur d'ordres qui commande à un employeur établi dans un autre pays l'exécution de services de transport routier alors que ledit donneur d'ordres sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, cet employeur viole les obligations prévues à l'article 7/1/1 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 4, le donneur d'ordres qui commande à un employeur établi dans un autre pays l'exécution de services de transport routier alors que ledit donneur d'ordres sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, cet employeur viole les obligations prévues à l'article 15ter de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs.

§ 4. Est puni d'une sanction de niveau 4, le donneur d'ordres qui commande à un employeur établi dans un autre pays l'exécution de services de transport routier alors que ledit donneur d'ordres sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, cet employeur n'a pas effectué la déclaration de détachement prévue à l'article 7/1/2 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci."

Art. 34. Dans le livre 2, chapitre 6, section 6, du même Code, il est inséré un article 188/2/1, rédigé comme suit:

"Art. 188/2/1. La mise à disposition de documents par l'employeur au conducteur dans le domaine du transport routier

Est puni d'une sanction de niveau 4, l'employeur qui ne met pas à disposition de son conducteur, soit sous format papier, soit sous format électronique, les documents visés par l'article 7/1/1, § 1^{er}, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, l'amende est multipliée par le nombre de conducteurs concernés."

§ 1. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder "de opdrachtgever": "elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die, in het kader van een aannemingsovereenkomst, tegen een prijs de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt.

Dit artikel is niet van toepassing op de opdrachtgever die een natuurlijke persoon is en die uitsluitend voor privédoeleinden activiteiten in de sector van het wegvervoer laat uitvoeren.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de opdrachtgever die bij een werkgever die gevestigd is in een ander land, de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt, wanneer deze opdrachtgever, alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, deze werkgever de verplichtingen voorzien in artikel 7/1/1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet naleeft.

§ 3. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de opdrachtgever die bij een werkgever die gevestigd is in een ander land, de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt, wanneer deze opdrachtgever, alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, deze werkgever de verplichtingen voorzien in artikel 15ter van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, niet naleeft.

§ 4. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de opdrachtgever die bij een werkgever die gevestigd is in een ander land, de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt, wanneer deze opdrachtgever, alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, deze werkgever de detachingsverklaring voorzien in artikel 7/1/2 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet ingediend heeft."

Art. 34. In boek 2, hoofdstuk 6, afdeling 6, van hetzelfde Strafwetboek wordt een artikel 188/2/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 188/2/1. Het ter beschikking stellen van documenten door de werkgever aan de bestuurder in de sector van het wegvervoer

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de werkgever, die de documenten zoals bedoeld in artikel 7/1/1, paragraaf 1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet ter beschikking stelt van zijn bestuurder, hetzij op papier, hetzij in elektronische vorm.

Voor de inbreuken bedoeld in het eerste lid wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken bestuurders."

Art. 35. Dans le livre 2, chapitre 6, section 6, du même Code, il est inséré un article 188/2/2, rédigé comme suit:

“Art. 188/2/2. La communication de documents par le conducteur dans le domaine du transport routier

Est puni d’une sanction de niveau 4, le conducteur visé par l’article 7/1/1, § 1, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d’emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci qui, lors d’un contrôle sur route, ne fournit pas, aux fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi, soit sous format papier, soit sous format électronique les documents visés à l’article 7/1/1, § 1, précité et qui ont été mis à sa disposition par son employeur.”

Art. 36. Dans le livre 2, chapitre 6, section 6, du même Code, il est inséré un article 188/2/3, rédigé comme suit:

“Art. 188/2/3. La fourniture de documents par l’employeur dans le domaine du transport routier

§ 1^{er}. Est puni d’une sanction de niveau 4, l’employeur au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d’emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci qui ne fournit pas aux fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi, après la période de détachement et dans le délai prévu, les documents visés à l’article 7/1/1, § 2, de la loi précitée du 5 mars 2002 et demandés par ces fonctionnaires.

En ce qui concerne les infractions visées à l’alinéa 1^{er}, l’amende est multipliée par le nombre de conducteurs concernés.

§ 2. Est puni d’une sanction de niveau 4, l’employeur au sens de l’article 15^{ter} de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs qui ne fournit pas aux fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi, après la période de détachement et dans le délai prévu, les documents visés à l’article 15^{ter} précité et demandés par ces fonctionnaires.

En ce qui concerne les infractions visées à l’alinéa 1^{er}, l’amende est multipliée par le nombre de conducteurs concernés.”

Chapitre 4 - Dispositions finales

Art. 37. La présente loi entre en vigueur le 2 février 2022.

Art. 35. In boek 2, hoofdstuk 6, afdeling 6, van hetzelfde Wetboek wordt een artikel 188/2/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 188/2/2. De mededeling van documenten door de bestuurder in de sector van het wegvervoer

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de bestuurder zoals bedoeld in artikel 7/1/1, § 1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, die bij een wegcontrole de documenten die hem ter beschikking werden gesteld door zijn werkgever, zoals bedoeld in artikel 7/1/1, § 1, van dezelfde wet van 5 maart 2002 niet ter beschikking stelt van de door de Koning aangewezen ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.”

Art. 36. In boek 2, hoofdstuk 6, afdeling 6, van hetzelfde Wetboek wordt een artikel 188/2/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 188/2/3. Het verstrekken van documenten door de werkgever in de sector van het wegvervoer

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de werkgever in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan die de documenten bedoeld in artikel 7/1/1, § 2, van de voormelde wet van 5 maart 2002 en gevraagd door de door de Koning aangewezen ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, niet, na de detachingsperiode en binnen de voorziene termijn, verstrekt aan deze ambtenaren.

Voor de inbreuken bedoeld in het eerste lid wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken bestuurders.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de werkgever in de zin van artikel 15^{ter} van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers die de documenten bedoeld in voormeld artikel 15^{ter} en gevraagd door de door de Koning aangewezen ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, niet, na de detachingsperiode en binnen de voorziene termijn, verstrekt aan deze ambtenaren.

Voor de inbreuken bedoeld in het eerste lid wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken bestuurders.”

Hoofdstuk 4 - Slotbepalingen

Art. 37. Deze wet treedt in werking op 2 februari 2022.

Projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier - (v1) - 23/12/2021 15:27

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Pierre-Yves Dermagne

Contact cellule stratégique

Nom : **Frank Debusscher**

E-mail : **frank.debusscher@dermagne.fed.be**

Téléphone : **+32 (0) 22071965**

Administration

SPF Emploi, Travail et Concertation sociale

Contact administration

Nom : **Lisa Verschingel**

E-mail : **lisa.verschingel@werk.belgie.be**

Téléphone : **02/233 47 05**

B. Projet

Titre de la réglementation

Projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier

Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

Le projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier constitue la transposition de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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.

La directive 2020/1057, et par conséquent aussi ce projet de loi, établit des règles sectorielles spécifiques pour le détachement de conducteurs professionnels dans le transport routier commercial et pour la mise en œuvre effective de telles règles. On cherche ainsi à maintenir un équilibre entre la liberté des entrepreneurs de fournir des services transfrontaliers, la libre circulation des marchandises, des conditions de travail satisfaisantes et la protection sociale des conducteurs.

Pareille directive doit être transposée en droit belge pour le 2 février 2022.

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ☒ Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier - (v1) - 23/12/2021 15:27

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Conseil consultatif de droit pénal social (avis n° 2021/003 du 26 novembre 2021), Conseil national du Travail (avis n° 2255 du 30 novembre 2021), Inspection des Finances, Accord Secrétaire d'Etat au Budget, Autorité de Protection des données, Conseil d'Etat

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

Connaissances au sein de l'Administration et évaluation interne

Projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier - (v1) - 23/12/2021 15:27

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

1. Lutte contre la pauvreté

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

Ce projet de loi clarifie le cadre juridique en droit du travail dans lequel les chauffeurs peuvent être détachés vers la Belgique. Il concerne des mesures sectorielles spécifiques et des règles relativement à la mise en oeuvre effective de ces mesures. On tente ainsi de lutter contre le dumping social et contre la fraude.

2. Égalité des chances et cohésion sociale

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

Ce projet de loi clarifie le cadre juridique en droit du travail dans lequel les chauffeurs peuvent être détachés vers la Belgique. Il concerne des mesures sectorielles spécifiques et des règles relativement à la mise en oeuvre effective de ces mesures. On tente ainsi de lutter contre le dumping social et contre la fraude.

3. Égalité des femmes et des hommes

1. Quelles personnes sont (directement et indirectement) concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

☒ Des personnes sont concernées. | ☐ Aucune personne n'est concernée.

Décrivez et indiquez le % femmes-hommes :

inconnu

2. Identifiez les éventuelles différences entre la situation respective des femmes et des hommes dans la matière relative au projet de réglementation.

Ce projet de loi n'effectue aucune différenciation sur base du genre

☐ S'il existe des différences, cochez cette case.

4. Santé

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

5. Emploi

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

Ce projet de loi clarifie le cadre juridique en droit du travail dans lequel les chauffeurs peuvent être détachés vers la Belgique. Il concerne des mesures sectorielles spécifiques et des règles relativement à la mise en oeuvre effective de ces mesures. Il On tente ainsi de lutter contre le dumping social et contre la fraude.

6. Modes de consommation et production

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

7. Développement économique

Projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier - (v1) - 23/12/2021 15:27

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

8. Investissements

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

9. Recherche et développement

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

☒ Des entreprises (dont des PME) sont concernées. | ☐ Aucune entreprise n'est concernée.

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (

Ce projet de loi ne concerne que les entreprises étrangères qui détachent leurs conducteurs dans le secteur du transport routier, à l'exception de deux articles. Nous n'avons aucune idée de la taille de ces entreprises.

Comme indiqué, il n'y a que deux articles qui sont destinés aux entreprises qui détachent temporairement vers l'étranger leurs conducteurs, habituellement employés en Belgique, dans le secteur du transport routier. En pareil cas, nous n'avons également aucune idée du type d'entreprises concernées à ce sujet.

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

Un cadre réglementaire clair est créé pour le détachement de conducteurs, adapté aux besoins spécifiques du secteur du transport routier.

☐ Il y a des impacts négatifs.

11. Charges administratives

| ☒ Des entreprises/citoyens sont concernés. ☐ Les entreprises/citoyens ne sont pas concernés.

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation.

Réglementation actuelle

La réglementation actuelle (voir ci-après) ne sera plus d'application aux activités de transport routier visées par le projet de loi.
Loi du 5 mars 2002 Art. 7/1 et 7/2, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.
Art. 15 bis de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs.
Art. 6 ter à six septies de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux
Art. 139 et svts de la loi-programme (I) du 27 décembre 2006.

Réglementation en projet

Art. 7/1/1, 7/1/2, 7/1/3 et 7/2, § 2 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.
Art. 15 ter de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs.

☒ S'il y a des formalités et/ou des obligations dans la réglementation actuelle, cochez cette case.

☒ S'il y a des formalités et/ou des obligations pour la réglementation en projet, cochez cette case.

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?

Projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier - (v1) - 23/12/2021 15:27

Réglementation actuelle

La réglementation actuelle (voir ci-après) ne sera plus d'application aux activités de transport routier visées par le projet de loi. Celle-ci concerne le détachement de l'étranger vers la Belgique.

- Déclaration de détachement Limosa applicable en cas de cabotage dans le transport routier;
- Désignation d'une personne de liaison (avec les services d'inspection);
- Sur demande : preuve de paiement des salaires, relevé d'heures, documents relatifs à la relation de travail, documents du pays d'origine équivalents à la fiche de paie et au compte individuel, informations relatives à la devise, aux avantages liés à l'expatriation et aux conditions de rapatriement du travailleur, traduction des documents précités.

Réglementation en projet

Le projet de loi introduit des exigences administratives et mesures de contrôles spécifiques et limitées en ce qui concerne le détachement dans le secteur du transport routier.

1.1. Détachement de conducteurs de l'étranger vers la Belgique

- Déclaration de détachement préalable spécifique au transport routier (en ce compris, la désignation d'un gestionnaire de transport ou de toute autre personne de contact chargés d'assurer la liaison avec les services d'inspection).
- En cas de contrôle routier, seuls certains documents peuvent être demandés : déclaration de détachement, enregistrements des tachygraphes et preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique.
- Après le détachement seuls certains documents peuvent être demandés : enregistrements des tachygraphes, preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique, relevé d'heures, preuve de paiement des salaires, documents du pays d'origine équivalents à la fiche de paie et documents relatifs à la relation de travail

1.2. Détachement de conducteurs de la Belgique vers l'étranger : obligation pour l'employeur établi en Belgique : communiquer au conducteur détaché le lien vers le site de la Commission européenne mentionnant les sites internet officiels en matière de détachement des autres Etats membres.

3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?

Réglementation actuelle

Par écrit ou par voie électronique.

Réglementation en projet

Par écrit ou par voie électronique.

4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?

Réglementation actuelle

La réglementation actuelle ne sera plus d'application aux activités de transport routier visées par le projet de loi.

Pour la déclaration de détachement Limosa applicable au cabotage: préalablement à chaque détachement.

Pour les autres documents : sur demande des services d'inspections.

Pour la personne de liaison : préalablement au détachement d'un conducteur.

Réglementation en projet

1. Détachement de l'étranger vers la Belgique

Pour la déclaration de détachement : préalablement à chaque détachement.

Pour les autres documents : sur demande des services d'inspections

2. Détachement de la Belgique vers l'étranger : obligation d'information à charge de l'employeur : avant que cet employeur ne détache le conducteur concerné.

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?

Projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier - (v1) - 23/12/2021 15:27

Possibilité de transmettre l'information requise par voie électronique

12. Énergie

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

13. Mobilité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

14. Alimentation

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

15. Changements climatiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

16. Ressources naturelles

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

17. Air intérieur et extérieur

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

18. Biodiversité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

19. Nuisances

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

20. Autorités publiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité.

☒ Impact sur les pays en développement. | ☐ Pas d'impact sur les pays en développement.

2. Précisez les impacts par groupement régional ou économique (lister éventuellement les pays).

Si des conducteurs sont détachés en Belgique par des entreprises de pays en voie de développement, les nouvelles mesures et exigences administratives en ce qui concerne le contrôle des conditions de travail applicables en cas de détachement pourraient avoir un impact sur ces conducteurs en matière de travail décent.

☐ Il y a des impacts négatifs.

Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer - (v1)
- 23/12/2021 15:27

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Pierre-Yves Dermagne

Contactpersoon beleidscel

Naam : Frank Debusscher

E-mail : frank.debusscher@dermagne.fed.be

Tel. Nr. : +32 (0) 22071965

Overheidsdienst

FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Lisa Verschingel

E-mail : lisa.verschingel@werk.belgie.be

Tel. Nr. : 02/233 47 05

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer

Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.

Het wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer is de omzetting van de Richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handnavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012.

De Richtlijn 2020/1057, en bijgevolg ook dit wetsontwerp stelt sectorspecifieke regels vast voor de detachering van beroepschauffeurs in het commerciële wegvervoer en voor de effectieve handhaving van deze regels. Zo tracht men het evenwicht te bewaren tussen de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen, het vrije verkeer van goederen, correctie arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming voor bestuurders.

Deze richtlijn moet omgezet zijn in Belgisch recht tegen 2 februari 2022.

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☐ Ja ☒ Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Adviesraad voor sociaal strafrecht (advies nr. 2021/003 van 26 november 2021), Nationale Arbeidsraad (advies nr. 2.255 van 30 november 2021), Inspectie van Financiën, Akkoord Staatssecretaris van Begroting, Gegevensbeschermingsautoriteit, Raad van State

Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer - (v1)
- 23/12/2021 15:27

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

Kennis binnen de eigen administratie en interne evaluatie

Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer - (v1)
- 23/12/2021 15:27

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

1. Kansarmoedebestrijding

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Dit wetsontwerp verduidelijkt het arbeidsrechtelijk kader waarin bestuurders naar België kunnen worden gedetacheerd. Het betreft sectorspecifieke maatregelen en regels met betrekking tot de effectieve handhaving van deze maatregelen. Zo wordt er getracht sociale dumping en fraude tegen te gaan.

2. Gelijke kansen en sociale cohesie

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Dit wetsontwerp verduidelijkt het arbeidsrechtelijk kader waarin bestuurders naar België kunnen worden gedetacheerd. Het betreft sectorspecifieke maatregelen en regels met betrekking tot de effectieve handhaving van deze maatregelen. Zo wordt er getracht sociale dumping en fraude tegen te gaan.

3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

☒ Er zijn personen betrokken. | ☐ Personen zijn niet betrokken.

Beschrijf en meld de % vrouwen-mannen aan:

onbekend

2. Identificeer de eventuele verschillen in de respectieve situatie van vrouwen en mannen binnen de materie waarop het ontwerp van regelgeving betrekking heeft.

Dit wetsontwerp differentieert niet op basis van gender

☐ Vink dit aan indien er verschillen zijn.

4. Gezondheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

5. Werkgelegenheid

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Dit wetsontwerp verduidelijkt het arbeidsrechtelijk kader waarin bestuurders naar België kunnen worden gedetacheerd. Het betreft sectorspecifieke maatregelen en regels met betrekking tot de effectieve handhaving van deze maatregelen. Zo wordt er getracht sociale dumping en fraude tegen te gaan.

6. Consumptie- en productiepatronen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

7. Economische ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

8. Investerings

3/6

Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer - (v1)
- 23/12/2021 15:27

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

9. Onderzoek en ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

10. Kmo's

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

☒ Er zijn ondernemingen (inclusief kmo's) betrokken. | ☐ Ondernemingen zijn niet betrokken.

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (

Dit wetsontwerp betreft op twee artikelen na enkel buitenlandse ondernemingen die hun bestuurders detacheren in de sector van het wegvervoer. Wij hebben geen enkel zicht op de grootte van deze ondernemingen.

Zoals aangegeven zijn er slechts twee artikelen die gericht zijn op ondernemingen die hun bestuurders, gewoonlijk tewerkgesteld zijn in België, tijdelijk naar het buitenland detacheren in de sector van het wegvervoer. Ook hier hebben wij geen enkel zicht op het soort ondernemingen die dit doen.

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij het punt 11 gedetailleerd worden

Er wordt een duidelijk reglementair kader geschapen voor detachering van bestuurders, afgesteld op de sectorspecifieke noden van het wegvervoer.

☐ Er is een negatieve impact.

11. Administratieve lasten

| ☒ Ondernemingen of burgers zijn betrokken. ☐ Ondernemingen of burgers zijn niet betrokken.

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving.

Huidige regelgeving

Onderstaande, huidige reglementering zal niet meer van toepassing zijn op de activiteiten van wegvervoer, zoals geviseerd in dit wetsontwerp. Artikel 7/1 en 7/2 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan. Artikel 15bis van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers. Artikel 6ter tot en met 6septies van het koninklijk Besluit van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten. Artikel 139 en volgende van de programmawet (i) van 27 december 2006.

Ontwerp van regelgeving

Artikel 7/1/1, 7/1/2, 7/1/3, 7/2, §2, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan. Artikel 15ter van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers.

☒ Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige regelgeving.

☒ Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving.

2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?

Huidige regelgeving

Ontwerp van regelgeving

Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer - (v1)
- 23/12/2021 15:27

Onderstaande, huidige reglementering zal niet meer van toepassing zijn op de activiteiten van wegvervoer, zoals gevisieerd in dit wetsontwerp.

Het betreft detachering van het buitenland naar België.

- Verklaring van detachering: Limosa, van toepassing in geval van cabotage bij wegvervoer
- aanduiden van een verbindingpersoon (met de inspectiediensten)
- op vraag: betalingsbewijs van de lonen, de arbeidstijdenoverzichten, de documenten met betrekking tot de arbeidsrelatie, documenten van het land van herkomst, gelijkaardig aan de loonfiche en individuele rekening, informatie met betrekking tot de vreemde valuta, voordelen in geld of in natura verbonden aan de tewerkstelling in het buitenland, de voorwaarden van repatriëring van de gedetacheerde werknemer, vertaling van voornoemde documenten.

Het wetsontwerp introduceert beperkte en sectorspecifieke administratieve voorschriften en controlemaatregelen voor detachering in de sector van het wegvervoer.

1.1 Detachering van bestuurders uit het buitenland naar België

- Detacheringsverklaring voorafgaand aan het wegvervoer (inbegrepen de aanwijzing van een vervoersmanager of een andere contactpersoon verantwoordelijk voor het contact met de inspectiediensten).

- in geval van wegcontrole, slechts een beperkt aantal documenten mag opgevraagd worden: de detacheringsverklaring, de tachograafgegevens en het bewijs dat de vervoersactiviteiten in België hebben plaatsgevonden.

- na de detachering kan er ook slechts een beperkt aantal documenten opgevraagd worden: de tachograafgegevens, bewijs dat de vervoersactiviteiten in België hebben plaatsgevonden, arbeidstijdenoverzicht, betalingsbewijs van de lonen, originele documenten van het land van herkomst gelijkaardig aan de loonfiche en documenten met betrekking tot de arbeidsrelatie.

1.2 detachering van bestuurders vanuit België naar het buitenland: een verplichting voor de werkgever die gevestigd is in België om aan zijn gedetacheerde bestuurders de link mee te delen van de website van de Europese Commissie met de links naar de officiële website van elke lidstaat in verband met detachering.

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

Huidige regelgeving

via een geschrift of elektronisch

Ontwerp van regelgeving

via een geschrift of elektronisch

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

Huidige regelgeving

De huidige regelgeving zal niet meer van toepassing zijn op de activiteiten van wegvervoer, zoals bedoeld in dit wetsontwerp. Wat de detacheringsverklaring Limosa betreft die toepasselijk was in geval van cabotage: voorafgaand aan elke detachering. Voor de andere documenten: op vraag van de inspectiediensten. Voor de verbindingpersoon: voorafgaand aan de detachering van een bestuurder.

Ontwerp van regelgeving

1. Detachering vanuit het buitenland naar België
voor de detacheringsverklaring: voorafgaand aan elke detachering.
voor de andere documenten: op vraag van de inspectiediensten
2. detachering van België naar het buitenland: informatieplicht die op de werkgever rust: voordat de werkgever de betrokken werknemer heeft gedetacheerd.

5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer - (v1)
- 23/12/2021 15:27

mogelijkheid om de gevraagde informatie op elektronische wijze te verschaffen

12. Energie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

13. Mobiliteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

14. Voeding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

15. Klimaatverandering

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

16. Natuurlijke hulpbronnen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

17. Buiten- en binnenlucht

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

18. Biodiversiteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

19. Hinder

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

20. Overheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid.

☒ Impact op ontwikkelingslanden. | ☐ Geen impact op ontwikkelingslanden.

2. Verduidelijk de impact per regionale groepen of economische categorieën (eventueel landen oplijsten)

Als bestuurders gedetacheerd worden naar België door een onderneming uit een ontwikkelingsland, kunnen de nieuwe maatregelen en administratieve voorschriften wat betreft de controle van de toepasselijke arbeidsvoorwaarden in geval van detachering een impact hebben op de bestuurders wat betreft waardig werk.

☐ Er is een negatieve impact.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 70.880/1 DU 31 JANVIER 2022**

Le 24 janvier 2022, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre du Travail à communiquer un avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un avant-projet de loi 'portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier'.

L'avant-projet a été examiné par la première chambre le 27 janvier 2022. La chambre était composée de Marnix VAN DAMME, président de chambre, Wouter PAS et Inge Vos, conseillers d'État, Michel TISON et Johan PUT, assessseurs, et Greet VERBERCKMOES, greffier.

Le rapport a été présenté par Jonas RIEMSLAGH, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Inge Vos, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 31 janvier 2022.

*

1. Conformément à l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la demande d'avis doit indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, l'urgence est motivée dans la demande d'avis comme suit:

"À ce sujet, l'urgence est tout d'abord motivée par le fait que le délai de transposition de la directive (UE) 2020/1057, transposée par l'avant-projet de loi soumis à votre avis, arrive à échéance le 2 février 2022. À cet égard et compte tenu de l'échéance imminente de pareil délai de transposition, il est nécessaire que l'Avis du Conseil d'État soit donc rendu dans les cinq jours ouvrables pour permettre à la procédure d'adoption de ce texte de se poursuivre le plus rapidement possible. En outre, et en tenant compte à cet égard du caractère extrêmement technique des règles prévues par la directive 2020/1057 et par cet avant-projet de loi la transposant, il est nécessaire que le secteur du transport routier international puisse savoir dans les plus brefs délais, sur base dudit projet de loi, d'une part, quelles sont les situations de transport international qui continueront à constituer un détachement au sens de la loi du 5 mars 2002 (concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci) et celles qui ne constitueront plus un tel détachement et, d'autre part, quelles seront les formalités et exigences administratives spécifiques aux activités dans le domaine du transport routier international et qui seront d'application en cas de détachement de conducteurs en Belgique (parmi lesquelles, entre autres, des déclarations de détachement spécifiques) ou à partir de la Belgique".

*

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 70.880/1 VAN 31 JANUARI 2022**

Op 24 januari 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Werk verzocht binnen een termijn van vijf werkdagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer'.

Het voorontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 27 januari 2022. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Wouter PAS en Inge Vos, staatsraden, Michel TISON en Johan PUT, assessoren, en Greet VERBERCKMOES, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Jonas RIEMSLAGH, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Inge Vos, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 31 januari 2022.

*

1. Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 3^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, moeten in de adviesaanvraag de redenen worden opgegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval wordt het verzoek om spoedbehandeling in de adviesaanvraag als volgt gemotiveerd:

"A ce sujet, l'urgence est tout d'abord motivée par le fait que le délai de transposition de la directive (UE) 2020/1057, transposée par l'avant-projet de loi soumis à votre avis, arrive à échéance le 2 février 2022. A cet égard et compte tenu de l'échéance imminente de pareil délai de transposition, il est nécessaire que l'Avis du Conseil d'État soit donc rendu dans les cinq jours ouvrables pour permettre à la procédure d'adoption de ce texte de se poursuivre le plus rapidement possible. En outre, et en tenant compte à cet égard du caractère extrêmement technique des règles prévues par la directive 2020/1057 et par cet avant-projet de loi la transposant, il est nécessaire que le secteur du transport routier international puisse savoir dans les plus brefs délais, sur base dudit projet de loi, d'une part, quelles sont les situations de transport international qui continueront à constituer un détachement au sens de la loi du 5 mars 2002 (concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci) et celles qui ne constitueront plus un tel détachement et, d'autre part, quelles seront les formalités et exigences administratives spécifiques aux activités dans le domaine du transport routier international et qui seront d'application en cas de détachement de conducteurs en Belgique (parmi lesquelles, entre autres, des déclarations de détachement spécifiques) ou à partir de la Belgique."

*

2. Conformément à l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, la section de législation a dû se limiter à l'examen de la compétence de l'auteur de l'acte, du fondement juridique¹ ainsi que de l'accomplissement des formalités prescrites.

*

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

3. L'avant-projet de loi soumis pour avis a pour objet de transposer partiellement la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 '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'.

À cet effet, l'avant-projet contient tout d'abord des dispositions relatives aux informations pour les conducteurs détachés à partir de la Belgique dans le cadre d'activités exercées dans le secteur du transport routier (articles 3 et 4 de l'avant-projet).

Il modifie ensuite la loi du 5 mars 2002 'concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci' (articles 5 à 17), la loi du 12 avril 1965 'concernant la protection de la rémunération des travailleurs' (articles 18 et 19), l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 'relatif à la tenue des documents sociaux' (articles 20 à 24), la loi du 24 juillet 1987 'sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs' (articles 25 à 27) et la loi du 12 août 2000 'portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses' (article 28), notamment en vue d'adapter le champ d'application des règles de détachement et des exigences administratives et mesures de contrôle.

Enfin, l'avant-projet apporte également un certain nombre de modifications au Code pénal social (articles 29 à 36).

Les dispositions légales entrent en vigueur le 2 février 2022 (article 37), à savoir la date limite de transposition de la directive précitée².

FORMALITÉS

4. L'avant-projet de loi soumis pour avis contient des dispositions concernant le traitement de données à caractère

¹ S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

² Article 9 de la directive (UE) n° 2020/1057.

2. Overeenkomstig artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, heeft de afdeling Wetgeving zich moeten beperken tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

3. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van wet strekt tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 'tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot richtlijn 96/71/EG en richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012'.

Hiertoe bevat het voorontwerp vooreerst bepalingen inzake de informatie voor bestuurders, gedetacheerd vanuit België in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer (artikelen 3 en 4 van het voorontwerp).

Vervolgens wijzigt het voorontwerp de wet van 5 maart 2002 'betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan' (artikelen 5 tot en met 17), de wet van 12 april 1965 'betreffende de bescherming van het loon der werknemers' (artikelen 18 en 19), het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 'betreffende het bijhouden van sociale documenten' (artikelen 20 tot en met 24), de wet van 24 juli 1987 'betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers' (artikelen 25 tot en met 27) en de wet van 12 augustus 2000 'houdende sociale, budgettaire en andere bepalingen' (artikel 28), onder meer met het oog op de aanpassing van het toepassingsgebied van de detacheringsregels en de administratieve voorschriften en controlemaatregelen.

Ten slotte bevat het voorontwerp ook een aantal wijzigingen aan het Sociaal Strafwetboek (artikelen 29 tot en met 36).

De bepalingen van de wet treden in werking op 2 februari 2022 (artikel 37), zijnde de uiterlijk datum voor omzetting van voormelde richtlijn.²

VORMVEREISTEN

4. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van wet bevat bepalingen die betrekking hebben op de verwerking

¹ Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

² Artikel 9 van richtlijn (EU) 2020/1057.

personnel³. Il ressort des pièces jointes à la demande d'avis et de la déclaration du délégué que l'avant-projet a été soumis pour avis à l'Autorité de protection des données, mais que cet avis n'a pas encore été donné.

Si l'avis précité devait encore donner lieu à des modifications du texte soumis au Conseil d'État⁴, les dispositions modifiées ou ajoutées devraient encore être soumises à la section de législation, conformément à la prescription de l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État.

EXAMEN DU TEXTE

Observations générales

5. Selon son article 2, l'avant-projet "transpose partiellement" la directive (UE) 2020/1057.

Il a été transmis à la section de législation un tableau de concordance faisant mention des dispositions de la directive et des articles ou parties d'articles correspondants que l'avant-projet contient en vue de transposer partiellement lesdites dispositions de la directive dans le droit interne. Il est recommandé d'incorporer le tableau de concordance concerné dans les documents parlementaires. Ainsi, non seulement l'assemblée législative qui examine le projet, mais aussi tous ceux à qui la réglementation est adressée, pourront en faire usage utilement⁵.

Le tableau de concordance mentionne que pour certaines parties de la directive, la "[t]ransposition [a lieu] via circulaire administrative". À ce sujet, le délégué a donné les précisions suivantes:

"Une note d'instructions est en cours de rédaction au sein du service de contrôle du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale la Direction générale Contrôle des Lois sociales, dont les inspecteurs sociaux seront en principe désignés par arrêté royal pour le contrôle des dispositions introduites par le projet de loi. Cette note informera lesdits inspecteurs sociaux au sujet de la manière d'appliquer et d'interpréter les dispositions ainsi transposées par circulaire".

À cet égard, il faut observer que selon la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes, la transposition d'une directive requiert des dispositions législatives

³ Voir notamment l'article 12 de l'avant-projet relatif aux informations que la déclaration de détachement doit contenir, dont les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact, ainsi que les nom et prénom, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur.

⁴ À savoir d'autres modifications que celles dont fait état le présent avis ou que celles visant à répondre aux observations formulées dans le présent avis.

⁵ Voir à ce propos *Principes de technique législative. Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, Conseil d'État, 2008, n° 193, à consulter sur le site internet du Conseil d'État (www.raadvst-consetat.be).

van persoonsgegevens.³ Uit de bij de adviesaanvraag gevoegde stukken en de verklaring van de gemachtigde blijkt dat het voorontwerp voor advies is voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit maar dat het advies nog niet is uitgebracht.

Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van het inwinnen van het voornoemde advies nog wijzigingen zou ondergaan,⁴ moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Algemene opmerkingen

5. Het voorontwerp voorziet, luidens artikel 2 ervan, in de "gedeeltelijke omzetting" van richtlijn (EU) 2020/1057.

Er werd aan de afdeling Wetgeving een concordantietabel meegedeeld waarin melding wordt gemaakt van de bepalingen van de richtlijn en de ermee overeenstemmende artikelen of onderdelen ervan die het voorontwerp bevat teneinde de desbetreffende richtlijnbeoordelingen gedeeltelijk in het interne recht om te zetten. Het verdient aanbeveling om de betrokken concordantietabel op te nemen in de parlementaire documenten. Op die wijze zal niet enkel de wetgevende vergadering die het ontwerp behandelt, maar ook iedereen voor wie de regelgeving bestemd is daarvan nuttig gebruik kunnen maken.⁵

Over bepaalde onderdelen van de richtlijn wordt in de concordantietabel vermeld dat de "omzetting via administratieve omzendbrief" gebeurt. Daarover verschaft de gemachtigde de volgende toelichting:

"Une note d'instructions est en cours de rédaction au sein du service de contrôle du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale la Direction générale Contrôle des Lois sociales, dont les inspecteurs sociaux seront en principe désignés par arrêté royal pour le contrôle des dispositions introduites par le projet de loi. Cette note informera lesdits inspecteurs sociaux au sujet de la manière d'appliquer et d'interpréter les dispositions ainsi transposées par circulaire."

In dat verband moet er op worden gewezen dat volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Unie een richtlijn dient te worden omgezet bij wege van wetgevende

³ Zie o.m. artikel 12 van het voorontwerp inzake de inlichtingen die de detachingsverklaring dient te bevatten, waaronder de contactgegevens van een vervoersmanager of een andere contactpersoon, evenals de naam, voornaam, het verblijfsadres en het rijbewijsnummer van de bestuurder.

⁴ Namelijk andere wijzigingen dan diegene waarvan in dit advies melding wordt gemaakt of wijzigingen die ertoe strekken tegemoet te komen aan hetgeen in dit advies wordt opgemerkt.

⁵ Zie daaromtrent *Beginnelsen van de wetgevingstechniek. Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, Raad van State, 2008, nr. 193, te raadplegen op de internetsite van de Raad van State (www.raadvst-consetat.be).

ou réglementaires car seules celles-ci assurent une sécurité juridique suffisante. Une directive ne peut donc pas être transposée par de simples mesures de nature administrative telles que des circulaires ou une ligne directrice⁶. Les auteurs de l'avant-projet doivent s'assurer que cette condition est remplie. Eu égard au délai limité qui lui a été imparti pour donner son avis, le Conseil d'État, section de législation, se doit dès lors de formuler une réserve sur ce point.

6. Diverses dispositions en projet contiennent par ailleurs une simple référence à des dispositions de la directive.

En principe, le Conseil d'État déconseille de procéder à une telle transposition de dispositions de directives par référence à celles-ci, dès lors qu'elle ne garantit pas la transposition effective de ces dispositions en droit interne⁷. En effet, la Cour de justice estime que la transposition en droit interne doit effectivement être assurée d'une façon suffisamment claire et précise⁸. La technique de la transposition par référence est en tout cas inadmissible lorsque les dispositions de directives auxquelles il est fait référence sont facultatives ou laissent une marge d'appréciation aux États membres.

Ainsi, la définition de "transport combiné" figurant à l'article 2, 7°, en projet, de la loi du 5 mars 2002 (article 6 de l'avant-projet) contient essentiellement une référence à une directive. Dans un souci d'accessibilité de la réglementation en projet, il est recommandé de remplacer la référence à la définition de la directive par une référence à la règle de droit interne qui a transposé cette disposition de directive, ou de la reproduire dans la disposition en projet proprement dite.

La même observation vaut pour l'article 7/1, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, en projet, de la loi du 5 mars 2002 (article 10 de l'avant-projet) et l'article 7/1/1, § 2, alinéa 1^{er}, deuxième tiret, en projet, de la loi du 5 mars 2002 (article 11 de l'avant-projet) qui contiennent une simple référence "[au(x)] document(s) au sens de l'article 5 de la directive (UE) 2019/1152 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 relative à des conditions de travail transparentes et prévisibles dans l'Union européenne".

L'article 7/1/2, § 1^{er}, alinéa 2, en projet, de la loi du 5 mars 2002 (article 12 de l'avant-projet), qui ne comporte qu'une référence aux informations énoncées à l'article 1^{er}, § 11, alinéa 1^{er}, a), de la directive (UE) 2020/1057, doit également être adapté en ce sens.

7. Diverses dispositions en projet font référence à (des fonctionnaires désignés par le Roi d') un service public fédéral spécifique⁹.

⁶ Voir les *Principes de technique législative*, n° 189, mentionnés dans la note 5; C.J.U.E., 30 juin 2016, *Commission c. Pologne*, C-648/13, ECLI:EU:C:2016:490, points 78-79.

⁷ Voir les *Principes de technique législative*, n° 183, mentionnés dans la note 5.

⁸ C.J.U.E., 20 mars 1997, C-96/95, *Commission c. Allemagne*, ECLI:EU:C:1997:165, points 35-41; J. VAN NIEUWENHOVE, "Omzetting van richtlijnen door verwijzing", TVW 2021, liv. 2, pp. 154-156.

⁹ Voir par exemple les articles 11 et 12 de l'avant-projet.

of reglementaire bepalingen, aangezien alleen zij een genoegzame rechtszekerheid waarborgen. Een richtlijn kan dus niet worden omgezet bij wege van eenvoudige maatregelen van administratieve aard, zoals een circulaire of een richtsnoer.⁶ De stellers van het voorontwerp moeten zich ervan vergewissen dat hieraan is voldaan. Gelet op de beperkte tijd die hem voor het geven van zijn advies is toegemeten, dient de Raad van State, afdeling Wetgeving, op dit punt dan ook een voorbehoud te maken.

6. Diverse ontworpen bepalingen bevatten voorts een loutere verwijzing naar richtlijnbeepalingen.

Een dergelijke omzetting van richtlijnbeepalingen door verwijzing ernaar wordt in beginsel door de Raad van State afgeraden, omdat ze geen effectieve omzetting van die bepalingen in het interne recht waarborgt.⁷ Het Hof van Justitie is immers van oordeel dat de omzetting in het interne recht daadwerkelijk op voldoende bepaalde en duidelijke wijze moet worden verzekerd.⁸ De techniek van omzetting door verwijzing is in elk geval uit den boze wanneer de richtlijnbeepalingen waarnaar wordt verwezen, facultatief zijn of nog een beoordelingsruimte laten aan de lidstaten.

Zo houdt de definitie van "gecombineerd vervoer" in het ontworpen artikel 2, 7°, van de wet van 5 maart 2002 (artikel 6 van het voorontwerp) in essentie een verwijzing naar een richtlijn in. Ter wille van de toegankelijkheid van de ontworpen regeling verdient het aanbeveling om de verwijzing naar de definitie van de richtlijn te vervangen door een verwijzing naar het internrechtelijke voorschrift waarmee die richtlijnbeepaling werd geïmplementeerd, dan wel ze in de ontworpen bepaling zelf over te nemen.

Hetzelfde geldt voor het ontworpen artikel 7/1, § 1, eerste lid, 1°, van de wet van 5 maart 2002 (artikel 10 van het voorontwerp) en het ontworpen artikel 7/1/1, § 2, eerste lid, tweede streepje, van de wet van 5 maart 2002 (artikel 11 van het voorontwerp) die een loutere verwijzing inhouden naar "het of de document(en) in de zin van artikel 5 van de richtlijn (EU) 2019/1152 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende transparante en voorspelbare arbeidsvoorwaarden in de Europese Unie".

Ook het ontworpen artikel 7/1/2, § 1, tweede lid, van de wet van 5 maart 2002 (artikel 12 van het voorontwerp), dat slechts een verwijzing inhoudt naar de inlichtingen vermeld in artikel 1, § 11, eerste lid, a), van richtlijn (EU) 2020/1057, dient in diezelfde zin te worden aangepast.

7. In diverse ontworpen bepalingen wordt verwezen naar (door de Koning aangewezen ambtenaren van) een specifieke federale overheidsdienst.⁹

⁶ Zie de in voetnoot 5 vermelde *Beginnelsen van de wetgevingstechniek*, nr. 189; HvJ 30 juni 2016, *Commissie/ Polen*, C-648/13, ECLI:EU:C:2016:490, punten 78-79.

⁷ Zie de in voetnoot 5 vermelde *Beginnelsen van de wetgevingstechniek*, nr. 183.

⁸ HvJ 20 maart 1997, C-96/95, *Commissie t. Duitsland*, ECLI:EU:C:1997:165, punten 35-41; J. VAN NIEUWENHOVE, "Omzetting van richtlijnen door verwijzing", TVW 2021, afl. 2, 154-156.

⁹ Zie bijvoorbeeld de artikelen 11 en 12 van het voorontwerp.

Selon l'article 37 de la Constitution, le pouvoir exécutif fédéral, tel qu'il est réglé par la Constitution, appartient au Roi. Il en découle qu'il revient au Roi de régler l'organisation et le fonctionnement des services administratifs. Le législateur ne peut déroger à ce principe que pour une raison impérieuse, lorsqu'une norme supérieure l'y oblige ou lorsque cette intervention est motivée par la préservation des droits du citoyen.

En principe, les organes chargés de l'exécution des dispositions légales doivent être désignés d'une manière générique. Une autre solution consiste à charger le Roi de désigner chaque fois l'organe concerné.

L'avant-projet devra être adapté sur ce point. En ce qui concerne la référence aux fonctionnaires, il peut plus particulièrement suffire de viser les "fonctionnaires (...) désignés par le Roi".

8. L'article 37 de l'avant-projet prévoit que la loi à adopter entre en vigueur le 2 février 2022. Compte tenu de la date à laquelle la demande d'avis présentement à l'examen a été introduite, il peut être admis que la loi ne pourra pas être adoptée et publiée avant cette date.

À la question de savoir si la date d'entrée en vigueur prévue sera ou non adaptée, le délégué a déclaré que l'entrée en vigueur le 2 février 2022 est maintenue.

Dans ce cas, un effet rétroactif sera conféré à la loi.

Invité à justifier la rétroactivité, le délégué a en outre déclaré:

"De uiterlijke omzettingsdatum van de richtlijn 2020/1057 is vastgelegd op 2 februari 2022. Alles moet in het werk gesteld worden om te vermijden dat België in gebreke gesteld zou worden wegens niet tijdig omzetten van de richtlijn".

Il s'impose de relever à cet égard que si les États membres sont certes tenus de se conformer à une directive de l'Union européenne dans les délais, cela ne peut se faire en violation du principe de sécurité juridique et des conditions d'admissibilité de la rétroactivité.

Il ressort de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle que la non-rétroactivité des lois est une garantie ayant pour but de prévenir l'insécurité juridique. Cette garantie exige que le contenu du droit soit prévisible et accessible, de sorte que le justiciable puisse prévoir, à un degré raisonnable, les conséquences d'un acte déterminé au moment où cet acte est accompli. La rétroactivité peut uniquement être justifiée lorsqu'elle est indispensable à la réalisation d'un objectif d'intérêt général¹⁰. S'il s'avère en outre que la rétroactivité a pour but d'influencer dans un sens déterminé l'issue de l'une

¹⁰ Jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, voir notamment: C.C., 21 novembre 2013, n° 158/2013, B.24.2; C.C., 19 décembre 2013, n° 172/2013, B.22; C.C., 29 janvier 2014, n° 18/2014, B.10; C.C., 9 octobre 2014, n° 146/2014, B.10.1; C.C., 22 janvier 2015, n° 1/2015, B.4.

Luidens artikel 37 van de Grondwet berust de federale uitvoerende macht, zoals zij door de Grondwet is geregeld, bij de Koning. Daaruit volgt dat de regeling van de organisatie en de werking van de bestuursdiensten zaak is van de Koning. Van dit beginsel kan de wetgever slechts afwijken wanneer daartoe een dwingende reden bestaat, wanneer een hogere rechtsnorm daartoe zou verplichten of wanneer dit ingrijpen zijn reden vindt in het vrijwaren van de rechten van de burger.

In beginsel dienen de met de uitvoering van wetsbepalingen belaste organen op een generieke wijze te worden aangewezen. Een alternatief is aan de Koning de opdracht te verlenen om telkens de betrokken organen aan te wijzen.

Het voorontwerp moet op dit punt worden aangepast. Wat de verwijzing naar ambtenaren betreft kan in het bijzonder worden volstaan met een verwijzing naar "door de Koning aangewezen ambtenaren".

8. Artikel 37 van het voorontwerp bepaalt dat de aan te nemen wet in werking treedt op 2 februari 2022. Rekening houdend met de datum waarop onderhavige adviesaanvraag is ingediend, kan worden aangenomen dat de wet niet voor die datum kan worden goedgekeurd en bekendgemaakt.

Gevraagd of de voorziene datum van inwerkingtreding al dan niet zal worden aangepast, verklaarde de gemachtigde dat "wordt vastgehouden aan de inwerkingtreding op 2 februari 2022".

In dat geval zal de wet terugwerkende kracht hebben.

Gevraagd naar de verantwoording van de terugwerkende kracht, verklaarde de gemachtigde bovendien:

"De uiterlijke omzettingsdatum van de richtlijn 2020/1057 is vastgelegd op 2 februari 2022. Alles moet in het werk gesteld worden om te vermijden dat België in gebreke gesteld zou worden wegens niet tijdig omzetten van de richtlijn."

In dat verband moet erop gewezen worden dat, zo de lidstaten er weliswaar toe gehouden zijn om zich tijdig aan een EU-richtlijn te conformeren, zulks niet kan gebeuren met schending van het rechtszekerheidsbeginsel en de vereisten inzake toelaatbaarheid van retroactiviteit.

Uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof blijkt dat de niet-retroactiviteit van wetten een waarborg is ter voorkoming van rechtsonzekerheid. Die waarborg vereist dat de inhoud van het recht voorzienbaar en toegankelijk is, zodat de rechtzoekende in redelijke mate de gevolgen van een bepaalde handeling kan voorzien op het tijdstip dat die handeling wordt verricht. De terugwerkende kracht kan enkel worden verantwoord wanneer ze onontbeerlijk is voor de verwezenlijking van een doelstelling van algemeen belang.¹⁰ Indien bovendien blijkt dat de terugwerkende kracht tot doel heeft de afloop van een

¹⁰ Vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, zie o.m. GwH 21 november 2013, nr. 158/2013, B.24.2; GwH 19 december 2013, nr. 172/2013, B.22; GwH 29 januari 2014, nr. 18/2014, B.10; GwH 9 oktober 2014, nr. 146/2014, B.10.1; GwH 22 januari 2015, nr. 1/2015, B.4.

ou l'autre procédure judiciaire ou d'empêcher les juridictions de se prononcer sur une question de droit, la nature du principe en cause exige que des circonstances exceptionnelles ou des motifs impérieux d'intérêt général justifient l'intervention du législateur, laquelle porte atteinte, au préjudice d'une catégorie de citoyens, aux garanties juridictionnelles offertes à tous¹¹.

Pour justifier la rétroactivité prévue dans l'avant-projet de loi, on ne pourrait dès lors se limiter à faire simplement référence au moment à partir duquel la directive concernée doit être appliquée en droit interne¹². Il est permis de douter qu'une telle justification soit possible pour l'ensemble des dispositions en projet.

Dans la mesure où elle reviendrait à imposer rétroactivement de nouvelles obligations dont le non-respect entraînerait une sanction pénale au sens du droit international ou un alourdissement du potentiel répressif d'une telle sanction¹³, la rétroactivité de certaines des dispositions légales en projet serait incompatible avec le principe général de non-rétroactivité de la loi pénale nouvelle ou plus lourde¹⁴, et ne pourrait en aucun cas être maintenue¹⁵.

Dans la mesure où l'effet rétroactif peut effectivement être justifié, il est recommandé de fournir cette justification dans l'exposé des motifs.

Articles 3 et 4

9. L'article 3 de l'avant-projet détermine le champ d'application de l'article 4, qui transpose l'article 8, deuxième alinéa, de la directive (UE) 2020/1057¹⁶. Son applicabilité dépend

¹¹ Jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, voir notamment: C.C., 21 novembre 2013, n° 158/2013, B.24.2; C.C., 9 octobre 2014, n° 146/2014, B.10.1. Comparer avec C.C., 13 juin 2013, n° 87/2013, B.7.

¹² Voir également à ce sujet T. CORTHAUT, J. RIEMSLAGH, D. VAN EECKHOUTTE, F. VANNESTE et J. VAN NIEUWENHOVE, "Behoorlijke wetgeving in de adviespraktijk van de afdeling Wetgeving van de Raad van State (2019-2020)", *TVW* 2021, n° 2, p. 152.

¹³ Voir notamment les articles 17 et 29 à 36 de l'avant-projet, qui insèrent notamment de nouvelles incriminations et font également état d'une aggravation de sanctions existantes.

¹⁴ Voir l'article 7, paragraphe 1, de la Convention européenne des droits de l'homme, et l'article 15, paragraphe 1, du Pacte international du 16 décembre 1966 'relatif aux droits civils et politiques'.

¹⁵ Voir l'avis C.E. 51.646/1/V du 16 août 2012 sur un avant-projet de loi devenu l'ordonnance du 20 juin 2013 'relative à l'importation, à l'exportation, au transit et au transfert de produits liés à la défense, d'autre matériel devant servir à un usage militaire, de matériel lié au maintien de l'ordre, d'armes à feu à usage civil, de leurs pièces, accessoires et munitions', *Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2012-13, n° A-368/1, pp. 35-45 (observation 45).

¹⁶ L'article 8, deuxième alinéa, de la directive (UE) 2020/1057 s'énonce comme suit: "Les employeurs sont chargés de veiller à ce que leurs conducteurs acquièrent des connaissances sur leurs droits et obligations résultant de la présente directive".

gerechtelijke procedure in een welbepaalde zin te beïnvloeden of de rechtscolleges te verhinderen zich uit te spreken over een welbepaalde rechtsvraag, vergt de aard van het in het geding zijnde beginsel dat uitzonderlijke omstandigheden of dwingende motieven van algemeen belang een verantwoording bieden voor het optreden van de wetgever, dat ten nadele van een categorie van burgers afbreuk doet aan de jurisdictionele waarborgen die aan allen worden geboden.¹¹

Voor de terugwerkende kracht waarin het voorontwerp van wet voorziet, zou derhalve een verantwoording moeten kunnen geboden worden die verder reikt dan een loutere verwijzing naar het tijdstip vanaf wanneer de betrokken richtlijn toepassing dient te vinden in het interne recht.¹² Het mag worden betwijfeld of zo een verantwoording mogelijk is voor het geheel van de ontworpen bepalingen.

In de mate de retroactiviteit van sommige van de ontworpen wetsbepalingen er zou op neerkomen dat met terugwerkende kracht bijkomende verplichtingen worden opgelegd waarvan de niet-naleving aanleiding geeft tot het opleggen van een strafsancie, in internationaalrechtelijke zin, of tot een verzwarende van het bestraffend potentieel van een dergelijke sancie,¹³ is zij onverenigbaar met het algemene beginsel van de niet-retroactiviteit van de nieuwe of zwaardere strafwet,¹⁴ en kan zij in geen geval doorgang vinden.¹⁵

In de mate waarin de terugwerkende kracht wel voor verantwoording vatbaar is, verdient het aanbeveling die verantwoording in de memorie van toelichting op te nemen.

Artikelen 3 en 4

9. Artikel 3 van het voorontwerp bepaalt het toepassingsgebied van artikel 4, dat in de omzetting voorziet van artikel 8, tweede alinea, van richtlijn (EU) 2020/1057.¹⁶ De toepasselijkheid

¹¹ Vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, zie o.m. GwH 21 november 2013, nr. 158/2013, B.24.2; GwH 9 oktober 2014, nr. 146/2014, B.10.1. Vgl. GwH 13 juni 2013, nr. 87/2013, B.7.

¹² Zie dienaangaande ook T. CORTHAUT, J. RIEMSLAGH, D. VAN EECKHOUTTE, F. VANNESTE en J. VAN NIEUWENHOVE, "Behoorlijke wetgeving in de adviespraktijk van de afdeling Wetgeving van de Raad van State (2019-2020)", *TVW* 2021, nr. 2, 152.

¹³ Zie inzonderheid de artikelen 17 en 29 t.e.m. 36 van het voorontwerp, waarbij onder meer nieuwe strafbaarstellingen worden ingevoegd en er tevens sprake is van een verzwarende van bestaande sancties.

¹⁴ Zie artikel 7, lid 1, van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens en artikel 15, lid 1, van het Internationaal Verdrag van 16 december 1966 'inzake burgerrechten en politieke rechten'.

¹⁵ Zie adv.RvS 51.646/1/V van 16 augustus 2012 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de ordonnantie van 20 juni 2013 'betreffende de in-, uit-, doorvoer en overbrenging van defensiegerelateerde producten, ander voor militair gebruik dienstig materiaal, ordehandhavingsmateriaal, civiele vuurwapens, onderdelen, toebehoren en munitie ervan', *Parl.St.* Br.Parl. 2012-13, nr. A-368/1, 35-45 (opmerking 45).

¹⁶ Artikel 8, tweede alinea, van richtlijn (EU) 2020/1057 luidt als volgt: "Werkgevers zijn ervoor verantwoordelijk dat hun bestuurders kennis nemen van hun rechten en plichten die voortvloeien uit deze richtlijn."

notamment de la question de savoir si les activités “rel[èvent] de la compétence” de l’une des cinq commissions paritaires expressément énumérées. Le Roi peut modifier cette liste après avis du Conseil national du travail.

Toutefois, on n’aperçoit pas d’emblée si l’article 3 de l’avant-projet transpose correctement la directive, compte tenu de la limitation de la réglementation à certaines commissions paritaires.

Selon l’article premier, paragraphe 1, de la directive à transposer, cet article instaure “des règles spécifiques en ce qui concerne certains aspects de la directive 96/71/CE relatifs au détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et certains aspects de la directive 2014/67/UE relatifs aux exigences administratives et aux mesures de contrôle quant au détachement de ces conducteurs”.

L’article premier, paragraphe 2, de la directive s’énonce comme suit:

“Ces règles spécifiques s’appliquent aux conducteurs employés par des entreprises établies dans un État membre prenant la mesure transnationale visée à l’article 1^{er}, paragraphe 3, point a), de la directive 96/71/CE”.

La mesure transnationale visée à l’article 1^{er}, paragraphe 3, point a), de la directive 96/71/CE est la suivante:

“détacher un travailleur, pour leur compte et sous leur direction, sur le territoire d’un État membre, dans le cadre d’un contrat conclu entre l’entreprise d’envoi et le destinataire de la prestation de services opérant dans cet État membre, pour autant qu’il existe une relation de travail entre l’entreprise d’envoi et le travailleur pendant la période de détachement”.

Interrogé sur la manière de garantir que tous les conducteurs relèvent de l’application de la réglementation en projet, le délégué a déclaré ce qui suit:

“De richtlijn is gericht op de werkgevers die hun bestuurders tewerkstellen in de sector van het wegvervoer voor rekening van derden. Na consultatie van enerzijds onze collega’s van de AD Collectieve Arbeidsbetrekkingen van de Fod Werkgelegenheid en anderzijds de sociale partners in de Nationale Arbeidsraad werd ervoor geopteerd om in het wetsontwerp een opsomming van de relevante paritaire comités te voorzien. Alle werkgevers die actief zijn in de sector van het wegvervoer voor rekening van derden vallen onder één van de opgesomde Paritaire comités”.

Interrogé sur le motif pour lequel il n’est pas recouru à une formulation générale et abstraite, mais il est fait référence à des commissions paritaires limitativement énumérées, le délégué a déclaré ce qui suit:

“Om geen onduidelijkheid te creëren inzake het toepassingsgebied hebben wij gekozen voor een opsomming van de paritaire comités en dit na consultatie van de sociale partners.

ervan hangt onder meer af van de vraag of de activiteiten “onder de bevoegdheid vallen van” één van vijf uitdrukkelijk opgesomde paritaire comités. De Koning kan die lijst aanpassen na advies van de Nationale Arbeidsraad.

Het is evenwel niet meteen duidelijk of artikel 3 van het voorontwerp ingevolge de beperking van de regeling tot bepaalde paritaire comités een correcte omzetting van de richtlijn vormt.

Luidens artikel 1, lid 1, van de om te zetten richtlijn voorziet dat artikel “in specifieke regels met betrekking tot bepaalde aspecten van richtlijn 96/71/EG betreffende de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en van richtlijn 2014/67/EU betreffende administratieve voorschriften en controlemaatregelen voor de detachering van die bestuurders”.

Artikel 1, lid 2, van de richtlijn luidt als volgt:

“Deze specifieke regels zijn van toepassing op bestuurders die werken voor in een lidstaat gevestigde ondernemingen die de in artikel 1, lid 3, onder a), van richtlijn 96/71/EG bedoelde transnationale maatregelen nemen.”

De transnationale maatregelen bedoeld in artikel 1, lid 3, a), van richtlijn 96/71/EG zijn:

“een werknemer voor hun rekening en onder hun leiding op het grondgebied van een Lid-Staat ter beschikking stellen, in het kader van een overeenkomst tussen de onderneming van herkomst en de ontvanger van de dienst die in deze Lid-Staat werkzaam is, voor zover er gedurende de periode van terbeschikkingstelling een dienstverband tussen de onderneming van herkomst en de werknemer bestaat”.

Gevraagd op welke wijze wordt gewaarborgd dat alle bestuurders onder de toepassing van de ontwerpen regeling vallen, verklaarde de gemachtigde het volgende:

“De richtlijn is gericht op de werkgevers die hun bestuurders tewerkstellen in de sector van het wegvervoer voor rekening van derden. Na consultatie van enerzijds onze collega’s van de AD Collectieve Arbeidsbetrekkingen van de Fod Werkgelegenheid en anderzijds de sociale partners in de Nationale Arbeidsraad werd ervoor geopteerd om in het wetsontwerp een opsomming van de relevante paritaire comités te voorzien. Alle werkgevers die actief zijn in de sector van het wegvervoer voor rekening van derden vallen onder één van de opgesomde Paritaire comités.”

Over de reden waarom geen algemene, abstracte formulering wordt gehanteerd, maar wordt verwezen naar limitatief opgesomde paritaire comités, verklaarde de gemachtigde het volgende:

“Om geen onduidelijkheid te creëren inzake het toepassingsgebied hebben wij gekozen voor een opsomming van de paritaire comités en dit na consultatie van de sociale partners.

De sociale partners hebben in deze de vraag gesteld om de verschillende betrokken paritaire comités uitdrukkelijk te vermelden in het toepassingsgebied om hieromtrent elke twijfel uit te sluiten”.

Conformément à l'article 35 de la loi du 5 décembre 1968 'sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires', le Roi peut instituer des commissions paritaires d'employeurs et de travailleurs et il détermine les personnes, la branche d'activité ou les entreprises et le cadre territorial qui sont du ressort de chaque commission.

Le ressort d'une commission paritaire est, en règle, déterminé par l'activité principale de l'entreprise concernée, sauf si un autre critère est fixé par l'arrêté qui l'institue¹⁷.

Toutefois, il n'est pas exclu qu'un employeur ressortissant à une commission paritaire autre que celles énumérées à l'article 3 de l'avant-projet prenne également une "mesure transnationale" au sens de l'article premier, paragraphe 2, de la directive à transposer, par exemple en mettant à disposition un ou plusieurs conducteurs. Cette circonstance n'entraînera pas automatiquement l'appartenance des personnes concernées à l'une des commissions paritaires énumérées.

Il revient donc aux auteurs de l'avant-projet, ainsi qu'au Roi sur la base de l'habilitation qui lui est conférée à l'article 3, alinéa 2, de l'avant-projet, de s'assurer qu'il est ainsi suffisamment garanti que tous les conducteurs relèvent du champ d'application de la réglementation en projet et de garantir sur ce point sa conformité avec la directive (UE) 2020/1057.

10. Notons en outre que la directive (UE) 2020/1057 instaure également un certain nombre d'exemptions, comme pour une opération de transport bilatérale. Contrairement à ce que prévoient les autres dispositions de l'avant-projet en ce qui concerne la délimitation du champ d'application (voir en particulier les articles 6 et 7), les articles 3 et 4 de l'avant-projet ne prévoient pas d'exemptions pour le champ d'application.

Le délégué a déclaré que la mention "conformément à la directive 2020/1057", à l'article 3 de l'avant-projet, tend à clarifier le champ d'application.

Si cette mention a pour vocation de délimiter le champ d'application, il est dès lors recommandé de le faire à l'aide de dispositions expresses de droit interne et non pas par une simple référence à une directive¹⁸.

Article 6

11. L'observation formulée au point 9 vaut par analogie à l'égard de la définition à l'article 2, 5°, en projet, de la loi du 5 mars 2002, qui se répercute à son tour dans d'autres dispositions légales en projet¹⁹.

¹⁷ Voir notamment Cass., 8 juin 2015, S.14 0091.F.

¹⁸ Voir également à cet égard l'observation générale déjà formulée au point 6.

¹⁹ Voir par exemple les articles 18, 20, et 29 de l'avant-projet.

De sociale partners hebben in deze de vraag gesteld om de verschillende betrokken paritaire comités uitdrukkelijk te vermelden in het toepassingsgebied om hieromtrent elke twijfel uit te sluiten.”

Overeenkomstig artikel 35 van de wet van 5 december 1968 'betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités' kan de Koning paritaire comités van werkgevers en werknemers oprichten en bepaalt Hij welke personen, welke bedrijfstak of onderneming en welk gebied tot het ressort van elk comité behoren.

Het ressort van een paritair comité wordt in de regel bepaald door de hoofdactiviteit van de betrokken onderneming, tenzij een ander criterium werd bepaald in het oprichtingsbesluit.¹⁷

Het is echter niet uitgesloten dat een werkgever die onder een ander paritair comité ressorteert dan diegene die opgesomd zijn in artikel 3 van het voorontwerp eveneens "transnationale maatregelen" neemt bedoeld in artikel 1, lid 2, van de om te zetten richtlijn, bijvoorbeeld door een of enkele bestuurders ter beschikking te stellen. Die omstandigheid zal er niet automatisch toe leiden dat de betrokkenen onder één van de opgesomde paritaire comités ressorteren.

Het komt de stellers van het voorontwerp, evenals de Koning op basis van de aan Hem in artikel 3, tweede lid, van het voorontwerp verleende machtiging, dan ook toe zich ervan te vergewissen of aldus afdoende gewaarborgd wordt dat alle bestuurders onder het toepassingsgebied van de ontworpen regeling vallen en de conformiteit met richtlijn (EU) 2020/1057 op dit punt te verzekeren.

10. Op te merken valt bovendien dat richtlijn (EU) 2020/1057 ook in een aantal vrijstellingen voorziet, zoals voor bilaterale vervoersactiviteit. Anders dan wat geldt voor de regeling van het toepassingsgebied in de overige bepalingen van het voorontwerp (zie in het bijzonder artikelen 6 en 7), regelen de artikelen 3 en 4 van het voorontwerp geen vrijstellingen van het toepassingsgebied.

De gemachtigde verklaarde dat met de vermelding "overeenkomstig de richtlijn 2020/1057" in artikel 3 van het voorontwerp getracht wordt "het toepassingsgebied te verduidelijken".

Indien die verwijzing bedoeld is om het toepassingsgebied af te bakenen, verdient het dan ook aanbeveling dat dit gebeurt aan de hand van uitdrukkelijke internrechtelijke bepalingen en niet de loutere verwijzing naar een richtlijn.¹⁸

Artikel 6

11. De opmerking onder randnummer 9 geldt op overeenkomstige wijze ten aanzien van de definitie in het ontworpen artikel 2, 5°, van de wet van 5 maart 2002, die op haar beurt verder doorwerkt in andere ontworpen wetsbepalingen.¹⁹

¹⁷ Zie o.m. Cass. 8 juni 2015, S.14 0091.F.

¹⁸ Zie dienaangaande ook reeds de algemene opmerking sub 6.

¹⁹ Zie bijvoorbeeld de artikelen 18, 20 en 29 van het voorontwerp.

Article 7

12. La formulation du texte néerlandais des dispositions en projet doit être mieux alignée sur la notion d'“Opération de transport bilatérale de marchandises”, définie à l'article 2, 6°, en projet, de cette loi (article 6, 2°, de l'avant-projet).

Article 12

13. Dans un souci d'accessibilité de la réglementation en projet, il est recommandé, au lieu de viser, à l'article 7/1/2, § 1^{er}, alinéa 3, en projet, de la loi du 5 mars 2012, “les informations énoncées à l'article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, a), de la Section 2 de la Partie A de l'Annexe 31 de l'Accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord, d'autre part”, de remplacer cette référence par une reproduction des informations concernées. Il est à tout le moins recommandé de faire mention de la source officielle de cette disposition.

Article 17

14. L'article 9/1, en projet, de la loi du 5 mars 2002 dispose que les infractions aux “articles 7/1, 7/1/1, 7/1/2 et 7/2, § 1^{er}, de la présente loi et à leurs arrêtés d'exécution sont recherchées, constatées et sanctionnées conformément au Code pénal social”. Cette disposition ne s'applique donc pas aux infractions à l'article 7/2, § 2, en projet, de cette loi.

La question se pose de savoir si les infractions au dernier paragraphe cité ne doivent pas, elles aussi, être sanctionnées, au regard de l'article 5, paragraphe 2, de la directive (UE) 2020/1057²⁰.

Il est en tout cas recommandé d'adapter la référence à l'article 7/2 dans l'article 184/1 du Code pénal social, dès lors que l'article 7/2, actuellement en vigueur, devient l'article 7/2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, par l'effet de l'article 14 de l'avant-projet.

Article 19

15. Dans un souci de sécurité juridique, il est indiqué, à l'article 15^{ter}, § 1^{er}, en projet, de la loi du 12 avril 1965, de viser plus spécifiquement l'article 2, 5°, en projet, de la loi du 5 mars 2002²¹.

²⁰ Cette disposition s'énonce comme suit:

“Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées en vertu de l'article 1^{er} et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires”.

²¹ Certes, avec la réserve formulée aux points 9 et 11.

Artikel 7

12. De formulering van de Nederlandse tekst van de ontworpen bepalingen moet nauwkeuriger worden afgestemd op het begrip “Bilaterale vervoersactiviteit met betrekking tot goederenvervoer” zoals gedefinieerd in het ontworpen artikel 2, 6°, van die wet (artikel 6, 2°, van het voorontwerp).

Artikel 12

13. Ter wille van de toegankelijkheid van de ontworpen regeling verdient het aanbeveling om, in plaats van in het ontworpen artikel 7/1/2, § 1, derde lid, van de wet van 5 maart 2002 te verwijzen naar “de inlichtingen vermeld in artikel 6, § 1, eerste lid, a), van de Afdeling 2 van Deel A van de Bijlage 31 van de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”, deze verwijzing te vervangen door een weergave van de desbetreffende inlichtingen. Minstens verdient het aanbeveling om melding te maken van de officiële vindplaats van die bepaling.

Artikel 17

14. Het ontworpen artikel 9/1 van de wet van 5 maart 2002 bepaalt dat inbreuken op “de artikelen 7/1, 7/1/1, 7/1/2 en 7/2, § 1, van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten worden opgespoord, vastgesteld en bestraft overeenkomstig het Sociaal Strafwetboek”. Dat geldt dus niet voor inbreuken op het ontworpen artikel 7/2, § 2, van die wet.

De vraag rijst of ook inbreuken op die laatstgenoemde paragraaf niet moeten worden gesanctioneerd, gelet op artikel 5, lid 2, van richtlijn (EU) 2020/1057.²⁰

In elk geval verdient het aanbeveling om de verwijzing naar artikel 7/2 in artikel 184/1 van het Sociaal Strafwetboek aan te passen, gelet op het feit dat het actueel geldende artikel 7/2 als gevolg van artikel 14 van het voorontwerp artikel 7/2, § 1, eerste lid, wordt.

Artikel 19

15. Met het oog op de rechtszekerheid is het aangewezen om in het ontworpen artikel 15^{ter}, § 1, van de wet van 12 april 1965 meer specifiek te verwijzen naar het ontworpen artikel 2, 5°, van de wet van 5 maart 2002.²¹

²⁰ Deze bepaling luidt als volgt:

“De lidstaten stellen regels vast inzake de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op de nationale bepalingen die zijn vastgesteld krachtens artikel 1 en nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminatoire zijn.”

²¹ Weliswaar met het voorbehoud zoals geformuleerd sub 9 en 11.

Cette observation vaut par analogie à l'égard des modifications apportées à l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 (articles 20 à 24)²².

Le greffier,

Greet VERBERCKMOES

Le président,

Marnix VAN DAMME

Deze opmerking geldt op overeenkomstige wijze ten aanzien van de wijzigingen aan het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 (artikel 20 tot 24).²²

De griffier,

Greet VERBERCKMOES

De voorzitter,

Marnix VAN DAMME

²² Ce problème ne se pose pas à l'égard de l'article 36, alinéa 2, en projet, du Code pénal social (article 29 de l'avant-projet), dès lors que cette disposition concerne l'emploi "dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier au sens de cette même loi".

²² Dit probleem rijst niet ten aanzien van het ontworpen artikel 36, tweede lid, van het Sociaal Strafwetboek (artikel 29 van het voorontwerp), aangezien die bepaling betrekking heeft op tewerkstelling "in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer in de zin van die wet".

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre du Travail,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre du Travail est chargé de présenter en Notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

CHAPITRE 1^{ER}**Dispositions introductives****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

La présente loi transpose partiellement la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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.

CHAPITRE 2

**Information des conducteurs détachés
à partir de la Belgique dans le cadre d'activités
dans le domaine du transport routier**

Art. 3

Le présent chapitre est d'application aux employeurs qui sont établis en Belgique et qui, conformément à la directive 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Werk,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Werk is ermee belast in Onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

HOOFDSTUK 1**Inleidende bepalingen****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012.

HOOFDSTUK 2

**Informatie voor bestuurders, gedetacheerd vanuit
België in het kader van activiteiten
in de sector van het wegvervoer**

Art. 3

Dit hoofdstuk is van toepassing op werkgevers die gevestigd zijn in België en, overeenkomstig de Richtlijn 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de

du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012, détachent des conducteurs dans le cadre d'activités de transport routier pour le compte de tiers relevant de la compétence:

- de la Commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole;
- de la Commission paritaire de la construction;
- de la Commission paritaire pour le commerce de combustibles;
- de la Commission paritaire du transport et de la logistique; et
- de la Commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance.

Le Roi peut modifier la liste des Commissions paritaires mentionnée à l'alinéa 1^{er}, après avis du Conseil national du Travail.

Art. 4

Avant qu'un employeur ne détache son conducteur de la Belgique vers un autre État membre de l'Union européenne, il lui communique, par écrit ou par voie électronique, un document écrit mentionnant le site internet national officiel unique en matière de détachement de l'État membre concerné.

CHAPITRE 3

Dispositions modificatives

Section 1^{re}

Modifications de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci

Art. 5

L'article 1^{er}/1 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, modifié par la loi du 12 juin 2020, est complété par un 4°, rédigé comme suit:

"4° la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles

wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012, bestuurders detacheren in het kader van activiteiten van wegvervoer voor rekening van derden die onder de bevoegdheid vallen van:

- het Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en -handel;
- het Paritair Comité voor het bouwbedrijf;
- het Paritair Comité voor de handel in brandstoffen;
- het Paritair Comité voor het vervoer en de logistiek; en
- het Paritair Comité voor de bewakings- en/of toezichtsdiensten.

De Koning kan de lijst van paritaire comités, vermeld in het eerste lid aanpassen, na advies van de Nationale Arbeidsraad.

Art. 4

Voordat een werkgever zijn bestuurder vanuit België naar een andere lidstaat van de Europese Unie detachert, deelt hij hem een schriftelijk document mee, op papier of in elektronische vorm, met de enige officiële nationale website over detachering van de desbetreffende lidstaat.

HOOFDSTUK 3

Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1

Wijzigingen van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan

Art. 5

Artikel 1/1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, gewijzigd bij de wet van 12 juni 2020, wordt aangevuld met een bepaling onder 4°, luidende:

"4° de Richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling

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.”.

Art. 6

Dans l'article 2 de la même loi, modifié par la loi du 12 juin 2020, les modifications suivantes sont apportées:

1° Le 5° est remplacé par ce qui suit:

“5° Activités dans le domaine du transport routier: les activités de transport routier pour le compte de tiers relevant de la compétence:

— de la Commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole;

— de la Commission paritaire de la construction;

— de la Commission paritaire pour le commerce de combustibles;

— de la Commission paritaire du transport et de la logistique; et

— de la Commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance.

Le Roi peut modifier la liste des Commissions paritaires mentionnée au présent point 5°, après avis du Conseil national du Travail;”;

2° L'article est complété par un 6° et 7°, rédigés comme suit:

“6° Opération de transport bilatérale de marchandises: opération consistant, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, à faire circuler des marchandises, sur la base d'un contrat de transport, du pays où l'employeur est établi vers un autre pays ou, inversement, d'un pays vers le pays où l'employeur est établi;”

“7° Transport combiné: le transport de marchandises entre pays pour lequel le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur de 20 pieds et plus utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours

van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012.”.

Art. 6

In artikel 2 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 12 juni 2020, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° De bepaling onder 5° wordt vervangen als volgt:

“5° Activiteiten in de sector van het wegvervoer: activiteiten van wegvervoer voor rekening van derden die onder de bevoegdheid vallen van:

— het Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en -handel;

— het Paritair Comité voor het bouwbedrijf;

— het Paritair Comité voor de handel in brandstoffen;

— het Paritair Comité voor het vervoer en de logistiek; en

— het Paritair Comité voor de bewakings- en/of toezichtsdiensten.

De Koning kan de lijst van paritaire comités van dit punt 5° aanpassen, na advies van de Nationale Arbeidsraad;”;

2° Het artikel wordt aangevuld met de bepalingen onder 6° en 7°, luidende:

“6° Bilaterale vervoersactiviteit met betrekking tot goederenvervoer: een activiteit in de sector van het wegvervoer bestaande uit het vervoer van goederen op basis van een vervoersovereenkomst vertrekkende van het land van vestiging van de werkgever naar een ander land of omgekeerd, van een land naar het land van vestiging van de werkgever;”

“7° Gecombineerd vervoer: het goederenvervoer tussen landen waarbij de vrachtwagen, de aanhangwagen, de oplegger met of zonder trekker, de wissellaadbak of de container van twintig voet en meer gebruik maken van de weg voor het eerste of het laatste gedeelte in het traject, en voor het andere gedeelte van het spoor of de

maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres à vol d'oiseau, et effectuent le trajet initial ou terminal routier:

— soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche pour le trajet initial et entre la gare ferroviaire de débarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal;

— soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à vol d'oiseau à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement.”

Art. 7

L'article 4 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 4. La présente loi ne s'applique pas:

1° au personnel navigant de la marine marchande et aux employeurs de celui-ci;

2° au conducteur qui effectue des opérations de transport bilatérale de marchandises, et à son employeur;

3° au conducteur qui, effectuant une opération de transport bilatérale de marchandises, procède en outre à une activité de chargement et/ou de déchargement dans les pays qu'il traverse, à condition que ce conducteur ne charge pas et ne décharge pas les marchandises dans le même pays, et à son employeur;

À partir de la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, conformément au règlement (UE) n° 165/2014, cette exclusion s'applique uniquement au conducteur qui utilise ces véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement, et à son employeur;

4° au conducteur qui, effectuant une opération de transport bilatérale de marchandises vers le pays d'établissement de l'employeur, procède en outre au maximum à deux activités de chargement et/ou de déchargement dans les pays qu'il traverse, à condition, d'une part, de ne pas charger et décharger les marchandises dans le même pays et, d'autre part, que cette opération de transport bilatérale soit précédée par une opération de transport bilatérale démarrant dans le pays d'établissement de l'employeur, durant laquelle aucune activité supplémentaire n'est effectuée, et à son employeur;

binnenwateren, of van een zeetraject wanneer dat traject meer bedraagt dan honderd km hemelsbreed gemeten, en het begin- of eindvervoer over de weg verrichten:

— hetzij tussen de laadplaats van de goederen en het dichtstbij gelegen geschikte station van inlading, voor wat het beginvervoer betreft, en tussen het dichtstbij gelegen geschikte station van uitlading en de losplaats van de goederen, voor wat het eindvervoer betreft;

— hetzij binnen een afstand van ten hoogste 150 km hemelsbreed gemeten, vanaf de rivier- of zeehaven van in- of van uitlading.”

Art. 7

Artikel 4 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 4. Deze wet is niet van toepassing op:

1° het varend personeel van de koopvaardij en op hun werkgevers;

2° op de bestuurder die bilaterale vervoersactiviteiten met betrekking tot goederenvervoer verricht en op zijn werkgever;

3° op de bestuurder die, een bilaterale vervoersactiviteit met betrekking tot goederenvervoer verricht en daarnaast één laad- en/of losactiviteit verricht in het of de landen die hij doorkruist, op voorwaarde dat deze bestuurder de goederen niet laadt en lost in hetzelfde land, en op zijn werkgever;

Vanaf de datum vanaf dewelke slimme tachografen verplicht moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat, overeenkomstig de Verordening (EU) nr. 165/2014, geldt deze uitsluiting enkel nog voor de bestuurder die gebruik maakt van dergelijke voertuigen waarin slimme tachografen zijn aangesloten, zoals bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van die verordening, en op zijn werkgever;

4° op de bestuurder die een bilaterale vervoersactiviteit met betrekking tot goederenvervoer verricht naar het land van vestiging van de werkgever en daarnaast ten hoogste twee laad- en/of losactiviteiten verricht in de landen die hij doorkruist op voorwaarde, enerzijds, dat de bestuurder de goederen niet zowel laadt als lost in hetzelfde land en anderzijds dat die bilaterale vervoersactiviteit werd voorafgegaan door een in het land van vestiging van de werkgever aangevangen vervoersactiviteit waarbij geen extra activiteit werd verricht, en op zijn werkgever;

À partir de la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, conformément au règlement (UE) n° 165/2014, cette exclusion s'applique uniquement au conducteur qui utilise des véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement, et à son employeur;

5° au conducteur qui effectue en Belgique le trajet initial ou final d'une opération de transport combiné, si le trajet routier, pris isolément, se compose d'opérations bilatérales de marchandises et à son employeur;

6° au conducteur qui, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, effectue des opérations de transport bilatérales de voyageurs, et à son employeur, lorsque qu'une telle opération consiste, pour le conducteur:

— à prendre en charge des voyageurs dans le pays dans lequel son employeur est établi et à les déposer en Belgique;

— à prendre en charge des voyageurs en Belgique et à les déposer dans le pays, où son employeur est établi;

— à prendre en charge et à déposer des voyageurs dans le pays où son employeur est établi afin d'effectuer des excursions locales en Belgique, conformément au règlement (CE) n° 1073/2009.

7° au conducteur qui, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, effectue des opérations de transport bilatérale de voyageurs au sens du 6° et qui prend également en charge et/ou dépose des voyageurs à une seule occasion dans les pays qu'il traverse, à condition qu'il ne propose pas de services de transport de voyageurs entre deux endroits dans le pays traversé, et à son employeur. Cela s'applique aussi au voyage de retour;

À partir de la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, conformément au règlement (UE) n° 165/2014, cette exclusion s'applique uniquement au conducteur qui utilise des véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement, et à son employeur;

8° au conducteur qui, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, transite uniquement sur le territoire de la Belgique sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ni déposer de voyageurs, et à son employeur.”

Vanaf de datum vanaf dewelke slimme tachografen verplicht moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat overeenkomstig de Verordening (EU) nr. 165/2014, geldt deze uitsluiting enkel nog voor de bestuurder die gebruik maakt van dergelijke voertuigen waarin slimme tachografen zijn aangesloten, zoals bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van die verordening, en op zijn werkgever;

5° op de bestuurder die in België het begin- of eindtraject doet van gecombineerd vervoer, indien het wegtraject op zich bestaat uit bilaterale vervoersactiviteiten met betrekking tot goederenvervoer, en op zijn werkgever;

6° op de bestuurder die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer bilaterale vervoersactiviteiten in het personenvervoer verricht, en op zijn werkgever wanneer dergelijke vervoersactiviteit voor de bestuurder bestaat uit:

— het meenemen van passagiers uit het land van vestiging van de werkgever en hen afzetten in België;

— het meenemen van passagiers uit België en hen afzetten in het land van vestiging van de werkgever;

— het meenemen en afzetten van passagiers in het land waar de werkgever is gevestigd om plaatselijke excursies uit te voeren in België, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1073/2009.

7° op de bestuurder die, in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, bilaterale vervoersactiviteiten in het personenvervoer verricht, in de zin van 6° en die eenmaal passagiers laat in- en/of uitstappen in de landen die hij doorkruist, mits de bestuurder geen personenvervoersdiensten tussen twee locaties binnen het doorkruiste land aanbiedt, en op zijn werkgever. Hetzelfde geldt voor de terugrit;

Vanaf de datum vanaf dewelke slimme tachografen verplicht moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat, overeenkomstig de Verordening (EU) nr. 165/2014, geldt deze uitsluiting enkel nog voor de bestuurder die gebruik maakt van dergelijke voertuigen waarin slimme tachografen zijn aangesloten, zoals bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van die verordening, en op zijn werkgever;

8° op de bestuurder die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, het Belgisch grondgebied enkel doorkruist, zonder dat er vracht wordt geladen of gelost en zonder dat er passagiers in- of uitstappen, en op zijn werkgever.”

Art. 8

Dans l'article 5, paragraphe 2, de la même loi, modifié par la loi du 12 juin 2020, l'alinéa 7 est remplacé par ce qui suit:

“Aux fins d'application de l'alinéa 1^{er}, en cas d'occupation par un employeur d'un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, il est considéré qu'un détachement prend fin lorsque le conducteur quitte le territoire de la Belgique dans le cadre d'une opération de transport international de marchandises ou de voyageurs. Cette période de détachement n'est pas cumulable avec les périodes de détachement antérieures prestées dans le cadre d'opérations internationales de ce type par le même conducteur ou par un conducteur qu'il remplace.”

Art. 9

Dans l'article 6/1 de la même loi, le paragraphe 2, inséré par la loi du 12 juin 2020, est abrogé.

Art. 10

À l'article 7/1 de la même loi, inséré par la loi du 11 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° une copie du contrat de travail du travailleur détaché ou un document équivalent qui comporte l'information sur les éléments essentiels de la relation de travail, parmi lesquels au moins l'identité des parties à la relation de travail, le siège de l'entreprise, la description du travail à effectuer, la date du début de la relation de travail et, le cas échéant, la durée ou la date de la fin de la relation de travail, le montant de base initial et les autres éléments constitutifs de la rémunération à laquelle le travailleur a droit, la périodicité et la méthode de versement de la rémunération, ainsi que la durée de la journée ou semaine de travail normale du travailleur”;

2° il est ajouté un paragraphe 6, rédigé comme suit:

“§ 6. Le présent article n'est pas applicable à l'employeur qui occupe un conducteur en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.”

Art. 8

In artikel 5, paragraaf 2 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 12 juni 2020, wordt het zevende lid vervangen als volgt:

“Met het oog op de toepassing van het eerste lid wordt de detachering, in geval van tewerkstelling van een bestuurder door een werkgever in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer geacht te zijn beëindigd wanneer de bestuurder bij het verrichten van het internationaal vervoer van goederen of personen het Belgisch grondgebied verlaat. Deze detacheringsperiode wordt niet gecumuleerd met eerdere detachingsperiodes in het kader van dergelijke internationale activiteiten van dezelfde bestuurder of van de bestuurder die hij vervangt.”

Art. 9

In artikel 6/1 van dezelfde wet wordt paragraaf 2, ingevoegd bij de wet van 12 juni 2020, opgeheven.

Art. 10

In artikel 7/1 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 11 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, wordt de bepaling onder 1° vervangen als volgt:

“1° een kopie van de arbeidsovereenkomst van de gedetacheerde werknemer of een gelijkwaardig document dat informatie bevat over de belangrijkste aspecten van de arbeidsrelatie, waaronder minstens de identiteit van de partijen bij de arbeidsrelatie, de zetel van de werkgever, de omschrijving van de te verrichten arbeid, de aanvangsdatum en, in voorkomend geval, de duur of de einddatum van de arbeidsrelatie, het aanvangsbedrag en de overige bestanddelen van het loon waarop de werknemer recht heeft, de betalingswijze en frequentie van de betalingen van het loon, alsook de duur van de normale dagelijkse of wekelijkse arbeidstijd van de werknemer”;

2° wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidende:

“§ 6. Het huidig artikel is niet van toepassing op de werkgever die een bestuurder in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer tewerkstelt in België.”

Art. 11

Dans le chapitre II, de la même loi, il est inséré un article 7/1/1, rédigé comme suit:

“Art. 7/1/1. § 1^{er}. L’employeur, qui occupe en Belgique un conducteur dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier, est tenu de veiller à ce que le conducteur dispose des documents suivants, sur support papier ou sous forme électronique, et le conducteur est tenu de conserver et de fournir ces documents lorsqu’ils lui sont demandés lors d’un contrôle sur route par les fonctionnaires désignés par le Roi:

— une copie de la déclaration de détachement visée par l’article 7/1/2;

— la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique;

— les enregistrements du tachygraphe, et en particulier les symboles pays des États où le conducteur a été présent lorsqu’il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transports de cabotage.

Le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale est responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données.

Afin de s’assurer qu’un conducteur doit être considéré comme effectuant une opération de transport visée par l’article 4, points 2° à 4° et 6° à 7°, les fonctionnaires désignés par le Roi ne peuvent, lors d’un contrôle routier, que se faire produire les documents ou données visés à l’alinéa 1^{er}, deuxième et troisième tirets du présent paragraphe, sur support papier ou en format électronique, et que procéder à la recherche et à l’examen desdits documents ou données.

§ 2. Après la période de détachement, l’employeur est tenu, à la demande expresse des fonctionnaires désignés par le Roi et au plus tard huit semaines après la date de cette demande, de fournir à ceux-ci les documents suivants:

— la copie des documents visés aux deuxième et troisième tirets du paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er};

— une copie du contrat de travail du conducteur détaché ou un document équivalent qui comporte l’information sur les éléments essentiels de la relation de travail, parmi lesquels au moins l’identité des parties à la relation de travail, le siège de l’entreprise, la description du travail à effectuer, la date du début de la relation de travail et, le cas échéant, la durée ou la date de la fin

Art. 11

In hoofdstuk 2 van dezelfde wet, wordt een artikel 7/1/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 7/1/1. § 1. De werkgever, die een bestuurder in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer tewerkstelt in België, heeft de verplichting om ervoor te zorgen dat de bestuurder, op papier of in elektronische vorm over de volgende documenten beschikt, en de bestuurder is verplicht om deze documenten te bewaren en ter beschikking te stellen wanneer daar bij een wegcontrole om wordt verzocht door de door de Koning aangewezen ambtenaren:

— een kopie van de detachingsverklaring, zoals bedoeld in artikel 7/1/2;

— het bewijs dat de vervoersactiviteiten plaatsvinden in België;

— de tachograafgegevens en met name de landsymbolen van de staten waar de bestuurder zich bevond tijdens internationaal wegvervoer of cabotage.

De Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg is verantwoordelijk voor de verwerking wat betreft de eigen verwerking van de gegevens.

Om zich ervan te vergewissen dat een bestuurder geacht wordt vervoersactiviteiten zoals bedoeld in artikel 4, punten 2° tot 4° en 6° en 7° te verrichten, kunnen de door de Koning aangewezen ambtenaren tijdens een wegcontrole zich enkel de documenten of gegevens, bedoeld in het eerste lid, tweede en derde streepje van deze paragraaf, op papier of in elektronische vorm doen voorleggen, opsporen en onderzoeken.

§ 2. Na de detachingsperiode is de werkgever verplicht om op directe vraag van de door de Koning aangeduide ambtenaren en uiterlijk acht weken na de datum van dit verzoek, de volgende documenten te verstrekken:

— een kopie van de documenten, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, tweede en derde streepje;

— een kopie van de arbeidsovereenkomst van de gedetacheerde bestuurder of een gelijkwaardig document dat informatie bevat over de belangrijkste aspecten van de arbeidsrelatie, waaronder minstens de identiteit van de partijen bij de arbeidsrelatie, de zetel van de werkgever, de omschrijving van de te verrichten arbeid, de aanvangsdatum en in voorkomend geval de duur of de

de la relation de travail, le montant de base initial et les autres éléments constitutifs de la rémunération à laquelle le conducteur a droit, la périodicité et la méthode de versement de la rémunération, ainsi que la durée de la journée ou semaine de travail normale du conducteur;

— les relevés d'heures relatifs au travail, indiquant le début, la fin et la durée du temps de travail journalier du conducteur détaché et qui concernent la période de détachement;

— la preuve de paiement des salaires du conducteur détaché relatifs à la période de détachement.

Tant la demande de documents par les fonctionnaires désignés par le Roi que la fourniture à ceux-ci desdits documents par l'employeur doivent se faire via l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur "IMI" au sens du règlement (UE) n° 1024/2012. Les fonctionnaires précités ont accès aux données communiquées via cette interface publique connectée. Le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale est responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données.

Lorsque l'employeur établi dans un autre État membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni ne fournit pas, dans le délai prévu, les documents susmentionnés ou lorsque les fonctionnaires désignés par le Roi ne peuvent pas demander lesdits documents car l'employeur n'a pas créé de compte dans l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur "IMI" au sens du règlement (UE) n° 1024/2012, les fonctionnaires précités peuvent demander, via le système d'information du marché intérieur "IMI", l'assistance des autorités compétentes de l'État dans lequel ledit employeur est établi.

Par dérogation à l'alinéa 2, lorsque l'employeur est établi dans un État qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, tant la demande de documents à l'employeur par les fonctionnaires désignés par le Roi que la transmission à ceux-ci desdits documents par l'employeur sont effectués par courrier postal ou par courriel."

Art. 12

Dans le chapitre II, de la même loi, il est inséré un article 7/1/2, rédigé comme suit:

einddatum van de arbeidsrelatie, het aanvangsbedrag en de overige bestanddelen van het loon waarop de bestuurder recht heeft, de betalingswijze en frequentie van de betalingen van het loon, alsook de duur van de normale dagelijkse of wekelijkse arbeidstijd van de bestuurder;

— de arbeidstijdenoverzichten die begin, einde en duur van de dagelijkse arbeidstijd aangeven van de gedetacheerde bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode;

— het betalingsbewijs van de lonen van de gedetacheerde bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode.

Zowel het verzoek van de door de Koning aangeduide ambtenaren als de te verstrekken documenten moeten via de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt "IMI" in de zin van de Verordening (EU) nr. 1024/2012, plaatsvinden. De voormelde ambtenaren hebben toegang tot de via deze verbonden openbare interface, door de werkgever meegedeelde gegevens. De Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg is verantwoordelijk voor de verwerking wat betreft de eigen verwerking van de gegevens.

Indien de werkgever die gevestigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie of in het Verenigd Koninkrijk, de bovenstaande documenten niet binnen de voorziene termijn verstrekt of indien de door de koning aangeduide ambtenaren het verzoek niet kunnen sturen omdat de werkgever geen gebruikersaccount heeft aangemaakt op de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt "IMI" in de zin van de Verordening (EU) nr. 1024/2012, kunnen de voormelde ambtenaren via het informatiesysteem interne markt "IMI" om bijstand van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging van de werkgever verzoeken.

In afwijking van het tweede lid, gebeuren, indien de werkgever gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie, noch het Verenigd Koninkrijk, zowel het verzoek om documenten aan de werkgever van de door de Koning aangeduide ambtenaren, als het verstrekken van de documenten aan hen door de werkgever, per post of via e-mail."

Art. 12

In hoofdstuk II van dezelfde wet, wordt een artikel 7/1/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 7/1/2. § 1^{er}. Préalablement à l’occupation d’un conducteur sur le territoire belge dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier, son employeur, qui est établi dans un État membre de l’Union européenne ou qui est établi au Royaume-Uni, soumet une déclaration de détachement aux fonctionnaires désignés par le Roi, au moyen du formulaire standard multilingue de l’interface publique connectée au système d’information du marché intérieur institué par le règlement (UE) no 1024/2012.

Lorsque l’employeur est établi dans un autre État membre de l’Union européenne, la déclaration de détachement visée à l’alinéa 1^{er} comporte les informations suivantes:

- l’identité de l’employeur, au moins sous la forme du numéro de licence communautaire, s’il est disponible;
- les coordonnées d’un gestionnaire de transport ou d’une autre personne de contact, visés à l’article 7/2, paragraphe 2, de la présente loi;
- l’identité, l’adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur;
- la date de début du contrat de travail du conducteur, et le droit applicable à ce contrat;
- les dates prévues pour le début et la fin du détachement;
- la plaque minéralogique des véhicules à moteur;
- s’il s’agit d’un transport de marchandises, d’un transport de voyageurs, d’un transport international ou de transports de cabotage.

Lorsque l’employeur est établi au Royaume-Uni, la déclaration de détachement visée à l’alinéa 1^{er} comporte les informations énoncées à l’article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, a), de la Section 2 de la Partie A de l’Annexe 31 de l’Accord de commerce et de coopération entre l’Union européenne et la Communauté européenne de l’énergie atomique, d’une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d’Irlande du nord, d’autre part.

L’employeur tient à jour la déclaration de détachement dans l’interface publique connectée au système d’information du marché intérieur.

Les fonctionnaires désignés par le Roi ont accès aux données communiquées via cette interface publique connectée.

“Art. 7/1/2. § 1. Voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, moet zijn werkgever die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie of het Verenigd Koninkrijk, een detachingsverklaring indienen bij de door de Koning aangeduide ambtenaren, door middel van een meertalig standaardformulier van de openbare interface die verbonden is met het bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 ingestelde informatiesysteem interne markt (“IMI”).

Indien de werkgever gevestigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie, bevat de detachingsverklaring bedoeld in het eerste lid, de volgende inlichtingen:

- de identiteit van de werkgever, ten minste in de vorm van het nummer van de communautaire vergunning, indien dat nummer beschikbaar is;
- de contactgegevens van een vervoersmanager of een andere contactpersoon, bedoeld in artikel 7/2, § 2 van deze wet;
- de identiteit, het adres van de verblijfplaats en het nummer van het rijbewijs, van de bestuurder;
- de aanvangsdatum van de arbeidsovereenkomst van de bestuurder en het daarop toepasselijke recht;
- de geplande begin- en einddatum van de detachering;
- de kentekenplaat van de motorvoertuigen;
- of de verrichte vervoersdiensten goederen-, passagiers- of internationaal vervoer zijn, of cabotage.

Indien de werkgever gevestigd is in het Verenigd Koninkrijk, bevat de detachingsverklaring bedoeld in het eerste lid, de inlichtingen vermeld in artikel 6, § 1, eerste lid, a), van de Afdeling 2 van Deel A van de Bijlage 31 van de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds.

De werkgever houdt de detachingsverklaring up-to-date in de openbare met IMI verbonden interface.

De door de koning aangeduide ambtenaren hebben toegang tot de via deze verbonden openbare interface meegedeelde gegevens.

Le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale est responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données engendré par cet accès.

§ 2. Préalablement à l'occupation d'un conducteur sur le territoire belge dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, son employeur, qui est établi dans un État qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, soumet une déclaration de détachement aux fonctionnaires désignés par le Roi, par le biais du formulaire électronique accessible à partir du site internet du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale.

La déclaration de détachement visée à l'alinéa 1^{er} comporte les informations suivantes:

- la dénomination de l'employeur et l'adresse physique de son siège statutaire;
- le numéro d'enregistrement national de l'employeur dans l'État où celui-ci est établi, si ce numéro est prévu par la législation de cet État;
- les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact, visés à l'article 7/2, paragraphe 2, de la présente loi.

Ces coordonnées sont les suivantes: nom et prénom de la personne, ainsi que ses adresses physique et électronique et un numéro de téléphone, auxquels elle peut être contactée;

- les nom et prénom, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur;
- la date de début du contrat de travail du conducteur, et le droit applicable à ce contrat;
- les dates prévues pour le début et la fin du détachement;
- la plaque minéralogique des véhicules à moteur;
- s'il s'agit d'un transport de marchandises, d'un transport de voyageurs, d'un transport international ou de transports de cabotage.

L'employeur tient à jour la déclaration de détachement.

Les informations contenues dans la déclaration de détachement visée par le présent paragraphe sont sauvegardées par le Service public fédéral Emploi, Travail

De Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg is verantwoordelijk voor de verwerking wat betreft de eigen verwerking van de gegevens die gegenereerd worden door deze toegang.

§ 2. Voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied, in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer moet zijn werkgever die gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie, noch het Verenigd Koninkrijk een detachingsverklaring indienen bij de door de Koning aangeduide ambtenaren, door middel van het elektronisch formulier dat toegankelijk is op de website van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

De detachingsverklaring zoals bedoeld in het eerste lid bevat de volgende inlichtingen:

- de naam van de werkgever en het adres van de statutaire zetel;
- het nationaal registratienummer van de werkgever in het land van vestiging, voor zover dergelijk nummer wordt voorzien door de wetgeving van dat land;
- de contactgegevens van een vervoersmanager of een andere contactpersoon, bedoeld in artikel 7/2, § 2, van deze wet.

Deze contactgegevens zijn de volgende: naam en voornaam van de persoon, evenals zijn fysiek en elektronisch adres en een telefoonnummer waarop de persoon gecontacteerd kan worden;

- de naam en voornaam, het verblijfadres en het rijbewijsnummer, van de bestuurder;
- de aanvangsdatum van de arbeidsovereenkomst van de bestuurder en het daarop toepasselijke recht;
- de geplande begin- en einddatum van de detachering;
- de kentekenplaat van de motorvoertuigen;
- of de verrichte vervoersdiensten goederen-, passagiers- of internationaal vervoer zijn, of cabotage.

De werkgever houdt de detachingsverklaring up-to-date.

De inlichtingen opgenomen in de detachingsverklaring bedoeld in deze paragraaf, worden bewaard door de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en

et Concertation sociale, responsable du traitement, aux fins du contrôle du respect des conditions de travail, de rémunération et d'emploi applicables conformément à la présente loi, pendant une période de trente-six mois.”.

Art. 13

Dans le chapitre II, de la même loi, il est inséré un article 7/1/3, rédigé comme suit:

“Art. 7/1/3. Aux fins du contrôle du respect des conditions de travail, de rémunération et d'emploi applicables conformément à la présente loi, lorsqu'un employeur occupe un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, peuvent uniquement être mis en œuvre les exigences administratives et les procédures et instruments de contrôles visés par:

— les articles 7/1/1, 7/1/2 et 7/2, § 2, de la présente loi;

— l'article 15^{ter} de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs.”.

Art. 14

L'article 7/2 de la même loi, inséré par la loi du 11 décembre 2016, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 7/2. § 1^{er}. Préalablement à l'occupation des travailleurs détachés en Belgique, l'employeur est tenu de désigner une personne de liaison et, selon les modalités déterminées par le Roi, de communiquer pareille désignation aux fonctionnaires désignés par le Roi.

Le présent paragraphe n'est pas applicable à l'employeur qui occupe un conducteur en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.

§ 2. Préalablement à l'occupation de conducteurs en Belgique, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, l'employeur est tenu de désigner un gestionnaire de transport ou toute autre personne de contact dans l'État d'établissement de l'employeur, chargés, pour le compte de l'employeur, d'assurer la liaison avec les fonctionnaires désignés par le Roi et de transmettre et de recevoir, des documents ou avis.

L'employeur communique, par le biais de la déclaration de détachement visée, selon le cas, au paragraphe 1^{er} de l'article 7/1/2 ou au paragraphe 2 de l'article 7/1/2,

Sociaal Overleg, verantwoordelijk voor de verwerking, met als doel het toezicht op de naleving van de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden die van toepassing zijn overeenkomstig deze wet, gedurende een periode van zesendertig maanden.”.

Art. 13

In hoofdstuk II van dezelfde wet, wordt een artikel 7/1/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 7/1/3. Met het oog op de controle op de naleving van de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden die moeten worden toegepast overeenkomstig deze wet wanneer een werkgever een bestuurder tewerkstelt in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, mag men enkel de volgende administratieve voorschriften en controlemaatregelen opleggen:

— de artikelen 7/1/1, 7/1/2 en 7/2, § 2 van de huidige wet;

— artikel 15^{ter} van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers.”.

Art. 14

Artikel 7/2, ingevoegd bij de wet van 11 december 2016, wordt vervangen als volgt:

“Art. 7/2. § 1. Voorafgaandelijk aan de tewerkstelling van de in België gedetacheerde werknemers, moet de werkgever een verbindingspersoon aanwijzen en, volgens de nadere regels bepaald door de Koning, deze aanwijzing meedelen aan de ambtenaren aangewezen door de Koning.

Deze paragraaf is niet van toepassing op de werkgever die een bestuurder tewerkstelt in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer.

§ 2. Voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, moet de werkgever een vervoersmanager of een andere contactpersoon aanduiden in het land van vestiging van de werkgever, die voor rekening van de werkgever optreedt als tussenpersoon met de door de Koning aangeduide ambtenaren en met wie documenten of berichten kunnen worden uitgewisseld.

De werkgever deelt via de detachingsverklaring, zoals bedoeld naargelang het geval, in § 1 van artikel 7/1/2 of § 2 van artikel 7/1/2, de contactgegevens mee van deze

les coordonnées de ce gestionnaire de transport ou de cette autre personne de contact aux fonctionnaires désignés par le Roi.”.

Art. 15

Dans le chapitre II, de la même loi, il est inséré un article 7/3, rédigé comme suit:

“Art. 7/3. L’employeur qui occupe en Belgique un conducteur dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier est dispensé d’établir le règlement de travail visé à l’article 4 de la loi du 8 avril 1965 instituant les règlements de travail et de respecter les dispositions qui figurent sous le titre II, chapitre IV, section 2, de la loi-programme du 22 décembre 1989.”.

Art. 16

L’article 8, modifié par la loi du 11 décembre 2016, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Le présent article n’est pas applicable à l’employeur qui occupe en Belgique un conducteur dans le cadre d’activités dans le domaine du transport routier.”.

Art. 17

L’article 9/1, inséré par la loi du 12 juin 2020, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 9/1. Les infractions aux articles 7/1, 7/1/1, 7/1/2 et 7/2 de la présente loi et à leurs arrêtés d’exécution sont recherchées, constatées et sanctionnées conformément au Code pénal social.”.

Section 2

*Modifications de la loi du 12 avril 1965
concernant la protection de la rémunération
des travailleurs*

Art. 18

L’article 15bis de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs, modifié en dernier lieu par la loi du 11 décembre 2016, est complété par un paragraphe 7, rédigé comme suit:

“§ 7. Le présent article n’est pas applicable aux employeurs occupant un ou plusieurs conducteurs dans le

vervoersmanager of deze andere contactpersoon aan de door de Koning aangeduide ambtenaren.”.

Art. 15

In hoofdstuk II van dezelfde wet, wordt een artikel 7/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 7/3. De werkgever die een bestuurder in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer tewerkstelt in België, is vrijgesteld van het opstellen van een arbeidsreglement zoals bedoeld in artikel 4 van de wet van 8 april 1965 tot instelling van de arbeidsreglementen, en van het naleven van de bepalingen onder titel II, hoofdstuk IV, afdeling 2 van de Programmawet van 22 december 1989.”.

Art. 16

Artikel 8, gewijzigd bij de wet van 11 december 2016, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het huidige artikel is niet van toepassing op de werkgever die een bestuurder tewerkstelt in België in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer.”.

Art. 17

Artikel 9/1, ingevoegd bij de wet van 12 juni 2020, wordt vervangen als volgt:

“Art. 9/1. De inbreuken op de artikelen 7/1, 7/1/1, 7/1/2 en 7/2 van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten worden opgespoord, vastgesteld en bestraft overeenkomstig het Sociaal Strafwetboek.”.

Afdeling 2

*Wijzigingen van de wet van 12 april 1965
betreffende de bescherming van het loon
der werknemers*

Art. 18

Artikel 15bis van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 11 december 2016, wordt aangevuld met een paragraaf 7, luidende:

“§ 7. Het huidige artikel is niet van toepassing op werkgevers die één of meerdere bestuurders tewerkstellen

cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5°, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci."

Art. 19

Dans le chapitre II de la même loi, il est inséré un article 15ter, rédigé comme suit:

"Art. 15ter. § 1^{er}. Pour l'application du présent article, on entend par:

1° employeurs occupant des conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier: les employeurs, au sens de l'article 1^{er}, dont l'entreprise exerce réellement, dans un pays autre que la Belgique, des activités substantielles, et qui, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, occupent sur le territoire belge un ou plusieurs conducteurs, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5° de cette loi du 5 mars 2002;

2° conducteurs: les travailleurs au sens de l'article 1^{er} qui accomplissent temporairement une prestation de travail en Belgique et qui, soit travaillent habituellement sur le territoire d'un ou plusieurs pays autres que la Belgique, soit ont été engagés dans un pays autre que la Belgique;

3° activités substantielles: activités exercées par une entreprise et qui sont autres que celles relevant uniquement de la gestion interne ou administrative, au sens de l'article 2, 3°, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

§ 2. Les employeurs occupant des conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier sont dispensés d'établir le décompte visé à l'article 15.

§ 3. Les employeurs occupant des conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier sont tenus de fournir, après la période de détachement, à la demande expresse des fonctionnaires désignés par le Roi, et ce au plus tard huit semaines après la date de pareille demande, une copie des documents relatifs à la rémunération prévus par la législation du pays où est établi l'employeur et qui sont équivalents au décompte visé à l'article 15. Tant la demande de documents par

in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, zoals bedoeld in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan."

Art. 19

In hoofdstuk II van dezelfde wet, wordt een artikel 15ter ingevoegd, luidende:

"Art. 15ter. § 1. Voor de toepassing van dit artikel moet worden begrepen onder:

1° werkgevers die bestuurders tewerkstellen in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer: de werkgevers in de zin van artikel 1, van wie de onderneming in een ander land dan België daadwerkelijk substantiële activiteiten verricht, en die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zoals gedefinieerd in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van deze wet van 5 maart 2002;

2° bestuurders: werknemers in de zin van artikel 1 die tijdelijk arbeidsprestaties verrichten in België en die hetzij gewoonlijk werken op het grondgebied van één of meer andere landen dan België, hetzij zijn aangeworven in een ander land dan België;

3° substantiële activiteiten: activiteiten verricht door een onderneming, andere dan uitsluitend intern beheer of administratieve activiteiten, in de zin van artikel 2, 3°, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.

§ 2. De werkgevers die bestuurders tewerkstellen in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zijn vrijgesteld van het opstellen van de afrekening bedoeld in artikel 15.

§ 3. De werkgevers die bestuurders tewerkstellen in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zijn ertoe gehouden na de detachingsperiode, op direct verzoek van de door de Koning aangeduide ambtenaren, en uiterlijk acht weken na de datum van het verzoek, een kopie te verstrekken van de documenten betreffende het loon, zoals voorzien in de wetgeving van het land waar de werkgever gevestigd is en die gelijkwaardig zijn met de in artikel 15 bedoelde afrekening.

les fonctionnaires précités que la transmission à ceux-ci desdits documents par l'employeur doivent se faire via l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur "IMI" au sens du règlement (UE) n° 1024/2012. Les fonctionnaires précités ont accès aux données communiquées via cette interface publique connectée. Le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale est responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données engendré par cet accès.

Lorsque l'employeur établi dans un autre État membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni ne fournit pas, dans le délai prévu, les documents susmentionnés ou lorsque les fonctionnaires désignés par le Roi ne peuvent pas demander lesdits documents car l'employeur n'a pas créé de compte dans l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur "IMI" au sens du règlement (UE) n° 1024/2012, les fonctionnaires précités peuvent demander, via le système d'information du marché intérieur "IMI" précité, l'assistance des autorités compétentes de l'État dans lequel ledit employeur est établi.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, lorsque l'employeur est établi dans un État qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, tant la demande de documents par les fonctionnaires désignés par le Roi que la transmission à ceux-ci desdits documents par l'employeur sont effectués par courrier postal ou par courriel."

Section 3

*Modifications de l'arrêté royal n° 5
relatif à la tenue des documents sociaux*

Art. 20

L'article 6^{quater} de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux, remplacé par la loi-programme (I) du 27 décembre 2006, est complété par un alinéa, rédigé comme suit:

"Le présent article n'est pas applicable aux employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5° de cette loi du 5 mars 2002."

Zowel het verzoek van de voormelde ambtenaren als de aan hen te verstrekken documenten moet gebeuren via de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt "IMI" in de zin van de Verordening (EU) nr. 1024/2012. De voormelde ambtenaren hebben toegang tot de meegedeelde gegevens via deze verbonden openbare interface. De Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg is verantwoordelijk voor de verwerking wat betreft de eigen verwerking van de gegevens die gegenereerd worden door deze toegang.

Indien de werkgever die gevestigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie of in het Verenigd Koninkrijk, de bovenstaande documenten niet binnen de voorziene termijn verstrekt of indien de door de koning aangeduide ambtenaren het verzoek niet kunnen sturen omdat de werkgever geen gebruikersaccount heeft aangemaakt op de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt "IMI" in de zin van de Verordening (EU) nr. 1024/2012, kunnen de voormelde ambtenaren via het voormelde informatiesysteem interne markt "IMI" om bijstand van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging van de werkgever verzoeken.

In afwijking van het eerste lid, wanneer de werkgever gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie, noch het Verenigd Koninkrijk, gebeurt zowel het verzoek van de door de Koning aangeduide ambtenaren, als de door de werkgever te verstrekken documenten per post of via e-mail."

Afdeling 3

*Wijzigingen van het koninklijk besluit nr. 5
betreffende het bijhouden van sociale documenten*

Art. 20

Artikel 6^{quater} van het koninklijk besluit nr. 5 betreffende het bijhouden van sociale documenten, vervangen door de programmawet (I) van 27 december 2006, wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Het huidig artikel is niet van toepassing op werkgevers die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zoals gedefinieerd in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van deze wet van 5 maart 2002."

Art. 21

L'article 6*quinquies* du même arrêté royal, remplacé par la loi du 11 décembre 2016, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Le présent article n'est pas applicable aux employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5°, de cette loi du 5 mars 2002.”

Art. 22

L'article 6*sexies* du même arrêté royal, remplacé par la loi du 11 décembre 2016, est complété par un paragraphe 3, rédigé comme suit:

“§ 3. Le présent article n'est pas applicable aux employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5°, de cette loi du 5 mars 2002.”

Art. 23

L'article 6*septies* du même arrêté royal, est complété par un alinéa, rédigé comme suit:

“Le présent article n'est pas applicable aux employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5°, de cette loi du 5 mars 2002.”

Art. 24

Dans le chapitre II*bis* du même arrêté royal, il est inséré un article 6*octies* rédigé comme suit:

“Art. 6*octies*. Les employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou

Art. 21

Artikel 6*quinquies* van hetzelfde koninklijk besluit, vervangen door de wet van 11 december 2016, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het huidige artikel is niet van toepassing op werkgevers die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zoals gedefinieerd in artikel 2, 5°, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van deze wet van 5 maart 2002.”

Art. 22

Artikel 6*sexies* van hetzelfde koninklijk besluit, vervangen door de wet van 11 december 2016, wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

“§ 3. Het huidige artikel is niet van toepassing op werkgevers die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zoals gedefinieerd in artikel 2, 5°, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van deze wet van 5 maart 2002.”

Art. 23

Artikel 6*septies* van hetzelfde koninklijk besluit, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het huidige artikel is niet van toepassing op werkgevers die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zoals gedefinieerd in artikel 2, 5°, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van deze wet van 5 maart 2002.”

Art. 24

In hoofdstuk II*bis* van hetzelfde koninklijk besluit, wordt een artikel 6*octies* ingevoegd, luidende:

“Art. 6*octies*. De werkgevers, die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zoals gedefinieerd in artikel 2, 5°, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval

plusieurs conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5°, de cette loi du 5 mars 2002, sont dispensés d'établir et de tenir les documents sociaux prévus par ou en vertu du chapitre II du présent arrêté.”.

Section 4

*Modifications de la loi du 24 juillet 1987
sur le travail temporaire, le travail intérimaire et
la mise de travailleurs
à disposition d'utilisateurs*

Art. 25

Dans l'article 20^{quater} de la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à disposition d'utilisateurs, inséré par la loi du 12 juin 2020, l'alinéa 2 est abrogé.

Art. 26

Dans l'article 32, paragraphe 5 de la même loi, inséré par la loi du 12 juin 2020, l'alinéa 2 est abrogé.

Art. 27

Dans l'article 32^{bis}, paragraphe 8 de la même loi, inséré par la loi du 12 juin 2020, l'alinéa 2 est abrogé.

Section 5

*Modifications de la loi du 12 août 2000
portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses*

Art. 28

Dans l'article 192/1 de la loi du 12 août 2000 portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses, inséré par la loi du 12 juin 2020, l'alinéa 2 est abrogé.

van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van deze wet van 5 maart 2002, zijn vrijgesteld van het opstellen en bijhouden van de sociale documenten, bepaald bij of krachtens hoofdstuk II van dit besluit.”.

Afdeling 4

*Wijzigingen van de wet van 24 juli 1987
betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en
het ter beschikking stellen van werknemers
ten behoeve van gebruikers*

Art. 25

In artikel 20^{quater} van de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers, ingevoegd bij de wet van 12 juni 2020, wordt het tweede lid opgeheven.

Art. 26

In artikel 32, paragraaf 5 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 12 juni 2020, wordt het tweede lid opgeheven.

Art. 27

In artikel 32^{bis}, paragraaf 8 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 12 juni 2020, wordt het tweede lid opgeheven.

Afdeling 5

*Wijzigingen van de wet van 12 augustus 2000
houdende sociale, budgettaire en andere bepalingen*

Art. 28

In artikel 192/1 van de wet van 12 augustus 2000 houdende sociale, budgettaire en andere bepaling, ingevoegd bij de wet van 12 juni 2020, wordt het tweede lid opgeheven.

Section 6*Modifications du Code pénal social***Art. 29**

Dans l'article 182, § 1^{er}, du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa 1^{er}, le 2° et le 3° abrogés par la loi du 11 novembre 2013, sont rétablis dans la rédaction suivante:

"2° l'employeur établi dans un État membre de l'Union européenne ou établi au Royaume-Uni et qui, en contravention à l'article 7/1/2, § 1^{er}, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique, n'a pas soumis préalablement à l'occupation d'un conducteur sur le territoire belge dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, de déclaration de détachement aux fonctionnaires désignés par le Roi au moyen du formulaire standard multilingue de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur institué par le règlement (UE) n° 1024/2012";

3° l'employeur établi dans un État qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, et qui, en contravention à l'article 7/1/2, § 2, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique, n'a pas soumis préalablement à l'occupation d'un conducteur sur le territoire belge dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier une déclaration de détachement aux fonctionnaires désignés par le Roi";

2° dans l'alinéa 2, les mots "ou de conducteurs" sont insérés entre les mots "le nombre de travailleurs" et le mot "concernés".

Art. 30

Dans l'article 184/1, du même Code, inséré par la loi du 11 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'intitulé est remplacé par ce qui suit:

"Le défaut de communication de la désignation de la personne à désigner ou des coordonnées de la personne désignée en cas de détachement de travailleurs en Belgique";

Afdeling 6*Wijzigingen van het Sociaal Strafwetboek***Art. 29**

In artikel 182, § 1, van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid, worden de bepalingen onder 2° en 3° opgeheven bij de wet van 11 november 2013, hersteld als volgt:

"2° de werkgever, gevestigd in een lidstaat van de Europese Unie of gevestigd in het Verenigd Koninkrijk, die, in strijd met artikel 7/1/2, § 1, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, geen detacheringsverklaring heeft ingediend bij de door de Koning aangeduide ambtenaren, door middel van het meertalig standaardformulier van de openbare interface die is verbonden met het bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 ingestelde informatiesysteem voor de interne markt";

3° de werkgever, die gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie, noch het Verenigd Koninkrijk, en die, in strijd met artikel 7/1/2, § 2, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, geen detacheringsverklaring heeft ingediend bij de door de Koning aangeduide ambtenaren";

2° in het tweede lid worden de woorden "of bestuurders" ingevoegd na de woorden "betrokken werknemers".

Art. 30

In artikel 184/1 van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 11 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het opschrift wordt vervangen als volgt:

"Het gebrek aan mededeling van de aanwijzing van de aan te wijzen persoon of van de contactgegevens van de aangeduide persoon in geval van detachering van werknemers in België";

2° dans l'alinéa 1^{er}, les mots "niveau 2" sont remplacés par les mots "niveau 4" et les mots "l'article 7/2" sont remplacés par les mots "l'article 7/2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}";

3° il est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Est puni d'une sanction de niveau 4, l'employeur qui, préalablement à l'occupation de conducteurs en Belgique, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, ne procède pas à la communication des coordonnées du gestionnaire de transport ou de toute autre personne de contact dans l'État d'établissement de l'employeur, chargé, pour le compte de l'employeur, d'assurer la liaison avec les fonctionnaires désignés par le Roi, conformément à l'article 7/2, § 2, alinéa 2, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci."

Art. 31

Dans le livre 2 du même Code, il est inséré un chapitre 5/2, intitulé "Des obligations spécifiques dans le domaine du transport routier".

Art. 32

Dans le chapitre 5/2, du même Code, inséré par l'article 31, il est inséré un article 184/1/1, rédigé comme suit:

"Art. 184/1/1. L'information préalable au conducteur de son détachement dans le domaine du transport routier.

Est puni d'une sanction de niveau 4, l'employeur, qui, en contravention à la loi du @ portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier, n'a pas communiqué à son conducteur, avant de le détacher, les informations mentionnées dans l'article 4 de la loi précitée du @ et selon les modalités prévues par ce même article.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, l'amende est multipliée par le nombre de conducteurs concernés."

2° in het eerste lid worden de woorden "niveau 2" vervangen door de woorden "niveau 4" en worden de woorden "artikel 7/2" vervangen door de woorden "artikel 7/2, § 1, eerste lid";

3° het wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Met een sanctie van niveau 4 wordt gestraft de werkgever, die voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder in België in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, niet overgaat tot de mededeling van de contactgegevens van de vervoersmanager of een andere contactpersoon in het land van vestiging van de werkgever, die voor rekening van de werkgever optreedt als tussenpersoon met de door de Koning aangeduide ambtenaren, overeenkomstig artikel 7/2, § 2, tweede lid, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan."

Art. 31

In boek 2 van hetzelfde Strafwetboek wordt een hoofdstuk 5/2 ingevoegd, met als opschrift: "Bijzondere verplichtingen in de sector van het wegvervoer".

Art. 32

In hoofdstuk 5/2, van hetzelfde Strafwetboek, ingevoegd bij artikel 31, wordt een artikel 184/1/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 184/1/1. De voorafgaande informatie in verband met zijn detachering aan de bestuurder in de sector van het wegvervoer.

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de werkgever, die in strijd met de wet van @ houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer, zijn bestuurder alvorens hem te detacheren niet de informatie, zoals vermeld in artikel 4 van de voornoemde wet van @ en volgens de nadere regels voorzien in hetzelfde artikel, heeft meegedeeld.

Voor de inbreuken bedoeld in het eerste lid wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken bestuurders."

Art. 33

Dans le chapitre 5/2, du même Code, inséré par l'article 31, il est inséré un article 184/1/2, rédigé comme suit:

“Art. 184/1/2. La coresponsabilité en cas d'exécution de services de transport routier.

§ 1^{er}. Pour l'application du présent article, on entend par:

1° “le donneur d'ordres”: toute personne physique ou morale qui, dans le cadre d'un contrat d'entreprise, commande ou fait commander, pour un prix, l'exécution de services de transport routier.

Le destinataire du contrat de transport est dans ce cadre assimilé au donneur d'ordre.

2° “le commissionnaire de transport”: toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s'engage à effectuer un transport de marchandises et fait exécuter ce transport en son propre nom par des tiers;

3° “le commissionnaire-expéditeur”: toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s'engage à faire transporter des marchandises, en son propre nom mais pour le compte de son commettant, et à exécuter ou à faire exécuter une ou plusieurs opérations connexes à ces transports telles que la réception, la remise à des tiers transporteurs, l'entreposage, l'assurance et le dédouanement.

Le présent article n'est pas applicable au donneur d'ordres qui est une personne physique et qui commande l'exécution de services de transport routier à des fins exclusivement privées.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4, le donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur, qui commande ou fait commander à un employeur l'exécution de services de transport routier alors que ledit donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, l'employeur qui exécute le transport viole les obligations prévues à l'article 7/1/1 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 4, le donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur, qui commande ou fait

Art. 33

In hoofdstuk 5/2, van hetzelfde Strafwetboek, ingevoegd bij artikel 31, wordt een artikel 184/1/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 184/1/2. De medeaansprakelijkheid in geval van het uitvoeren van diensten van wegvervoer.

§ 1. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder:

1° “de opdrachtgever”: elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die, in het kader van een aannemings-overeenkomst, tegen een prijs de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt of laat bestellen.

De bestemming van de vervoerovereenkomst wordt in dit kader gelijkgesteld met de opdrachtgever.

2° “vervoerscommissair”: elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, de verbintenis aangaat een transport van goederen te verrichten en dit transport in eigen naam door derden doet uitvoeren;

3° “commissair-expediteur”: elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, de verbintenis aangaat goederen te doen vervoeren in eigen naam maar voor rekening van zijn committent, en één of meer met dat vervoer samenhangende verrichtingen, zoals het in ontvangst nemen, het bezorgen aan derden-vervoerders, het opslaan, de verzekering en het in- of uitklaren, uit te voeren of te doen uitvoeren.

Dit artikel is niet van toepassing op de opdrachtgever die een natuurlijke persoon is en die uitsluitend voor privédoeleinden activiteiten in de sector van het wegvervoer laat uitvoeren.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de opdrachtgever, de vervoers-commissair of de commissair-expediteur, die bij een werkgever de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt of laat bestellen, wanneer deze opdrachtgever, vervoers-commissair of commissair-expediteur alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, de werkgever, die het vervoer bewerkstelligt de verplichtingen voorzien in artikel 7/1/1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet naleeft.

§ 3. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de opdrachtgever, de vervoers-commissair of de commissair-expediteur, die bij een werkgever de

commander à un employeur l'exécution de services de transport routier alors que ledit donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, l'employeur qui exécute le transport viole les obligations prévues à l'article 15^{ter} de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs.

§ 4. Est puni d'une sanction de niveau 4, le donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur, qui commande ou fait commander à un employeur l'exécution de services de transport routier alors que ledit donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, l'employeur qui exécute le transport n'a pas effectué la déclaration de détachement prévue à l'article 7/1/2 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci."

Art. 34

Dans le livre 2, chapitre 6, section 6, du même Code, il est inséré un article 188/2/1, rédigé comme suit:

"Art. 188/2/1. La mise à disposition de documents par l'employeur au conducteur dans le domaine du transport routier.

Est puni d'une sanction de niveau 4, l'employeur qui ne met pas à disposition de son conducteur, soit sous format papier, soit sous format électronique, les documents visés par l'article 7/1/1, § 1^{er}, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, l'amende est multipliée par le nombre de conducteurs concernés."

Art. 35

Dans le livre 2, chapitre 6, section 6, du même Code, il est inséré un article 188/2/2, rédigé comme suit:

"Art. 188/2/2. La communication de documents par le conducteur dans le domaine du transport routier.

uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt of laat bestellen, wanneer deze opdrachtgever, vervoers-commissionair of commissionair-expediteur alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, de werkgever die het vervoer bewerkstelligt de verplichtingen voorzien in artikel 15^{ter} van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, niet naleeft.

§ 4. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de opdrachtgever, de vervoers-commissionair of de commissionair-expediteur, die bij een werkgever de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt of laat bestellen, wanneer deze opdrachtgever, vervoers-commissionair of commissionair-expediteur alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, de werkgever, die het vervoer bewerkstelligt de detachingsverklaring voorzien in artikel 7/1/2 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet ingediend heeft."

Art. 34

In boek 2, hoofdstuk 6, afdeling 6, van hetzelfde Strafwetboek wordt een artikel 188/2/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 188/2/1. Het ter beschikking stellen van documenten door de werkgever aan de bestuurder in de sector van het wegvervoer.

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de werkgever, die de documenten zoals bedoeld in artikel 7/1/1, paragraaf 1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet ter beschikking stelt van zijn bestuurder, hetzij op papier, hetzij in elektronische vorm.

Voor de inbreuken bedoeld in het eerste lid wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken bestuurders."

Art. 35

In boek 2, hoofdstuk 6, afdeling 6, van hetzelfde Wetboek wordt een artikel 188/2/2 ingevoegd, luidende:

"Art. 188/2/2. De mededeling van documenten door de bestuurder in de sector van het wegvervoer.

Est puni d'une sanction de niveau 4, le conducteur visé par l'article 7/1/1, § 1^{er}, de loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci qui, lors d'un contrôle sur route, ne fournit pas, aux fonctionnaires désignés par le Roi, soit sous format papier, soit sous format électronique les documents visés à l'article 7/1/1, § 1^{er}, précité et qui ont été mis à sa disposition par son employeur."

Art. 36

Dans le livre 2, chapitre 6, section 6, du même Code, il est inséré un article 188/2/3, rédigé comme suit:

"Art. 188/2/3. La fourniture de documents par l'employeur dans le domaine du transport routier.

§ 1^{er}. Est puni d'une sanction de niveau 4, l'employeur au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci qui ne fournit pas aux fonctionnaires désignés par le Roi, après la période de détachement et dans le délai prévu, les documents visés à l'article 7/1/1, § 2, de la loi précitée du 5 mars 2002 et demandés par ces fonctionnaires.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, l'amende est multipliée par le nombre de conducteurs concernés.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4, l'employeur au sens de l'article 15^{ter} de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs qui ne fournit pas aux fonctionnaires désignés par le Roi, après la période de détachement et dans le délai prévu, les documents visés à l'article 15^{ter} précité et demandés par ces fonctionnaires.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, l'amende est multipliée par le nombre de conducteurs concernés."

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de bestuurder zoals bedoeld in artikel 7/1/1, § 1, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, die bij een wegcontrole de documenten die hem ter beschikking werden gesteld door zijn werkgever, zoals bedoeld in artikel 7/1/1, § 1, van dezelfde wet van 5 maart 2002 niet ter beschikking stelt van de door de Koning aangewezen ambtenaren, hetzij op papier, hetzij in elektronische vorm."

Art. 36

In boek 2, hoofdstuk 6, afdeling 6, van hetzelfde Wetboek wordt een artikel 188/2/3 ingevoegd, luidende:

"Art. 188/2/3. Het verstrekken van documenten door de werkgever in de sector van het wegvervoer.

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de werkgever in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan die de documenten bedoeld in artikel 7/1/1, § 2, van de voormelde wet van 5 maart 2002 en gevraagd door de door de Koning aangewezen ambtenaren, niet, na de detachingsperiode en binnen de voorziene termijn, verstrekt aan deze ambtenaren.

Voor de inbreuken bedoeld in het eerste lid wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken bestuurders.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de werkgever in de zin van artikel 15^{ter} van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers die de documenten bedoeld in voormeld artikel 15^{ter} en gevraagd door de door de Koning aangewezen ambtenaren, niet, na de detachingsperiode en binnen de voorziene termijn, verstrekt aan deze ambtenaren.

Voor de inbreuken bedoeld in het eerste lid wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken bestuurders."

CHAPITRE 4

Dispositions finales

Art. 37

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 8 mai 2022

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre du Travail,

Pierre-Yves DERMAGNE

HOOFDSTUK 4

Slotbepalingen

Art. 37

Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 8 mei 2022

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Werk,

Pierre-Yves DERMAGNE

Tableau de correspondance
Directive 2020/1057 – Projet de loi.

Directive 2020/1057	Projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier	Autres mesures de transposition	Commentaires
Art. 1er, § 1er	Pas de transposition législative nécessaire		
Art. 1er, § 2	Art. 6 à 8, 11 à 14 et 19		
Art. 1er, § 3	Art. 6 en 7		
Art. 1er, § 4	Art. 7		
Art. 1er, § 5	Art. 7		
Art. 1er, § 6	Art. 6 et 7		
Art. 1er, § 7	Pas de transposition législative nécessaire		Aucune restriction n'est prévue en ce qui concerne le cabotage par les dispositions de droit du travail belges en matière de détachement. De telles dispositions concernant le détachement sont donc applicables au cabotage dans le secteur du transport routier.
Art. 1er, § 8	Art. 8		
Art. 1er, § 9	Pas de transposition législative nécessaire	Transposition via le website du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale	

Art. 1er, § 10	Art. 7, 8, 11, 12, 13, 14, 19		
Art. 1er, § 11, alinéa 1er	Art. 10, 2°, 13, 15, 16, 18, 20 à 24		Principe de la liste limitative
Art. 1er, § 11, alinéa 1^{er}, a)	Art. 12 et 14		
Art. 1er, § 11, alinéa 1^{er}, b)	Art. 11		
Art. 1er, § 11, alinéa 1er, c)	Art. 11 et 19		
Art. 1er, § 11, alinéa 2	Art. 11		
Art. 1er, § 12	Art. 12		
Art. 1er, § 13	Pas de transposition législative nécessaire		
Art. 1er, § 14	Pas de transposition législative nécessaire		
Art. 1er, § 15	Pas de transposition législative nécessaire		
Art. 1er, § 16	Pas de transposition législative nécessaire		
Art. 2	Pas de transposition législative nécessaire		Ces dispositions ont déjà été transposées par le SPF Mobilité (arrêté royal du 8 mai 2007 portant transposition de la Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la

			mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) no 3820/85 et (CEE) no 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil)
Art. 3	Pas de transposition législative nécessaire		
Art. 4	Pas de transposition législative nécessaire		
Art. 5, § 1^{er}	Art. 33		
Art. 5, § 2	Art. 17, 29 à 32 et 34 à 36		
Art. 6	Pas de transposition législative nécessaire		
Art. 7	Pas de transposition législative nécessaire		
Art. 8, alinéa 1^{er}	Pas de transposition législative nécessaire		
Art. 8, alinéa 2	Art. 3 et 4		
Art. 9, § 1^{er}	Art. 1 ^{er} à 8, 10 à 24 et 29 à 37		
Art. 9, § 2	Pas de transposition législative nécessaire		
Art. 10	Pas de transposition		

	législative nécessaire		
Art. 11	Pas de transposition législative nécessaire		

Concordantietabel

Richtlijn 2020/1057 – Wetsontwerp

Richtlijn 2020/1057	Ontwerp van wet houdende diverse bepalingen inzake detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer	Andere omzettingsmaatregelen	Opmerking
Artikel 1, §1	Wettelijke omzetting niet nodig		
Artikel 1, §2	Art. 6 tot 8, 11 tot 14 en 19		
Artikel 1, §3	Art. 6 en 7		
Artikel 1, §4	Art. 7		
Artikel 1, §5	Art. 7		
Artikel 1, §6	Artikel 6 en 7		
Artikel 1, §7	Wettelijke omzetting niet nodig		Met betrekking tot cabotage is er geen enkele beperking voorzien van de Belgische, arbeidsrechtelijke bepalingen die betrekking hebben op detachering. Deze bepalingen met betrekking tot detachering zijn bijgevolg van toepassing op cabotage in de sector van het wegvervoer.
Artikel 1, §8	Ar. 8		
Artikel 1, §9	Wettelijke omzetting niet nodig	Omzetting via de website van de Fod Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg	
Artikel 1 §10	Art. 7, 8, 11, 12, 13, 14, 19		
Artikel 1, §11, eerste lid	Art. 10, 2°, 13, 15, 16, 18, 20 tot 24		Het principe van de limitatieve lijst

Artikel 1, §11, eerste lid, a)	Art. 12 et 14		
Artikel 1, §11, eerste lid, b)	Art. 11		
Art. 1, § 11, eerste lid, c)	Art. 11 et 19		
Artikel 1, §11, tweede lid	Art. 11		
Artikel 1, §12	Art. 12		
Artikel 1, §13	Wettelijke omzetting niet nodig		
Artikel 1, §14	Wettelijke omzetting niet nodig		
Artikel 1, §15	Wettelijke omzetting niet nodig		
Artikel 1, §16	Wettelijke omzetting niet nodig		
Art. 2	Wettelijke omzetting niet nodig		Deze bepalingen werden reeds omgezet door de Fod Mobiliteit (Koninklijk besluit houdende omzetting van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad
Art. 3	Wettelijke omzetting niet nodig		

Art. 4	Wettelijke omzetting niet nodig		
Art. 5, §1	Art. 33		
Art. 5, §2	Art. 17, 29 tot 32 et 34 tot 36		
Art. 6	Wettelijke omzetting niet nodig		
Art. 7	Wettelijke omzetting niet nodig		
Art. 8, eerste lid	Wettelijke omzetting niet nodig		
Art. 8, tweede lid	Art. 3 en 4		
Art. 9, §1	Art. 1 tot 8, 10 tot 24 en 29 tot 37		
Art. 9, §2	Wettelijke omzetting niet nodig		
Art. 10	Wettelijke omzetting niet nodig		
Art. 11	Wettelijke omzetting niet nodig		

Tableau de correspondance
Projet de loi – Directive 2020/1057.

Projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier	Directive 2020/1057	Commentaires
Art. 1	-	Fondement constitutionnel
Art. 2	Art. 9, §1er	
Art. 3 et 4	Art. 8, alinéa 2	
Art. 5	Art. 9, § 1 ^{er}	
Art. 6	Art. 1er, §1er à 3 et § 6	
Art. 7	Art. 1er, § 3 à § 6 et § 10	
Art. 8	Art. 1 ^{er} , § 8 et § 10	
Art. 9	-	
Art. 10, 1 ^o	-	
Art. 10, 2 ^o	Art. 1er, § 11, alinéa 1er	Principe de la liste limitative
Art. 11	Art. 1er, § 10 et § 11, alinéa 1 ^{er} , b) et c) et alinéa 2	
Art. 12	Art. 1er, § 10, § 11, alinéa 1 ^{er} , a) et § 12	
Art. 13	Art. 1er, § 11, alinéa 1 ^{er}	Principe de la liste limitative
Art. 14	Art. 1er, § 10 et § 11, alinéa 1 ^{er} , a), ii)	
Art. 15 et 16	Art. 1er, § 11, alinéa 1er	Principe de la liste limitative
Art. 17	Art. 5, § 2	
Art. 18 et 19	Art. 1er, § 10 et § 11, alinéa 1 ^{er} , c)	
Art. 20 à 24	Art. 1er, § 11, alinéa 1er	Principe de la liste limitative
Art. 25 à 28	-	

Art. 29 à 32	Art. 5, § 2	
Art. 33	Art. 5, § 1er	
Art. 34 à 36	Art. 5, § 2	
Art. 37	Art. 9, § 1er	

Concordantietabel

Wetsontwerp – Richtlijn 2020/1057

Ontwerp van wet houdende diverse bepalingen inzake detachering bestuurders in de sector van het wegvervoer	Richtlijn 2020/1057	Opmerkingen
Artikel 1	-	Grondwettelijke basis
Artikel 2	Art. 9, §1	
Artikel 3 en 4	Art. 8, tweede lid	
Artikel 5	Art. 9, § 1	
Artikel 6	Art. 1, §1 tot 3 et § 6	
Artikel 7	Art. 1, § 3 tot § 6 et § 10	
Artikel 8	Art. 1, § 8 en § 10	
Artikel 9	-	
Artikel 10, 1°	-	
Artikel 10, 2°	Art. 1, § 11, eerste lid	Het principe van de limitatieve lijst
Artikel 11	Art. 1, § 10 et § 11, eerste lid, b) en c) en tweede lid	
Artikel 12	Art. 1, § 10, § 11, eerste lid, a) en § 12	
Artikel 13	Art. 1, § 11, eerste lid	Het principe van de limitatieve lijst
Artikel 14	Art. 1, § 10 en § 11, eerste lid, a), ii)	
Artikel 15 en 16	Art. 1, § 11, eerste lid	Het principe van de limitatieve lijst
Artikel 17	Art. 5, § 2	
Artikel 18 en 19	Art. 1, § 10 en § 11, eerste lid, c)	
Artikel 20 tot 24	Art. 1, § 11, eerste lid	Het principe van de limitatieve lijst

Artikel 25 tot 28	-	
Artikel 29 tot 32	Art. 5, § 2	
Artikel 33	Art. 5, § 1	
Artikel 34 tot 36	Art. 5, § 2	
Artikel 37	Art. 9, § 1	

COORDINATION DES ARTICLES

Texte de base	Texte adapté au projet
	CHAPITRE 2. – Information des conducteurs détachés à partir de la Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier
	Art. 3
	Le présent chapitre est d'application aux employeurs qui sont établis en Belgique et qui, conformément à la directive 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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, détachent des conducteurs dans le cadre d'activités de transport routier pour le compte de tiers relevant de la compétence:
	- de la Commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole;
	- de la Commission paritaire de la construction;
	- de la Commission paritaire pour le commerce de combustibles;
	- de la Commission paritaire du transport et de la logistique; et
	- de la Commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance.
	Le Roi peut modifier la liste des Commissions paritaires mentionnée à l'alinéa 1 ^{er} , après avis du Conseil national du Travail.
	Art. 4
	Avant qu'un employeur ne détache son conducteur de la Belgique vers un autre État membre de l'Union européenne, il lui communique, par écrit ou par voie électronique, un document écrit mentionnant le site internet national officiel unique en matière de détachement de l'État membre concerné.
	CHAPITRE 3. Dispositions modificatives
	Section 1re. - Modifications de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci
	Art. 1^{er}/1

	4° la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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.
	Art. 2
5° Activités dans le domaine du transport routier: les activités de transport routier pour le compte de tiers relevant de la compétence de la Commission paritaire du transport et de la logistique. Le Roi peut modifier la définition mentionnée au présent point 5°, après avis du Conseil national du Travail.	5° Activités dans le domaine du transport routier: les activités de transport routier pour le compte de tiers relevant de la compétence:
	- de la Commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole;
	- de la Commission paritaire de la construction;
	- de la Commission paritaire pour le commerce de combustibles;
	- de la Commission paritaire du transport et de la logistique; et
	- de la Commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance.
	Le Roi peut modifier la liste des Commissions paritaires mentionnée au présent point 5°, après avis du Conseil national du Travail.
	6° Opération de transport bilatérale de marchandises: opération consistant, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, à faire circuler des marchandises, sur la base d'un contrat de transport, du pays où l'employeur est établi vers un autre pays ou, inversement, d'un pays vers le pays où l'employeur est établi;
	7° Transport combiné:
	le transport de marchandises entre pays pour lequel le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur de 20 pieds et plus utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres à vol d'oiseau, et effectuent le trajet initial ou terminal routier:
	- soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche pour le trajet initial et entre la gare ferroviaire de débarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal,
	- soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à vol d'oiseau à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement.

Art. 4	Art. 4
La présente loi ne s'applique pas au personnel navigant de la marine marchande et à leurs employeurs.	La présente loi ne s'applique pas:
	1° au personnel navigant de la marine marchande et aux employeurs de celui-ci;
	2° au conducteur qui effectue des opérations de transport bilatérale de marchandises, et à son employeur;
	3° au conducteur qui, effectuant une opération de transport bilatérale de marchandises, procède en outre à une activité de chargement et/ou de déchargement dans les pays qu'il traverse, à condition que ce conducteur ne charge pas et ne décharge pas les marchandises dans le même pays, et à son employeur;
	À partir de la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, conformément au règlement (UE) n° 165/2014, cette exclusion s'applique uniquement au conducteur qui utilise ces véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement, et à son employeur;
	4° au conducteur qui, effectuant une opération de transport bilatérale de marchandises vers le pays d'établissement de l'employeur, procède en outre au maximum à deux activités de chargement et/ou de déchargement dans les pays qu'il traverse, à condition, d'une part, de ne pas charger et décharger les marchandises dans le même pays et, d'autre part, que cette opération de transport bilatérale soit précédée par une opération de transport bilatérale démarrant dans le pays d'établissement de l'employeur, durant laquelle aucune activité supplémentaire n'est effectuée, et à son employeur;
	À partir de la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, conformément au règlement (UE) n° 165/2014, cette exclusion s'applique uniquement au conducteur qui utilise des véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement, et à son employeur;
	5° au conducteur qui effectue en Belgique le trajet initial ou final d'une opération de transport combiné, si le trajet routier, pris isolément, se compose d'opérations bilatérales de marchandises et à son employeur;
	6° au conducteur qui, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, effectue des opérations de transport bilatérales de voyageurs, et à son employeur, lorsque qu'une telle opération consiste, pour le conducteur:
	- à prendre en charge des voyageurs dans le pays dans lequel son employeur est établi et à les déposer en Belgique;

	- à prendre en charge des voyageurs en Belgique et à les déposer dans le pays, où son employeur est établi;
	- à prendre en charge et à déposer des voyageurs dans le pays où son employeur est établi afin d'effectuer des excursions locales en Belgique, conformément au règlement (CE) n° 1073/2009;
	7° au conducteur qui, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, effectue des opérations de transport bilatérale de voyageurs au sens du 6° et qui prend également en charge et/ou dépose des voyageurs à une seule occasion dans les pays qu'il traverse, à condition qu'il ne propose pas de services de transport de voyageurs entre deux endroits dans le pays traversé, et à son employeur. Cela s'applique aussi au voyage de retour.
	À partir de la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, conformément au règlement (UE) n° 165/2014, cette exclusion s'applique uniquement au conducteur qui utilise des véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement, et à son employeur;
	8° au conducteur qui, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, transite uniquement sur le territoire de la Belgique sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ni déposer de voyageurs, et à son employeur.
Art. 5	Art. 5
§ 2. Lorsque la durée effective du détachement en Belgique excède douze mois, l'employeur est tenu de respecter, en ce qui concerne les prestations de travail qui sont effectuées après ces douze mois, à partir du 30 juillet 2020, les conditions de travail, de rémunérations et d'emploi qui sont prévues par:	§ 2. Lorsque la durée effective du détachement en Belgique excède douze mois, l'employeur est tenu de respecter, en ce qui concerne les prestations de travail qui sont effectuées après ces douze mois, à partir du 30 juillet 2020, les conditions de travail, de rémunérations et d'emploi qui sont prévues par:
- des dispositions légales et réglementaires, à l'exclusion de celles relatives aux procédures, formalités et conditions régissant la conclusion et la fin du contrat de travail, y compris la clause de non-concurrence, et	- des dispositions légales et réglementaires, à l'exclusion de celles relatives aux procédures, formalités et conditions régissant la conclusion et la fin du contrat de travail, y compris la clause de non-concurrence, et
- des dispositions conventionnelles rendues obligatoires par le Roi conformément à la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, à l'exclusion, d'une part, de celles relatives aux procédures, formalités et conditions régissant la conclusion et la fin du contrat de travail, y compris la clause de non-concurrence et, d'autre part, de celles prévoyant des contributions à des régimes complémentaires de retraite professionnels.	- des dispositions conventionnelles rendues obligatoires par le Roi conformément à la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, à l'exclusion, d'une part, de celles relatives aux procédures, formalités et conditions régissant la conclusion et la fin du contrat de travail, y compris la clause de non-concurrence et, d'autre part, de celles prévoyant des contributions à des régimes complémentaires de retraite professionnels.

Aux fins d'application de l'alinéa 1 ^{er} , lorsque l'employeur remplace un travailleur détaché par un autre travailleur détaché, effectuant la même tâche au même endroit, la durée de l'occupation du travailleur remplaçant correspond à la durée cumulée des périodes d'occupation en Belgique de chacun des travailleurs détachés concernés.	Aux fins d'application de l'alinéa 1 ^{er} , lorsque l'employeur remplace un travailleur détaché par un autre travailleur détaché, effectuant la même tâche au même endroit, la durée de l'occupation du travailleur remplaçant correspond à la durée cumulée des périodes d'occupation en Belgique de chacun des travailleurs détachés concernés.
Aux fins de déterminer si le travailleur détaché visé à l'alinéa 2 effectue effectivement la même tâche au même endroit que le travailleur détaché qu'il remplace, il est tenu compte, entre autres, de la nature du service à fournir, du travail à exécuter et de l'adresse ou des adresses du lieu de travail.	Aux fins de déterminer si le travailleur détaché visé à l'alinéa 2 effectue effectivement la même tâche au même endroit que le travailleur détaché qu'il remplace, il est tenu compte, entre autres, de la nature du service à fournir, du travail à exécuter et de l'adresse ou des adresses du lieu de travail.
L'alinéa 1 ^{er} n'est cependant pas applicable pendant une période complémentaire de 6 mois prenant cours le premier jour du treizième mois du détachement visé à l'alinéa 1 ^{er} , si l'employeur du travailleur détaché ou son mandataire fournit, dans les délais prévus à l'alinéa 5, une notification motivée aux fonctionnaires désignés par le Roi.	L'alinéa 1 ^{er} n'est cependant pas applicable pendant une période complémentaire de 6 mois prenant cours le premier jour du treizième mois du détachement visé à l'alinéa 1 ^{er} , si l'employeur du travailleur détaché ou son mandataire fournit, dans les délais prévus à l'alinéa 5, une notification motivée aux fonctionnaires désignés par le Roi.
La notification visée à l'alinéa 4 doit être fournie, selon le cas:	La notification visée à l'alinéa 4 doit être fournie, selon le cas:
- avant la fin du douzième mois d'occupation du travailleur détaché, ou	- avant la fin du douzième mois d'occupation du travailleur détaché, ou
- le 30 juillet 2020, en cas de détachement excédant déjà douze mois au 30 juillet 2020 mais n'atteignant pas dix-huit mois à cette même date.	- le 30 juillet 2020, en cas de détachement excédant déjà douze mois au 30 juillet 2020 mais n'atteignant pas dix-huit mois à cette même date.
Le Roi détermine les modalités de communication de la notification visée à l'alinéa 4, ainsi que les données devant figurer dans pareille notification.	Le Roi détermine les modalités de communication de la notification visée à l'alinéa 4, ainsi que les données devant figurer dans pareille notification.
Le présent paragraphe n'est applicable aux activités dans le domaine du transport routier qu'à partir d'une date fixée par le Roi.	Aux fins d'application de l'alinéa 1^{er}, en cas d'occupation par un employeur d'un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, il est considéré qu'un détachement prend fin lorsque le conducteur quitte le territoire de la Belgique dans le cadre d'une opération de transport international de marchandises ou de voyageurs. Cette période de détachement n'est pas cumulaire avec les périodes de détachement antérieures prestées dans le cadre d'opérations internationales de ce type par le même conducteur ou par un conducteur qu'il remplace.
Art. 6/1	Art. 6/1
§ 2. Le paragraphe 1 ^{er} , alinéa 2, n'est applicable aux activités dans le domaine du transport routier qu'à partir d'une date qui est fixée par le Roi.	Le paragraphe 2 est abrogé.
Art. 7/1	Art. 7/1
§ 1 ^{er} . Les employeurs sont tenus de fournir aux fonctionnaires désignés par le Roi, à leur demande :	§ 1 ^{er} . Les employeurs sont tenus de fournir aux fonctionnaires désignés par le Roi, à leur demande :

1° une copie du contrat de travail du travailleur détaché ou de tout document équivalent au sens de la directive 91/533/CEE du Conseil du 14 octobre 1991 relative à l'obligation de l'employeur d'informer le travailleur des conditions applicables au contrat ou à la relation de travail;	1° une copie du contrat de travail du travailleur détaché ou un document équivalent qui comporte l'information sur les éléments essentiels de la relation de travail, parmi lesquels au moins l'identité des parties à la relation de travail, le siège de l'entreprise, la description du travail à effectuer, la date du début de la relation de travail et, le cas échéant, la durée ou la date de la fin de la relation de travail, le montant de base initial et les autres éléments constitutifs de la rémunération à laquelle le travailleur a droit, la périodicité et la méthode de versement de la rémunération, ainsi que la durée de la journée ou semaine de travail normale du travailleur;
2° les informations relatives à la devise servant au paiement de la rémunération, aux avantages en espèces et en nature liés à l'expatriation, aux conditions de rapatriement du travailleur détaché;	2° les informations relatives à la devise servant au paiement de la rémunération, aux avantages en espèces et en nature liés à l'expatriation, aux conditions de rapatriement du travailleur détaché;
3° les relevés d'heures indiquant le début, la fin et la durée du temps de travail journalier du travailleur détaché;	3° les relevés d'heures indiquant le début, la fin et la durée du temps de travail journalier du travailleur détaché;
4° les preuves du paiement des salaires du travailleur détaché.	4° les preuves du paiement des salaires du travailleur détaché.
Le Roi peut compléter la liste mentionnée au présent paragraphe.	Le Roi peut compléter la liste mentionnée au présent paragraphe.
§ 2. Par dérogation à l'article 36 du Code pénal social, les employeurs sont tenus de fournir aux fonctionnaires désignés par le Roi, à leur demande, une traduction, soit dans une des langues nationales, soit en anglais, des documents prévus par ou en vertu du paragraphe 1 ^{er} .	§ 2. Par dérogation à l'article 36 du Code pénal social, les employeurs sont tenus de fournir aux fonctionnaires désignés par le Roi, à leur demande, une traduction, soit dans une des langues nationales, soit en anglais, des documents prévus par ou en vertu du paragraphe 1 ^{er} .
§ 3. Les employeurs peuvent être dispensés par le Roi, selon les conditions qu'il détermine, en tenant compte de la durée limitée de leurs activités en Belgique ou de la nature particulière de ces activités, de l'obligation de fournir les documents visés aux paragraphes 1 ^{er} et 2.	§ 3. Les employeurs peuvent être dispensés par le Roi, selon les conditions qu'il détermine, en tenant compte de la durée limitée de leurs activités en Belgique ou de la nature particulière de ces activités, de l'obligation de fournir les documents visés aux paragraphes 1 ^{er} et 2.
§ 4. Au terme de l'occupation en Belgique des travailleurs détachés, les employeurs sont tenus de fournir, durant une période d'un an, aux fonctionnaires désignés par le Roi, à leur demande, les documents visés aux paragraphes 1 ^{er} et 2.	§ 4. Au terme de l'occupation en Belgique des travailleurs détachés, les employeurs sont tenus de fournir, durant une période d'un an, aux fonctionnaires désignés par le Roi, à leur demande, les documents visés aux paragraphes 1 ^{er} et 2.
§ 5. Les documents visés aux paragraphes 1 ^{er} , 2 et 4 peuvent être fournis sur support papier ou en format électronique.	§ 5. Les documents visés aux paragraphes 1 ^{er} , 2 et 4 peuvent être fournis sur support papier ou en format électronique.
	§ 6. Le présent article n'est pas applicable à l'employeur qui occupe un conducteur en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.
	Art. 71/1
	§ 1 ^{er} . L'employeur, qui occupe en Belgique un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, est tenu de veiller à ce que le conducteur dispose des documents suivants, sur support papier ou sous forme électronique, et le conducteur est tenu de conserver et de fournir ces documents lorsqu'ils lui sont demandés lors d'un contrôle sur route par les fonctionnaires désignés par le Roi:

	- une copie de la déclaration de détachement visée par l'article 7/1/2;
	- la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique;
	- les enregistrements du tachygraphe, et en particulier les symboles pays des États où le conducteur a été présent lorsqu'il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transports de cabotage.
	Le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale est responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données.
	Afin de s'assurer qu'un conducteur doit être considéré comme effectuant une opération de transport visée par l'article 4, points 2° à 4° et 6° à 7°, les fonctionnaires désignés par le Roi ne peuvent, lors d'un contrôle routier, que se faire produire les documents ou données visés à l'alinéa 1er, deuxième et troisième tirets du présent paragraphe, sur support papier ou en format électronique, et que procéder à la recherche et à l'examen desdits documents ou données.
	§ 2. Après la période de détachement, l'employeur est tenu, à la demande expresse des fonctionnaires désignés par le Roi et au plus tard huit semaines après la date de cette demande, de fournir à ceux-ci les documents suivants:
	- la copie des documents visés aux deuxième et troisième tirets du paragraphe 1 ^{er} , alinéa 1 ^{er} ;
	- une copie du contrat de travail du conducteur détaché ou un document équivalent qui comporte l'information sur les éléments essentiels de la relation de travail, parmi lesquels au moins l'identité des parties à la relation de travail, le siège de l'entreprise, la description du travail à effectuer, la date du début de la relation de travail et, le cas échéant, la durée ou la date de la fin de la relation de travail, le montant de base initial et les autres éléments constitutifs de la rémunération à laquelle le conducteur a droit, la périodicité et la méthode de versement de la rémunération, ainsi que la durée de la journée ou semaine de travail normale du conducteur;
	- les relevés d'heures relatifs au travail indiquant le début, la fin et la durée du temps de travail journalier du conducteur détaché et qui concernent la période de détachement;
	- la preuve de paiement des salaires du conducteur détaché relatifs à la période de détachement.

	Tant la demande de documents par les fonctionnaires désignés par le Roi que la fourniture à ceux-ci desdits documents par l'employeur doivent se faire via l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur "IMI" au sens du règlement (UE) n° 1024/2012. Les fonctionnaires précités ont accès aux données communiquées via cette interface publique connectée. Le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale est responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données.
	Lorsque l'employeur établi dans un autre État membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni ne fournit pas, dans le délai prévu, les documents susmentionnés ou lorsque les fonctionnaires désignés par le Roi ne peuvent pas demander lesdits documents car l'employeur n'a pas créé de compte dans l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur "IMI" au sens du règlement (UE) n° 1024/2012, les fonctionnaires précités peuvent demander, via le système d'information du marché intérieur "IMI", l'assistance des autorités compétentes de l'État dans lequel ledit employeur est établi.
	Par dérogation à l'alinéa 2, lorsque l'employeur est établi dans un État qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, tant la demande de documents à l'employeur par les fonctionnaires désignés par le Roi que la transmission à ceux-ci desdits documents par l'employeur sont effectués par courrier postal ou par courriel.
	Art. 7/1/2
	§ 1 ^{er} . Préalablement à l'occupation d'un conducteur sur le territoire belge dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, son employeur, qui est établi dans un État membre de l'Union européenne ou qui est établi au Royaume-Uni, soumet une déclaration de détachement aux fonctionnaires désignés par le Roi, au moyen du formulaire standard multilingue de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur institué par le règlement (UE) no 1024/2012.
	Lorsque l'employeur est établi dans un autre État membre de l'Union européenne, la déclaration de détachement visée à l'alinéa 1 ^{er} comporte les informations suivantes:
	- l'identité de l'employeur, au moins sous la forme du numéro de licence communautaire, s'il est disponible;
	- les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact, visés à l'article 7/2, paragraphe 2, de la présente loi;
	- l'identité, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur;
	- la date de début du contrat de travail du conducteur, et le droit applicable à ce contrat;
	- les dates prévues pour le début et la fin du détachement;

	- la plaque minéralogique des véhicules à moteur;
	- s'il s'agit d'un transport de marchandises, d'un transport de voyageurs, d'un transport international ou de transports de cabotage.
	Lorsque l'employeur est établi au Royaume-Uni, la déclaration de détachement visée à l'alinéa 1 ^{er} comporte les informations énoncées à l'article 6, paragraphe 1 ^{er} , alinéa 1 ^{er} , a), de la Section 2 de la Partie A de l'Annexe 31 de l'Accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord, d'autre part.
	L'employeur tient à jour la déclaration de détachement dans l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur.
	Les fonctionnaires désignés par le Roi ont accès aux données communiquées via cette interface publique connectée.
	Le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale est responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données engendré par cet accès.
	§ 2. Préalablement à l'occupation d'un conducteur sur le territoire belge dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, son employeur, qui est établi dans un État qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, soumet une déclaration de détachement aux fonctionnaires désignés par le Roi, par le biais du formulaire électronique accessible à partir du site internet du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale.
	La déclaration de détachement visée à l'alinéa 1 ^{er} comporte les informations suivantes:
	- la dénomination de l'employeur et l'adresse physique de son siège statutaire;
	- le numéro d'enregistrement national de l'employeur dans l'État où celui-ci est établi, si ce numéro est prévu par la législation de cet État;
	- les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact, visés à l'article 7/2, paragraphe 2, de la présente loi.
	Ces coordonnées sont les suivantes: nom et prénom de la personne, ainsi que ses adresses physique et électronique et un numéro de téléphone, auxquels elle peut être contactée;
	- les nom et prénom, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur;

	- la date de début du contrat de travail du conducteur, et le droit applicable à ce contrat;
	- les dates prévues pour le début et la fin du détachement;
	- la plaque minéralogique des véhicules à moteur;
	- s'il s'agit d'un transport de marchandises, d'un transport de voyageurs, d'un transport international ou de transports de cabotage.
	L'employeur tient à jour la déclaration de détachement.
	Les informations contenues dans la déclaration de détachement visée par le présent paragraphe sont sauvegardées par le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale, responsable du traitement, aux fins du contrôle du respect des conditions de travail, de rémunération et d'emploi applicables conformément à la présente loi, pendant une période de trente-six mois.
	Art. 7/1/3
	Aux fins du contrôle du respect des conditions de travail, de rémunération et d'emploi applicables conformément à la présente loi, lorsqu'un employeur occupe un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, peuvent uniquement être mis en œuvre les exigences administratives et les procédures et instruments de contrôles visés par:
	- les articles 7/1/1, 7/1/2 et 7/2, § 2, de la présente loi;
	- l'article 15ter de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs.
Art. 7/2	Art. 7/2
Préalablement à l'occupation des travailleurs détachés en Belgique, l'employeur est tenu de désigner une personne de liaison et, selon les modalités déterminées par le Roi, de communiquer pareille désignation aux fonctionnaires qu'il désigne.	§ 1^{er}. Préalablement à l'occupation des travailleurs détachés en Belgique, l'employeur est tenu de désigner une personne de liaison et, selon les modalités déterminées par le Roi, de communiquer pareille désignation aux fonctionnaires désignés par le Roi .
	Le présent paragraphe n'est pas applicable à l'employeur qui occupe un conducteur en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.
	§ 2. Préalablement à l'occupation de conducteurs en Belgique, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, l'employeur est tenu de désigner un gestionnaire de transport ou toute autre personne de contact dans l'État d'établissement de l'employeur, chargés, pour le compte de l'employeur, d'assurer la liaison avec les fonctionnaires désignés par le Roi et de transmettre et de recevoir, des documents ou avis.

	L'employeur communique, par le biais de la déclaration de détachement visée, selon le cas, au paragraphe 1 ^{er} de l'article 7/1/2 ou au paragraphe 2 de l'article 7/1/2, les coordonnées de ce gestionnaire de transport ou de cette autre personne de contact aux fonctionnaires désignés par le Roi.
	Art. 7/3
	L'employeur qui occupe en Belgique un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier est dispensé d'établir le règlement de travail visé à l'article 4 de la loi du 8 avril 1965 instituant les règlements de travail et de respecter les dispositions qui figurent sous le titre II, chapitre IV, section 2, de la loi-programme du 22 décembre 1989.
Art. 8	Art. 8
L'employeur qui a effectué la déclaration préalable, visée à l'article 139 de la loi-programme (I) du 27 décembre 2006 et l'employeur qui en est dispensé en vertu de l'article 138, alinéa 2, de la même loi, ne sont pas tenus d'établir, durant une période déterminée par le Roi, le règlement de travail visé à l'article 4 de la loi du 8 avril 1965 instituant les règlements de travail.	L'employeur qui a effectué la déclaration préalable, visée à l'article 139 de la loi-programme (I) du 27 décembre 2006 et l'employeur qui en est dispensé en vertu de l'article 138, alinéa 2, de la même loi, ne sont pas tenus d'établir, durant une période déterminée par le Roi, le règlement de travail visé à l'article 4 de la loi du 8 avril 1965 instituant les règlements de travail.
Dans les mêmes conditions, il n'est pas tenu de respecter les dispositions qui figurent sous le titre II, chapitre IV, section 2, de la loi-programme du 22 décembre 1989.	Dans les mêmes conditions, il n'est pas tenu de respecter les dispositions qui figurent sous le titre II, chapitre IV, section 2, de la loi-programme du 22 décembre 1989.
	Le présent article n'est pas applicable à l'employeur qui occupe en Belgique un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.
Art. 9/1	Art. 9/1
Les infractions aux articles 7/1 et 7/2 de la présente loi et à leurs arrêtés d'exécution sont recherchées, constatées et sanctionnées conformément au Code pénal social.	Les infractions aux articles 7/1, 7/1/1, 7/1/2 et 7/2, de la présente loi et à leurs arrêtés d'exécution sont recherchées, constatées et sanctionnées conformément au Code pénal social.
	Section 2. - Modifications de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs
Art. 15bis	Art. 15bis
	§ 7. Le présent article n'est pas applicable aux employeurs occupant un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5°, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.
	Art. 15ter
	§ 1 ^{er} . Pour l'application du présent article, on entend par:

	1° employeurs occupant des conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier: les employeurs, au sens de l'article 1er, dont l'entreprise exerce réellement, dans un pays autre que la Belgique, des activités substantielles, et qui, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, occupent sur le territoire belge un ou plusieurs conducteurs, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5° de cette loi du 5 mars 2002;
	2° conducteurs: les travailleurs au sens de l'article 1er qui accomplissent temporairement une prestation de travail en Belgique et qui, soit travaillent habituellement sur le territoire d'un ou plusieurs pays autres que la Belgique, soit ont été engagés dans un pays autre que la Belgique;
	3° activités substantielles: activités exercées par une entreprise et qui sont autres que celles relevant uniquement de la gestion interne ou administrative, au sens de l'article 2, 3°, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.
	§ 2. Les employeurs occupant des conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier sont dispensés d'établir le décompte visé à l'article 15.
	§ 3. Les employeurs occupant des conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier sont tenus de fournir, après la période de détachement, à la demande expresse des fonctionnaires désignés par le Roi, et ce au plus tard huit semaines après la date de pareille demande, une copie des documents relatifs à la rémunération prévus par la législation du pays où est établi l'employeur et qui sont équivalents au décompte visé à l'article 15. Tant la demande de documents par les fonctionnaires précités que la transmission à ceux-ci desdits documents par l'employeur doivent se faire via l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur "IMI" au sens du règlement (UE) n° 1024/2012. Les fonctionnaires précités ont accès aux données communiquées via cette interface publique connectée. Le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale est responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données engendré par cet accès.
	Lorsque l'employeur établi dans un autre État membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni ne fournit pas, dans le délai prévu, les documents susmentionnés ou lorsque les fonctionnaires désignés par le Roi ne peuvent pas demander lesdits documents car l'employeur n'a pas créé de compte dans l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur "IMI" au sens du règlement (UE) n° 1024/2012, les fonctionnaires précités peuvent demander, via le système d'information du marché intérieur "IMI" précité, l'assistance des autorités compétentes de l'État dans lequel ledit employeur est établi.

	Par dérogation à l'alinéa 1 ^{er} , lorsque l'employeur est établi dans un État qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, tant la demande de documents par les fonctionnaires désignés par le Roi que la transmission à ceux-ci desdits documents par l'employeur sont effectués par courrier postal ou par courriel.
	Section 3. - Modifications de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux
Art. 6quater	Art. 6quater
Les employeurs qui ont effectué la déclaration préalable visée à l'article 139 de la loi-programme (I) du 27 décembre 2006 et les employeurs qui en sont dispensés en vertu de l'article 138, alinéa 2, de la même loi, sont dispensés durant une période déterminée par le Roi, d'établir et de tenir les documents sociaux prévus par ou en vertu du chapitre II du présent arrêté, à l'exception du compte individuel visé à l'article 4, § 1 ^{er} , 2, du présent arrêté.	Les employeurs qui ont effectué la déclaration préalable visée à l'article 139 de la loi-programme (I) du 27 décembre 2006 et les employeurs qui en sont dispensés en vertu de l'article 138, alinéa 2, de la même loi, sont dispensés durant une période déterminée par le Roi, d'établir et de tenir les documents sociaux prévus par ou en vertu du chapitre II du présent arrêté, à l'exception du compte individuel visé à l'article 4, § 1 ^{er} , 2, du présent arrêté.
	Le présent article n'est pas applicable aux employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5° de cette loi du 5 mars 2002.
Art. 6quinquies	Art. 6quinquies
Les employeurs sont dispensés, durant une période déterminée par le Roi, d'établir et de tenir le compte individuel visé à l'article 4, paragraphe 1 ^{er} , du présent arrêté pour autant que, durant la période d'occupation visée à l'article 6ter, ils fournissent aux fonctionnaires désignés par le Roi, à leur demande:	Les employeurs sont dispensés, durant une période déterminée par le Roi, d'établir et de tenir le compte individuel visé à l'article 4, paragraphe 1 ^{er} , du présent arrêté pour autant que, durant la période d'occupation visée à l'article 6ter, ils fournissent aux fonctionnaires désignés par le Roi, à leur demande:
1° une copie des documents relatifs à la rémunération prévus par la législation du pays où est établi l'employeur et qui sont équivalents au compte individuel visé à l'article 4, paragraphe 1 ^{er} , et/ou;	1° une copie des documents relatifs à la rémunération prévus par la législation du pays où est établi l'employeur et qui sont équivalents au compte individuel visé à l'article 4, paragraphe 1 ^{er} , et/ou;
2° par dérogation à l'article 36 du Code pénal social, une traduction, soit dans une des langues nationales, soit en anglais, des documents visés au 1°.	2° par dérogation à l'article 36 du Code pénal social, une traduction, soit dans une des langues nationales, soit en anglais, des documents visés au 1°.
Les employeurs visés à l'alinéa 1 ^{er} peuvent être dispensés par le Roi, dans les conditions qu'il détermine, en tenant compte de la durée limitée de leurs activités en Belgique ou de la nature particulière de ces activités, de l'obligation de fournir les documents visés à l'alinéa 1 ^{er} , 1° et 2°.	Les employeurs visés à l'alinéa 1 ^{er} peuvent être dispensés par le Roi, dans les conditions qu'il détermine, en tenant compte de la durée limitée de leurs activités en Belgique ou de la nature particulière de ces activités, de l'obligation de fournir les documents visés à l'alinéa 1 ^{er} , 1° et 2°.
Les documents visés à l'alinéa 1 ^{er} , 1° et 2° peuvent être fournis sur support papier ou en format électronique.	Les documents visés à l'alinéa 1 ^{er} , 1° et 2° peuvent être fournis sur support papier ou en format électronique.

	Le présent article n'est pas applicable aux employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5° de cette loi du 5 mars 2002.
Art. 6sexies	Art. 6sexies
	§ 3. Le présent article n'est pas applicable aux employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5° de cette loi du 5 mars 2002.
Art. 6septies	Art. 6septies
Au terme de la période déterminée par le Roi en vertu des articles 6quater et 6quinquies, les employeurs doivent établir et tenir les documents sociaux prévus par ou en vertu du chapitre II.	Au terme de la période déterminée par le Roi en vertu des articles 6quater et 6quinquies, les employeurs doivent établir et tenir les documents sociaux prévus par ou en vertu du chapitre II.
	Le présent article n'est pas applicable aux employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5° de cette loi du 5 mars 2002.
	Art. 6octies
	Les employeurs qui occupent, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, un ou plusieurs conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5° de cette loi du 5 mars 2002, sont dispensés d'établir et de tenir les documents sociaux prévus par ou en vertu du chapitre II du présent arrêté.
	Section 4. - Modifications de la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à disposition d'utilisateurs
Art. 20quater	Art. 20quater
Lorsque des prestations de travail doivent être exécutées dans un État membre de l'Espace économique européen autre que la Belgique ou en Suisse par un travailleur intérimaire, mis à disposition d'un utilisateur établi en Belgique, ledit utilisateur communique, par écrit ou par voie électronique, à l'entreprise de travail intérimaire dans quel(s) État(s) autre(s) que la Belgique les prestations de travail précitées seront exécutées, préalablement à une telle exécution.	Lorsque des prestations de travail doivent être exécutées dans un État membre de l'Espace économique européen autre que la Belgique ou en Suisse par un travailleur intérimaire, mis à disposition d'un utilisateur établi en Belgique, ledit utilisateur communique, par écrit ou par voie électronique, à l'entreprise de travail intérimaire dans quel(s) État(s) autre(s) que la Belgique les prestations de travail précitées seront exécutées, préalablement à une telle exécution.

L'alinéa 1 ^{er} n'est applicable aux activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5°, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, qu'à partir d'une date fixée par le Roi.	L'alinéa 2 est abrogé.
Art. 32.	Art. 32.
§ 5. Lorsque des prestations de travail doivent être exécutées dans un État membre de l'Espace économique européen autre que la Belgique ou en Suisse par un travailleur mis à disposition, conformément au paragraphe 1 ^{er} , d'un utilisateur établi en Belgique, ledit utilisateur communique, par écrit ou par voie électronique, à l'employeur du travailleur dans quel(s) État(s) autre(s) que la Belgique les prestations de travail précitées seront exécutées, préalablement à une telle exécution.	§ 5. Lorsque des prestations de travail doivent être exécutées dans un État membre de l'Espace économique européen autre que la Belgique ou en Suisse par un travailleur mis à disposition, conformément au paragraphe 1 ^{er} , d'un utilisateur établi en Belgique, ledit utilisateur communique, par écrit ou par voie électronique, à l'employeur du travailleur dans quel(s) État(s) autre(s) que la Belgique les prestations de travail précitées seront exécutées, préalablement à une telle exécution.
L'alinéa 1 ^{er} n'est applicable aux activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5°, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, qu'à partir d'une date fixée par le Roi.	L'alinéa 2 est abrogé.
Art. 32bis	Art. 32bis
§ 8. Lorsque des prestations de travail doivent être exécutées dans un État membre de l'Espace économique européen autre que la Belgique ou en Suisse par un travailleur mis à disposition, conformément au paragraphe 1 ^{er} , d'un utilisateur établi en Belgique, ledit utilisateur communique à l'employeur du travailleur, par écrit ou par voie électronique, dans quel(s) État(s) autre(s) que la Belgique les prestations de travail précitées seront exécutées, préalablement à une telle exécution.	§ 8. Lorsque des prestations de travail doivent être exécutées dans un État membre de l'Espace économique européen autre que la Belgique ou en Suisse par un travailleur mis à disposition, conformément au paragraphe 1 ^{er} , d'un utilisateur établi en Belgique, ledit utilisateur communique à l'employeur du travailleur, par écrit ou par voie électronique, dans quel(s) État(s) autre(s) que la Belgique les prestations de travail précitées seront exécutées, préalablement à une telle exécution.
L'alinéa 1 ^{er} n'est applicable aux activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5°, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, qu'à partir d'une date fixée par le Roi.	L'alinéa 2 est abrogé.
	Section 5. - Modifications de la loi du 12 août 2000 portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses
Art. 192/1	Art. 192/1
Lorsque des prestations de travail doivent être effectuées dans un État membre de l'Espace économique européen autre que la Belgique ou en Suisse par un travailleur mis à disposition d'un utilisateur, ledit utilisateur communique au groupement d'employeurs, par écrit ou par voie électronique, dans quel(s) État(s) autre(s) que la Belgique les prestations de travail précitées seront exécutées, préalablement à une telle exécution.	Lorsque des prestations de travail doivent être effectuées dans un État membre de l'Espace économique européen autre que la Belgique ou en Suisse par un travailleur mis à disposition d'un utilisateur, ledit utilisateur communique au groupement d'employeurs, par écrit ou par voie électronique, dans quel(s) État(s) autre(s) que la Belgique les prestations de travail précitées seront exécutées, préalablement à une telle exécution.

L'alinéa 1 ^{er} n'est applicable aux activités dans le domaine du transport routier définies à l'article 2, 5°, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, qu'à partir d'une date fixée par le Roi.	L'alinéa 2 est abrogé.
Les infractions à l'alinéa 1 ^{er} sont recherchées, constatées et sanctionnées conformément au Code pénal social.	Les infractions à l'alinéa 1 ^{er} sont recherchées, constatées et sanctionnées conformément au Code pénal social.
	Section 6 - Modifications du Code pénal social
Livre 2	Livre 2
CHAPITRE 5. - Le travail non déclaré	CHAPITRE 5. - Le travail non déclaré
Section 1 ^{ère} – Non-déclaration d'un travailleur à l'autorité	Section 1 ^{ère} – Non-déclaration d'un travailleur à l'autorité
Art. 182. La déclaration préalable pour les travailleurs salariés et indépendants détachés	Art. 182. La déclaration préalable pour les travailleurs salariés et indépendants détachés
§ 1 ^{er} . Est puni d'une sanction de niveau 4:	§ 1 ^{er} . Est puni d'une sanction de niveau 4:
1° l'employeur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention au chapitre VIII du titre IV de la loi-programme (I) du 27 décembre 2006 et de ses arrêtés d'exécution, n'a pas effectué de déclaration auprès de l'Office national de sécurité sociale préalablement à l'occupation d'un travailleur salarié détaché sur le territoire belge selon les modalités déterminées par le Roi;	1° l'employeur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention au chapitre VIII du titre IV de la loi-programme (I) du 27 décembre 2006 et de ses arrêtés d'exécution, n'a pas effectué de déclaration auprès de l'Office national de sécurité sociale préalablement à l'occupation d'un travailleur salarié détaché sur le territoire belge selon les modalités déterminées par le Roi;
	2° l'employeur établi dans un État membre de l'Union européenne ou établi au Royaume-Uni et qui, en contravention à l'article 7/1/2, §1 ^{er} , de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique, n'a pas soumis préalablement à l'occupation d'un conducteur sur le territoire belge dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, de déclaration de détachement aux fonctionnaires désignés par le Roi au moyen du formulaire standard multilingue de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur institué par le règlement (UE) n° 1024/2012;
	3° l'employeur établi dans un État qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, et qui, en contravention à l'article 7/1/2, §2, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique, n'a pas soumis préalablement à l'occupation d'un conducteur sur le territoire belge dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier une déclaration de détachement aux fonctionnaires désignés par le Roi.
En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1 ^{er} , l'amende est multipliée par le nombre de travailleurs concernés.	En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1 ^{er} , l'amende est multipliée par le nombre de travailleurs ou de conducteurs concernés.
<u>CHAPITRE 5/1.</u> - La communication de la désignation d'une personne de liaison en cas de détachement de travailleurs en Belgique	CHAPITRE 5/1. - La communication de la désignation d'une personne de liaison en cas de détachement de travailleurs en Belgique

Art. 184/1. Le défaut de communication de la désignation d'une personne de liaison en cas de détachement de travailleurs en Belgique	Art. 184/1. Le défaut de communication de la désignation de la personne à désigner ou des coordonnées de la personne désignée en cas de détachement de travailleurs en Belgique
Est puni d'une sanction de niveau 2, l'employeur au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci qui ne procède pas conformément à l'article 7/2 de cette loi, à la communication de la désignation de la personne de liaison aux fonctionnaires désignés par le Roi.	Est puni d'une sanction de niveau 4, l'employeur au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci qui ne procède pas conformément à l'article 7/2, §1^{er}, alinéa 1^{er} , de cette loi, à la communication de la désignation de la personne de liaison aux fonctionnaires désignés par le Roi.
	Est puni d'une sanction de niveau 4, l'employeur qui, préalablement à l'occupation de conducteurs en Belgique, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, ne procède pas à la communication des coordonnées du gestionnaire de transport ou de toute autre personne de contact dans l'État d'établissement de l'employeur, chargé, pour le compte de l'employeur, d'assurer la liaison avec les fonctionnaires désignés par le Roi, conformément à l'article 7/2, § 2, alinéa 2, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.
	Chapitre 5/2 – “Des obligations spécifiques dans le domaine du transport routier”
	Art. 184/1/1. L'information préalable au conducteur de son détachement dans le domaine du transport routier
	Est puni d'une sanction de niveau 4, l'employeur, qui, en contravention à la loi du @ portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier, n'a pas communiqué à son conducteur, avant de le détacher, les informations mentionnées dans l'article 4 de la loi précitée du @ et selon les modalités prévues par ce même article.
	En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1 ^{er} , l'amende est multipliée par le nombre de conducteurs concernés.
	Art. 184/1/2. La coresponsabilité en cas d'exécution de services de transport routier
	§1. Pour l'application du présent article, on entend par:
	1° “le donneur d'ordres”: “toute personne physique ou morale qui, dans le cadre d'un contrat d'entreprise, commande ou fait commander, pour un prix, l'exécution de services de transport routier;
	Le destinataire du contrat de transport est dans ce cadre assimilé au donneur d'ordre.
	2° « le commissionnaire de transport »: toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s'engage à effectuer un transport de marchandises et fait exécuter ce transport en son propre nom par des tiers;

	3° "le commissionnaire-expéditeur": toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s'engage à faire transporter des marchandises, en son propre nom mais pour le compte de son commettant, et à exécuter ou à faire exécuter une ou plusieurs opérations connexes à ces transports telles que la réception, la remise à des tiers transporteurs, l'entreposage, l'assurance et le dédouanement;
	Le présent article n'est pas applicable au donneur d'ordres qui est une personne physique et qui commande l'exécution de services de transport routier à des fins exclusivement privées.
	§2. Est puni d'une sanction de niveau 4, le donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur, qui commande ou fait commander à un employeur l'exécution de services de transport routier alors que ledit donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, l'employeur qui exécute le transport viole les obligations prévues à l'article 7/1/1 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.
	§3. Est puni d'une sanction de niveau 4, le donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur, qui commande ou fait commander à un employeur l'exécution de services de transport routier alors que ledit donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, l'employeur qui exécute le transport viole les obligations prévues à l'article 15ter de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs.
	§4. Est puni d'une sanction de niveau 4, le donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur, qui commande ou fait commander à un employeur l'exécution de services de transport routier alors que ledit donneur d'ordres, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, l'employeur qui exécute le transport n'a pas effectué la déclaration de détachement prévue à l'article 7/1/2 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci."
CHAPITRE 6. - Les infractions concernant les documents sociaux ou de type social	CHAPITRE 6. - Les infractions concernant les documents sociaux ou de type social
Section 6. - Autres documents de type social demandés en cas de détachement de travailleurs	Section 6. - Autres documents de type social demandés en cas de détachement de travailleurs
	Art. 188/2/1. La mise à disposition de documents par l'employeur au conducteur dans le domaine du transport routier

	Est puni d'une sanction de niveau 4, l'employeur qui ne met pas à disposition de son conducteur, soit sous format papier, soit sous format électronique, les documents visés par l'article 7/1/1, § 1 ^{er} , de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.
	En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1 ^{er} , l'amende est multipliée par le nombre de conducteurs concernés.
	Art. 188/2/2. La communication de documents par le conducteur dans le domaine du transport routier
	Est puni d'une sanction de niveau 4, le conducteur visé par l'article 7/1/1, § 1, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci qui, lors d'un contrôle sur route, ne fournit pas, aux fonctionnaires désignés par le Roi, soit sous format papier, soit sous format électronique les documents visés à l'article 7/1/1, § 1, précité et qui ont été mis à sa disposition par son employeur.
	Art. 188/2/3. La fourniture de documents par l'employeur dans le domaine du transport routier
	§1 ^{er} . Est puni d'une sanction de niveau 4, l'employeur au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci qui ne fournit pas aux fonctionnaires désignés par le Roi, après la période de détachement et dans le délai prévu, les documents visés à l'article 7/1/1, § 2, de la loi précitée du 5 mars 2002 et demandés par ces fonctionnaires.
	En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1 ^{er} , l'amende est multipliée par le nombre de conducteurs concernés.
	§2. Est puni d'une sanction de niveau 4, l'employeur au sens de l'article 15 ^{ter} de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs qui ne fournit pas aux fonctionnaires désignés par le Roi, après la période de détachement et dans le délai prévu, les documents visés à l'article 15 ^{ter} précité et demandés par ces fonctionnaires.
	En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1 ^{er} , l'amende est multipliée par le nombre de conducteurs concernés.

COÖRDINATIE VAN DE ARTIKELEN

Basistekst	Tekst aangepast aan het wetsontwerp
	Hoofdstuk 2 – Informatie voor bestuurders, gedetacheerd vanuit België in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer
	Art. 3.
	Dit hoofdstuk is van toepassing op werkgevers die gevestigd zijn in België en, overeenkomstig de Richtlijn 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012, bestuurders detacheren in het kader van activiteiten van wegvervoer voor rekening van derden die onder de bevoegdheid vallen van:
	- het Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en -handel;
	- het Paritair Comité voor het bouwbedrijf;
	- het Paritair Comité voor de handel in brandstoffen;
	- het Paritair Comité voor het vervoer en de logistiek; en
	- het Paritair Comité voor de bewakings- en/of toezichtsdiensten.
	De Koning kan de lijst van paritaire comités, vermeld in het eerste lid aanpassen, na advies van de Nationale Arbeidsraad.”.
	Art. 4.
	Voordat een werkgever zijn bestuurder vanuit België naar een andere lidstaat van de Europese Unie detacheert, deelt hij hem een schriftelijk document mee, op papier of in elektronische vorm, met de enige officiële nationale website over detachering van de desbetreffende lidstaat.
	Hoofdstuk 3 – Wijzigingsbepalingen
	Afdeling 1 – Wijzigingen aan de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan
Art. 1/1.	Art. 1/1.

	4° de richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012.
Art. 2.	Art. 2.
5° Activiteiten in de sector van het wegvervoer: activiteiten van wegvervoer voor rekening van derden die onder de bevoegdheid vallen van het Paritair Comité voor het vervoer en de logistiek. De Koning kan de definitie bepaald in 5° aanpassen, na advies van de Nationale Arbeidsraad.	5° Activiteiten in de sector van het wegvervoer: activiteiten van wegvervoer voor rekening van derden die onder de bevoegdheid vallen van:
	- het Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en -handel;
	- het Paritair Comité voor het bouwbedrijf;
	- het Paritair Comité voor de handel in brandstoffen;
	- het Paritair Comité voor het vervoer en de logistiek; en
	- het Paritair Comité voor de bewakings- en/of toezichtsdiensten.
	De Koning kan de lijst van paritaire comités van dit punt 5° aanpassen, na advies van de Nationale Arbeidsraad.
	6° Bilaterale vervoersactiviteit met betrekking tot goederenvervoer: een activiteit in de sector van het wegvervoer bestaande uit het vervoer van goederen op basis van een vervoersovereenkomst vertrekkende van het land van vestiging van de werkgever naar een ander land of omgekeerd, van een land naar het land van vestiging van de werkgever;
	7° Gecombineerd vervoer: het goederenvervoer tussen landen waarbij de vrachtwagen, de aanhangwagen, de oplegger met of zonder trekker, de wissellaadbak of de container van twintig voet en meer gebruik maken van de weg voor het eerste of het laatste gedeelte in het traject, en voor het andere gedeelte van het spoor of de binnenwateren, of van een zeetraject wanneer dat traject meer bedraagt dan honderd km hemelsbreed gemeten, en het begin- of eindvervoer over de weg verrichten:
	- hetzij tussen de laadplaats van de goederen en het dichtstbij gelegen geschikte station van inlading, voor wat het beginvervoer betreft, en tussen het dichtstbij gelegen geschikte station van uitlading en de losplaats van de goederen, voor wat het eindvervoer betreft;
	- hetzij binnen een afstand van ten hoogste 150 km hemelsbreed gemeten, vanaf de rivier- of zeehaven van in- of van uitlading."

Art. 4.	Art. 4.
Deze wet is niet van toepassing op het varend personeel van de koopvaardij en op hun werkgevers.	Deze wet is niet van toepassing op:
	1° het varend personeel van de koopvaardij en op hun werkgevers;
	2° op de bestuurder die bilaterale vervoersactiviteiten met betrekking tot goederenvervoer verrichten en op zijn werkgever;
	3° op de bestuurder die, een bilaterale vervoersactiviteit met betrekking tot goederenvervoer verricht en daarnaast één laad- en/of losactiviteit verricht in het of de landen die hij doorkruist, op voorwaarde dat deze bestuurder de goederen niet laadt en lost in hetzelfde land, en op zijn werkgever.
	Vanaf de datum vanaf dewelke slimme tachografen verplicht moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat, overeenkomstig de Verordening (EU) nr. 165/2014, geldt deze uitsluiting enkel nog voor de bestuurder die gebruik maakt van dergelijke voertuigen waarin slimme tachografen zijn aangesloten, zoals bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van die verordening, en op zijn werkgever;
	4° op de bestuurder die een bilaterale vervoersactiviteit met betrekking tot goederenvervoer verricht naar het land van vestiging van de werkgever en daarnaast ten hoogste twee laad- en/of losactiviteiten verricht in de landen die hij doorkruist op voorwaarde, enerzijds dat de bestuurder de goederen niet zowel laadt als lost in hetzelfde land en anderzijds dat die bilaterale vervoersactiviteit werd voorafgegaan door een in het land van vestiging van de werkgever aangevangen vervoersactiviteit waarbij geen extra activiteit werd verricht, en op zijn werkgever.
	Vanaf de datum vanaf dewelke slimme tachografen verplicht moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat overeenkomstig de Verordening (EU) nr. 165/2014, geldt deze uitsluiting enkel nog voor de bestuurder die gebruik maakt van dergelijke voertuigen waarin slimme tachografen zijn aangesloten, zoals bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van die verordening, en op zijn werkgever.
	5° op de bestuurder die in België het begin- of eindtraject doet van gecombineerd vervoer, indien het wegtraject op zich bestaat uit bilaterale vervoersactiviteiten met betrekking tot goederenvervoer, en op zijn werkgever;
	6° op de bestuurder die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer bilaterale vervoersactiviteiten in het personenvervoer verricht, en op zijn werkgever wanneer dergelijke vervoersactiviteit voor de bestuurder bestaat uit:
	- het meenemen van passagiers uit het land van vestiging van de werkgever en hen afzetten in België;
	- het meenemen van passagiers uit België en hen afzetten in het land van vestiging van de werkgever;

	- het meenemen en afzetten van passagiers in het land waar de werkgever is gevestigd om plaatselijke excursies uit te voeren in België, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1073/2009.
	7° op de bestuurder die, in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, bilaterale vervoersactiviteiten in het personenvervoer verricht, in de zin van 6° en die eenmaal passagiers laat in- en/of uitstappen in de landen die hij doorkruist, mits de bestuurder geen personenvervoersdiensten tussen twee locaties binnen het doorkruiste land aanbiedt, en op zijn werkgever. Hetzelfde geldt voor de terugrit.
	Vanaf de datum vanaf dewelke slimme tachografen verplicht moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat, overeenkomstig de Verordening (EU) nr. 165/2014, geldt deze uitsluiting enkel nog voor de bestuurder die gebruik maakt van dergelijke voertuigen waarin slimme tachografen zijn aangesloten, zoals bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van die verordening, en op zijn werkgever.
	8° op de bestuurder die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, het Belgisch grondgebied enkel doorkruist, zonder dat er vracht wordt geladen of gelost en zonder dat er passagiers in- of uitstappen, en op zijn werkgever.
Art. 5	Art. 5
§ 2. Wanneer de daadwerkelijke duur van de detachering in België twaalf maanden overschrijdt, moet de werkgever, voor wat de arbeidsprestaties betreft die na deze twaalf maanden worden gepresteerd, vanaf 30 juli 2020 de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden naleven die zijn neergelegd in:	§ 2. Wanneer de daadwerkelijke duur van de detachering in België twaalf maanden overschrijdt, moet de werkgever, voor wat de arbeidsprestaties betreft die na deze twaalf maanden worden gepresteerd, vanaf 30 juli 2020 de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden naleven die zijn neergelegd in:
- de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen, met uitzondering van de bepalingen over de procedures, formaliteiten en voorwaarden van de sluiting en de beëindiging van de arbeidsovereenkomst met inbegrip van het concurrentiebeding, en	- de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen, met uitzondering van de bepalingen over de procedures, formaliteiten en voorwaarden van de sluiting en de beëindiging van de arbeidsovereenkomst met inbegrip van het concurrentiebeding, en
- de conventionele bepalingen die algemeen verbindend verklaard zijn door de Koning overeenkomstig de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, met uitzondering van, enerzijds, de bepalingen over de procedures, de formaliteiten en de voorwaarden van de sluiting en de beëindiging van de arbeidsovereenkomst, met inbegrip van het concurrentiebeding en, anderzijds, de bepalingen die voorzien in bijdragen aan aanvullende pensioenregelingen.	- de conventionele bepalingen die algemeen verbindend verklaard zijn door de Koning overeenkomstig de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, met uitzondering van, enerzijds, de bepalingen over de procedures, de formaliteiten en de voorwaarden van de sluiting en de beëindiging van de arbeidsovereenkomst, met inbegrip van het concurrentiebeding en, anderzijds, de bepalingen die voorzien in bijdragen aan aanvullende pensioenregelingen.
Voor de toepassing van het eerste lid moet men, indien de werkgever een gedetacheerde werknemer vervangt door een andere gedetacheerde werknemer, die op dezelfde plaats dezelfde taak uitvoert, voor de duur van de tewerkstelling van de vervangende werknemer de tewerkstellingsperiodes in België van elke afzonderlijke, betrokken gedetacheerde werknemer bij elkaar optellen.	Voor de toepassing van het eerste lid moet men, indien de werkgever een gedetacheerde werknemer vervangt door een andere gedetacheerde werknemer, die op dezelfde plaats dezelfde taak uitvoert, voor de duur van de tewerkstelling van de vervangende werknemer de tewerkstellingsperiodes in België van elke afzonderlijke, betrokken gedetacheerde werknemer bij elkaar optellen.

Om te bepalen of de in het tweede lid bedoelde gedetacheerde werknemer daadwerkelijk dezelfde taak uitvoert op dezelfde plaats als de gedetacheerde werknemer die hij vervangt, wordt er onder andere rekening gehouden met de aard van de te verrichten diensten, de uit te voeren werkzaamheden en het adres of de adressen van de plaats van tewerkstelling.	Om te bepalen of de in het tweede lid bedoelde gedetacheerde werknemer daadwerkelijk dezelfde taak uitvoert op dezelfde plaats als de gedetacheerde werknemer die hij vervangt, wordt er onder andere rekening gehouden met de aard van de te verrichten diensten, de uit te voeren werkzaamheden en het adres of de adressen van de plaats van tewerkstelling.
Het eerste lid is niet van toepassing op een bijkomende periode van zes maanden die begint te lopen op de eerste dag van de dertiende maand van de detachering zoals bedoeld in het eerste lid, voor zover de werkgever van de gedetacheerde werknemer of zijn lasthebber, binnen de termijnen voorzien in het vijfde lid, een gemotiveerde kennisgeving verstrekt aan de door de koning aangewezen ambtenaren.	Het eerste lid is niet van toepassing op een bijkomende periode van zes maanden die begint te lopen op de eerste dag van de dertiende maand van de detachering zoals bedoeld in het eerste lid, voor zover de werkgever van de gedetacheerde werknemer of zijn lasthebber, binnen de termijnen voorzien in het vijfde lid, een gemotiveerde kennisgeving verstrekt aan de door de koning aangewezen ambtenaren.
De kennisgeving, zoals bepaald in het vierde lid moet worden gedaan:	De kennisgeving, zoals bepaald in het vierde lid moet worden gedaan:
- voor het einde van de twaalfde maand van de tewerkstelling van de gedetacheerde werknemer, of	- voor het einde van de twaalfde maand van de tewerkstelling van de gedetacheerde werknemer, of
- op 30 juli 2020, in het geval dat de detachering op die datum reeds langer dan twaalf maanden duurt, maar nog geen achttien maanden.	- op 30 juli 2020, in het geval dat de detachering op die datum reeds langer dan twaalf maanden duurt, maar nog geen achttien maanden.
De Koning bepaalt de wijze van mededeling en de gegevens die moeten worden opgenomen in de kennisgeving, zoals bedoeld in het vierde lid.	De Koning bepaalt de wijze van mededeling en de gegevens die moeten worden opgenomen in de kennisgeving, zoals bedoeld in het vierde lid.
Deze paragraaf is slechts van toepassing op de activiteiten in de sector van het wegvervoer vanaf een door de Koning vastgestelde datum.	Met het oog op de toepassing van het eerste lid wordt de detachering, in geval van tewerkstelling van een bestuurder door een werkgever in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer geacht te zijn beëindigd wanneer de bestuurder bij het verrichten van het internationaal vervoer van goederen of personen het Belgisch grondgebied verlaat. Deze detacheringsperiode wordt niet gecumuleerd met eerdere detacheringsperiodes in het kader van dergelijke internationale activiteiten van dezelfde bestuurder of van de bestuurder die hij vervangt.
Art. 6/1	Art. 6/1
§ 2. Paragraaf 1, tweede lid, is slechts van toepassing op de activiteiten in de sector van het wegvervoer vanaf een door de Koning vastgestelde datum.	De tweede paragraaf wordt opgeheven
Art. 7/1	Art. 7/1
§ 1. De werkgevers moeten aan de ambtenaren aangewezen door de Koning, op hun verzoek, bezorgen :	§ 1. De werkgevers moeten aan de ambtenaren aangewezen door de Koning, op hun verzoek, bezorgen:

1° een kopie van de arbeidsovereenkomst van de gedetacheerde werknemer of een gelijkwaardig document in de zin van richtlijn 91/533/EEG van de Raad van 14 oktober 1991 betreffende de verplichting van de werkgever de werknemer te informeren over de voorwaarden die op zijn arbeidsovereenkomst of -verhouding van toepassing zijn;	1° een kopie van de arbeidsovereenkomst van de gedetacheerde werknemer of een gelijkwaardig document dat informatie bevat over de belangrijkste aspecten van de arbeidsrelatie, waaronder minstens de identiteit van de partijen bij de arbeidsrelatie, de zetel van de werkgever, de omschrijving van de te verrichten arbeid, de aanvangsdatum en, in voorkomend geval, de duur of de einddatum van de arbeidsrelatie, het aanvangsbedrag en de overige bestanddelen van het loon waarop de werknemer recht heeft, de betalingswijze en frequentie van de betalingen van het loon, alsook de duur van de normale dagelijkse of wekelijkse arbeidstijd van de werknemer;
2° de informatie met betrekking tot de vreemde valuta die dienst doet als betaling van het loon, de voordelen in geld of in natura verbonden aan de tewerkstelling in het buitenland, de voorwaarden van de repatriëring van de gedetacheerde werknemer;	2° de informatie met betrekking tot de vreemde valuta die dienst doet als betaling van het loon, de voordelen in geld of in natura verbonden aan de tewerkstelling in het buitenland, de voorwaarden van de repatriëring van de gedetacheerde werknemer;
3° de arbeidstijdenoverzichten die begin, einde en duur van de dagelijkse arbeidstijd van de gedetacheerde werknemer aangeven;	3° de arbeidstijdenoverzichten die begin, einde en duur van de dagelijkse arbeidstijd van de gedetacheerde werknemer aangeven;
4° de betalingsbewijzen van de lonen van de gedetacheerde werknemer.	4° de betalingsbewijzen van de lonen van de gedetacheerde werknemer.
De Koning kan de lijst vermeld in deze paragraaf aanvullen.	De Koning kan de lijst vermeld in deze paragraaf aanvullen.
§ 2. In afwijking van artikel 36 van het Sociaal Strafwetboek, moeten de werkgevers aan de ambtenaren aangewezen door de Koning, op hun verzoek, een vertaling bezorgen, hetzij in één van de landstalen, hetzij in het Engels, van de documenten bepaald bij of krachtens paragraaf 1.	§ 2. In afwijking van artikel 36 van het Sociaal Strafwetboek, moeten de werkgevers aan de ambtenaren aangewezen door de Koning, op hun verzoek, een vertaling bezorgen, hetzij in één van de landstalen, hetzij in het Engels, van de documenten bepaald bij of krachtens paragraaf 1.
§ 3. De werkgevers kunnen door de Koning, volgens de voorwaarden die Hij bepaalt, rekening houdende met de beperkte duur van hun activiteiten in België of de bijzondere aard van deze activiteiten, worden vrijgesteld van de verplichting om de documenten bedoeld in de paragrafen 1 en 2 te bezorgen.	§ 3. De werkgevers kunnen door de Koning, volgens de voorwaarden die Hij bepaalt, rekening houdende met de beperkte duur van hun activiteiten in België of de bijzondere aard van deze activiteiten, worden vrijgesteld van de verplichting om de documenten bedoeld in de paragrafen 1 en 2 te bezorgen.
§ 4. Na de tewerkstelling van de gedetacheerde werknemers in België zijn de werkgevers ertoe gehouden gedurende een periode van één jaar aan de ambtenaren aangewezen door de Koning, op hun vraag, de documenten te bezorgen bedoeld in de paragrafen 1 en 2.	§ 4. Na de tewerkstelling van de gedetacheerde werknemers in België zijn de werkgevers ertoe gehouden gedurende een periode van één jaar aan de ambtenaren aangewezen door de Koning, op hun vraag, de documenten te bezorgen bedoeld in de paragrafen 1 en 2.
§ 5. De documenten bedoeld in de paragrafen 1, 2 en 4 kunnen op papieren drager of in elektronische vorm worden bezorgd.	§ 5. De documenten bedoeld in de paragrafen 1, 2 en 4 kunnen op papieren drager of in elektronische vorm worden bezorgd.
	”§ 6. Het huidig artikel is niet van toepassing op de werkgever die een bestuurder in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer tewerkstelt in België.
	Art. 7/1/1

	§1. De werkgever, die een bestuurder in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer tewerkstelt in België, heeft de verplichting om ervoor te zorgen dat de bestuurder, op papier of in elektronische vorm over de volgende documenten beschikt, en de bestuurder is verplicht om deze documenten te bewaren en ter beschikking te stellen wanneer daar bij een wegcontrole om wordt verzocht door de door de Koning aangewezen ambtenaren:
	- een kopie van de detachingsverklaring, zoals bedoeld in artikel 7/1/2;
	- het bewijs dat de vervoersactiviteiten plaatsvinden in België;
	- de tachograafgegevens en met name de landsymbolen van de staten waar de bestuurder zich bevond tijdens internationaal wegvervoer of cabotage.
	De Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg is verantwoordelijk voor de verwerking wat betreft de eigen verwerking van de gegevens.
	Om zich ervan te vergewissen dat een bestuurder geacht wordt vervoersactiviteiten zoals bedoeld in artikel 4, punten 2° tot 4° en 6° en 7° te verrichten, kunnen de door de Koning aangewezen ambtenaren tijdens een wegcontrole zich enkel de documenten of gegevens, bedoeld in het eerste lid, tweede en derde streepje van deze paragraaf, op papier of in elektronische vorm doen voorleggen, opsporen en onderzoeken.
	§2. Na de detachingsperiode is de werkgever verplicht om op directe vraag van de door de Koning aangeduide ambtenaren en uiterlijk acht weken na de datum van dit verzoek, de volgende documenten te verstrekken:
	- een kopie van de documenten, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, tweede en derde streepje;
	- een kopie van de arbeidsovereenkomst van de gedetacheerde bestuurder of een gelijkwaardig document dat informatie bevat over de belangrijkste aspecten van de arbeidsrelatie, waaronder minstens de identiteit van de partijen bij de arbeidsrelatie, de zetel van de werkgever, de omschrijving van de te verrichten arbeid, de aanvangsdatum en in voorkomend geval de duur of de einddatum van de arbeidsrelatie, het aanvangsbedrag en de overige bestanddelen van het loon waarop de bestuurder recht heeft, de betalingswijze en frequentie van de betalingen van het loon, alsook de duur van de normale dagelijkse of wekelijkse arbeidstijd van de bestuurder;
	- de arbeidstijdenoverzichten die begin, einde en duur van de dagelijkse arbeidstijd aangeven van de gedetacheerde bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode;

	- Het betalingsbewijs van de lonen van de gedetacheerde bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode.
	Zowel het verzoek van de door de Koning aangeduide ambtenaren als de te verstrekken documenten moeten via de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt "IMI" in de zin van de Verordening (EU) nr. 1024/2012, plaatsvinden. De voormelde ambtenaren hebben toegang tot de via deze verbonden openbare interface, door de werkgever meegeleverde gegevens. De Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg is verantwoordelijk voor de verwerking wat betreft de eigen verwerking van de gegevens.
	Indien de werkgever die gevestigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie of in het Verenigd Koninkrijk, de bovenstaande documenten niet binnen de voorziene termijn verstrekt of indien de door de koning aangeduide ambtenaren het verzoek niet kunnen sturen omdat de werkgever geen gebruikersaccount heeft aangemaakt op de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt "IMI" in de zin van de Verordening (EU) nr. 1024/2012, kunnen de voormelde ambtenaren via het informatiesysteem interne markt "IMI" om bijstand van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging van de werkgever verzoeken.
	In afwijking van het tweede lid, gebeuren, indien de werkgever gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie, noch het Verenigd Koninkrijk, zowel het verzoek om documenten aan de werkgever van de door de Koning aangeduide ambtenaren, als het verstrekken van de documenten aan hen door de werkgever, per post of via e-mail.
	Art. 7/1/2
	§1. Voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, moet zijn werkgever die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie of het Verenigd Koninkrijk, een detachingsverklaring indienen bij de door de Koning aangeduide ambtenaren, door middel van een meertalig standaardformulier van de openbare interface die verbonden is met het bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 ingestelde informatiesysteem interne markt ("IMI").
	Indien de werkgever gevestigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie, bevat de detachingsverklaring bedoeld in het eerste lid, de volgende inlichtingen:
	- de identiteit van de werkgever, ten minste in de vorm van het nummer van de communautaire vergunning, indien dat nummer beschikbaar is;

	- de contactgegevens van een vervoersmanager of een andere contactpersoon, bedoeld in artikel 7/2, § 2 van deze wet;
	- de identiteit, het adres van de verblijfplaats en het nummer van het rijbewijs, van de bestuurder;
	- de aanvangsdatum van de arbeidsovereenkomst van de bestuurder en het daarop toepasselijke recht;
	- de geplande begin- en einddatum van de detachering;
	- de kentekenplaat van de motorvoertuigen;
	- of de verrichte vervoersdiensten goederen-, passagiers- of internationaal vervoer zijn, of cabotage.
	Indien de werkgever gevestigd is in het Verenigd Koninkrijk, bevat de detacheringsverklaring bedoeld in het eerste lid, de inlichtingen vermeld in artikel 6, § 1, eerste lid, a), van de Afdeling 2 van Deel A van de Bijlage 31 van de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds.
	De werkgever houdt de detacheringsverklaring up-to-date in de openbare met IMI verbonden interface.
	De door de koning aangeduide ambtenaren hebben toegang tot de via deze verbonden openbare interface meegedeelde gegevens.
	De Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg is verantwoordelijk voor de verwerking wat betreft de eigen verwerking van de gegevens die gegenereerd worden door deze toegang.
	§2. Voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied, in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer moet zijn werkgever die gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie, noch het Verenigd Koninkrijk een detacheringsverklaring indienen bij de door de Koning aangeduide ambtenaren, door middel van het elektronisch formulier dat toegankelijk is op de website van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.
	De detacheringsverklaring zoals bedoeld in het eerste lid bevat de volgende inlichtingen:
	- de naam van de werkgever en het adres van de statutaire zetel;

	- het nationaal registratienummer van de werkgever in het land van vestiging, voor zover dergelijk nummer wordt voorzien door de wetgeving van dat land;
	- de contactgegevens van een vervoersmanager of een andere contactpersoon, bedoeld in artikel 7/2, § 2 van deze wet.
	Deze contactgegevens zijn de volgende: naam en voornaam van de persoon, evenals zijn fysiek en elektronisch adres en een telefoonnummer waarop de persoon gecontacteerd kan worden;
	- de naam en voornaam, het verblijfadres en het rijbewijsnummer, van de bestuurder;
	- de aanvangsdatum van de arbeidsovereenkomst van de bestuurder en het daarop toepasselijke recht;
	- de geplande begin- en einddatum van de detachering;
	- de kentekenplaat van de motorvoertuigen;
	- of de verrichte vervoersdiensten goederen-, passagiers- of internationaal vervoer zijn, of cabotage.
	De werkgever houdt de detacheringsverklaring up-to-date.
	De inlichtingen opgenomen in de detacheringsverklaring bedoeld in deze paragraaf, worden bewaard door de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, verantwoordelijk voor de verwerking, met als doel het toezicht op de naleving van de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden die van toepassing zijn overeenkomstig deze wet, gedurende een periode van zesendertig maanden.
	Art. 7/1/3
	Met het oog op de controle op de naleving van de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden die moeten worden toegepast overeenkomstig deze wet wanneer een werkgever een bestuurder tewerkstelt in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, mag men enkel de volgende administratieve voorschriften en controlemaatregelen opleggen:
	- de artikelen 7/1/1, 7/1/2 en 7/2, § 2 van de huidige wet;
	- artikel 15ter van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers.”.
Art. 7/2	Art. 7/2

Voorafgaandelijk aan de tewerkstelling van de in België gedetacheerde werknemers, moet de werkgever een verbindingspersoon aanwijzen en, volgens de nadere regels bepaald door de Koning, deze aanwijzing meedelen aan de ambtenaren die Hij aanwijst.	§ 1. Voorafgaandelijk aan de tewerkstelling van de in België gedetacheerde werknemers, moet de werkgever een verbindingspersoon aanwijzen en, volgens de nadere regels bepaald door de Koning, deze aanwijzing meedelen aan de ambtenaren aangewezen door de Koning .
	Deze paragraaf is niet van toepassing op de werkgever die een bestuurder tewerkstelt in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer.
	§ 2. Voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, moet de werkgever een vervoersmanager of een andere contactpersoon aanduiden in het land van vestiging van de werkgever, die voor rekening van de werkgever optreedt als tussenpersoon met de door de Koning aangeduide ambtenaren en met wie documenten of berichten kunnen worden uitgewisseld.
	De werkgever deelt via de detachingsverklaring, zoals bedoeld naargelang het geval, in §1 van artikel 7/1/2 of §2 van artikel 7/1/2, de contactgegevens mee van deze vervoersmanager of deze andere contactpersoon aan de door de Koning aangeduide ambtenaren.
	Art. 7/3
	De werkgever die een bestuurder in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer tewerkstelt in België, is vrijgesteld van het opstellen van een arbeidsreglement zoals bedoeld in artikel 4 van de wet van 8 april 1965 tot instelling van de arbeidsreglementen, en van het naleven van de bepalingen onder titel II, hoofdstuk IV, afdeling 2 van de Programmawet van 22 december 1989.
Art. 8	Art. 8
De werkgever die de voorafgaande melding, bedoeld bij het artikel 139 van de programmawet (I) van 27 december 2006, heeft verricht, en de werkgever die ervan vrijgesteld is krachtens artikel 138, tweede lid, van dezelfde wet, zijn niet gehouden gedurende een door de Koning vastgestelde periode tot het opstellen van het arbeidsreglement bedoeld bij artikel 4 van de wet van 8 april 1965 tot instelling van de arbeidsreglementen.	De werkgever die de voorafgaande melding, bedoeld bij het artikel 139 van de programmawet (I) van 27 december 2006, heeft verricht, en de werkgever die ervan vrijgesteld is krachtens artikel 138, tweede lid, van dezelfde wet, zijn niet gehouden gedurende een door de Koning vastgestelde periode tot het opstellen van het arbeidsreglement bedoeld bij artikel 4 van de wet van 8 april 1965 tot instelling van de arbeidsreglementen.
Onder dezelfde voorwaarden zijn zij er niet toe gehouden de bepalingen opgenomen onder Titel II, Hoofdstuk IV, afdeling 2, van de programmawet van 22 december 1989 na te leven.	Onder dezelfde voorwaarden zijn zij er niet toe gehouden de bepalingen opgenomen onder Titel II, Hoofdstuk IV, afdeling 2, van de programmawet van 22 december 1989 na te leven.
	Het huidige artikel is niet van toepassing op de werkgever die een bestuurder tewerkstelt in België in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer.
Art. 9/1	Art. 9/1

De inbreuken op artikelen 7/1 en 7/2 van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten worden opgespoord, vastgesteld en bestraft overeenkomstig het Sociaal Strafwetboek.	De inbreuken op de artikelen 7/1, 7/1/1, 7/1/2 en 7/2 van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten worden opgespoord, vastgesteld en bestraft overeenkomstig het Sociaal Strafwetboek.
	Afdeling 2. – Wijzigingen van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers.
Art. 15bis	Art. 15bis
	§ 7. Het huidig artikel is niet van toepassing op werkgevers die één of meerdere bestuurders tewerkstellen in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, zoals bedoeld in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.
	Art. 15ter
	§ 1. Voor de toepassing van dit artikel moet worden begrepen onder:
	1° werkgevers die bestuurders tewerkstellen in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer: de werkgevers in de zin van artikel 1, van wie de onderneming in een ander land dan België daadwerkelijk substantiële activiteiten verricht, en die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zoals gedefinieerd in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van deze wet van 5 maart 2002;
	2° bestuurders: werknemers in de zin van artikel 1 die tijdelijk arbeidsprestaties verrichten in België en die hetzij gewoonlijk werken op het grondgebied van één of meer andere landen dan België, hetzij zijn aangeworven in een ander land dan België;
	3° substantiële activiteiten: activiteiten verricht door een onderneming, andere dan uitsluitend intern beheer of administratieve activiteiten, in de zin van artikel 2, 3° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.
	§2. De werkgevers die bestuurders tewerkstellen in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zijn vrijgesteld van het opstellen van de afrekening bedoeld in artikel 15.

	§3. De werkgevers die bestuurders tewerkstellen in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zijn ertoe gehouden na de detacheringperiode, op direct verzoek van de door de Koning aangeduide ambtenaren, en uiterlijk acht weken na de datum van het verzoek, een kopie te verstrekken van de documenten betreffende het loon, zoals voorzien in de wetgeving van het land waar de werkgever gevestigd is en die gelijkwaardig zijn met de in artikel 15 bedoelde afrekening. Zowel het verzoek van de voormelde ambtenaren als de aan hen te verstrekken documenten moet gebeuren via de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt "IMI" in de zin van de Verordening (EU) nr. 1024/2012. De voormelde ambtenaren hebben toegang tot de meegedeelde gegevens via deze verbonden openbare interface. De Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg is verantwoordelijk voor de verwerking wat betreft de eigen verwerking van de gegevens die gegenereerd worden door deze toegang.
	Indien de werkgever die gevestigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie of in het Verenigd Koninkrijk, de bovenstaande documenten niet binnen de voorziene termijn verstrekt of indien de door de koning aangeduide ambtenaren het verzoek niet kunnen sturen omdat de werkgever geen gebruikersaccount heeft aangemaakt op de openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem interne markt "IMI" in de zin van de Verordening (EU) nr. 1024/2012, kunnen de voormelde ambtenaren via het voormelde informatiesysteem interne markt "IMI" om bijstand van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging van de werkgever verzoeken.
	In afwijking van het eerste lid, wanneer de werkgever gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie, noch het Verenigd Koninkrijk, gebeurt zowel het verzoek van de door de Koning aangeduide ambtenaren, als de door de werkgever te verstrekken documenten per post of via e-mail.
	Afdeling 3 – Wijzigingen van het koninklijk besluit nr. 5 betreffende het bijhouden van sociale documenten
Art. 6^{quater}	Art. 6^{quater}
De werkgevers die de voorafgaande aangifte, bedoeld bij het artikel 139 van de programmawet (I) van 27 december 2006 hebben verricht, en de werkgevers die ervan vrijgesteld zijn krachtens artikel 138, tweede lid, van dezelfde wet, zijn gedurende een door de Koning vastgestelde periode vrijgesteld van het opstellen en het bijhouden van de sociale documenten bepaald bij of krachtens hoofdstuk II van dit besluit, met uitzondering van de individuele rekening bedoeld bij artikel 4, § 1, 2, van dit besluit.	De werkgevers die de voorafgaande aangifte, bedoeld bij het artikel 139 van de programmawet (I) van 27 december 2006 hebben verricht, en de werkgevers die ervan vrijgesteld zijn krachtens artikel 138, tweede lid, van dezelfde wet, zijn gedurende een door de Koning vastgestelde periode vrijgesteld van het opstellen en het bijhouden van de sociale documenten bepaald bij of krachtens hoofdstuk II van dit besluit, met uitzondering van de individuele rekening bedoeld bij artikel 4, § 1, 2, van dit besluit.

	Het huidig artikel is niet van toepassing op werkgevers die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zoals gedefinieerd in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van deze wet van 5 maart 2002.
Art. 6quinquies	Art. 6quinquies
De werkgevers zijn gedurende een door de Koning bepaalde periode vrijgesteld van het opstellen en het bijhouden van de individuele rekening bedoeld in artikel 4, § 1, van dit besluit voor zover zij, gedurende de periode van tewerkstelling bedoeld in artikel 6ter, aan de door de Koning aangewezen ambtenaren, op hun verzoek, bezorgen:	De werkgevers zijn gedurende een door de Koning bepaalde periode vrijgesteld van het opstellen en het bijhouden van de individuele rekening bedoeld in artikel 4, § 1, van dit besluit voor zover zij, gedurende de periode van tewerkstelling bedoeld in artikel 6ter, aan de door de Koning aangewezen ambtenaren, op hun verzoek, bezorgen:
1° een kopie van de documenten betreffende het loon bepaald door de wetgeving van het land waar de werkgever gevestigd is en welke vergelijkbaar zijn met de in artikel 4, § 1, bedoelde individuele rekening en/of;	1° een kopie van de documenten betreffende het loon bepaald door de wetgeving van het land waar de werkgever gevestigd is en welke vergelijkbaar zijn met de in artikel 4, § 1, bedoelde individuele rekening en/of;
2° in afwijking van artikel 36 van het Sociaal Strafwetboek, een vertaling, hetzij in één van de landstalen, hetzij in het Engels, van de documenten bedoeld in de bepaling onder 1°.	2° in afwijking van artikel 36 van het Sociaal Strafwetboek, een vertaling, hetzij in één van de landstalen, hetzij in het Engels, van de documenten bedoeld in de bepaling onder 1°.
De werkgevers bedoeld in het eerste lid kunnen door de Koning, volgens de voorwaarden die Hij bepaalt, rekening houdende met de beperkte duur van hun activiteiten in België of de bijzondere aard van deze activiteiten, worden vrijgesteld van de verplichting om de documenten bedoeld in het eerste lid, 1° en 2°, te bezorgen.	De werkgevers bedoeld in het eerste lid kunnen door de Koning, volgens de voorwaarden die Hij bepaalt, rekening houdende met de beperkte duur van hun activiteiten in België of de bijzondere aard van deze activiteiten, worden vrijgesteld van de verplichting om de documenten bedoeld in het eerste lid, 1° en 2°, te bezorgen.
De documenten bedoeld in het eerste lid, 1° en 2°, kunnen op papieren drager of in elektronische vorm worden bezorgd.	De documenten bedoeld in het eerste lid, 1° en 2°, kunnen op papieren drager of in elektronische vorm worden bezorgd.
	Het huidig artikel is niet van toepassing op werkgevers die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zoals gedefinieerd in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van deze wet van 5 maart 2002.
Art. 6sexies	Art. 6sexies
	§ 3. Het huidig artikel is niet van toepassing op werkgevers die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zoals gedefinieerd in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van deze wet van 5 maart 2002.
Art. 6septies	Art. 6septies

Na afloop van de door de Koning krachtens de artikelen 6quater en 6quinquies vastgestelde periode zijn de werkgevers verplicht de bij of krachtens hoofdstuk II bepaalde sociale documenten op te stellen en bij te houden.	Na afloop van de door de Koning krachtens de artikelen 6quater en 6quinquies vastgestelde periode zijn de werkgevers verplicht de bij of krachtens hoofdstuk II bepaalde sociale documenten op te stellen en bij te houden.
	Het huidige artikel is niet van toepassing op werkgevers die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zoals gedefinieerd in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van deze wet van 5 maart 2002.
	Art. 6octies
	De werkgevers, die in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer zoals gedefinieerd in artikel 2, 5° van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, één of meerdere bestuurders tewerkstellen in de zin van deze wet van 5 maart 2002, zijn vrijgesteld van het opstellen en bijhouden van de sociale documenten, bepaald bij of krachtens hoofdstuk II van dit besluit.
	Afdeling 4 - Wijzigingen van de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers
Art. 20quater	Art. 20quater
Wanneer arbeidsprestaties moeten worden verricht in Zwitserland of in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte dan België, door een uitzendkracht die ter beschikking gesteld wordt door een in België gevestigde gebruiker, dan moet de gebruiker het uitzendbureau, voorafgaand aan de uitvoering van de arbeidsprestaties, via geschrift op papier of op elektronische wijze meedelen in welke andere staat of staten dan België deze arbeidsprestaties zullen worden verricht.	Wanneer arbeidsprestaties moeten worden verricht in Zwitserland of in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte dan België, door een uitzendkracht die ter beschikking gesteld wordt door een in België gevestigde gebruiker, dan moet de gebruiker het uitzendbureau, voorafgaand aan de uitvoering van de arbeidsprestaties, via geschrift op papier of op elektronische wijze meedelen in welke andere staat of staten dan België deze arbeidsprestaties zullen worden verricht.
	Het tweede lid wordt opgeheven
Art. 32	Art. 32
§ 5. Wanneer arbeidsprestaties moeten worden verricht in Zwitserland of in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte dan België door een werknemer die, overeenkomstig paragraaf 1, ter beschikking werd gesteld van een in België gevestigde gebruiker, dan moet de gebruiker de werkgever van de werknemer, voorafgaand aan de uitvoering van de arbeidsprestaties, via geschrift op papier of op elektronische wijze, meedelen in welke andere staat of staten dan België deze arbeidsprestaties zullen worden verricht.	§ 5. Wanneer arbeidsprestaties moeten worden verricht in Zwitserland of in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte dan België door een werknemer die, overeenkomstig paragraaf 1, ter beschikking werd gesteld van een in België gevestigde gebruiker, dan moet de gebruiker de werkgever van de werknemer, voorafgaand aan de uitvoering van de arbeidsprestaties, via geschrift op papier of op elektronische wijze, meedelen in welke andere staat of staten dan België deze arbeidsprestaties zullen worden verricht.
	Het tweede lid wordt opgeheven

Art. 32bis	Art. 32bis
§ 8. Wanneer arbeidsprestaties moeten worden verricht in Zwitserland of in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte dan België door een werknemer die, overeenkomstig paragraaf 1, ter beschikking werd gesteld van een in België gevestigde gebruiker, dan moet de gebruiker de werkgever van de werknemer, voorafgaand aan de uitvoering van de arbeidsprestaties, via geschrift op papier of op elektronische wijze, meedelen in welke andere staat of staten dan België deze arbeidsprestaties zullen worden verricht.	§ 8. Wanneer arbeidsprestaties moeten worden verricht in Zwitserland of in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte dan België door een werknemer die, overeenkomstig paragraaf 1, ter beschikking werd gesteld van een in België gevestigde gebruiker, dan moet de gebruiker de werkgever van de werknemer, voorafgaand aan de uitvoering van de arbeidsprestaties, via geschrift op papier of op elektronische wijze, meedelen in welke andere staat of staten dan België deze arbeidsprestaties zullen worden verricht.
Het eerste lid is slechts vanaf een door de Koning vastgelegde datum van toepassing op de activiteiten in de sector van het wegvervoer zoals gedefinieerd in artikel 2, 5°, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.	<i>Het tweede lid wordt opgeheven</i>
	Afdeling 5 - Wijzigingen van de wet van 12 augustus 2000 houdende sociale, budgettaire en andere bepalingen
Art. 192/1	Art. 192/1
Wanneer de arbeidsprestaties van een werknemer, die ter beschikking werd gesteld van een gebruiker moeten worden uitgevoerd in Zwitserland of een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte dan België, dan informeert de gebruiker de werkgeversgroepering, via geschrift op papier of op elektronische wijze, voorafgaand aan de uitvoering van de arbeidsprestaties over de andere staat of staten dan België waar de arbeidsprestaties moeten worden verricht.	Wanneer de arbeidsprestaties van een werknemer, die ter beschikking werd gesteld van een gebruiker moeten worden uitgevoerd in Zwitserland of een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte dan België, dan informeert de gebruiker de werkgeversgroepering, via geschrift op papier of op elektronische wijze, voorafgaand aan de uitvoering van de arbeidsprestaties over de andere staat of staten dan België waar de arbeidsprestaties moeten worden verricht.
Het eerste lid is slechts vanaf een door de Koning vastgelegde datum van toepassing op de activiteiten in de sector van het wegvervoer zoals gedefinieerd in artikel 2, 5°, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.	<i>Het tweede lid wordt opgeheven</i>
De inbreuken op het eerste lid worden opgespoord, vastgesteld en bestraft overeenkomstig het Sociaal Strafwetboek.	De inbreuken op het eerste lid worden opgespoord, vastgesteld en bestraft overeenkomstig het Sociaal Strafwetboek.
	Afdeling 6 – Wijzigingen van het Sociaal Strafwetboek
Boek 2	Boek 2
HOOFDSTUK 5. - Niet-aangegeven arbeid	HOOFDSTUK 5. - Niet-aangegeven arbeid
Afdeling 1 – Niet-aangifte van een werknemer aan de overheid	Afdeling 1 – Niet-aangifte van een werknemer aan de overheid

Art. 182. Voorafgaande melding voor gedetacheerde werknemers en zelfstandigen	Art. 182. Voorafgaande melding voor gedetacheerde werknemers en zelfstandigen
§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft:	§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft:
1° de werkgever, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met hoofdstuk VIII van titel IV van de programmawet (I) van 27 december 2006 en de uitvoeringsbesluiten ervan, geen melding bij de Rijksdienst voor sociale zekerheid heeft gedaan voorafgaand aan de tewerkstelling van een werknemer gedetacheerd op het Belgisch grondgebied volgens de nadere regels bepaald door de Koning;	1° de werkgever, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met hoofdstuk VIII van titel IV van de programmawet (I) van 27 december 2006 en de uitvoeringsbesluiten ervan, geen melding bij de Rijksdienst voor sociale zekerheid heeft gedaan voorafgaand aan de tewerkstelling van een werknemer gedetacheerd op het Belgisch grondgebied volgens de nadere regels bepaald door de Koning;
	2° de werkgever, gevestigd in een lidstaat van de Europese Unie of gevestigd in het Verenigd Koninkrijk, die, in strijd met artikel 7/1/2, § 1, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, geen detacheringsverklaring heeft ingediend bij de door de Koning aangeduide ambtenaren, door middel van het meertalig standaardformulier van de openbare interface die is verbonden met het bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 ingestelde informatiesysteem voor de interne markt;
	3° de werkgever, die gevestigd is in een land dat geen lid is van de Europese Unie, noch het Verenigd Koninkrijk, en die, in strijd met artikel 7/1/2, § 2, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder op het Belgisch grondgebied in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, geen detacheringsverklaring heeft ingediend bij de door de Koning aangeduide ambtenaren.
Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken werknemers.	Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken werknemers of bestuurders .
HOOFDSTUK 5/1. - De mededeling van de aanwijzing van een verbindingspersoon in geval van detachering van werknemers in België	HOOFDSTUK 5/1. - De mededeling van de aanwijzing van een verbindingspersoon in geval van detachering van werknemers in België
Art. 184/1. Het gebrek aan mededeling van de aanwijzing van een verbindingspersoon in geval van detachering van werknemers in België.	Art. 184/1. Het gebrek aan mededeling van de aanwijzing van de aan te wijzen persoon of van de contactgegevens van de aangeduide persoon in geval van detachering van werknemers in België.
Met een sanctie van niveau 2 wordt gestraft de werkgever in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, die niet overgaat tot de mededeling van de aanwijzing van de verbindingspersoon in de zin van dezelfde wet, voorzien overeenkomstig zijn artikel 7/2, aan de door de Koning aangewezen ambtenaren.	Met een sanctie van niveau 4 wordt gestraft de werkgever in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, die niet overgaat tot de mededeling van de aanwijzing van de verbindingspersoon in de zin van dezelfde wet, voorzien overeenkomstig zijn artikel 7/2, §1, eerste lid , aan de door de Koning aangewezen ambtenaren.

	Met een sanctie van niveau 4 wordt gestraft de werkgever, die voorafgaand aan de tewerkstelling van een bestuurder in België in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, niet overgaat tot de mededeling van de contactgegevens van de vervoersmanager of een andere contactpersoon in het land van vestiging van de werkgever, die voor rekening van de werkgever optreedt als tussenpersoon met de door de Koning aangeduide ambtenaren, overeenkomstig artikel 7/2, §2, tweede lid, van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan.
	Hoofdstuk 5/2 – “Bijzondere verplichtingen in de sector van het wegvervoer”
	Art. 184/1/1. De voorafgaande informatie in verband met zijn detachering aan de bestuurder in de sector van het wegvervoer
	Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de werkgever, die in strijd met de wet van @ houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer, zijn bestuurder alvorens hem te detacheren niet de informatie, zoals vermeld in artikel 4 van de voornoemde wet van @ en volgens de nadere regels voorzien in hetzelfde artikel, heeft meegedeeld.
	Voor de inbreuken bedoeld in het eerste lid wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken bestuurders.
	Art. 184/1/2. De medeaansprakelijkheid in geval van het uitvoeren van diensten van wegvervoer
	§1. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder:
	1° “de opdrachtgever”: “elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die, in het kader van een aannemingsovereenkomst, tegen een prijs de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt of laat bestellen;
	De bestemming van de vervoerovereenkomst wordt in dit kader gelijkgesteld met de opdrachtgever.
	2° “vervoerscommissionair”: elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, de verbintenis aangaat een transport van goederen te verrichten en dit transport in eigen naam door derden doet uitvoeren;
	3° “commissionair-expediteur”: elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, de verbintenis aangaat goederen te doen vervoeren in eigen naam maar voor rekening van zijn committent, en één of meer met dat vervoer samenhangende verrichtingen, zoals het in ontvangst nemen, het bezorgen aan derden-vervoerders, het opslaan, de verzekering en het in- of uitklaren, uit te voeren of te doen uitvoeren;
	Dit artikel is niet van toepassing op de opdrachtgever die een natuurlijke persoon is en die uitsluitend voor privédoeleinden activiteiten in de sector van het wegvervoer laat uitvoeren.

	§2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de opdrachtgever, de vervoers-commissionair of de commissionair-expediteur, die bij een werkgever de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt of laat bestellen, wanneer deze opdrachtgever, vervoers-commissionair of commissionair-expediteur alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, de werkgever, die het vervoer bewerkstelligt de verplichtingen voorzien in artikel 7/1/1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet naleeft.
	§3. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de opdrachtgever, de vervoers-commissionair of de commissionair-expediteur, die bij een werkgever de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt of laat bestellen, wanneer deze opdrachtgever, vervoers-commissionair of commissionair-expediteur alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, de werkgever die het vervoer bewerkstelligt de verplichtingen voorzien in artikel 15ter van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, niet naleeft.
	§4. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de opdrachtgever, de vervoers-commissionair of de commissionair-expediteur, die bij een werkgever de uitvoering van diensten van wegvervoer bestelt of laat bestellen, wanneer deze opdrachtgever, vervoers-commissionair of commissionair-expediteur alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, de werkgever, die het vervoer bewerkstelligt de detachingsverklaring voorzien in artikel 7/1/2 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet ingediend heeft.
HOOFDSTUK 6. - Inbreuken betreffende sociale documenten of documenten van sociale aard	HOOFDSTUK 6. - Inbreuken betreffende sociale documenten of documenten van sociale aard
Afdeling 6. - Andere documenten van sociale aard opgevraagd in geval van detachering van werknemers	Afdeling 6. - Andere documenten van sociale aard opgevraagd in geval van detachering van werknemers
	Art. 188/2/1. Het ter beschikking stellen van documenten door de werkgever aan de bestuurder in de sector van het wegvervoer
	Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de werkgever, die de documenten zoals bedoeld in artikel 7/1/1, paragraaf 1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet ter beschikking stelt van zijn bestuurder, hetzij op papier, hetzij in elektronische vorm.
	Voor de inbreuken bedoeld in het eerste lid wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken bestuurders.

	Art. 188/2/2. De mededeling van documenten door de bestuurder in de sector van het wegvervoer
	Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de bestuurder zoals bedoeld in artikel 7/1/1, §1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, die bij een wegcontrole de documenten die hem ter beschikking werden gesteld door zijn werkgever, zoals bedoeld in artikel 7/1/1, § 1, van dezelfde wet van 5 maart 2002 niet ter beschikking stelt van de door de Koning aangewezen ambtenaren hetzij op papier, hetzij in elektronische vorm.
	Art. 188/2/3. Het verstrekken van documenten door de werkgever in de sector van het wegvervoer
	§1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de werkgever in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan die de documenten bedoeld in artikel 7/1/1, § 2, van de voormelde wet van 5 maart 2002 en gevraagd door de door de Koning aangewezen ambtenaren, niet, na de detachingsperiode en binnen de voorziene termijn, verstrekt aan deze ambtenaren.
	Voor de inbreuken bedoeld in het eerste lid wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken bestuurders.
	§2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de werkgever in de zin van artikel 15ter van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers die de documenten bedoeld in voormeld artikel 15ter en gevraagd door de door de Koning aangewezen ambtenaren, niet, na de detachingsperiode en binnen de voorziene termijn, verstrekt aan deze ambtenaren.
	Voor de inbreuken bedoeld in het eerste lid wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken bestuurders.

SPF JUSTICE
Conseil consultatif du droit pénal social

AVIS n ° 2021/003
du 22 novembre 2021

Avant-projet de loi portant diverses dispositions concernant le
détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier

Boulevard de Waterloo, 115 — 1000 Bruxelles

Secrétaire: madame Marie Debauche, secrétaire adjointe : madame Murielle Fabrot
Tel: 02 542 79 82 ; 02 233 44 81 e-mail: marie.debauche@just.fgov.be ,
murielle.fabrot@emploi.belgique.be

n

1.- Avis demandé par le Ministre du Travail

1.1- La demande d'avis.

En application de l'article 97 du Code pénal social, le Conseil consultatif du droit pénal social est amené à donner son avis sur demande datée du 5 octobre 2021 et émanant du Ministre du Travail, monsieur Pierre-Yves Dermagne.

L'avis du Conseil est demandé sur l'avant-projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier qui modifie notamment le Code pénal social.

1.2.- Objectif poursuivi par l'avant-projet de loi soumis pour avis :

Le texte soumis pour avis vise à transposer en droit belge la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 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.

Cette directive doit être transposée au plus tard le 2 février 2022 et appliquée à partir de cette même date.

1.3.- Contenu des modifications apportées au Code pénal social:

Ce texte législatif apporte, notamment, des modifications au Code pénal social en y insérant de nouvelles dispositions contenant de nouvelles incriminations (section 7 de l'avant-projet de loi : articles 29 à 36) afin de punir la violation des nouvelles obligations instaurées par l'avant-projet de loi.

L'article 29 de l'avant-projet de loi modifie l'article 36 du Code pénal social en y ajoutant un nouvel alinéa.

L'article 36 précité prévoit que « Lorsque la surveillance le requiert, les inspecteurs sociaux peuvent exiger une traduction des données sociales ou des données dont la tenue ou la conservation est prescrite par la loi dans une des langues nationales, si elles sont établies dans une autre langue qu'une des langues nationales. ».

L'article en projet ajoute un alinéa dans cet article 36 pour exclure du champ d'application de cet article l'employeur, au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, qui occupe un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.

Conseil consultatif du droit pénal social

Avis n° 20121/003 du 22 novembre 2021

Cette exclusion du champ d'application de l'article 36 du Code pénal social est requise suite à la modification de l'article 7/1 de la loi précitée du 5 mars 2002 par l'article 11 de l'avant-projet de loi.

L'article 30 de l'avant-projet de loi modifie l'article 182, 51^{er} du Code pénal social pour le compléter avec deux nouvelles incriminations visant à punir la violation de l'article 7/1/2 inséré par l'article 12 du même projet de loi dans la loi précitée du 5 mars 2002. Cet article 7/1/2 introduit deux déclarations de détachement qui seront exclusivement applicables en matière de transport routier.

L'article 7/1/2, 5 1^{er} met en place une obligation, pour les employeurs établis dans l'Union européenne ou au Royaume-Uni, d'effectuer une déclaration de détachement au moyen du formulaire disponible sur l'interface connectée au système d'information du marché intérieur (IMI).

Pour les employeurs établis dans un Etat tiers qui n'est pas le Royaume-Uni, l'article 7/1/2, 5 2, crée quant à lui une obligation d'effectuer une déclaration de détachement spécifique par le biais du formulaire électronique qui sera disponible sur le site du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale.

L'article 182, 51^{er} 2^o, en projet punira la violation de l'obligation prévue à l'article 7/1/2, g 1^{er} de la loi précitée du 5 mars 2002 tandis que l'article 182, 51^{er} 3^o, en projet punira la violation de l'obligation prévue à l'article 7/1/2, 5 2, de la loi précitée du 5 mars 2002.

Les employeurs qui tombent dans le champ d'application de l'article 7/1/2 en projet ne devront plus effectuer la déclaration préalable pour les travailleurs détachés à l'Office national de la sécurité sociale dont l'absence est punie par l'article 182, 51^{er}, 1^o, actuel d'une sanction de niveau 4 mais devront effectuer en remplacement une des deux déclarations prévues à l'article 7/1/2.

L'article 31 de l'avant-projet de loi insère un nouveau chapitre 5/2, intitulé « Des obligations spécifiques dans le domaine du transport routier » dans le livre 1^{er}, titre 2 du Code pénal social qui contiendra les articles 184/1/1 et 184/1/2 nouveaux.

L'article 32 de l'avant-projet de loi insère dans le nouveau chapitre 5/2 précité un article 184/1/1 intitulé « L'information préalable au conducteur de son détachement dans le domaine du transport routier ».

Il punit l'employeur qui n'a pas communiqué à son conducteur, avant de le détacher, l'information mentionnée dans l'article 4 de l'avant-projet de loi. L'information que l'employeur doit communiquer en vertu de cet article 4 à son conducteur, avant qu'il ne le détache de la Belgique vers un autre Etat membre de l'Union européenne, est l'information sur le site internet de la Commission

européenne -indiquant les liens vers le site internet officiel en matière de détachement par État membre.

L'article 33 de l'avant-projet de loi insère un article 184/1/2 intitulé « La coresponsabilité dans le domaine du transport routier » dans le nouveau chapitre 5/2 précité du Code pénal social.

Il vise à transposer l'article 5.1. de la directive 2020/1057 précitée.

La directive prévoit un système de co-responsabilité à l'égard des entreprises actives dans les services de transport routier et qui sous-traitent leurs services de transport et ce, en cas de non-respect par le sous-traitant des règles adoptées en vertu de l'article 1^{er} de la directive.

Cette co-responsabilité doit prendre la forme d'une sanction à l'égard des personnes citées dans l'article 5,1. de la directive précitée 2020/1057 lorsqu'elles savaient ou auraient dû savoir que leur sous-traitant ne respectait pas les formalités spécifiquement applicables en cas de détachement.

Trois incriminations sont insérées dans ce nouvel article 184/1/2 du Code pénal social :

- 1) Est puni d'une sanction de niveau 2, le donneur d'ordres actif dans les services de transports routiers qui commande à un employeur établi dans un autre pays l'exécution de tels services de transports routiers alors que ledit donneur d'ordres sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, cet employeur viole les obligations prévues à l'article 7/1/1 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci •
- 2) Est puni d'une sanction de niveau 2, le donneur d'ordres actif dans les services de transports routiers qui commande à un employeur établi dans un autre pays l'exécution de tels services de transports routiers alors que ledit donneur d'ordres sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, cet employeur viole les obligations prévues à l'article 15ter de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs ,
- 3) Est puni d'une sanction de niveau 2, le donneur d'ordres actif dans les services de transports routiers qui commande à un employeur établi dans un autre pays l'exécution de tels services de transports routiers alors que ledit donneur d'ordres sait ou aurait dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que dans le cadre d'une telle exécution, cet employeur n'a pas effectué la déclaration de détachement prévue à l'article 7/1/2 de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

L'article 34 de l'avant-projet de loi insère un article 188/2/1 intitulé « La mise à disposition de documents par l'employeur au conducteur dans le domaine du transport routier » dans le livre 1er, chapitre 6 (« les infractions concernant les documents sociaux ou de type social »), section 6 (« Autres documents de type social demandés en cas de détachement de travailleurs ») du Code pénal social. Ce nouvel

article 188/2/1 vise à sanctionner le non-respect de l'article 7/1/1, 5 1^{er} inséré par l'article 11 de l'avant-projet de loi dans la loi précitée du 5 mars 2002. Il vise à punir d'une sanction de niveau 2, l'employeur qui ne met pas à disposition de son conducteur, soit sous format papier, soit sous format électronique, les documents visés par l'article 7/1/1, 5 1^{er}, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci.

Les documents visés à l'article 7/1/1, 5 1^{er}, de la loi précitée du 5 mars 2002 sont une copie de la déclaration de détachement visée par l'article 7/1/2 de la loi précitée du 5 mars 2002 y inséré par l'article 12 de l'avant-projet de loi, les enregistrements du tachygraphe, et en particulier les symboles pays des États où le travailleur a été présent lorsqu'il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transports de cabotage ainsi que la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique.

L'article 35 de l'avant-projet de loi insère un article 188/2/2 intitulé « La communication de documents par le conducteur dans le domaine du transport routier » dans le livre 1^{er}, chapitre 6 les infractions concernant les documents sociaux ou de type social », section 6 (« Autres documents de type social demandés en cas de détachement de travailleurs ») du Code pénal social.

Cet article 188/2/2 punit d'une sanction de niveau 2, le conducteur qui, lors d'un contrôle sur route, ne fournit pas, aux fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi, soit sous format papier, soit sous format électronique les documents visés à l'article 7/1/1, 5 1^{er}, précité et qui ont été mis à sa disposition par son employeur.

L'article 36 de l'avant-projet de loi insère un article 188/2/3 intitulé « La fourniture de documents par l'employeur dans le domaine du transport routier » dans le livre 1^{er}, chapitre 6 (« les infractions concernant les documents sociaux ou de type social »), section 6 (« Autres documents de type social demandés en cas de détachement de travailleurs ») du Code pénal social.

Cet article 188/2/3 contient deux incriminations .

1⁰ il punit d'une sanction de niveau 2, l'employeur au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci qui ne fournit pas aux fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi, après la période de détachement et dans le délai prévu, les documents visés à l'article 7/1/1, 5 2, de la loi précitée du 5 mars 2002 et demandés par ces fonctionnaires.

2⁰ il punit d'une sanction de niveau 2, l'employeur au sens de l'article 15ter de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs qui ne fournit pas aux fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi, après la période de détachement et dans le délai prévu, les documents visés à l'article 15ter précité et demandés par ces fonctionnaires.

2.- Avis du Conseil consultatif

2.1.- Remarques de forme :

Voici quelques remarques de forme ou fautes de frappe à corriger :

- à l'article 8 de l'avant-projet de loi : dans la phrase « A l'article 5, paragraphe 2, de la même loi, modifié par la loi du 12 juin 2020, les modifications suivantes sont apportées l'alinéa 7 est remplacé par ce qui suit : » il faut supprimer les mots « les modifications suivantes sont apportées » vu que cet article 8 remplace uniquement un alinéa et n'apporte pas plusieurs modifications à l'article 5 de la loi du 5 mars 2002.
- à l'article 31 de l'avant-projet de loi : le Conseil consultatif constate que cet article fait erronément référence au livre 1^{er} et au titre 2 du Code pénal social au lieu de se référer au livre 2 du Code pénal social. Vu que le nouveau chapitre 5/2 que l'avant-projet de loi insère dans le Code pénal social contient des articles instaurant de nouvelles incriminations, il convient de l'insérer dans le livre 2 du Code qui constitue l'inventaire des infractions punies par les sanctions du Code pénal social. Le Conseil recommande dès lors de remplacer les mots « le livre 1^{er}, titre 2, du même Code, » par les mots « le livre 2 » dans l'article 31 du texte soumis pour avis.
- aux articles 34, 35 et 36 de l'avant-projet de loi : pour le même motif que celui indiqué ci-dessus, le Conseil consultatif fait remarquer qu'il faut remplacer la référence au livre 1^{er} par celle au livre 2 du Code pénal social dans ces 4 articles.

2.2.- Observations portant sur le fond .

Article 29 de l'avant-projet de loi

Pour le Conseil consultatif, il est difficilement compréhensible, dans un contexte d'internationalisation croissante des relations de travail, qu'une disposition légale puisse prévoir la non-application de l'article 36 du Code pénal social qui permet aux inspecteurs sociaux « d'exiger une traduction des données visées à l'article 28 dans une des langues nationales, si elles sont établies dans une autre langue qu'une des langues nationales ».

De plus en plus souvent, les services d'inspection sociale sont amenés à contrôler des entreprises d'origine étrangère (et, notamment, des entreprises détachant, de manière temporaire, leurs travailleurs salariés en Belgique) et l'article 36 du Code pénal social vise à leur faciliter quelque peu la tâche en la matière.

La commission européenne (au sein de laquelle un « courant important » souhaite supprimer la possibilité, pour les pays membres, d'exiger la traduction de documents

en cas de détachement) a déjà tenté de remettre en cause des dispositions légales ou réglementaires analogues ou similaires à l'article 36 du Code pénal social, notamment en vertu du droit à la libre circulation des travailleurs.

Le Conseil consultatif souligne que la Cour de Justice des Communautés européennes avait déjà été amenée à se prononcer à ce sujet.

Citons, à cet égard, un arrêt rendu par la Cour de Justice des Communautés européennes en date du 18 juillet 2007, à la suite d'un recours introduit par la Commission des Communautés européennes à l'encontre d'une réglementation allemande.

Aux termes de cette réglementation allemande, lorsqu'un employeur établi hors d'Allemagne occupe des travailleurs sur le territoire de cet Etat membre, il est tenu de conserver certains documents, en langue allemande, pendant toute la durée de l'occupation effective des travailleurs détachés et au moins pendant la durée du chantier complet, sans toutefois que cette obligation soit imposée au-delà d'un délai de deux ans, de façon à pouvoir présenter ces documents sur le chantier à la demande des autorités de contrôle.

Les documents concernés sont le contrat de travail, les fiches de paie ainsi que les pièces justificatives de l'horaire de travail et du paiement des rémunérations.

Suivant la Commission des Communautés européennes, l'obligation pour les entreprises étrangères de traduire, en langue allemande, tous les documents requis en vertu de la réglementation allemande précitée, « constitue une restriction injustifiée et disproportionnée à la libre prestation des services garantie à l'article 49 CE ».

Toutefois, selon la Cour de Justice des Communautés européennes : « il importe de constater que ladite disposition impose la traduction de quatre documents seulement (le contrat de travail, les fiches de paie ainsi que les pièces justificatives de l'horaire de travail et du paiement des rémunérations) qui ne sont pas d'une longueur excessive et pour la rédaction desquels sont généralement utilisées des formules types. Par conséquent, étant donné qu'il n'entraîne pas, pour l'employeur détachant des travailleurs en Allemagne, une charge administrative ou financière lourde, l'article 2, paragraphe 3, de l'AEntG ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif de protection sociale poursuivi. ».

La Cour de Justice a également précisé que le système organisé de coopération et d'échange d'informations entre administrations nationales prévu à l'article 4 de la directive européenne 96/71 ne rend pas superflu l'obligation de traduction imposée aux employeurs établis hors d'Allemagne. Il ressort, en effet, du dossier que les documents exigés des employeurs par la réglementation allemande ne sont pas détenus par ces administrations, lesquelles ne peuvent donc les transmettre, avec leur traduction, dans des délais raisonnables aux autorités compétentes des autres Etats membres.

La Cour semble donc admettre qu'une obligation de traduction de certains documents puisse être exigée, pour autant qu'il ne s'agisse que de certains documents déterminés (quatre catégories de documents de type social, dans le cas d'espèce).

En outre, le Conseil rappelle également qu'en ce qui concerne le détachement de travailleurs au sein d'Etats membres de l'Espace économique européen (ou la Suisse), la loi du 11 décembre 2016 portant diverses dispositions concernant le détachement de travailleurs a prévu la possibilité, pour les services d'inspection compétents, d'exiger la production et la traduction de certains documents dans une des langues nationales ou en langue anglaise.

Le Conseil est d'avis qu'il faudrait permettre aux inspecteurs sociaux de solliciter au moins une traduction anglaise de certains des données visées à l'article 28 du Code pénal social par les employeurs au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci, qui occupent des conducteurs dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier en Belgique.

Article 30 de l'avant-projet de loi

Une partie du Conseil consultatif estime qu'il serait plus approprié, en terme de cohérence, voire même de lisibilité, que l'article 30 du projet de loi insère les deux nouvelles incriminations dans l'article 188/2 du Code pénal social intitulé « Le défaut d'envoi de documents de type social demandés en cas de détachement de travailleurs » plutôt que dans l'article 182 du Code pénal social.

En effet, actuellement l'article 182 du Code pénal social n'a trait qu'aux sanctions afférentes à la déclaration LIMOSA. Plusieurs services d'inspection sociaux fédéraux différents sont compétents pour dresser des E-PV sur base de l'article 182 du Code pénal social.

Par contre, seuls les inspecteurs sociaux du Contrôle des lois sociales du S.P.F. Emploi, Travail et Concertation Sociale sont compétents pour dresser des E-PV sur base de l'article 188/2 du Code pénal social.

« Mélanger » dans un même article (l'article 182) du Code pénal social deux déclarations de nature différente (à savoir la déclaration LIMOSA et une déclaration de détachement spécifique à ce type de conducteurs de transport routier) ne semble pas trop cohérent et peut même, dans une certaine mesure, nuire à la « lisibilité » de cette disposition.

D'autant plus que les conducteurs de transport routier pour compte de tiers qui sont détachés et qui entreront dans le champ d'application de l'avant-projet de loi soumis pour avis vont justement être dispensés de toute déclaration LIMOSA.

Une autre partie du Conseil souligne cependant que l'insertion des deux nouvelles incriminations dans l'article 182 actuel du Code pénal social peut se justifier par le fait que les employeurs qui tombent dans le champ d'application de l'article 7/1/2 en projet ne devront plus effectuer la déclaration préalable pour les travailleurs détachés

à l'Office national de la sécurité sociale dont l'absence est punie par l'article 182, 51^{er}, 1^o, actuel d'une sanction de niveau 4 mais devront effectuer une des deux déclarations prévues à l'article 7/1/2 en remplacement.

Il est cohérent de punir de la même sanction (niveau 4) l'absence de déclaration Limosa dans le chef des employeurs qui y restent soumis et l'absence de déclaration de détachement dans le chef des employeurs qui doivent effectuer cette déclaration de détachement mais qui sont dispensés de la déclaration Limosa. L'article 188/2 du Code pénal social prévoit seulement une sanction de niveau 2. Le projet de loi soumis pour avis n'a pas pour objectif de punir moins sévèrement les employeurs qui seront dispensés d'effectuer la déclaration Limosa et qui devront à la place effectuer une déclaration de détachement.

Article 32 de l'avant-projet de loi

L'article 32 de l'avant-projet de loi insère l'article 184/1/1 dans le Code pénal social pour punir l'employeur qui n'a pas communiqué à son conducteur, avant de le détacher, l'information mentionnée dans l'article 4 de l'avant-projet de loi. L'information que l'employeur doit communiquer en vertu de cet article 4 à son conducteur, avant qu'il ne le détache de la Belgique vers un autre État membre de l'Union européenne, est l'information sur le site internet de la Commission européenne indiquant les liens vers le site internet officiel en matière de détachement par État membre.

Le Conseil attire l'attention sur le fait que pour que cette disposition puisse être appliquée en pratique et qu'une sanction puisse être infligée à l'employeur qui ne respecte pas l'obligation prévue à l'article 4 de l'avant-projet de loi, il faut que l'avant-projet de loi prévoie d'une part une obligation de conservation d'un écrit dans le chef de l'employeur qui prouvera qu'il a bien informé le conducteur ainsi qu'un d'autre part un délai de conservation de cet écrit. A défaut, cette disposition ne servira à rien.

Articles 34 et 35 de l'avant-projet de loi

Les articles 34 et 35 insèrent un article 188/2/1 et un article 188/2/2 dans le Code pénal social pour punir respectivement d'une sanction de niveau 2, l'employeur qui ne met pas à disposition de son conducteur, soit sous format papier, soit sous format électronique, les documents visés par l'article 7/1/1, g 1^{er}, de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci (article 188/2/1) et d'une sanction de niveau 2, le conducteur qui, lors d'un contrôle sur route, ne fournit pas, aux fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi, soit sous format papier, soit sous format électronique les documents visés à l'article 7/1/1, 5^{1er}, précité et qui ont été mis à sa disposition par son employeur (article 188/2/2).

Parmi les documents visés à l'article 7/1/1, 51^{er}, précité, que l'employeur, qui emploie un conducteur dans le cadre des activités du secteur du transport routier en Belgique, a l'obligation de mettre à disposition sont prévus « la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique ».

Le Conseil s'interroge sur ce qui est visé par cette formulation. Ne s'agit-il pas simplement de la lettre de voiture (CMR) ? Pourquoi ne pas simplement utiliser ce terme « lettre de voiture » ? Ou est-ce parce que les trajets sans obligation CMR (par exemple, en Belgique ou en transport personnel) sont également inclus ?

En outre, le Conseil se demande également comment la preuve suffisante que les opérations de transport ont eu lieu en Belgique pourra -t-elle être apportée en pratique.

Cette formulation est également étrange par le fait que c'est l'employeur (aussi par l'intermédiaire de son chauffeur) qui doit prouver qu'il entre dans le champ d'application de la loi du 5 mars 2002. Quid d'un conducteur qui ne fait que traverser la Belgique (et qui, à ce moment-là, conduit et travaille en Belgique) ? Ne devrait-il pas plutôt prouver qu'il n'est PAS soumis à l'obligation de détachement en Belgique en présentant, par exemple, sa CMR ?

Le Conseil est conscient de la difficulté de rédiger des dispositions claires qui transposent correctement la directive 2020/1057 précitée mais il recommande d'examiner d'une part la disposition en projet par rapport à la lettre de voiture et d'autre part son application et son effectivité en vue d'obtenir une disposition et un système applicable en pratique.

Article 36 de l'avant-projet de loi

L'article 36 de l'avant-projet de loi insère un article 188/2/3 dans le Code pénal social qui punit d'une sanction de niveau 2, l'employeur au sens de la loi du 5 mars 2002 concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci qui ne fournit pas aux fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi, après la période de détachement et dans le délai prévu, les documents visés à l'article 7/1/1, 52, de la loi précitée du 5 mars 2002 et demandés par ces fonctionnaires.

Parmi les documents visés à l'article 7/1/1, 52, précité, est mentionnée « la preuve de paiement des salaires du conducteur détaché ». Le Conseil se demande quelle preuve de paiement le fonctionnaire précité pourra accepter. Cela ne devrait-il pas être déterminé en fonction des règles du pays d'envoi du conducteur ? Ou est-ce la législation belge qui s'appliquera ici ?

Articles 35 et 36 de l'avant-projet de loi

Par ailleurs, le Conseil recommande d'examiner de manière plus approfondie si les faits que les articles 35 et 36 de l'avant-projet de loi proposent de punir par les nouveaux articles 188/2/2 et 188/2/3 du Code pénal social (absence de fourniture des documents visés à l'article 7/1/1 de la loi précitée du 5 mars 2002 aux fonctionnaires du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale désignés par le Roi par le conducteur et par l'employeur) ne rentrent pas déjà dans le champ d'application de l'article 209 actuel du Code pénal social qui punit l'obstacle à la surveillance et notamment l'absence de communication aux inspecteurs sociaux des supports d'information contenant des données sociale ou des données prescrites par la loi.

Bruxelles, le 26 novembre 2021,

Le Président,

La secrétaire adjointe

Jackie Van Damme

Murielle Fabrot

FOD JUSTITIE
Adviesraad van het sociaal strafrecht

ADVIES nr. 2021/003
van 22 november 2021

**Voorontwerp van wet houdende diverse bepalingen inzake de
detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer**

Waterloolaan, 115 – 1000 Brussel
Secretaris: mevrouw Marie Debauche, adjunct-secretaris: mevrouw Murielle Fabrot
Tel: 02 542 79 82 / 02 233 44 81
e-mail: marie.debauche@just.fgov.be, murielle.fabrot@emploi.belgique.be

1.- Advies gevraagd door de minister van Werk

1.1- De adviesaanvraag:

Met toepassing van artikel 97 van het Sociaal Strafwetboek heeft de Adviesraad van het sociaal strafrecht de taak zijn advies te verstrekken over de aanvraag van 5 oktober 2021 van de minister van Werk, de heer Pierre-Yves Dermagne.

Het advies van de Raad wordt gevraagd over het voorontwerp van wet houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer dat het Sociaal Strafwetboek meer bepaald wijzigt.

1.2.- De doelstelling die wordt nagestreefd door het voorontwerp van wet dat voor advies wordt voorgelegd:

De tekst die voor advies wordt voorgelegd, heeft tot doel de richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van de specifieke regels met betrekking tot de richtlijn 96/71/EG en richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handavingsvoorschriften en de Verordening (EU) nr. 1024/2012 om te zetten in Belgisch recht.

Deze richtlijn moet uiterlijk op 2 februari 2022 worden omgezet en vanaf dezelfde datum worden toegepast.

1.3.- Inhoud van de wijzigingen die worden aangebracht aan het Sociaal Strafwetboek:

Deze wettekst brengt meer bepaald wijzigingen aan in het Sociaal Strafwetboek door er nieuwe bepalingen in te voegen die nieuwe incriminaties (afdeling 7 van het voorontwerp van wet: artikelen 29 tot 36) bevatten om de inbreuk tegen de nieuwe verplichtingen die worden ingevoerd door het voorontwerp van wet, te bestraffen.

Artikel 29 van het voorontwerp van wet wijzigt artikel 36 van het Sociaal Strafwetboek door de toevoeging van een nieuw lid.

Bovengenoemd artikel 36 bepaalt dat, *wanneer dit nodig is voor het toezicht, de sociaal inspecteurs een vertaling kunnen eisen in één van de nationale talen van de sociale gegevens of de gegevens die ingevolge de wetgeving dienen te worden bijgehouden of bewaard, wanneer deze zijn opgesteld in een andere taal dan één van de nationale talen.*

Het ontworpen artikel voegt een lid toe in dit artikel 36 om de werkgever, in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids- loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, die een bestuurder te werk stelt in het kader van activiteiten in de sector van het wegvervoer, uit te sluiten uit het toepassingsgebied van dit artikel.

Deze uitsluiting uit het toepassingsgebied van artikel 36 van het Sociaal Strafwetboek is nodig als gevolg van de wijziging van artikel 7/1 van voormelde wet van 5 maart 2002 door artikel 11 van het voorontwerp van wet.

Artikel 30 van het voorontwerp van wet wijzigt artikel 182, §1 van het Sociaal Strafwetboek en voegt in dit artikel twee nieuwe incriminaties in om de inbreuk tegen artikel 7/1/2 te bestraffen dat werd ingevoegd door artikel 12 van hetzelfde wetsontwerp in de voormelde wet van 5 maart 2002. Dit artikel 7/1/2 voert twee detacheringsverklaringen in die uitsluitend van toepassing zullen zijn op het vlak van wegvervoer.

Artikel 7/1/2, § 1 voert een verplichting in voor de werkgevers die gevestigd zijn in de Europese Unie of het Verenigd Koninkrijk om een detacheringsverklaring in te dienen door middel van het formulier dat beschikbaar is op de interface die verbonden is met het Informatiesysteem Interne Markt (IMI).

Voor de werkgevers die gevestigd zijn in een derde land dat niet het Verenigd Koninkrijk is, voert artikel 7/1/2 §2 daarentegen een verplichting in om een specifieke detacheringsverklaring in te dienen door middel van het elektronisch formulier dat zal beschikbaar zijn op de website van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg. Het ontworpen artikel 182, 2°, zal het niet-naleven van de verplichting voorzien in artikel 7/1/2, § 1, van voormelde wet van 5 maart 2002 bestraffen, terwijl het ontworpen artikel 182, 3° het niet-naleven van de verplichting voorzien in artikel 7/1/2, § 2 van de voormelde wet van 5 maart zal bestraffen.

De werkgevers die onder het toepassingsgebied van het ontworpen artikel 7/1/2 vallen, zullen de voorafgaandelijke melding voor gedetacheerde werknemers bij de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid niet meer moeten doen (het niet-doen daarvan wordt door het huidige artikel 182, §1, 1°, bestraft met een sanctie van niveau 4), maar zullen in plaats daarvan één van de twee verklaringen voorzien in artikel 7/1/2 moeten indienen.

Artikel 31 van het voorontwerp van wet voegt een nieuw hoofdstuk 5/2 in met als opschrift « Bijzondere verplichtingen in de sector van het wegvervoer », in boek 1, titel 2) van het Sociaal Strafwetboek dat de nieuwe artikelen 184/1/1 en 184/1/2 zal omvatten.

Artikel 32 van het voorontwerp van wet voegt in het nieuwe voormelde hoofdstuk 5/2 een artikel 184/1/1 in met het opschrift «De voorafgaande informatie in verband met zijn detachering aan de bestuurder in de sector van het wegvervoer». Het bestraft de werkgever die niet de informatie, zoals vermeld in artikel 4 van het voorontwerp van wet, meegedeeld heeft aan zijn bestuurder, alvorens hem te detacheren.

De informatie die de werkgever op basis van dit artikel 4 moet meedelen aan zijn bestuurder, voordat hij hem vanuit België naar een andere lidstaat van de Europese Unie detacheert, is de informatie op de website van de Europese Commissie met links naar de officiële website over detachering per lidstaat.

Artikel 33 van het voorontwerp van wet voegt een artikel 184/1/2 met het opschrift «De medeverantwoordelijkheid in de sector van het wegvervoer» in het voormelde nieuwe hoofdstuk 5/2 van het Sociaal Strafwetboek in.

Het is de bedoeling van dit artikel om artikel 5.1 van voormelde richtlijn 2020/1057 om te zetten.

De richtlijn voorziet in een systeem van medeverantwoordelijkheid ten opzichte van de ondernemingen die actief zijn in de diensten van wegvervoer en die hun vervoersdiensten in onderaanneming geven, in geval van niet-naleving door de onderaannemer van de regels aangenomen op basis van artikel 1 van de richtlijn. Deze medeverantwoordelijkheid moet de vorm aannemen van een sanctie ten opzichte van de in artikel 5.1. van voormelde richtlijn 2020/1057 vermelde personen, wanneer ze wisten of hadden moeten weten dat hun onderaannemer de voorschriften die specifiek van toepassing zijn in geval van detachering, niet naleefde.

Drie incriminaties worden in dit nieuwe artikel 184/1/2 van het Sociaal Strafwetboek ingevoegd:

1) Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de opdrachtgever actief in de vervoersdiensten van wegvervoer die bij een werkgever die gevestigd is in een ander land, de uitvoering van dergelijke diensten van wegvervoer bestelt, terwijl deze opdrachtgever, alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, deze werkgever de verplichtingen voorzien in artikel 7/1/1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet naleeft.

2) Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de opdrachtgever actief in de diensten van wegvervoer die bij een werkgever die gevestigd is in een ander land, de uitvoering van dergelijke diensten van wegvervoer bestelt, terwijl deze opdrachtgever, alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, deze werkgever de verplichtingen voorzien in artikel 15^{ter} van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, niet naleeft.

3) Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de opdrachtgever actief in de diensten van wegvervoer die bij een werkgever die gevestigd is in een ander land, de uitvoering van dergelijke diensten van wegvervoer bestelt, terwijl deze opdrachtgever, alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen, weet of

had moeten weten dat, in het kader van een dergelijke uitvoering, deze werkgever de detachingsverklaring voorzien in artikel 7/1/2 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet ingediend heeft.

Artikel 34 van het voorontwerp van wet voegt in boek 1, hoofdstuk 6 ("Inbreuken betreffende sociale documenten of documenten van sociale aard"), afdeling 6 ("Andere documenten van sociale aard opgevraagd in geval van detachering van werknemers") van het Sociaal Strafwetboek een artikel 188/2/1 in met als opschrift "Het ter beschikking stellen van documenten door de werkgever aan de bestuurder in de sector van het wegvervoer".

Dit nieuwe artikel 188/2/1 bestraft het niet-naleven van artikel 7/1/1, §1 dat door artikel 11 van het voorontwerp van wet ingevoegd wordt in de voormelde wet van 5 maart 2002. Het is de bedoeling van dit artikel om met een sanctie van niveau 2 te bestraffen de werkgever die de documenten zoals bedoeld in artikel 7/1/1, §1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet ter beschikking stelt van zijn bestuurder, hetzij op papier, hetzij in elektronische vorm.

De documenten bedoeld in artikel 7/1/1, § 1, van voormelde wet van 5 maart 2002, zijn een kopie van de detachingsverklaring, zoals bedoeld in artikel 7/1/2 van voormelde wet van 5 maart 2002, dat daarin ingevoegd wordt door artikel 12 van het voorontwerp van wet, de tachograafgegevens en met name de landsymbolen van de staten waar de bestuurder zich bevond tijdens internationaal wegvervoer of cabotage en het bewijs dat de vervoersactiviteiten plaatshebben in België.

Artikel 35 van het voorontwerp van wet voegt in boek 1, hoofdstuk 6 ("Inbreuken betreffende sociale documenten of documenten van sociale aard"), afdeling 6 ("Andere documenten van sociale aard opgevraagd in geval van detachering van werknemers") van het Sociaal Strafwetboek een artikel 188/2/2 in met als opschrift "De mededeling van documenten door de bestuurder in de sector van het wegvervoer".

Dit artikel 188/2/2 bestraft met een sanctie van niveau 2 de bestuurder die bij een wegcontrole de documenten zoals bedoeld in voormeld artikel 7/1/1, § 1 die hem - hetzij op papier, hetzij elektronisch- ter beschikking werden gesteld door zijn werkgever, niet ter beschikking stelt van de door de Koning aangewezen ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

Artikel 36 van het voorontwerp van wet voegt in boek 1, hoofdstuk 6 ("Inbreuken betreffende sociale documenten of documenten van sociale aard"), afdeling 6 ("Andere documenten van sociale aard opgevraagd in geval van detachering van werknemers") van het Sociaal Strafwetboek een artikel 188/2/3 in met als opschrift "Het verstrekken van documenten door de werkgever in de sector van het wegvervoer".

Dit artikel 188/2/3 omvat twee incriminaties:

1° het bestraft met een sanctie van niveau 2 de werkgever in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan die de documenten bedoeld in artikel 7/1/1, § 2 van de voormelde wet van 5 maart 2002 en die gevraagd worden door de door de Koning aangewezen ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, niet, na de detacheringsperiode en binnen de voorziene termijn, verstrekt aan deze ambtenaren.

2° het bestraft met een sanctie van niveau 2 de werkgever in de zin van artikel 15^{ter} van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers die de documenten bedoeld in voormeld artikel 15^{ter} en die gevraagd worden door de door de Koning aangewezen ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, niet, na de detacheringsperiode en binnen de voorziene termijn, verstrekt aan deze ambtenaren.

2.- Advies van de Adviesraad

2.1.- Opmerkingen over de vorm:

Hier volgen enkele opmerkingen over de vorm of typfouten die verbeterd moeten worden:

- artikel 8 van het voorontwerp van wet: in de Franse versie moeten in de zin « A l'article 5, paragraphe 2, de la même loi, modifié par la loi du 12 juin 2020, les modifications suivantes sont apportées l'alinéa 7 est remplacé par ce qui suit : » de woorden « les modifications suivantes sont apportées » geschrapt worden, aangezien dit artikel 8 slechts één lid vervangt en niet verscheidene wijzigingen aanbrengt aan artikel 5 van de wet van 5 maart 2002.

- artikel 31 van het voorontwerp van wet: de Adviesraad stelt vast dat dit artikel foutief verwijst naar het boek 1 en titel 2 van het Sociaal Strafwetboek in plaats

van te verwijzen naar boek 2 van het Sociaal Strafwetboek. Daar het nieuwe hoofdstuk 5/2 dat het voorontwerp van wet invoegt in het Sociaal Strafwetboek, artikelen bevat dat nieuwe incriminaties invoert, moet het worden ingevoegd in boek 2 van het Wetboek dat de lijst van inbreuken bevat die worden bestraft met sanctie van het Sociaal Strafwetboek.

De Raad raadt dus aan de woorden « boek 1, titel 2 van hetzelfde Wetboek » te vervangen door de woorden « boek 2 » in artikel 31 van de tekst die voor advies wordt voorgelegd.

- artikelen 34, 35 en 36 van het voorontwerp van wet: om dezelfde reden als diegene die hierboven werd aangegeven, wijst de Adviesraad erop dat de verwijzing naar boek 1 moet worden vervangen door de verwijzing naar boek 2 van het Sociaal Strafwetboek in deze 3 artikelen.

2.2.- Opmerkingen over de inhoud:

Artikel 29 van het voorontwerp van wet

Voor de Adviesraad is het moeilijk te vatten dat een wettelijke bepaling in een context van groeiende internationalisering van de arbeidsbetrekkingen kan voorzien in de niet-toepassing van artikel 36 van het Sociaal Strafwetboek dat de sociaal inspecteurs de mogelijkheid biedt « *een vertaling te eisen in één van de nationale talen van de gegevens bedoeld in artikel 28 wanneer deze zijn opgesteld in een andere taal dan één van de nationale talen* ».

De sociale inspectiediensten moeten steeds vaker ondernemingen van vreemde oorsprong controleren (en met name ondernemingen die hun werknemers tijdelijk naar België detacheren) en artikel 36 van het Sociaal Strafwetboek heeft tot doel hun taak ter zake iets te vergemakkelijken.

De Europese Commissie (waarbinnen een « belangrijke stroming » de mogelijkheid voor de lidstaten om de vertaling van documenten te eisen in geval van detachering wenst af te schaffen) heeft reeds getracht terug te komen op wettelijke of reglementaire bepalingen die analoog of gelijkaardig zijn aan artikel 36 van het Sociaal Strafwetboek, meer bepaald krachtens het recht op het vrije verkeer van werknemers.

De Adviesraad wijst erop dat het Hof van Justitie van de Europese Unie reeds een uitspraak ter zake moest doen.

In dit verband wijzen we op een arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie dd. 18 juli 2007 naar aanleiding van een beroep dat werd ingesteld door de Commissie van de Europese Gemeenschappen tegen een Duitse reglementering. Volgens deze Duitse reglementering moet een werkgever die buiten Duitsland gevestigd is en werknemers tewerkstelt op het grondgebied van deze lidstaat, bepaalde documenten bewaren in de Duitse taal gedurende de volledige periode van de daadwerkelijke tewerkstelling van de gedetacheerde werknemers en ten minste voor de duur van het gehele bouwproject, doch maximaal twee jaar, zodat hij deze documenten op verzoek van de controleautoriteiten op de bouwplaats kan overleggen.

De betreffende documenten zijn de arbeidsovereenkomst, de salarisstroken, de arbeidstijdoverzichten en de documenten waaruit de loonbetalingen blijken.

Volgens de Commissie van de Europese Gemeenschappen is de verplichting voor de buitenlandse ondernemingen om alle documenten die vereist worden krachtens de voormelde Duitse reglementering, te vertalen in de Duitse taal « een ongerechtvaardigde en onevenredige beperking van de bij artikel 49 EG gewaarborgde vrijheid van dienstverrichting ».

Het Hof van Justitie van de Europese Unie oordeelt echter het volgende: « het zij vastgesteld dat ingevolge voornoemde bepaling slechts vier documenten moeten worden vertaald (de arbeidsovereenkomst, de salarisstroken, de arbeidstijdoverzichten en de documenten waaruit de loonbetalingen blijken) die niet buitensporig lang zijn en doorgaans met gebruikmaking van standaardformuleringen zijn opgesteld. Aangezien § 2, lid 3, AEntG, voor de werkgever die werknemers in Duitsland detacheert geen zware administratieve of financiële lasten meebrengt, gaat hij niet verder dan nodig is voor het bereiken van het nagestreefde doel van sociale bescherming ».

Het Hof van Justitie heeft er ook op gewezen dat het bij artikel 4 van de Europese richtlijn 96/71 voorziene georganiseerde stelsel van samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de nationale instanties de aan de buiten Duitsland gevestigde werkgevers opgelegde verplichting tot vertaling niet overbodig maakt. Uit de stukken blijkt immers dat de door de Duitse reglementering van de werkgevers vereiste documenten niet in het bezit zijn van deze instanties, zodat deze niet in staat zijn die documenten, samen met de vertaling ervan, binnen een redelijke termijn aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten te doen toekomen. Het Hof lijkt dus te erkennen dat een verplichting tot vertaling van bepaalde documenten mag opgelegd worden, voor zover het alleen gaat om bepaalde, welomschreven documenten (vier categorieën van sociale documenten in dit geval).

Bovendien herinnert de Raad er ook aan dat, wat betreft de detachering van werknemers in lidstaten van de Europese Economische Ruimte (of Zwitserland), de wet van 11 december 2016 houdende diverse bepalingen inzake detachering van werknemers voor de bevoegde inspectiediensten in de mogelijkheid voorziet om de opmaak en de vertaling te eisen van bepaalde documenten in één van de nationale talen of de Engelse taal.

De Raad is van mening dat de sociaal inspecteurs ten minste om een Engelse vertaling zouden moeten kunnen vragen van bepaalde gegevens bedoeld in artikel 28 van het Sociaal Strafwetboek door de werkgevers in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering in België van werknemers en de naleving ervan die bestuurders tewerkstellen in het kader van activiteiten op het vlak van het wegvervoer in België.

Artikel 30 van het voorontwerp van wet

Een deel van de Adviesraad is van mening dat het voor de samenhang en zelfs voor de leesbaarheid gepaster zou zijn dat artikel 30 van het wetsontwerp de twee nieuwe incriminaties invoegt in artikel 188/2 van het Sociaal Strafwetboek met het opschrift « Het gebrek aan verzending van documenten van sociale aard opgevraagd in geval van detachering van werknemers » eerder dan in artikel 182 van het Sociaal Strafwetboek.

Artikel 182 van het Sociaal Strafwetboek heeft momenteel immers alleen maar betrekking op de sancties met betrekking tot de LIMOSA-aangifte. Verscheidene federale sociale inspectiediensten zijn bevoegd om E-PV's op te maken op basis van artikel 182 van het Sociaal Strafwetboek.

Daarentegen zijn alleen de sociaal inspecteurs van het Toezicht op de Sociale Wetten van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg bevoegd om E-PV's op te maken op basis van artikel 188/2 van het Sociaal Strafwetboek.

Binnen hetzelfde artikel (artikel 182) van het Sociaal Strafwetboek twee aangiften van verschillende aard « mengen » (namelijk de LIMOSA-aangifte en een aangifte van detachering die specifiek is voor dit soort bestuurders van wegvervoer), lijkt niet zeer samenhangend en kan in bepaalde mate zelfs nadelig zijn voor de "leesbaarheid" van deze bepaling.

Temeer daar de bestuurders van wegvervoer voor rekening van derden die gedetacheerd zijn en onder het toepassingsgebied zullen vallen van het voorontwerp van wet dat voor advies wordt voorgelegd, net zullen worden vrijgesteld van alle LIMOSA-aangiften.

Een ander deel van de Raad wijst er echter op dat de invoeging van de twee nieuwe incriminaties in het huidige artikel 182 van het Sociaal Strafwetboek gerechtvaardigd kan worden door het feit dat de werkgevers die onder het toepassingsgebied van het ontworpen artikel 7/1/2 vallen, geen voorafgaande aangifte voor de gedetacheerde werknemers meer zullen hoeven te doen bij de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid; het feit dat deze aangifte niet gebeurt, wordt bestraft door het huidige artikel 182, §1, 1°, met een sanctie van niveau 4, maar ze zullen één van de twee aangiftes moeten verrichten, waarin het artikel 7/1/2 ter vervanging voorziet.

Het is coherent het gebrek aan Limosa-aangifte door de werkgevers die eraan onderworpen blijven en het gebrek aan detacheringsverklaring door de werkgevers die deze detacheringsverklaring moeten invullen, maar vrijgesteld zijn van de Limosa-aangifte, te bestraffen met dezelfde sanctie (niveau 4).

Het artikel 188/2 van het Sociaal Strafwetboek voorziet alleen in een sanctie van het niveau 2.

Het wetsontwerp dat voor advies wordt voorgelegd, heeft niet tot doel de werkgevers die zullen worden vrijgesteld van de Limosa-aangifte en die in de plaats daarvan een detacheringsverklaring zullen moeten indienen, minder streng te bestraffen.

Artikel 32 van het voorontwerp van wet

Artikel 32 van het voorontwerp van wet voegt het artikel 184/1/1 in het Sociaal Strafwetboek in om de werkgever te bestraffen die de informatie, zoals vermeld in artikel 4 van het voorontwerp van wet, niet meegedeeld heeft aan zijn bestuurder alvorens hem te detacheren. De informatie die de werkgever op basis van dit artikel 4 moet meedelen aan zijn bestuurder, voordat hij hem vanuit België naar een andere lidstaat van de Europese Unie detacheert, is de informatie op de website van de Europese Commissie met links naar de officiële website over detachering per lidstaat.

De Raad vestigt de aandacht op het feit dat, opdat deze bepaling in de praktijk kan worden toegepast en een sanctie kan worden opgelegd aan de werkgever die de verplichting die is bepaald in artikel 4 van het voorontwerp van wet niet naleeft, het voorontwerp van wet enerzijds moet voorzien in een verplichting voor de werkgever om een schriftelijk document te bewaren dat bewijst dat hij de bestuurder wel degelijk heeft geïnformeerd en anderzijds in een periode tijdens dewelke dit schriftelijk document bewaard moet worden.

Zonder deze verplichting dient deze bepaling tot niets.

Artikelen 34 en 35 van het voorontwerp van wet

De artikelen 34 en 35 voegen een artikel 188/2/1 en een artikel 188/2/2 in het Sociaal Strafwetboek in om respectievelijk de werkgever die de documenten zoals bedoeld in artikel 7/1/1, § 1 van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, niet ter beschikking stelt van zijn bestuurder, hetzij op papier, hetzij in elektronische vorm (artikel 188/2/1) en de bestuurder die bij een wegcontrole de documenten zoals bedoeld in voormeld artikel 7/1/1, § 1 die hem -hetzij op papier, hetzij elektronisch- ter beschikking werden gesteld door zijn werkgever, niet ter beschikking stelt van de door de Koning aangewezen ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg (artikel 188/2/2), te bestraffen met een sanctie van niveau 2.

Eén van de documenten bedoeld in voormeld artikel 7/1/1, §1 die de werkgever die een bestuurder tewerkstelt in het kader van de activiteiten van de sector van het wegvervoer in België, verplicht ter beschikking moet stellen, is « het bewijs dat de vervoersactiviteiten plaatsvinden in België».

De Raad vraagt zich af wat er bedoeld wordt met deze formulering. Gaat het niet gewoon om de vrachtbrief (CMR)? Waarom niet gewoon deze term « vrachtbrief » gebruiken? Of is het omdat de trajecten waarvoor geen CMR vereist is (bijvoorbeeld in België of voor personentransport) ook bedoeld worden?

Daarnaast vraagt de Raad zich ook af hoe er in de praktijk voldoende bewijs kan worden geleverd dat de vervoersactiviteiten plaatsgehad hebben in België. Deze formulering is ook vreemd, omdat het de werkgever is (ook via zijn bestuurder) die moet aantonen dat hij onder het toepassingsgebied van de wet van 5 maart 2002 valt. Wat met een bestuurder die België alleen doorkruist (en die op dat moment rijdt en werkt in België)? Zou deze niet eerder moeten aantonen dat hij NIET is onderworpen aan de verplichting inzake detachering in België door -bijvoorbeeld- zijn CMR te tonen?

De Raad is zich bewust van de moeilijkheid om duidelijke bepalingen op te maken die de voormelde richtlijn 2020/1057 correct omzetten, maar raadt aan enerzijds de ontworpen bepaling te onderzoeken tegenover de vrachtbrief en anderzijds de toepassing en doeltreffendheid ervan na te gaan om te komen tot een bepaling en een systeem die in de praktijk kunnen worden toegepast.

Artikel 36 van het voorontwerp van wet

Artikel 36 van het voorontwerp van wet voegt een artikel 188/2/3 in het Sociaal Strafwetboek in dat met een sanctie van niveau 2 de werkgever bestraft in de zin van de wet van 5 maart 2002 betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan die de documenten bedoeld in artikel 7/1/1, § 2, van de voormelde wet van 5 maart 2002 en gevraagd door de door de Koning aangewezen ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, niet, na de detacheringsperiode en binnen de voorziene termijn, voorlegt aan deze ambtenaren.

Eén van de documenten bedoeld in voormeld artikel 7/1/1, §2 is « het betalingsbewijs van de lonen van de gedetacheerde bestuurder ». De Raad vraagt zich af welk betalingsbewijs de voormelde ambtenaar zal kunnen aanvaarden. Zou dit niet bepaald moeten worden in functie van de regels van het land van waaruit de bestuurder gedetacheerd wordt? Of is de Belgische wetgeving hier van toepassing?

Artikelen 35 en 36 van het voorontwerp van wet

Daarnaast beveelt de Raad aan grondiger te onderzoeken of de feiten die de artikelen 35 en 36 van het voorontwerp van wet willen bestraffen door de nieuwe artikelen 188/2/2 en 188/2/3 van het Sociaal Strafwetboek (het niet verstrekken door de bestuurder en de werkgever van de documenten bedoeld in voormeld artikel 7/1/1 van de wet van 5 maart 2002 aan de door de Koning aangewezen ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg) al niet reeds vervat zijn in het toepassingsgebied van het huidige artikel 209 van het Sociaal Strafwetboek dat de belemmering van het toezicht bestraft en meer bepaald ook het feit dat de informatiedragers die sociale gegevens bevatten of de gegevens die bij wet zijn bepaald, niet worden voorgelegd aan de sociaal inspecteurs.

Brussel, ...

De voorzitter,

De adjunct-secretaris,

Jackie Van Damme

Murielle Fabrot

**A V I S N° 2.255**
-----**Séance du mardi 30 novembre 2021**

Avant-projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs
dans le domaine du transport routier

x

x

x

3.268

Av. de la Joyeuse Entrée, 17-21 - 1040 Bruxelles
Tel: 02 233 88 11 - Fax: 02 233 89 38 - E-mail: cntgreffe-nargriffie@cnt-nar.be - Website: www.cnt-nar.be

AVIS N° 2.255

Objet : Avant-projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier

Par lettre du 4 octobre 2021, M. P.-Y. DERMAGNE, Ministre du Travail, a transmis au Conseil national du Travail une demande d'avis relative à un avant-projet de loi relatif à l'objet sous rubrique. Cet avant-projet de loi a pour objet de transposer partiellement la directive (UE) 2020/1057 du 15 juillet 2020 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) no 1024/2012.

Étant donné que le délai de transposition est fixé au 2 février 2022 au plus tard, l'avis du Conseil était demandé dans un délai d'un mois.

Ce point a été confié à la commission des relations individuelles du travail et de la sécurité sociale.

Sur rapport de celle-ci, les Conseils ont émis, le 30 novembre 2021, l'avis unanime suivant.

x x x

- 2 -

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL

I. INTRODUCTION

Par lettre du 4 octobre 2021, M. P.-Y. DERMAGNE, Ministre du Travail, a transmis au Conseil national du Travail une demande d'avis relative à un avant-projet de loi relatif à l'objet sous rubrique. Cet avant-projet de loi a pour objet de transposer partiellement la directive (UE) 2020/1057 du 15 juillet 2020 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.

Étant donné que le délai de transposition est fixé au 2 février 2022 au plus tard, l'avis du Conseil était demandé dans un délai d'un mois.

Dans le cadre de l'examen de ce projet, le Conseil a pu bénéficier des explications du SPF Emploi, qu'il tient à remercier pour sa collaboration.

Le Conseil a également étroitement associé les représentants du secteur du transport et de la logistique. Dans ce contexte, il a pris connaissance du « Unaniem standpunt en opmerkingen van de betrokken sociale partners van PC 140.00 met betrekking tot het voorontwerp van wet houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer. » Cette contribution du secteur sert de base au présent avis. Celui-ci mettra tout d'abord en avant au point II. A un certain nombre de considérations d'ordre général sur l'avant-projet de loi en question.

Dans un second temps (point II. B), le Conseil y formulera des remarques particulières sur certains articles de l'avant-projet de loi.

Avis n° 2.255

- 3 -

II. POSITION DU CONSEIL

A. Considérations générales

1. Gouvernance et concertation sociale

Le Conseil regrette tout d'abord que la présente demande d'avis intervienne en urgence et à la fin d'un processus législatif au cours duquel ni lui ni la commission paritaire du transport et de la logistique (CP 140) n'ont été impliqués. Cela est d'autant plus regrettable que les partenaires sociaux du secteur ont formulé des demandes répétées par l'intermédiaire du Président de la Commission paritaire pour être impliqués dans le processus d'élaboration du texte de transposition, et ce depuis le 17 juin 2021.

Il relève également que tant l'élaboration de la directive 2020/1057 au niveau européen que le processus de transposition de la directive ont été pilotés en parallèle par les administrations compétentes d'une part, en matière d'emploi et d'autre part, en matière de mobilité. Cette méthode de travail pose, selon lui, des problèmes pour la cohérence d'ensemble des textes ainsi que par rapport à la transparence du processus, en particulier s'agissant des travaux menés par le SPF mobilité.

À cet égard, le Conseil souligne que les partenaires sociaux, tant au niveau interprofessionnel qu'au niveau du secteur, disposent d'une vue d'ensemble sur les questions pratiques qui se posent sur le terrain. Leur implication en amont dans le processus de transposition de la directive aurait certainement permis d'améliorer la cohérence d'ensemble du texte, sa clarté et sa qualité pour les personnes directement concernées par la loi de transposition.

2. Champ d'application

De manière générale, le Conseil estime que le texte semble plus succinct que le prescrit de la directive (et semble parfois s'en écarter) notamment en ce qui concerne les exclusions du champ d'application en ce qui concerne les trajets.

Avis n° 2.255

- 4 -

Selon lui, les opérations de transport combiné ne peuvent en aucun cas être exclues de l'application des règles en matière de détachement, sauf s'il s'agit d'opérations de transport bilatéral. Les opérations de transport combiné devraient également relever des conditions du transport de cabotage s'il s'agit de transport national. Il renvoie à cet égard à l'article 1.6 de la directive, ainsi qu'au considérant 12, desquels il ressort que la directive ne prévoit absolument pas l'exclusion des opérations de transport combiné.

3. Règles applicables en dehors du détachement

Dans le cas où l'on se situe en dehors de situations de détachement au sens de la directive européenne (s'il n'est pas question de détachement conformément à la directive UE), le Conseil se demande comment les règles du Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) seront appliquées.

4. Contrôles

Le Conseil aurait souhaité que le texte contienne davantage de dispositions concrètes en matière de contrôles.

Des questions se posent notamment par rapport aux documents qu'il faudra présenter en cas de contrôle routier lors d'une opération de transport lorsque l'on indique qu'elle ne relève pas du détachement et qu'il existe notamment une présomption de fraude.

Il se demande également si des arrêtés d'exécution sont prévues par rapport à l'application des règles en matière de contrôles.

Le Conseil souligne enfin qu'il faut tenir compte des considérants 23 et 47 de la directive 2014/67 pour ce qui concerne les exigences administratives et les sanctions.

Avis n° 2.255

- 5 -

5. Information et rôle des partenaires sociaux

L'article 1er, 13., alinéa 2, de la directive 2020/1057 prévoit qu'un État membre peut autoriser l'autorité compétente à fournir aux partenaires sociaux nationaux, par des moyens autres que l'IMI, les informations pertinentes disponibles dans l'IMI pour autant qu'un certain nombre de conditions concernant les informations soient remplies. Le Conseil se demande comment la Belgique va appliquer ce point ainsi que si les partenaires sociaux du transport routier seront associés aux contrôles et à l'évaluation. Le Conseil relaye ici le caractère essentiel pour le secteur d'avoir voix au chapitre dans ce cadre, et de le mentionner dans le texte de la loi.

6. Notion de lien suffisant entre le conducteur, le service fourni et le territoire d'un État membre d'accueil

Le Conseil relève qu'il est indiqué en page 2 de l'exposé des motifs de l'avant-projet de loi que : « Des règles sectorielles équilibrées sur le détachement doivent être fondées sur l'existence d'un lien suffisant entre le conducteur, le service fourni et le territoire d'un État membre d'accueil ».

Il attire l'attention ici sur les possibles problèmes d'interprétation qui pourraient se poser dans la détermination de ce lien suffisant. En effet, la directive 2020/1057 détermine de manière claire ce qu'il y a lieu d'entendre par « lien suffisant ». Toutefois, ce lien suffisant est parfois interprété par référence à l'arrêt de la CJUE du 1er décembre 2020 C-815/18, arrêt qui se base sur la directive 96/71 et qui est donc obsolète. À cet égard, le rapport de la dernière réunion du groupe d'experts au niveau européen fait, à plusieurs reprises, référence à l'arrêt C-815/18 pour définir le lien suffisant. Dans la mesure où une nouvelle directive a été adoptée, les références à cet arrêt de la Cour de Justice pourraient venir perturber une bonne compréhension et application de la nouvelle directive 2020/1057.

Le Conseil insiste donc pour que la définition du lien suffisant soit très clairement établie par référence sans équivoque à la dernière directive 2020/1057.

Avis n° 2.255

- 6 -

B. Remarques particulières sur certains articles de l'avant-projet de loi

1. Article 3 (champ d'application)

Le Conseil relève que cet article prévoit que le chapitre 2 s'applique spécifiquement aux transporteurs qui ressortissent à la CP du transport et de la logistique.

Dans la mesure où la directive s'applique au « transport pour compte de tiers », limiter le champ d'application de la loi à la CP 140 pose, selon lui, question. À défaut de s'appliquer aux transports pour compte de tiers, réalisés p. ex. par des travailleurs de la CP 127 ou 124, la mesure pourrait être considérée, en effet, comme discriminatoire.

Il y a lieu de souligner, en outre, que des opérations de cabotage sont également possibles dans le cadre du transport urbain et régional transfrontalier (transport régulier). La question se pose de savoir si cette loi s'applique à ce type de transport. Une autre question est de savoir si les entreprises de transport étrangères qui effectuent des opérations de cabotage dans le cadre du transport urbain et régional transfrontalier relèvent du secteur du transport routier.

2. Article 4 (Information)

Le Conseil constate que l'article 4 de l'avant-projet de loi prévoit que « Avant qu'un employeur ne détache son conducteur de la Belgique vers un autre État membre de l'UE, il lui communique le site internet de la Commission européenne indiquant les liens vers le site internet officiel en matière de détachement par État membre. »

Il suggère tout d'abord que dans la version néerlandaise, le terme « meegeven » soit remplacé par « meedelen », davantage conforme au terme français « communiquer ».

Par ailleurs, cet article pose différentes questions pratiques. La question se pose tout d'abord de savoir comment cela sera contrôlé et prouvé (contrôle routier ou de contrôle au siège de l'entreprise ?). Une autre question est de savoir si cette communication du site de la commission européenne doit être faite une seule fois, lors du premier détachement sous les nouvelles règles (février 2022 ?).

Avis n° 2.255

- 7 -

Par ailleurs, en cas de détachement par un employeur établi dans un autre État membre de l'UE, s'il devait s'avérer que ce dernier n'a pas informé ses chauffeurs des conditions de rémunération et de travail applicables en Belgique, l'on peut se demander cet employeur est tenu responsable d'une manière ou d'une autre. Cette dernière interrogation est à mettre en lien avec l'article 8, alinéa 2 (formation) de la directive 2020/1057 selon lequel « Les employeurs sont chargés de veiller à ce que leurs conducteurs acquièrent des connaissances sur leurs droits et obligations résultant de la présente directive. »

3. Article 7

Le Conseil note que cet article se propose de prévoir un certain nombre de situations dans lesquelles la loi du 5 mars 2002 concernant le détachement de travailleurs n'est pas d'application. Cela s'applique aux personnes suivantes :

- « 3° au conducteur qui, dans le cadre d'une opération de transport bilatérale de marchandises, effectue une activité de chargement et/ou de déchargement dans les pays qu'il traverse, à condition que ce conducteur ne charge pas et ne décharge pas les marchandises dans le même pays, et à son employeur ; »

Sur ce point, le Conseil souligne que les termes « dans le cadre de » sont beaucoup plus large que ce qui est visé par la directive (art 1 §3, alinéa 3) : « (...) lorsque le conducteur effectuant une opération de transport bilatérale procède en outre à une activité de chargement et/ou de déchargement dans les États membres ou pays tiers qu'il traverse, à condition de ne pas charger et décharger les marchandises dans le même État membre. »

Selon lui, il est important de suivre scrupuleusement le texte de la directive afin de lutter contre les abus. Tant le texte néerlandais que le texte français de la directive permettent de conclure qu'il ne peut s'agir que d'un chargement supplémentaire pendant un transport bilatéral qui ne consiste donc pas de facto en un chargement complet. Ainsi, le seul chargement et déchargement de marchandises pendant le trajet initial, alors que les marchandises initiales sont encore à bord, ne peut pas tomber sous la définition de cabotage.

Avis n° 2.255

- 8 -

L'exemple suivant illustre les préoccupations du secteur : un transporteur polonais a un camion à moitié chargé de bocaux de saucisson polonais dont la destination finale est Liège en Belgique. En cours de route, il peut encore prendre, par exemple, un chargement partiel de bières en Allemagne pour le livrer au Luxembourg ou en Belgique (tant que le chargement bilatéral de saucissons polonais n'a pas été livré à sa destination finale). Si les saucissons sont d'abord livrés à Liège et qu'il poursuit ensuite sa route uniquement avec la bière (chargée en Allemagne) vers Courtrai par exemple, la question se pose de savoir si cette partie du trajet est considérée comme du détachement, le transport bilatéral qui est exonéré étant déjà terminé. Cette question fait l'objet de nombreuses discussions. Cela doit être appliqué de manière uniforme au sein des États membres de l'UE. Les textes doivent être très clairs. Les partenaires sociaux renvoient à cet effet également au *Draft Guide on posting of drivers under Directive (EU) 2020/1057*, émanant de la Direction générale de la mobilité et des transports, Direction C- Terrestre, C.1-Transport routier (octobre 2021).

- « 4° au conducteur qui, dans le cadre d'une opération de transport bilatérale de marchandises, effectue au maximum deux activités de chargement et/ou de déchargement dans les pays qu'il traverse, à condition, d'une part, de ne pas charger et décharger les marchandises dans le même pays et, d'autre part, que cette opération de transport bilatérale soit précédée par une opération de transport bilatéral démarrant dans le pays d'établissement, durant laquelle aucune activité supplémentaire n'est effectuée, et à son employeur. »

Le Conseil formule ici la même remarque que pour le 3°, les termes « dans le cadre de » étant plus larges que les termes de la directive (art 1, §3, alinéa 4) : « Si une opération de transport bilatérale démarrant dans l'État membre d'établissement, durant laquelle aucune activité supplémentaire n'est effectuée, est suivie d'une opération de transport bilatérale vers l'État membre d'établissement, l'exemption pour les activités supplémentaires énoncée au troisième alinéa s'applique à deux activités supplémentaires de chargement et/ou déchargement au maximum, dans les conditions fixées au troisième alinéa. »

Il estime qu'il faut strictement définir que les cargaisons partielles doivent avoir lieu pendant l'exécution du transport bilatéral.

Avis n° 2.255

- 9 -

- « 5° au conducteur qui effectue en Belgique le trajet initial ou final d'une opération de transport combiné, si le trajet routier, pris isolément, se compose d'opérations bilatérales de marchandises et à son employeur. »

Le Conseil estime que cette disposition pose question quant à la manière dont elle sera interprétée. Par exemple, dans le cas où les marchandises provenant d'un expéditeur en Bulgarie arrivent par train dans une gare en Belgique, avec pour destination finale la Belgique, l'on peut se demander si un transporteur bulgare peut s'en charger sans que cela soit considéré comme du détachement, étant donné que le transport routier proprement dit est uniquement national sur le territoire belge.

Dans la situation où les marchandises arrivent par train de Bulgarie dans une gare en Belgique avec pour destination finale la France, juste de l'autre côté de la frontière, un transporteur français qui effectue ce trajet ne sera certainement pas considéré comme entrant dans le cadre du détachement. En revanche, la question se pose de savoir si un transporteur bulgare peut effectuer ce trajet sans que cela soit un détachement ou s'agit-il d'un transport routier international soumis aux règles du détachement.

4. Article 8 (fin du détachement)

Le Conseil relève que selon cet article, il est considéré que le détachement prend fin « lorsque le conducteur quitte le territoire de la Belgique dans le cadre d'une opération de transport international de marchandises ou de voyageurs. Cette période de détachement n'est pas cumulable avec les périodes de détachement antérieures prestées dans le cadre d'opérations internationales de ce type par le même conducteur ou par un conducteur qu'il remplace ».

À cet égard, il se demande s'il est prévu de couler les nuances dans le cadre des différents scénarios possibles dans un texte (loi/guidelines...).

5. Article 11 (Preuve des opérations de transport ayant eu lieu en Belgique)

Concernant la preuve des opérations de transport ayant eu lieu en Belgique, le Conseil se demande de quel type de preuve il s'agit (lettre de voiture, mission de transport...?). Cela devrait être davantage précisé dans l'exposé des motifs, lequel n'est actuellement pas suffisamment clair à ce sujet.

Avis n° 2.255

- 10 -

6. Article 12 (§ 1er, alinéa 3)

Le Conseil relève, en ce qui concerne les employeurs établis au Royaume-Uni, que le texte proposé renvoie à l'article 6, §1^{er}, alinéa 1^{er}, de l'annexe 31. de la section 2 de l'accord de commerce et de coopération entre l'UE et le RU. La question qui se pose est de savoir si cet article concerne exclusivement le transport de marchandises et quel est le régime applicable concernant le détachement dans le transport de passagers.

7. Article 14

Le Conseil relève une discordance dans l'intitulé de cet article entre les versions française (référence à l'article 7/1 de la loi du 5 mars 2002) et néerlandaise (référence à l'article 9/1 de cette même loi).

8. Sanctions et coresponsabilité (Code pénal social)

Le Conseil considère que la sanction pénale de niveau 2 prévue dans l'avant-projet de loi n'est pas assez dissuasive, étant donné le profit qui peut être tiré des pratiques de dumping social.

Notamment en ce qui concerne la coresponsabilité, il est essentiel de sensibiliser, avec un important moyen de pression, les parties contractantes qui en tirent le plus grand profit. Étant donné que l'adaptation du Code pénal social n'est pas encore une garantie, il semble indiqué au Conseil d'anticiper dans le cadre de cette transposition de la directive et d'infliger des sanctions plus lourdes (niveau 4) avec la possibilité de passer à un niveau supérieur (niveau 5) dans le cadre du nouveau Code pénal social.

Avis n° 2.255

- 11 -

En outre, concernant l'article 33 relatif à la coresponsabilité dans le secteur routier, la responsabilité en chaîne devrait y être plus largement intégrée. Le destinataire du contrat de transport devrait être assimilé au donneur d'ordre. Le Conseil renvoie ici à la directive 2014/67 du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur (« règlement IMI ») :

« Article 12 : Responsabilité du sous-traitant »

1. *En vue de combattre les fraudes et les abus, les États membres peuvent, après avoir consulté les partenaires sociaux concernés conformément au droit et/ou aux pratiques nationales, prendre des mesures complémentaires de façon non discriminatoire et proportionnée afin que, dans les chaînes de sous-traitance, le contractant dont l'employeur/le prestataire de services relevant de l'article 1er, paragraphe 3, de la directive 96/71/CE est un sous-traitant direct puisse, en sus ou en lieu et place de l'employeur, être tenu responsable par le travailleur détaché pour ce qui concerne toute rémunération nette impayée correspondant aux taux de salaire minimal et/ou à des cotisations à des fonds ou institutions gérés conjointement par les partenaires sociaux dans la mesure où ceux-ci relèvent de l'article 3 de la directive 96/71/CE.*
2. *En ce qui concerne les activités visées à l'annexe de la directive 96/71/CE, les États membres mettent en place des mesures garantissant que, dans les chaînes de sous-traitance, le contractant dont l'employeur est un sous-traitant direct puisse, en sus ou en lieu et place de l'employeur, être tenu responsable par le travailleur détaché du respect des droits des travailleurs détachés visés au paragraphe 1 du présent article.*
3. *La responsabilité visée aux paragraphes 1 et 2 est limitée aux droits acquis par le travailleur dans le cadre de la relation contractuelle entre le contractant et son sous-traitant.*
4. *Les États membres peuvent, dans le respect du droit de l'Union et de manière non discriminatoire et proportionnée, également prévoir des règles plus strictes en matière de responsabilité dans le droit national en ce qui concerne l'étendue et la portée de la responsabilité en cas de sous-traitance. Les États membres peuvent également, dans le respect du droit de l'Union, prévoir cette responsabilité dans des secteurs autres que ceux visés à l'annexe de la directive 96/71/CE.*

Avis n° 2.255

- 12 -

5. *Dans les cas visés aux paragraphes 1, 2 et 4, les États membres peuvent prévoir qu'un contractant qui a assumé des obligations de diligence telles que définies par le droit national n'est pas responsable.*
6. *En lieu et place des règles de responsabilité visées au paragraphe 2, les États membres peuvent prendre d'autres mesures d'exécution appropriées, conformément au droit et/ou aux pratiques de l'Union et nationales, permettant, dans une relation de sous-traitance directe, que des sanctions effectives et proportionnées soient prises à l'encontre du contractant, afin de combattre les fraudes et les abus dans des situations où les travailleurs ont du mal à faire respecter leurs droits.*
7. *Les États membres informent la Commission des mesures prises en application du présent article et diffusent largement les informations dans la ou les langues que les États membres jugent les plus appropriées.*

Dans le cas visé au paragraphe 2, les informations fournies à la Commission comportent les éléments établissant la responsabilité dans les chaînes de sous-traitance.

Dans le cas visé au paragraphe 6, les informations fournies à la Commission comportent les éléments établissant l'efficacité des mesures nationales alternatives par rapport aux règles de responsabilité visées au paragraphe 2.

La Commission met ces informations à la disposition des autres États membres.

8. *La Commission contrôle étroitement l'application du présent article. »*

Avis n° 2.255



A D V I E S Nr. 2.255

Zitting van dinsdag 30 november 2021

Voorontwerp van wet houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer

X X X

3.268

Blijde Inkomstlaan, 17-21 - 1040 Brussel
Tel: 02 233 88 11 - Fax: 02 233 89 38 - E-mail: cntgreffe-nargriffie@nar-cnt.be - Website: www.nar-cnt.be

ADVIES Nr. 2.255

Onderwerp: Voorontwerp van wet houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer

Bij brief van 4 oktober 2021 heeft de heer P.-Y. Dermagne, minister van Werk, het advies van de Nationale Arbeidsraad ingewonnen over het genoemde voorontwerp van wet. Dat voorontwerp van wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn (EU) 2020/1057 van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012.

Aangezien de omzetting dient te gebeuren tegen uiterlijk 2 februari 2022, wordt het advies van de Raad verzocht binnen één maand.

Dit punt werd toevertrouwd aan de commissie Individuele Arbeidsverhoudingen – Sociale Zekerheid.

Op verslag van die commissie hebben de Raden op 30 november 2021 het volgende eenparige advies uitgebracht.

x x x

- 2 -

ADVIES VAN DE NATIONALE ARBEIDSRAAD

I. INLEIDING

Bij brief van 4 oktober 2021 heeft de heer P.-Y. DERMAGNE, minister van Werk, het advies van de Nationale Arbeidsraad ingewonnen over het genoemde voorontwerp van wet. Dat voorontwerp van wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn (EU) 2020/1057 van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012.

Aangezien de omzetting dient te gebeuren tegen uiterlijk 2 februari 2022, wordt het advies van de Raad verzocht binnen één maand.

De Raad heeft bij de bespreking van dit ontwerp kunnen rekenen op de uitleg van de FOD Werkgelegenheid, waarvoor hij zijn dank uit.

De Raad heeft de vertegenwoordigers van de sector voor het vervoer en de logistiek er eveneens nauw bij betrokken. In die context heeft hij kennis genomen van het unaniem standpunt en opmerkingen van de betrokken sociale partners van het PC 140.00 met betrekking tot het voorontwerp van wet houdende diverse bepalingen inzake de detachering van bestuurders in de sector van het wegvervoer. Die bijdrage van de sector dient als basis voor dit advies. In eerste instantie worden in dit advies in punt II.A een aantal algemene beschouwingen over dat voorontwerp van wet in het licht gesteld.

In tweede instantie formuleert de Raad (in punt II.B) specifieke opmerkingen over bepaalde artikelen van het voorontwerp van wet.

Advies nr. 2.255

- 3 -

II. STANDPUNT VAN DE RAAD

A. Algemene beschouwingen

1. Governance en sociaal overleg

De Raad betreurt in de eerste plaats dat het gaat om een dringende adviesaanvraag die aan het einde komt van een wetgevingsproces waar noch hij, noch het paritair comité voor het vervoer en de logistiek (PC nr. 140), bij betrokken werd. Dat is des te betreurenswaardiger daar de sociale partners van de sector sedert 17 juni 2021, via de voorzitter van het paritair comité, herhaaldelijk hebben gevraagd betrokken te worden bij het proces voor de uitwerking van de omzettingstekst.

Hij wijst er eveneens op dat zowel de uitwerking van de richtlijn 2020/1057 op Europees niveau als het proces voor de omzetting van de richtlijn, gelijktijdig werden gestuurd door de administraties die eensdeels bevoegd zijn voor werkgelegenheid, en anderdeels voor mobiliteit. Die manier van werken zorgt volgens hem voor problemen met de coherentie van alle teksten en op het gebied van de transparantie van de procedure, in het bijzonder wat de door de FOD Mobiliteit verrichte werkzaamheden betreft.

De Raad wijst er in dat verband op dat de sociale partners, zowel op interprofessioneel als op sectorniveau, volledig zicht hebben op de praktische vragen in het veld. Indien ze vooraf bij het proces voor de omzetting van de richtlijn betrokken zouden zijn geweest, zou de algehele context van de tekst beter, duidelijker en kwalitatief hoogstaander zijn geweest voor de personen die rechtstreeks bij de omzetting van de richtlijn betrokken zijn.

2. Toepassingsgebied

In het algemeen is de Raad van oordeel dat de tekst beknopter (en soms afwijkend) lijkt van wat de richtlijn voorschrijft, met name betreffende de uitsluitingen uit het toepassingsgebied op gebied van ritten.

Advies nr. 2.255

- 4 -

Volgens hem mag het gecombineerd vervoer in geen geval uitgesloten worden van de toepassing van de detacheringsregels, behalve indien het om bilateraal vervoer gaat. Gecombineerd vervoer zou eveneens onder de voorwaarden van cabotagevervoer moeten vallen als het nationaal vervoer betreft. Hij verwijst hiervoor naar artikel 1.6 van de richtlijn en overweging 12, waaruit blijkt dat de Richtlijn er absoluut niet in voorziet dat gecombineerd vervoer uitgesloten wordt.

3. Regels die toepasbaar zijn buiten detachering

In geval van situaties die niet onder detachering in de zin van de Europese richtlijn vallen (als er geen sprake is van detachering volgens de EU-richtlijn), vraagt de Raad zich af hoe de regels van Verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I) dan zullen worden toegepast.

4. Controles

De Raad had graag meer concrete bepalingen inzake controles in de wettekst gezien.

Er rijzen met name vragen aangaande de documenten die voorgelegd moeten worden bij wegcontrole bij een vervoer waarbij men aangeeft dat het buiten detachering valt en waar er o.a. een vermoeden van fraude is.

Hij vraagt zich eveneens af of er uitvoeringsbesluiten zijn voor de toepassing van de controleregels.

Ten slotte onderstreept de Raad dat er rekening moet worden gehouden met de overwegingen 23 en 47 van de Richtlijn 2014/67 betreffende de administratieve vereisten en de sancties.

Advies nr. 2.255

- 5 -

5. Informatie en rol van de sociale partners

Artikel 1, 13., 2^{de} alinea van de Richtlijn 2020/1057 bepaalt dat een lidstaat de bevoegde autoriteit kan toestaan om nationale sociale partners relevante informatie uit het IMI te verstrekken anders dan door middel van het IMI, mits aan een aantal voorwaarden m.b.t. de informatie werd voldaan. De Raad vraagt zich af hoe België dit zal toepassen en of de sociale partners van het wegvervoer betrokken zullen worden bij de controles en evaluatie. De Raad herhaalt hier dat het van essentieel belang is voor de sectoren om hier een stem in te hebben en om dit in de wettekst te vermelden.

6. Begrip van voldoende verbondenheid tussen de bestuurder, de verleende dienst en het grondgebied van een lidstaat van ontvangst

De Raad wijst erop dat op bladzijde 2 van de memorie van toelichting bij het voorontwerp van wet het volgende wordt bepaald: "Evenwichtige sectorspecifieke regels inzake detachering moeten gebaseerd zijn op het bestaan van voldoende verbondenheid tussen de bestuurder, de verleende diensten het grondgebied van een lidstaat van ontvangst."

Hij wijst op de mogelijke interpretatieproblemen die bij het vaststellen van die voldoende verbondenheid kunnen rijzen. In de richtlijn 2020/1057 wordt immers duidelijk bepaald wat onder "voldoende verbondenheid" verstaan moet worden. Die voldoende verbondenheid wordt echter soms geïnterpreteerd met verwijzing naar het arrest van het HJEU C-815/18 van 1 december 2020, dat zich baseert op de Richtlijn 96/71 en dus achterhaald is. In het verslag van de jongste vergadering van de expertengroep op Europees niveau wordt herhaaldelijk verwezen naar dat arrest C-815/18 om die voldoende verbondenheid te definiëren. Aangezien een nieuwe richtlijn werd aangenomen, kunnen de verwijzingen naar dat arrest van het Hof van Justitie een goed begrip en een goede toepassing van de nieuwe richtlijn 2020/1057 in het gedrang brengen.

De Raad dringt er dan ook op aan dat de definitie van die voldoende verbondenheid heel duidelijk wordt bepaald met ondubbelzinnige verwijzing naar de jongste richtlijn 2020/1057.

Advies nr. 2.255

- 6 -

B. Specifieke opmerkingen betreffende bepaalde artikels van het voorontwerp van wet

1. Artikel 3 (Toepassingsgebied)

De Raad merkt op dat dit artikel bepaalt dat hoofdstuk 2 specifiek van toepassing is op de vervoerders die ressorteren onder het paritair comité van het wegvervoer en de logistiek.

Aangezien de richtlijn van toepassing is op het "vervoer voor rekening van derden", doet het beperken van het toepassingsgebied van de wet tot het paritair comité nr. 140, volgens hem een probleem rijzen. Indien die maatregel niet van toepassing zou zijn op het vervoer voor rekening van derden, uitgevoerd door bijvoorbeeld vervoerders van het paritair comité nr. 127 of nr. 124, kan de maatregel als discriminerend beschouwd worden.

Voorts moet beklemtoond worden dat ook binnen het grensoverschrijdend stads- en streekvervoer (geregeld vervoer) cabotageoperaties mogelijk zijn. De vraag rijst of deze wet van toepassing is op dit vervoer. Een andere vraag is of buitenlandse vervoermaatschappijen die cabotageoperaties verrichten in het kader van grensoverschrijdend stads- en streekvervoer, onder de sector van het wegvervoer vallen.

2. Artikel 4 (Informatie)

De Raad constateert dat artikel 4 van het voorontwerp van wet als volgt luidt: "Voor dat een werkgever zijn bestuurder vanuit België naar een andere lidstaat van de EU detacheeert, geeft hij hem de website van de Europese Commissie mee met de links naar de officiële website over detachering per lidstaat."

In de eerste plaats stelt hij voor in de Nederlandse versie de term "meegeven" te vervangen door "mededelen", wat meer strookt met de Franse term "communiquer".

Bovendien zorgt dat artikel voor verschillende praktische vragen. Vooreerst is er de vraag hoe dit wordt gecontroleerd en aangetoond (met wegcontroles of controles op de bedrijfszetel?). Een andere vraag is of die mededeling van die website van de Europese Commissie eenmalig is bij de eerste detachering onder de nieuwe regels (februari 2022?).

Advies nr. 2.255

- 7 -

Verder is het zo dat indien bij een detachering door een werkgever gevestigd in een andere EU-lidstaat zou blijken dat hij zijn chauffeurs niet heeft ingelicht over de loon-en arbeidsvoorwaarden in België, de vraag rijst of deze werkgever dan op een of andere manier verantwoordelijk gehouden wordt. Die laatste bedenking moet in verband worden gebracht met de 2^{de} alinea van artikel 8 (Opleiding) van de richtlijn 2020/1057, waarin wordt gesteld dat de werkgevers ervoor verantwoordelijk zijn dat hun bestuurders kennis nemen van hun rechten en plichten die voortvloeien uit deze richtlijn.

3. Artikel 7

De Raad wijst erop dat dit artikel een aantal situaties wil vaststellen waarin de wet van 5 maart 2002 betreffende de detachering van werknemers, niet van toepassing is. Dat is het geval voor:

- “3° [...] de bestuurder die, in het kader van een bilaterale vervoersactiviteit in het goederenvervoer, één laad- en/of losactiviteit verricht in het of de landen die hij doorkruist, op voorwaarde dat de bestuurder de goederen niet laadt en lost in hetzelfde land, en op zijn werkgever.”

In dit verband beklemtoont de Raad dat de woorden “in het kader van” veel ruimer zijn dan wat de richtlijn voor ogen heeft (art. 1, § 3, 3^{de} alinea): “[...] wanneer de bestuurder die een bilaterale vervoersactiviteit verricht, daarnaast één laad- en/of losactiviteit verricht in de lidstaten of derde landen die de bestuurder doorkruist, mits de bestuurder goederen niet laadt en lost in dezelfde lidstaat.”

Volgens hem is het van belang dat de tekst van de richtlijn nauwgezet wordt gevolgd, om misbruik tegen te gaan. Zowel uit de Nederlandse als de Franse tekst van de richtlijn kan opgemaakt worden dat het enkel kan gaan om een bijkomende lading tijdens een bilateraal transport dat dus de facto niet bestaat uit een volle vracht. Enkel goederen bijladen en lossen tijdens het initiële traject terwijl die initiële goederen nog aan boord zijn, mag dus niet onder de definitie van cabotage vallen.

Advies nr. 2.255

- 8 -

Het volgende voorbeeld illustreert de bekommernissen van de sector: een Poolse vervoerder heeft een halve vrachtwagen bokalen Poolse worst met eindbestemming Luik, België. Onderweg kan hij bijvoorbeeld nog 1 deelvracht bier oppikken in Duitsland voor levering in Luxemburg of België (zolang de bilaterale vracht Poolse worst niet op de eindbestemming is afgeleverd). Indien de worst eerst afgeleverd wordt in Luik en hij nadien bijvoorbeeld verder naar Kortrijk rijdt met het (in Duitsland bijgeladen) bier, moet worden nagegaan of dat deel van het traject beschouwd wordt als detachering, want het bilaterale transport dat vrijgesteld is, is al beëindigd. Hier is veel discussie over. Dit moet uniform worden toegepast binnen de EU-lidstaten. De teksten moeten zeer duidelijk zijn. De sociale partners verwijzen hiervoor ook naar de "*Draft Guide on posting of drivers under Directive (EU) 2020/1057*", uitgaande van het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Vervoer, Directoraat C-Landvervoer, C.1-Wegvervoer (oktober 2021).

- "4° [...] de bestuurder die in het kader van een bilaterale vervoersactiviteit in het goederenvervoer, ten hoogste twee laad- en/of losactiviteiten verricht in de landen die hij doorkruist op voorwaarde dat de bestuurder de goederen niet zowel laadt als lost in hetzelfde land en op voorwaarde dat die bilaterale vervoersactiviteit werd voorafgegaan door een in het land van vestiging aangevangen vervoersactiviteit waarbij geen extra activiteit werd verricht, en op zijn werkgever."

De Raad formuleert hier dezelfde opmerking als voor 3°: de woorden "in het kader van" zijn ruimer dan de bewoordingen van de richtlijn (art. 1, § 3, 4^{de} alinea): "Indien een in de lidstaat van vestiging aangevangen bilaterale vervoersactiviteit waarbij geen extra activiteit werd verricht, wordt gevolgd door een bilaterale vervoersactiviteit naar de lidstaat van vestiging, geldt de in de derde alinea bedoelde vrijstelling inzake extra activiteiten voor ten hoogste twee extra laad- en/of losactiviteiten, onder de in de derde alinea genoemde voorwaarden."

Hij is van oordeel dat strikt omschreven moet worden dat de deelladingen moeten plaatsvinden tijdens de uitvoering van het bilateraal vervoer.

Advies nr. 2.255

- 9 -

- “5° [...] de bestuurder die in België het begin-of eindtraject doet van gecombineerd vervoer, indien het wegtraject op zich bestaat uit bilaterale vervoersactiviteiten in het goederenvervoer, en op zijn werkgever.”

De Raad vindt dat die bepaling een vraag doet rijzen over de manier waarop ze geïnterpreteerd zal worden. Bijvoorbeeld, indien de goederen van een afzender in Bulgarije met de trein aankomen in een treinstation in België, met eindbestemming België, rijst de vraag of een Bulgaarse vervoerder dit kan doen zonder dat dit als detachering wordt beschouwd, aangezien het effectieve wegvervoer enkel nationaal op Belgisch grondgebied is.

Ingeval de goederen met de trein uit Bulgarije aankomen in een treinstation in België met eindbestemming Frankrijk, net over de grens, zal een Franse vervoerder die dat traject doet, zeker niet beschouwd worden als een situatie die onder detachering valt. Daarentegen moet worden nagegaan of een Bulgaarse vervoerder dit kan doen zonder dat dit detachering is dan wel of het hier gaat om een internationaal wegvervoer onder de detacheringsregels.

4. Artikel 8 (Beëindiging van de detachering)

De Raad merkt op dat detachering volgens dat artikel beëindigd wordt “wanneer de bestuurder bij het verrichten van het internationaal vervoer van goederen of personen het Belgisch grondgebied verlaat. Deze detacheringsperiode wordt niet gecumuleerd met eerdere detacheringsperiodes in het kader van dergelijke internationale activiteiten van dezelfde bestuurder of van de bestuurder die hij vervangt.”

Hij vraagt zich hier af of de nuances in de verschillende mogelijke scenario's in een tekst (wet/guidelines ...) omgezet zullen worden.

5. Artikel 11 (Bewijs van de vervoersactiviteiten die in België plaatsvinden)

Betreffende het bewijs van de vervoersactiviteiten die in België plaatsvinden, vraagt de Raad zich af om welk soort bewijs het gaat (vrachtbrief, vervoersopdracht ...?). Dat zou meer verduidelijkt moeten worden in de in dit verband thans onvoldoende duidelijke memorie van toelichting.

Advies nr. 2.255

- 10 -

6. Artikel 12 (§ 1, 3^{de} alinea)

De Raad merkt op dat de voorgestelde tekst, betreffende de in het Verenigd Koninkrijk gevestigde werkgevers, verwijst naar artikel 6, § 1, 1^{ste} alinea van de bijlage 31 van afdeling 2 van het handels- en samenwerkingsakkoord tussen de EU en het VK. Er moet worden nagegaan of dat artikel uitsluitend betrekking heeft op goederenvervoer en welke regeling geldt voor de detachering van passagiersvervoer.

7. Artikel 14

De Raad wijst erop dat de Franse en de Nederlandse versie in dat artikel niet met elkaar overeenstemmen: in de Franse versie wordt verwezen naar artikel 7/2 van de wet van 5 maart 2002, in de Nederlandse versie naar artikel 9/1 van diezelfde wet.

8. Sancties en medeaansprakelijkheid (Sociaal Strafwetboek)

De Raad vindt de in het voorontwerp bepaalde strafrechtelijke sanctie van niveau 2 niet afschrikkend genoeg, gezien het voordeel dat uit socialedumpingpraktijken gehaald kan worden.

Met name betreffende de medeaansprakelijkheid is het essentieel de overeenkomstsluitende partijen die er het meest belang bij hebben, met een belangrijk drukingsmiddel, bewust te maken. Aangezien de aanpassing van het Sociaal Strafwetboek nog geen garantie is, lijkt het gepast dat de Raad in het raam van die omzetting van de richtlijn anticipeert en zwaardere sancties (niveau 4) oplegt, met de mogelijkheid om naar een hoger niveau (niveau 5) te schakelen in het kader van het nieuwe Sociaal Strafwetboek.

Advies nr. 2.255

- 11 -

Voorts moet betreffende artikel 33 inzake de medeaansprakelijkheid in de wegvervoersector, de medeaansprakelijkheid ruimer opgenomen worden. De bestemming van de vervoersovereenkomst moet gelijkgesteld worden met de opdrachtgever. Hier verwijst de Raad naar de Richtlijn 2014/67 van 15 mei 2014 inzake de handhaving van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt ("de IMI-verordening"):

"Artikel 12: Aansprakelijkheid in het geval van onderaanneming

- 1. Teneinde fraude en misbruik aan te pakken, kunnen de lidstaten na raadpleging van de relevante sociale partners overeenkomstig het nationale recht en/of de nationale praktijk aanvullende maatregelen nemen op niet-discriminerende en evenredige basis teneinde ervoor te zorgen dat in onderaannemingsketens de contractant van wie de werkgever-dienstverrichter die onder artikel 1, lid 3, van Richtlijn 96/71/EG valt een directe onderaannemer is, door de gedetacheerde werknemers naast of in plaats van de werkgever aansprakelijk kan worden gesteld met betrekking tot het achterstallige nettoloon dat met het minimumloon overeenkomt, en/of de aan gemeenschappelijke fondsen of instellingen van sociale partners verschuldigde bijdragen die onder artikel 3 van Richtlijn 96/71/EG vallen.*
- 2. Wat de in de bijlage bij Richtlijn 96/71/EG genoemde werkzaamheden betreft, voorzien de lidstaten in maatregelen die waarborgen dat, in onderaannemingsketens, gedetacheerde werknemers de aannemer waarvan de werkgever een directe onderaannemer is, naast of in plaats van de werkgever, aansprakelijk kunnen houden voor de naleving van de in lid 1 van dit artikel vermelde rechten.*
- 3. De in de leden 1 en 2 vermelde aansprakelijkheid is beperkt tot de door de werknemers verworven rechten in het kader van de contractuele relaties tussen de contractant en zijn of haar onderaannemer.*
- 4. Overeenkomstig het recht van de Unie kunnen de lidstaten met betrekking tot de reikwijdte van de aansprakelijkheid in het geval van onderaanneming uit hoofde van het nationaal recht op niet-discriminerende en evenredige basis tevens strengere aansprakelijkheidsregels vaststellen. Overeenkomstig het recht van de Unie kunnen de lidstaten dergelijke aansprakelijkheidsregels ook vaststellen voor andere sectoren dan de in de bijlage bij Richtlijn 96/71/EG genoemde sectoren.*

Advies nr. 2.255

- 12 -

5. *De lidstaten kunnen in de in de leden 1, 2 en 4 bedoelde gevallen bepalen dat een contractant die zich aan de door het nationale recht voorgeschreven zorgvuldigheidseisen heeft gehouden, niet aansprakelijk is.*
6. *In plaats van de in lid 2 vermelde aansprakelijkheidsregels kunnen de lidstaten overeenkomstig het recht van de Unie en het nationaal recht en/of de nationale praktijk andere passende handhavingsmaatregelen treffen die het in een directe onderaannemingsrelatie mogelijk maken effectieve en evenredige sancties tegen de aannemer te treffen en fraude en misbruik aan te pakken in situaties waarin werknemers problemen hebben om hun rechten te doen gelden.*
7. *De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de maatregelen die zij overeenkomstig dit artikel hebben genomen en stellen de informatie algemeen beschikbaar in de meest relevante taal of talen, waarvan de keuze aan de lidstaten wordt gelaten.*

In het geval van lid 2 omvat de aan de Commissie verstrekte informatie gegevens over de aansprakelijkheid in onderaannemingsketens.

In het geval van lid 6 omvat de aan de Commissie verstrekte informatie gegevens over de doeltreffendheid van de alternatieve nationale maatregelen met betrekking tot de in lid 2 genoemde aansprakelijkheidsregels.

De Commissie stelt deze informatie beschikbaar aan de andere lidstaten.

8. *De Commissie ziet nauw toe op de toepassing van dit artikel.”*

Advies nr. 2.255



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 47/2022 du 9 mars 2022

Objet: Avant-projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier (CO-A-2022-023)

Le Centre de Connaissances de l'Autorité de protection des données (ci-après « l'Autorité »),
Présent.e.s : Madame Marie-Hélène Descamps et Messieurs Yves-Alexandre de Montjoye et Bart Preneel;

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l'Autorité de protection des données*, en particulier les articles 23 et 26 (ci-après « LCA »);

Vu le règlement (UE) 2016/679 *du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE* (ci-après « RGPD »);

Vu la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après « LTD »);

Vu la demande d'avis de Monsieur Pierre-Yves Dermagne, Vice-Premier ministre et ministre de l'Economie et du Travail reçue le 17 janvier 2022;

Emet, le 9 mars 2022, l'avis suivant :

I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE D'AVIS

1. En date du 17 janvier 2022, le Vice-Premier ministre et ministre de l'Economie et du Travail (ci-après « le demandeur ») a sollicité, en urgence, l'avis de l'Autorité en ce qui concerne un avant-projet de loi *portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier* (ci-après « le projet »).
2. Le projet a pour objet de transposer partiellement la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 *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* (ci-après « la directive 2020/1057 »).
3. L'objet de la directive 2020/1057, qui est entrée en vigueur le 1^{er} août 2020, est de garantir l'application correcte des directives 96/71/CE¹ (ci-après « la directive 96/71 ») et 2014/67/UE² (ci-après « la directive 2014/67 ») dans le secteur du transport routier international en tenant compte de la spécificité inhérente à ce secteur, à savoir un degré élevé de mobilité des conducteurs, et ce, en renforçant « *les contrôles et la coopération au niveau de l'Union afin d'endiguer la fraude en matière de détachement de conducteurs* »³. A cette fin, la directive 2020/1057 instaure des règles spécifiques relatives au détachement de conducteurs en ce qui concerne certains aspects des directives 96/71 et 2014/67 relatifs aux exigences administratives et aux mesures de contrôle quant au détachement de ces conducteurs. Il est ainsi recherché de maintenir « *un équilibre entre la liberté des entrepreneurs de fournir des services transfrontaliers, la libre circulation des marchandises, des conditions de travail satisfaisantes et la protection sociale des conducteurs* »⁴.
4. La directive 2020/1057 se compose essentiellement de « trois parties ». La « première partie » précise le champ d'application *ratione materiae* et définit les activités de transport routier qui ne sont pas considérées comme étant un détachement au sens de la directive 96/71 (les règles spécifiques relatives au détachement de conducteurs devant être fondées sur l'existence d'un lien suffisant entre le conducteur, le service fourni et le territoire de l'Etat membre d'accueil). La « deuxième partie » établit les règles spécifiques : les exigences administratives et les mesures

¹ Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 *concernant la détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services*.

² Directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 *relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur («règlement IMI»)*.

³ Voir le considérant 5 de la directive 2020/1057.

⁴ Voir l'Exposé des motifs du projet ainsi que le considérant 1 de la directive 2020/1057.

de contrôle qui peuvent être imposées aux prestataires étrangers de services dans le transport routier. La « troisième partie » instaure des sanctions spécifiques.

5. Le projet transpose notamment l'article 1^{er}, §§ 10 et 11 de la directive 2020/1057. Le paragraphe 10 de cette disposition prévoit que les entreprises de transport établies dans un Etat non membre ne peuvent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un Etat membre. Et le paragraphe 11 prévoit, par dérogation à l'article 9, paragraphes 1 et 2 de la directive 2014/67, de façon limitative les seules exigences administratives et les mesures de contrôle des conditions de travail et d'emploi que les Etats membres sont autorisés à mettre en œuvre en ce qui concerne le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier.
6. Dans ce cadre, le projet vise notamment à modifier plusieurs textes législatifs et réglementaires dont notamment la loi du 5 mars 2002 *concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci* (ci-après « la loi du 5 mars 2002 »), qui transpose notamment dans l'ordre juridique belge les directives 96/71 et 2014/67 et la loi du 12 avril 1965 *concernant la protection de la rémunération des travailleurs* (ci-après « la loi du 12 avril 1965 »).
7. La transposition dans l'ordre juridique belge des exigences administratives et des mesures de contrôle énoncées dans la directive 2020/1057 implique la mise en place de traitements de données à caractère personnel des conducteurs détachés dans le secteur du transport routier et de leur employeur à plusieurs niveaux :
 - communication par l'employeur établi dans un pays autre que la Belgique⁵ (ci-après « l'employeur ») au SPF Emploi, Travail et Concertation sociale (ci-après « le SPF Emploi ») d'une déclaration de détachement, via l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur (ci-après « le système IMI ») (article 12 du projet) ;
 - obligation pour les conducteurs de fournir certains documents lors d'un contrôle sur route (article 11 du projet) ;
 - obligation pour l'employeur de communiquer certains documents au SPF Emploi, via le système IMI, après le détachement (article 11 du projet) ;
 - communication des coordonnées d'un gestionnaire de transport au SPF Emploi (article 14 du projet), et

⁵ Au sens de la loi du 2 mars 2005, l'employeur est la personne physique ou morale qui occupe des travailleurs détachés et dont l'entreprise exerce réellement, dans un pays autre que la Belgique, des activités substantielles, c'est-à-dire des activités autres que celles relevant uniquement de la gestion interne ou administrative.

Au sens du nouvel article 15 *ter* de la loi du 12 avril 1965, qui sera inséré par l'article 19 du projet, est un employeur la personne dont l'entreprise exerce réellement dans un pays autre que la Belgique, des activités substantielles, et qui, au sens de la loi du 5 mars 2002, occupent sur le territoire belge un ou plusieurs conducteurs, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.

Avis 47/2022 - 4/21

- accès des fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi aux données transmises via l'interface publique connectée au système IMI.
8. Le projet prévoit également une procédure de désignation par arrêté royal des fonctionnaires du SPF Emploi qui auront accès aux données concernées.
9. La demande d'avis porte sur les articles 7, 10, 11, 12, 13, 14, 17 et 19.

II. EXAMEN DE LA DEMANDE

a. Urgence

10. L'Autorité demande qu'il soit veillé à ce que les textes soient, dans la mesure du possible, adoptés dans des délais qui permettent à l'Autorité de se prononcer dans les délais ordinaires afin que toute la qualité requise puisse être accordée à ses avis au vu des moyens qui sont alloués à l'Autorité pour l'exercice de ses missions.
11. L'Autorité n'est pas en mesure de réserver une suite favorable à la demande de traitement en urgence : elle constate que la transposition porte sur une directive qui est entrée en vigueur le 1^{er} août 2020.

b. Article 7

12. L'article 1^{er}, §2 de la directive 2020/1057 prévoit que les règles spécifiques qu'elle détermine s'appliquent aux conducteurs employés par des entreprises établies dans un Etat membre prenant la mesure transnationale visée à l'article 1^{er}, §3, point a), de la directive 96/71, à savoir détacher un travailleur, pour leur compte et sous leur direction, sur le territoire d'un Etat membre, dans le cadre d'un contrat conclu entre l'entreprise d'envoi et le destinataire de la prestation de services opérant dans cet Etat membre, pour autant qu'il existe une relation de travail entre l'entreprise d'envoi et le travailleur pendant la période de détachement. L'article 1^{er}, §§3 à 6 de ladite directive prévoit des dérogations à ce champ d'application et exclut une série d'activités de transport routier du concept de détachement.
13. L'article 7 du projet vise à transposer l'article 1^{er}, §§3 à 6 de la directive 2020/1057. Il modifie en ce sens l'article 4 de la loi du 5 mars 2002, qui prévoit déjà l'exclusion du personnel navigant de la marine marchande et les employeurs de celui-ci de son champ d'application, en ajoutant les opérations de transport (comme par exemple, le transit) pour lesquelles le conducteur n'est pas

considéré comme détaché au sens de la directive 2020/1057 et est, par conséquent, exclu du champ d'application de la loi du 5 mars 2002.

14. L'Autorité constate que la transposition de l'article 1^{er}, §§ 3 à 6 de la directive 2020/1057 est fidèle à ce que prévoit ladite directive et n'a pas de remarque particulière à formuler sur ce point.

c. Article 10

15. L'article 10 du projet vise à **modifier l'article 7/1 de la loi du 5 mars 2002**, lequel détermine les données et documents qu'un employeur occupant un travailleur détaché en Belgique doit transmettre aux fonctionnaires désignés par le Roi, à leur demande, en vue de vérifier le respect des conditions de travail du travailleur détaché fixées par la directive 96/71.
16. En lieu et place d'une « *copie du contrat de travail du travailleur détaché ou de tout document équivalent au sens de la directive 91/533/CEE du Conseil du 14 octobre 1991 relative à l'obligation de l'employeur d'informer le travailleur des conditions applicables au contrat ou à la relation de travail* », devra être transmis à l'avenir, conformément à **l'article 7/1, 1^o** en projet, « *le ou les document(s) au sens de l'article 5 de la directive (UE) 2019/1152 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 relative à des conditions de travail transparentes et prévisibles dans l'Union européenne* ».
17. Il ressort de l'Exposé des motifs que la volonté de l'auteur du projet est de mettre la législation belge en conformité avec la nouvelle directive 2019/1152, laquelle vise à abroger la directive 91/533⁶ avec effet au 1^{er} août 2022 et à établir des exigences minimales concernant l'information sur les éléments essentiels de la relation de travail et les conditions de travail applicables à tout travailleur. Dans ce cadre, l'article 5 de la directive 2019/1152 exige, entre autres, que le travailleur soit informé de certains éléments essentiels de la relation de travail énumérés à l'article 4 de ladite directive (identité des parties à la relation de travail, lieu de travail, description du travail, date du début de la relation de travail, etc.) sous la forme d'un ou de plusieurs documents.
18. Afin d'améliorer la lisibilité de l'article 10, 1^o du projet, il paraît recommandé d'adapter l'expression « *le ou les document(s) au sens de l'article 5 de la directive (UE) 2019/1152 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 relative à des conditions de travail transparentes et prévisibles dans l'Union européenne* » de manière telle que les travailleurs détachés concernés et leurs employeurs puissent comprendre directement et aisément qu'il s'agit du contrat de travail

⁶ Directive 91/533/CEE du Conseil du 14 octobre 1991 relative à l'obligation de l'employeur d'informer le travailleur des conditions applicables au contrat ou à la relation de travail.

ou de document(s) au sens de l'article 5 de la directive 2019/1152 reprenant les éléments essentiels de la relation de travail.

19. **L'article 7/1, 2°** en projet prévoit l'insertion d'un nouveau paragraphe 6 à l'article 7/1 de la loi du 5 mars 2002 qui précise que l'article 7/1 n'est pas applicable à l'employeur qui occupe un conducteur en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.
20. Comme déjà mentionné, la directive 2020/1057 instaure les seules exigences administratives et mesures de contrôle que les Etats membres peuvent imposer en cas de détachement de conducteurs dans domaine du transport routier. Par conséquent, les dispositions de la loi du 5 mars 2002 qui imposent des exigences administratives et mesures de contrôle autres que celles prévues par la directive 2020/1057 ne seront pas applicables au détachement de conducteur. L'Autorité n'a pas de commentaires particuliers à formuler à cet égard.

d. Article 11

21. L'article 11 du projet entend **insérer un nouvel article 7/1/1 dans la loi du 5 mars 2002** afin de transposer les exigences administratives et mesures de contrôle visées à l'article 1^{er}, §§ 10⁷ et 11, point b) et c)⁸, de la directive 2020/1057. Ce nouvel article prévoit, en son paragraphe 1, notamment l'obligation pour le conducteur détaché de fournir certains documents lors de

⁷ « Les entreprises de transport établies dans un Etat non membre ne peuvent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un Etat membre, y compris lorsqu'elles effectuent des opérations de transport dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux donnant accès au marché de l'Union ou à des parties de celui-ci. »

⁸ « Par dérogation à l'article 9, paragraphes 1 et 2, de la directive 2014/67/UE, les Etats membres ne peuvent imposer que les exigences administratives et les mesures de contrôle suivantes en ce qui concerne le détachement de conducteurs :

[...]

b) l'obligation pour l'opérateur de veiller à ce que le conducteur ait à sa disposition, sur support papier ou en format électronique, les documents suivants, et l'obligation pour le conducteur de les conserver et de les fournir lorsqu'ils sont demandés lors d'un contrôle sur route :

i) une copie de la déclaration de détachement soumise via l'IMI ;

ii) la preuve des opérations de transport ayant lieu dans l'Etat membre d'accueil, telle qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n°1072/2009 ;

iii) les enregistrements du tachygraphe, et en particulier les symboles pays des Etats membres où le conducteur a été présent lorsqu'il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transports de cabotage, conformément aux exigences en matière d'enregistrement et de conservation des relevés au titre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 ;

c) l'obligation pour l'opérateur de transmettre, via l'interface publique connectée à l'IMI, après la période de détachement, à la demande expresse des autorités compétentes de l'Etat membre dans lequel le détachement a eu lieu, la copie des documents visés aux points b) ii) et iii) du présent paragraphe, ainsi que des documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement, le contrat de travail ou tout document équivalent au sens de l'article 3 de la directive 91/533/CEE du Conseil (21), les relevés d'heures relatifs au travail du conducteur et la preuve de paiement.

L'opérateur envoie les documents via l'interface publique connectée à l'IMI au plus tard huit semaines après la date de la demande. Si l'opérateur ne soumet pas les documents demandés dans le délai imparti, les autorités compétentes de l'Etat membre dans lequel le détachement a eu lieu peuvent demander, via l'IMI, l'assistance des autorités compétentes de l'Etat membre d'établissement, conformément aux articles 6 et 7 de la directive 2014/67/UE. Une fois que cette demande d'assistance mutuelle a été présentée, les autorités compétentes de l'Etat membre d'établissement de l'opérateur ont accès à la déclaration de détachement et à d'autres informations pertinentes soumises par l'opérateur via l'interface publique connectée à l'IMI.

[...]»

contrôle sur route et en son paragraphe 2, l'obligation pour l'employeur de transmettre certains documents après le détachement, via le système IMI.

22. En son **paragraphe 1, alinéa 1**, l'article 7/1/1 en projet, impose, d'une part, à l'employeur, qui occupe en Belgique un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, l'obligation de veiller à ce que le conducteur dispose de certains documents, sur support papier ou sous forme électronique et, d'autre part, au conducteur de conserver et de fournir ces documents lorsqu'ils lui sont demandés lors d'un contrôle sur route par les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi. Il s'agit des documents suivants :

- une copie de la déclaration de détachement visée par l'article 7/1/2 en projet ;
- la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique ;
- les enregistrements du tachygraphe, et en particulier, les symboles pays des Etats où le travailleur a été présent lorsqu'il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transport de cabotage⁹.

23. En ce qui concerne la déclaration de détachement, il est renvoyé aux observations figurant sous le point e. ci-dessous.

24. En ce qui concerne la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique, la directive 2020/1057 précise que celle-ci peut être une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009¹⁰. Il ressort de l'Exposé des motifs à cet égard que « *aussi longtemps que la Belgique n'a pas encore ratifié le protocole additionnel à la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique, cette preuve ne pourra pas être constituée par cette dernière mais pourra être constituée par les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009. A partir d'une telle ratification, cette preuve pourra également être constituée par la lettre de voiture électronique (e-CMR).* »

⁹ Sont visés les transports de cabotage :

- au sens 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 (refonte)* (ci-après « le règlement 1072/2009 »), à savoir des transports nationaux pour compte d'autrui assurés à titre temporaire dans un État membre d'accueil, dans le respect dudit règlement,

- et au sens 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 international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (refonte)* :

- soit les transports nationaux de voyageurs par route pour compte d'autrui assurés à titre temporaire par un transporteur dans un État membre d'accueil,
- soit la prise en charge et la dépose de voyageurs dans un même État membre au cours d'un service régulier inter-national, dans le respect des dispositions du présent règlement, pour autant que ladite prise en charge et dépose ne constitue pas l'objet principal de ce service.

¹⁰ 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 (refonte)*.

25. L'article 8, paragraphe 3 du règlement 1072/2009 prévoit que les preuves visées comprennent les éléments suivants pour chaque transport :

- a) le nom, l'adresse et la signature de l'expéditeur;
- b) le nom, l'adresse et la signature du transporteur;
- c) le nom et l'adresse du destinataire, ainsi que sa signature et la date de livraison une fois les marchandises livrées;
- d) le lieu et la date de prise en charge des marchandises et le lieu prévu pour la livraison;
- e) la dénomination courante de la nature des marchandises et le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ainsi que le nom-bre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros;
- f) la masse brute des marchandises ou leur quantité exprimée d'une autre manière;
- g) les plaques d'immatriculation du véhicule à moteur et de la remorque.

26. Par souci de sécurité juridique et afin d'améliorer la prévisibilité et la lisibilité de l'article 7/1/1, §1^{er}, alinéa 1, en projet, celui-ci devrait préciser que la preuve des opérations de transport peut être effectué au moyen d'une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou des preuves visées à l'article 8, §3, du règlement 1072/2009, à l'instar de ce que prévoit la directive 2020/1057.

27. En ce qui concerne les enregistrements du tachygraphe, la directive 2020/1057 requiert que ceux-ci soient effectués conformément aux exigences en matière d'enregistrement et de conservation de relevés en vertu des règlements 561/2006¹¹ et 165/2004¹². L'Autorité attire l'attention du demandeur sur le fait que conformément à l'article 7, §1, du règlement 165/2014, les données à caractère personnel traitées au moyen des tachygraphes visés par ledit règlement le sont aux seules fins de contrôler le respect de ce règlement et, en ce qui concerne le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier des directives 96/71, 2014/67 et 2020/1057. Les données enregistrées par les tachygraphes (analogiques, numériques et intelligents) sont mentionnées aux articles 4, §3¹³ et 4¹⁴ et 8¹⁵ du règlement.

¹¹ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil.

¹² Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

¹³ « Les tachygraphes numériques enregistrent les données suivantes:

- a) la distance parcourue et la vitesse du véhicule;
- b) la mesure du temps;
- c) les emplacements visés à l'article 8, paragraphe 1;
- d) l'identité du conducteur;
- e) l'activité du conducteur;
- f) les données relatives au contrôle, à l'étalonnage et à la réparation du tachygraphe, y compris l'identité de l'atelier;
- g) les événements et les défaillances. »

¹⁴ « Les tachygraphes analogiques enregistrent au moins les données visées au paragraphe 3, points a), b) et e). »

¹⁵ « 1. Pour faciliter la vérification du respect de la législation applicable, la position du véhicule est enregistrée automatiquement aux points suivants, ou au point le plus proche des lieux où le signal satellite est disponible:

28. A nouveau, par souci de sécurité juridique et afin d'améliorer la prévisibilité et la lisibilité de l'article 7/1/1, §1^{er}, alinéa 1, en projet, celui-ci devrait préciser que les enregistrements du tachygraphe sont effectués conformément aux exigences en matière d'enregistrement et de conservation des relevés au titre des règlements 561/2006 et 165/2014, à l'instar de ce que prévoit la directive 2020/1057.
29. En son **alinéa 2**, l'article 7/1/1, §1^{er}, en projet, prévoit que les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi « *ont accès aux données communiquées par l'employeur via l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur "IMI" au sens du règlement (UE) n° 1024/2012* ».
30. L'insertion de cet alinéa 2 pose question au regard du RGPD mais aussi de la directive 2020/1057.
31. En effet, en premier lieu, le libellé de cette disposition manque de clarté dans la mesure où il ne permet pas aux personnes concernées de savoir quelles données ont été communiquées par l'employeur via l'interface publique connectée au système IMI et donc à quelles données les fonctionnaires du SPF Emploi ont accès ni dans quelles circonstances les fonctionnaires précités peuvent y avoir accès, de sorte qu'il ne répond pas à l'exigence de prévisibilité requise.
32. En second lieu, une telle disposition ne paraît pas conforme à la directive 2020/1057 dans la mesure où elle laisse supposer qu'il revient à l'employeur de communiquer (dans quelles circonstances ?) aux fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi (toutes ?) les données visées à l'article 7/1/1, §1, alinéa 1, via le système IMI, et ce à des fins de contrôle sur route. En effet, conformément à l'article 1^{er}, §11, a) et b), i), de la directive 2020/1057, les seules données auxquelles le SPF Emploi peut avoir accès via le système IMI lors d'un contrôle sur route sont les données figurant sur la déclaration de détachement qui a été soumise préalablement au détachement par l'employeur via le système IMI. De plus, conformément à l'article 1^{er}, § 11, c) de la directive 2020/1057, la preuve des opérations de transport et les enregistrements de tachygraphes ne doivent être communiqués via le système IMI, qu'après la période de détachement et à la demande expresse des autorités (obligation qui est transposée à l'article 7/1/1, §2, en projet, voir ci-dessous). Dans ces conditions, l'alinéa 2 ne paraît pas conforme à la directive 2020/1057 et devrait dès lors être supprimé.
33. **L'alinéa 3** de cette disposition désigne le SPF Emploi comme responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données. Une telle disposition participant à la prévisibilité

— le lieu où commence la période de travail journalière;
 — chaque fois que le véhicule franchit la frontière d'un État membre;
 — chaque fois que le véhicule effectue des activités de chargement ou de déchargement;
 — toutes les trois heures de temps de conduite accumulé ; et
 — le lieu où finit la période de travail journalière. »

Avis 47/2022 - 10/21

de la loi et à l'effectivité des droits des personnes concernées consacrés par le RGPD, l'Autorité n'a pas d'observations particulières à formuler à cet égard.

34. **L'alinéa 4** prévoit qu'afin de s'assurer qu'un conducteur doit être considéré comme effectuant une opération de transport exclue de la notion de détachement, il peut uniquement lui être demandé de fournir, sur support papier ou en format électronique, lors d'un contrôle sur route, la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique et les enregistrements du tachygraphe. L'article 7/1/1, §1^{er}, alinéa 4 met ainsi en œuvre fidèlement les principes prévus par l'article 1^{er}, §11, alinéa 2, de la directive 2020/1057.

35. **L'article 7/1/1, §2, alinéa 1**, du projet prévoit qu'après la période de détachement, l'employeur est tenu, à la demande des fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi et au plus tard huit semaines après la date de cette demande, de leur fournir certains documents. Il s'agit :

- de la copie de la preuve des opérations de transport en Belgique
- de la copie des enregistrements du tachygraphe
- du ou des document(s) au sens de l'article 5 de la directive 2019/1152
- des relevés d'heures relatifs au travail du conducteur détaché
- de la preuve de paiement des salaires du conducteur détaché.

L'alinéa 2 de l'article 7/1/1, §2 précise que tant la demande de documents que la communication de ceux-ci doivent être effectuée via l'interface publique connectée du système IMI, que les fonctionnaires du SPF Emploi précités ont accès aux données communiquées via cette interface publique connectée et que le SPF Emploi est le responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données.

36. L'alinéa 1 appelle les observations suivantes. La première est relative au fait que la directive 2020/1057 précise que la demande des autorités nationales compétentes de l'Etat membre dans lequel le détachement a eu lieu doit être « expresse », ce que ne prévoit pas le projet actuellement. La seconde a trait aux documents au sens de l'article 5 de la directive 2019/115 et il est renvoyé à cet égard au point 18 ci-dessus.

37. En ce qui concerne l'accès des fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi aux données transmises via le système IMI prévu à l'alinéa 2, l'Autorité attire l'attention du demandeur sur l'article 9, §4 du règlement 1024/2012. Cette disposition stipule que l'accès des utilisateurs du système IMI aux données à caractère personnel traitées dans l'IMI est limité selon le principe du « besoin d'en connaître » et restreint au(x) domaine(s) du marché intérieur pour le(s)quel(s) des droits d'accès leur ont été accordés¹⁶.

¹⁶ Conformément à l'article 3 du règlement n° 1024/2012, le système IMI est utilisé pour l'échange d'informations, y compris de données à caractère personnel, entre les autorités compétentes ainsi que pour le traitement de ces informations en vue de

38. L'article 7/1/1, §2, **alinéa 3** prévoit que lorsque l'employeur établi dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni, ne fournit pas dans le délai prévu, les documents précités ou lorsque les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi ne peuvent pas demander lesdits documents car l'employeur n'a pas créé de compte dans l'interface publique connectée au système IMI, les fonctionnaires peuvent demander, via le système IMI, l'assistance des autorités compétentes de l'Etat dans lequel ledit employeur est établi, conformément, selon le cas, aux articles 6 et 7 de la directive 2014/67 ou à l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord, d'autre part (ci-après « l'accord de commerce et de coopération »).

39. Cet alinéa 3 appelle les observations suivantes.

40. L'application de cet alinéa aux employeurs du Royaume-Uni qui occupent des conducteurs détachés sur le territoire belge résulte de l'article 6, §1, alinéa 1, c), de la Section 2 de la Partie A de l'Annexe 31 de l'accord de commerce et de coopération, en vertu duquel, lesdits employeurs sont tenus, de transmettre à partir du 2 février 2022, via l'interface publique connectée au système IMI, la copie de la preuve des opérations de transport en Belgique, des enregistrements du tachygraphe, des documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement, du contrat de travail ou de tout document équivalent, des relevés d'heures relatifs au travail du conducteur et de la preuve de paiement. L'Exposé des motifs ne dit rien à cet égard. Afin de permettre aux employeurs britanniques de comprendre la raison pour laquelle l'alinéa 3 leur est applicable, il est recommandé d'insérer une explication à cet égard dans l'Exposé des motifs.

41. De plus, la directive prévoit le mécanisme de l'assistance des autorités de l'Etat membre d'établissement dans une seule hypothèse, à savoir lorsque l'employeur ne soumet pas les documents demandés dans le délai imparti. L'Exposé des motifs se réfère également à cette seule hypothèse en ces termes « *lorsque, pour une raison ou une autre, les documents ne sont pas fournis dans le délai imparti* ». Or, l'article 7/1/1, §2, alinéa 3, en projet, prévoit l'application de ce mécanisme non seulement lorsque l'employeur ne soumet pas les documents demandés dans le délai imparti mais aussi lorsque les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi ne peuvent pas demander lesdits documents au motif que l'employeur n'a pas créé de compte dans l'interface publique connectée au système IMI. Par conséquent, outre qu'il s'agit d'une hypothèse non prévue

réaliser notamment la coopération administrative requise conformément aux actes qui sont énumérés en annexe. Parmi ces actes figurent notamment la directive 96/71, la directive 2020/1057 ou encore la directive 2011/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2011 *relative à l'application des droits des patients en matière de soins de santé transfrontaliers*. Il est dès lors important de limiter, en l'occurrence, l'accès des fonctionnaires précités au domaine régit par la directive 2020/1057.

Avis 47/2022 - 12/21

par la directive qui établit les seules exigences administratives et mesures de contrôle qui peuvent être imposées par les Etats membres dans le cadre du détachement de conducteurs, l'Autorité se demande dans quelle mesure cette deuxième hypothèse est conciliable avec l'obligation de l'employeur de transmettre les documents demandés via le système IMI, en vertu de l'article 1^{er}, §11, c), de la directive 2020/1057 et de l'article 6, §1, alinéa 1, a), de la Section 2 de la Partie A de l'Annexe 31 de l'accord de commerce et de coopération. Cet alinéa sera donc revu à la lumière de ces observations.

42. L'article 7/1/1, §2, **alinéa 4** prévoit que par dérogation à l'alinéa 2, lorsque l'employeur est établi dans un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, tant la demande de documents par les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi que la transmission à ceux-ci desdits documents par l'employeur sont effectués par courrier postal ou par courriel.
43. En précisant la manière dont les documents concernés doivent être demandés et transmis également pour les employeurs établis dans un Etat tiers (qui n'est pas le Royaume-Uni), l'alinéa 4 entend répondre aux exigences imposées par l'article 1^{er}, §10, de la directive 2020/1050 qui prévoit que les entreprises établies dans des pays tiers ne peuvent bénéficier d'un traitement plus favorable que celles établies dans un Etat membre. L'Autorité en prend acte.

e. Article 12

44. L'article 12 du projet vise à **insérer un nouvel article 7/1/2 dans la loi du 5 mars 2002** afin de transposer l'article 1^{er}, §§10, 11, alinéa 1, a)¹⁷ et 12¹⁸ de la directive 2020/1057:

¹⁷ « Par dérogation à l'article 9, paragraphes 1 et 2, de la directive 2014/67/UE, les États membres ne peuvent imposer que les exigences administratives et les mesures de contrôle suivantes en ce qui concerne le détachement de conducteurs:

a) l'obligation pour l'opérateur établi dans un autre État membre de soumettre une déclaration de détachement aux autorités nationales compétentes de l'État membre dans lequel le conducteur est détaché au plus tard au début du détachement, au moyen d'un formulaire standard multilingue de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur institué par le règlement (UE) n° 1024/2012. Ladite déclaration de détachement comporte les informations suivantes:

i) l'identité de l'opérateur, au moins sous la forme du numéro de la licence communautaire, s'il est disponible;
 ii) les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact dans l'État membre d'établissement chargée d'assurer la liaison avec les autorités compétentes de l'État membre d'accueil dans lequel les services sont fournis et de transmettre et de recevoir des documents ou avis;
 iii) l'identité, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur;
 iv) la date de début du contrat de travail du conducteur, et le droit applicable à ce contrat;
 v) les dates prévues pour le début et la fin du détachement;
 vi) la plaque minéralogique des véhicules à moteur;
 vii) s'il s'agit d'un transport de marchandises, d'un transport de personnes, d'un transport international ou de transports de cabotage. »

¹⁸ « Aux fins du contrôle, l'opérateur tient à jour les déclarations de détachement visées au paragraphe 11, point a), dans l'interface publique connectée à l'IMI. »

- en instaurant une obligation de déclaration préalable de détachement de conducteurs sur le territoire belge par l'employeur aux fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi ;
- en distinguant les conditions de transmission de la déclaration de détachement selon que l'employeur est, d'une part, établi dans un Etat membre ou au Royaume-Uni ou, d'autre part, dans un Etat tiers, et
- en instaurant une obligation à charge de l'employeur de tenir à jour les déclarations de détachement dans le système IMI.

45. Le **paragraphe 1 de l'article 7/1/2, en projet**, concerne l'employeur qui est établi dans un Etat membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni et prévoit en son **alinéa 1** que cette déclaration de détachement doit être transmise aux fonctionnaires précités au moyen du formulaire standard multilingue de l'interface publique connectée au système IMI. **L'alinéa 2** précise les données que contient la déclaration de détachement lorsque l'employeur est établi dans un autre Etat membre en renvoyant aux informations énoncées à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, a), de la directive 2020/1057. De même, **l'alinéa 3** précise les données que contient ladite déclaration lorsque l'employeur est établi au Royaume-Uni en renvoyant aux informations énoncées à l'article 6, §1, alinéa 1, a) de la Section 2 de la Partie A de l'Annexe 31 de l'Accord de commerce et de coopération.
46. Il ressort de l'Exposé des motifs que l'application d'une telle disposition aux employeurs établis au Royaume-Uni résulte des dispositions de l'accord de commerce et de coopération en vertu duquel un tel employeur doit effectuer une déclaration de détachement via l'interface publique connectée au système IMI, en cas de détachement d'un conducteur effectué dans l'Union européenne, dans le domaine du transport routier. L'Autorité en prend acte.
47. Le projet transpose fidèlement l'article 1^{er}, §§ 10 et 11, alinéa 1, a) de la directive 2020/1057 et exécute l'accord de commerce et de coopération. Le renvoi clair aux informations énoncées à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, a), de la directive 2020/1057 et à l'article 6, §1, alinéa 1, a) de la Section 2 de la Partie A de l'Annexe 31 de l'Accord de commerce et de coopération permet aux personnes concernées de savoir précisément quelles données à caractère personnel figureront sur la déclaration de détachement et de répondre de manière suffisante au principe de prévisibilité.
48. **L'alinéa 4** de l'article 7/1/2, §1^{er}, en projet, qui transpose l'article 1^{er}, §12, de la directive 2020/1057, prévoit que l'employeur tient à jour la déclaration de détachement dans l'interface publique connectée au système IMI. La directive précise que la mise à jour de la déclaration de détachement du conducteur est effectuée « *aux fins du contrôle* ». L'Autorité constate à cet égard que si cette finalité n'est pas indiquée à l'article 7/1/2, §1, alinéa 4, il ressort clairement du nouvel

article 7/1/3, qui sera inséré dans la loi du 5 mars 2002 par l'article 13 du projet (voir le point f. ci-dessous), que la mise à jour de la déclaration de détachement dans le système IMI poursuit des finalités de contrôle du respect des conditions de travail, de rémunération et d'emploi.

49. **L'alinéa 5** de l'article 7/1/2, §1^{er}, en projet, dispose que les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi ont accès aux données communiquées via le système IMI. L'Autorité n'a pas d'observations particulières à formuler sur ce point hormis celle qu'elle a déjà formulée ci-dessus relative à la limitation de cet accès selon le principe du « besoin d'en connaître ».
50. **L'alinéa 6** de l'article 7/1/2, §1^{er}, en projet, désigne le SPF Emploi comme responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données engendré par l'accès précité. Une telle disposition participant à la prévisibilité de la loi et à l'effectivité des droits des personnes concernées consacrés par le RGPD, l'Autorité n'a pas d'observations particulières à formuler à cet égard.
51. L'Autorité constate que l'article 7/1/2, §1^{er}, en projet, ne contient pas de disposition transposant l'article 1^{er}, §13, de la directive 2020/1057, qui prévoit que « *les informations contenues dans les déclarations de détachement sont sauvegardées dans le répertoire de l'IMI aux fins des contrôles pendant une période de 24 mois.* » Le projet sera donc adapté sur ce point.
52. **Le paragraphe 2 de l'article 7/1/2, en projet**, concerne l'employeur qui est établi dans un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni et prévoit en son **alinéa 1** que la déclaration de détachement doit être soumise aux fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi par le biais du formulaire électronique accessible à partir du site internet du SPF Emploi. **L'alinéa 2** énonce les informations que doit comporter ladite déclaration, à savoir :
 - la dénomination de l'employeur et l'adresse physique de son siège statutaire
 - le numéro d'enregistrement national de l'employeur dans l'Etat où celui-ci est établi, si ce numéro est prévu par la législation de cet Etat
 - les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact, visés à l'article 7/2 de la présente loi : nom et prénom, adresses physique et électronique, numéro de téléphone
 - les noms et prénom, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur
 - la date de début du contrat de travail du conducteur et le droit applicable à ce contrat
 - les dates prévues pour le début et la fin du détachement
 - la plaque minéralogique des véhicules à moteur
 - s'il s'agit d'un transport de marchandises, d'un transport de voyageurs, d'un transport international ou de transport de cabotage.

53. Cet alinéa 2 n'appelle pas de remarques particulières. Hormis l'adresse physique du siège statutaire de l'employeur, les données y énoncées sont identiques à celles mentionnées à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, a) de la directive 2020/1057, de sorte que le projet ne prévoit pas de traitement plus favorable pour les employeurs établis dans des Etats tiers, conformément à ce qu'exige l'article 1^{er}, §10, de la directive 2020/1057. L'adresse physique du siège statutaire est une donnée pertinente et nécessaire au regard des finalités de contrôle visées.
54. **L'alinéa 3** instaure une obligation à charge de l'employeur établi dans un Etat tiers (autre que le Royaume-Uni) de tenir la déclaration de détachement à jour, à l'instar de ce que prévoit l'article 7/1/2, §1, alinéa 4, pour les employeurs établis dans un autre Etat membre ou au Royaume-Uni. Ce faisant, cet alinéa est également conforme à l'interdiction d'appliquer un traitement plus favorable pour les employeurs établis dans des Etats tiers.
55. **L'alinéa 4** du paragraphe 2 de l'article 7/1/2, en projet, prévoit que les informations contenues dans la déclaration de détachement sont sauvegardées par le SPF Emploi, aux fins du contrôle du respect des conditions de travail, de rémunération et d'emploi applicables conformément à la loi en projet, pendant une période de trente-six mois.
56. Il ressort de l'Exposé des motifs que « *Cette durée de conservation de trente-six mois tient compte du fait qu'en raison de l'absence de coopération administrative effectuée par le biais du système d'information Marché intérieur (IMI) avec les pays-tiers autres que le Royaume-Uni, la durée des procédures de recherche et de constatation des infractions par les services de l'Inspection du travail belge peut s'avérer plus longue lorsque l'employeur concerné est établi dans un pays-tiers autre que le Royaume-Uni par rapport à un employeur établi dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni.* » L'Autorité en prend acte.

f. Article 13

57. L'article 13 du projet vise à **insérer un nouvel article 7/1/3 dans la loi du 5 mars 2002**. Cette disposition est libellée comme suit :

« *Aux fins de contrôle du respect des conditions de travail, de rémunération et d'emploi applicables conformément à la présente loi, lorsqu'un employeur occupe un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, peuvent uniquement être mis en œuvre les exigences administratives et les procédures et instruments de contrôles visés par :*

- *les articles 7/1/1, 7/1/2 et 7/2, §2 de la présente loi ;*
- *l'article 15ter de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs.* »

58. Comme indiqué ci-dessus, l'article 7/1/1, en projet, transpose en son paragraphe 1^{er} l'obligation, visée à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, b) de la directive 2020/1057, incombant à l'employeur de veiller à ce que le conducteur détaché dispose de certains documents et incombant au conducteur de fournir lesdits documents lors de contrôle sur route. Le paragraphe 2 dudit article transpose l'obligation de l'employeur, visée à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, c) de la directive 2020/1057, de transmettre, via le système IMI, après la période de détachement, à la demande expresse des autorités compétentes, certains documents. L'article 7/1/2, en projet, transpose en droit belge les exigences relatives à la déclaration de détachement, conformément à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, a) de la directive 2020/1057.
59. L'article 7/2, §2, en projet, transpose les exigences relatives à la désignation d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact dans l'Etat membre d'établissement, prévues à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, a), ii), de la directive 2020/1057 (voir ci-dessous le point g.).
60. Le nouvel article 15^{ter} qui sera inséré dans la loi du 12 avril 1965 par l'article 19 du projet (voir ci-dessous le point i.) transpose l'obligation de l'employeur, visée à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, c), de la directive 2020/1057, de soumettre, via le système IMI, après le détachement, les documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement.
61. Dans ces conditions, l'article 7/1/3, en projet, de la loi du 5 mars 2002, reprend l'énumération limitative des exigences administratives et des mesures de contrôle qui, conformément à l'article 1^{er}, §§ 10 et 11, de la directive 2020/1057, sont les seules à pouvoir être imposées aux employeurs établis dans un autre Etat membre ou dans un pays tiers, qui détachent des conducteurs de transport routier en Belgique, tout en mentionnant clairement les finalités poursuivies par les traitements de données des conducteurs détachés et de leurs employeurs et en renvoyant aux procédures et instrument de contrôle (contrôle sur route ou au moyen du système IMI) pour chaque opération de traitement de données.

g. Article 14

62. L'article 14 du projet entend **remplacer l'actuel article 7/2** de la loi du 5 mars 2002. **Le paragraphe 1^{er}** de cette nouvelle disposition reprend l'actuel article 7/2 qui impose à l'employeur, préalablement à l'occupation de travailleurs détachés en Belgique, de désigner une personne de liaison et, selon les modalités déterminées par le Roi, de communiquer cette désignation aux fonctionnaires désignés par le Roi, tout en ajoutant la précision selon laquelle cette obligation n'est pas applicable à l'employeur qui occupe un conducteur en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.

63. **L'article 7/2, §2**, en projet, stipule que préalablement à l'occupation de conducteurs détachés en Belgique, l'employeur est tenu de désigner un gestionnaire de transport ou toute autre personne de contact dans l'Etat d'établissement de l'employeur, qui est chargé, pour le compte de l'employeur, d'assurer la liaison avec les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi et de transmettre et de recevoir des documents ou avis. L'employeur doit communiquer, par le biais de la déclaration de détachement visée au futur article 7/1/2 de la loi du 5 mars 2002, les coordonnées de ce gestionnaire de transport ou de cette autre personne de contact.
64. La directive 2020/1057 n'impose pas en tant que telle l'obligation pour l'employeur de désigner un gestionnaire de transport ou une autre personne de contact chargé, pour son compte, d'assurer la liaison avec les autorités nationales compétentes de l'Etat membre d'accueil dans lequel les services de transport sont fournis. Elle se limite à imposer à l'employeur l'obligation de soumettre dans la déclaration de détachement les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact dans l'Etat membre d'établissement chargée d'assurer la liaison avec les autorités compétentes de l'Etat membre d'accueil et de transmettre et de recevoir des documents ou avis.
65. Ainsi que cela ressort de l'Exposé des motifs, l'article 7/2, en projet vise à insérer cette exigence administrative établie à l'article 1^{er}, §10 et 11, alinéa 1, a), ii) de la directive 2020/1057 relative au gestionnaire de transport ou à une autre personne de contact, tout en prenant le soin de distinguer la situation du conducteur détaché (pour lequel les coordonnées d'un gestionnaire de transport doivent être transmises) de celle du travailleur détaché (pour lequel une personne de liaison doit être désignée conformément à la directive 2014/67). L'Autorité en prend acte.
66. Il ressort encore de l'Exposé des motifs que le contenu des coordonnées en cause sera déterminé, en ce qui concerne la déclaration de détachement à effectuer par l'employeur établi dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni, par la Commission européenne, dans le formulaire électronique disponible à cet effet sur l'interface publique connectée au système IMI. En revanche, en ce qui concerne les employeurs établis dans un pays qui n'est pas membre de l'union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, les données relatives aux coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact, sont précisées à l'article 7/1/2, §2, deuxième alinéa, en projet de la loi du 5 mars 2002. L'Autorité en prend acte.

h. Article 17

67. L'article 17 du projet prévoit le **remplacement de l'actuel article 9/1 de la loi du 5 mars 2002** qui concerne la surveillance du respect de ladite loi, afin de tenir compte de l'insertion, par le projet, de nouveaux articles dans cette loi. L'article 9/1, en projet, prévoit que les infractions

aux articles 7/1, 7/1/1, 7/1/2 et 7/2, §1^{er} de la loi et à leurs arrêtés d'exécution sont recherchées, constatées et sanctionnées conformément au Code pénal social.

68. Cette disposition entend porter exécution de l'article 5, §2, de la directive 2020/1057 qui prévoit que « *les Etats membres déterminent le régime de sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées en vertu de l'article 1^{er} et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions* » et que « *ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires* ».
69. L'Autorité en prend acte.

i. Article 19

70. L'article 19 du projet vise à **insérer un nouvel article 15 *ter* dans la loi du 12 avril 1965**, qui entend transposer l'obligation de l'employeur, visée à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, c), de la directive 2020/1057, de transmettre, via le système IMI, après la période de détachement, à la demande expresse des autorités compétentes de l'Etat membre dans lequel le détachement a eu lieu, la copie des documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement¹⁹.
71. Après avoir défini, en son **paragraphe 1^{er}**, certaines notions nécessaires à l'application du futur article 15 *ter* de la loi du 12 avril 1965, cet article 15 *ter* dispense, **en son paragraphe 2**, les employeurs établis dans un pays autre que la Belgique, qui occupe des conducteurs détachés en Belgique, de l'obligation prévue à l'article 15 de la loi du 12 avril 1965 de remettre au travailleur un décompte de sa rémunération lors de chaque règlement définitif.
72. **Le paragraphe 3, alinéa 1** de cet article prévoit que lesdits employeurs sont tenus de fournir, après la période de détachement, à la demande des fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi, et ce au plus tard huit semaines après la date de pareille demande, une copie des documents relatifs à la rémunération prévus par la législation du pays où est établi l'employeur et qui sont équivalents au décompte visé à l'article 15. Il précise que tant la demande que la transmission de documents doivent être effectués via l'interface publique connectée au système IMI et que les fonctionnaires précités ont accès aux données communiquées. Il indique encore que le SPF Emploi est le responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données engendré par cet accès.

¹⁹ Cette disposition requiert de communiquer également la preuve de paiement. Il est renvoyé à cet égard aux observations relatives à l'article 13 du projet au point f. ci-dessus.

73. Il ressort de l'Exposé des motifs que les régimes prévus à l'article 15 *bis* de la loi du 12 avril 1965 et des articles 6 *quater* à 6 *septies* de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatifs à la tenue des documents sociaux²⁰, qui sont applicables aux travailleurs détachés en Belgique, ne peuvent pas être considérés comme correspondant aux exigences administratives et mesures de contrôle limitativement énumérées à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, c), de la directive 2020/1057, de sorte que l'insertion d'un régime spécifique exclusivement applicable au détachement de conducteurs en Belgique s'avère nécessaire. Ce régime spécifique consiste, d'une part, en la dispense pour l'employeur d'établir le décompte de rémunération au sens de l'article 15 de la loi du 12 avril 1965 et, d'autre part, en l'obligation pour cet employeur de fournir une copie des documents relatifs à la rémunération prévus par la législation du pays où est établi l'employeur.
74. L'Autorité relève que l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, c), de la directive 2020/1057 requiert que la transmission de la copie des documents ayant trait à la rémunération du conducteur détaché soit effectuée à la demande « expresse » des autorités nationales compétentes, ce que l'article 15 *ter*, §3, en projet, de la loi du 12 avril 1965 ne prévoit actuellement pas. Le projet devra donc être adapté sur ce point. Pour le reste, l'Autorité n'a pas de remarques particulières, hormis celles mentionnées ci-dessus en ce qui concerne l'accès aux données selon le principe du « besoin d'en connaître ».
75. Le **paragraphe 3, alinéa 2**, de l'article 15 *ter* en projet, prévoit que lorsque l'employeur établi dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni ne fournit pas, dans le délai prévu, les documents précités ou lorsque les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi ne peuvent pas demander lesdits documents car l'employeur n'a pas créé de compte dans l'interface publique connectée au système IMI, lesdits fonctionnaires peuvent demander, via le système IMI, l'assistance des autorités compétentes de l'Etat dans lequel ledit employeur est établi, conformément, selon le cas, aux articles 6 et 7 de la directive 2014/67 ou à l'accord de commerce et de coopération.
76. Cet alinéa transpose l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, c), de la directive 2020/1057 en ce qui concerne la demande d'assistance mutuelle lorsque l'employeur ne soumet pas les documents demandés dans le délai imparti et reprend la disposition analogue figurant dans l'accord de commerce et de coopération pour ce qui concerne l'employeur établi au Royaume-Uni.
77. A l'instar des observations formulées ci-dessus au point 41, l'Autorité constate à nouveau, d'une part, qu'en prévoyant le mécanisme de l'assistance mutuelle également dans l'hypothèse où les fonctionnaires précités ne peuvent pas demander les documents concernés car l'employeur n'a

²⁰ Ces dispositions prévoient une dispense pour l'employeur établi dans un pays autre que la Belgique qui occupe un travailleur détaché en Belgique d'établir et de tenir un décompte de la rémunération et le compte individuel dans certaines conditions.

Avis 47/2022 - 20/21

pas créé de compte dans le système IMI, l'article 15 *ter* en projet prévoit une hypothèse supplémentaire dans laquelle ce mécanisme peut être appliqué. Et d'autre part, l'Autorité se demande dans quelle mesure est-ce que cette hypothèse est conciliable avec l'obligation imposée à l'employeur par l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, c), de la directive 2020/1057, de transmettre les documents ayant trait à la rémunération du conducteur via l'interface publique connectée à l'IMI. L'Exposé des motifs se réfère à la seule hypothèse selon laquelle les documents ne sont pas fournis dans le délai imparti. Cette disposition sera donc adaptée à la lumière de ces observations.

78. Le **paragraphe 3, alinéa 3**, de l'article 15 *ter*, en projet, de la loi du 12 avril 1965 prévoit, par dérogation à l'alinéa 1^{er}, que lorsque l'employeur est établi dans un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, tant la demande de documents par les fonctionnaires du SPR Emploi désignés par le Roi que la transmission de ceux-ci par l'employeur sont effectués par courrier postal ou par courriel. Cet alinéa porte exécution du principe établi à l'article 1^{er}, §10, de la directive 2020/1057 selon lequel les entreprises établies dans un Etat non membre ne peuvent pas obtenir de traitement plus favorable. L'Autorité en prend acte.

**PAR CES MOTIFS,
l'Autorité**

estime que les changements suivants s'imposent dans le projet :

- Adapter l'expression figurant à l'article 7/1, 1^o, en projet, de la loi du 5 mars 2002 « *le ou les document(s) au sens de l'article 5 de la directive (UE) 2019/1152 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 relative à des conditions de travail transparentes et prévisibles dans l'Union européenne* » de manière telle que les personnes concernées puissent comprendre directement et aisément de quels documents il s'agit (point 18) ;
- préciser à l'article 7/1/1, §er, alinéa 1, en projet, de la loi du 5 mars 2002, que la preuve des opérations de transport peut être effectué au moyen d'une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou des preuves visées à l'article 8, §3, du règlement 1072/2009 (point 26) et que les enregistrements du tachygraphe sont effectués conformément aux exigences en matière d'enregistrement et de conservation des relevés au titre des règlements 561/2006 et 165/2014 (point 28) ;
- supprimer l'article 7/1/1, §1^{er}, alinéa 2, en projet de la loi du 5 mars 2002 (point 32) ;
- adapter l'article 7/1/1, §2, alinéa 1, en projet, de la loi du 5 mars 2002, conformément aux observations formulées au point 36 ;
- insérer une explication dans l'Exposé des motifs du projet en ce qui concerne l'application de l'article 7/1/1, §2, alinéa 3, en projet, de la loi du 5 mars 2002, aux employeurs établis au Royaume-Uni (point 40) ;

Avis 47/2022 - 21/21

- adapter l'article 7/1/1, §2, alinéa 3, en projet, de la loi du 5 mars 2002, conformément aux observations formulées au point 41 ;
- insérer à l'article 7/1/2, §1^{er}, en projet, de la loi du 2 mars 2002, une disposition transposant l'article 1^{er}, §13, de la directive 2020/1057 (point 51) ;
- adapter l'article 15 *ter*, §3, alinéa 1, en projet, de la loi du 12 avril 1965, conformément aux observations formulées au point 74 ;
- adapter l'article 15 *ter*, §3, alinéa 2, en projet de la loi du 12 avril 1965, conformément aux observations formulées au point 77.

Rita Van
Nuffelen
(Authenticati
on)

Digitally signed by
Rita Van Nuffelen
(Authentication)
Date: 2022.03.09
15:53:31 +01'00'

Pour le Centre de Connaissances,

Rita Van Nuffelen – Responsable a.i. du Centre de Connaissances





Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Advies nr. 47/2022 van 9 maart 2022

Betreft: Voorontwerp van wet houdende diverse bepalingen betreffende de detachering van bestuurders in de wegvervoersector (CO-A-2022-023)

Het Kenniscentrum van de Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna 'de Autoriteit'),
Aanwezig: Mevrouw Marie-Hélène Descamps en de heren Yves-Alexandre de Montjoye en Bart Preneel;

Gelet op de wet van 3 december 2017 *tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit*, inzonderheid op de artikelen 23 en 26 (hierna 'WOG');

Gelet op de Verordening (EU) 2016/679 *van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG* (hierna 'AVG');

Gelet op de wet van 30 juli 2018 *betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens* (hierna 'WVG');

Gelet op de adviesaanvraag van de heer Pierre-Yves Dermagne, vice-eersteminister en minister van Economie en Werk, die op 17 januari 2022 werd ontvangen;

Brengt, op 9 maart 2022, het volgende advies uit:

I. VOORWERP EN CONTEXT VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. Op 17 januari 2022 heeft de vice-eerste minister en minister van Economie en Werk (hierna 'de aanvrager') de Autoriteit gevraagd om met spoed advies uit te brengen over een voorontwerp van wet houdende diverse bepalingen betreffende de detachering van bestuurders in de wegvervoersector (hierna 'het ontwerp').
2. Het ontwerp strekt tot gedeeltelijke omzetting van Richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 *tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012* (hierna 'Richtlijn 2020/1057').
3. Richtlijn 2020/1057, die op 1 augustus 2020 in werking is getreden, heeft tot doel de correcte toepassing van de Richtlijnen 96/71/EG¹ (hierna 'Richtlijn 96/71') en 2014/67/EU² (hierna 'Richtlijn 2014/67') in het internationale wegvervoer te waarborgen, rekening houdend met het specifieke karakter van deze sector, namelijk een grote mobiliteit van de bestuurders, door "*controles en samenwerking op Unieniveau ter bestrijding van fraude op het gebied van de detachering van bestuurders aan te scherpen*".³. Daartoe worden bij Richtlijn 2020/1057 specifieke regels ingevoerd voor de detachering van bestuurders met betrekking tot bepaalde aspecten van de Richtlijnen 96/71 en 2014/67 betreffende administratieve voorschriften en controlemaatregelen voor de detachering van die bestuurders. Aldus wordt getracht "*het evenwicht te waarborgen tussen de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen, het vrije verkeer van goederen, correcte arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming voor bestuurders*".⁴.
4. Richtlijn 2020/1057 bestaat in wezen uit 'drie delen'. Het 'eerste deel' preciseert het toepassingsgebied *ratione materiae* en omschrijft de wegvervoersactiviteiten die niet worden beschouwd als detachering in de zin van Richtlijn 96/71 (de specifieke regels inzake de detachering van bestuurders moeten gebaseerd zijn op het bestaan van voldoende verbondenheid van de bestuurder en de verleende dienst, met het grondgebied van een lidstaat van ontvangst). Het 'tweede deel' bevat de specifieke regels: de administratieve eisen en controlemaatregelen die aan

¹ Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1996 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten.

² Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad van 15 mei 2014 inzake de handhaving van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt ('de IMI-verordening').

³ Zie overweging 5 van Richtlijn 2020/1057.

⁴ Zie de memorie van toelichting bij het ontwerp en overweging 1 van Richtlijn 2020/1057.

Advies 47/2022 - 3/22

buitenlandse dienstverleners in het wegvervoer kunnen worden opgelegd. Het 'derde deel' voert specifieke sancties in.

5. Het ontwerp zet met name artikel 1^{er}, §§ 10 en 11, van Richtlijn 2020/1057 om. Paragraaf 10 van deze bepaling bepaalt dat vervoersondernemingen die gevestigd zijn in een land dat geen lidstaat is, geen gunstiger behandeling krijgen dan in een lidstaat gevestigde ondernemingen. En paragraaf 11 voorziet, in afwijking van artikel 9, paragrafen 1 en 2, van Richtlijn 2014/67, in een limitatieve lijst van de enige administratieve voorschriften en controlemaatregelen met betrekking tot de arbeids- en tewerkstellingsvoorwaarden die de lidstaten mogen opleggen ten aanzien van de detachering van bestuurders in de wegvervoersector.
6. In dit kader beoogt het ontwerp met name verscheidene wet- en regelgevende teksten te wijzigen, waaronder met name de wet van 5 maart 2002 *betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan* (hierna 'de wet van 5 maart 2020'), die met name de richtlijnen 96/71 en 2014/67 en de wet van 12 april 1965 *betreffende de bescherming van het loon der werknemers* (hierna 'de wet van 12 april 1965') omzet in Belgisch recht.
7. De omzetting in Belgisch recht van de in Richtlijn 2020/1057 vastgestelde administratieve voorschriften en controlemaatregelen impliceert de verwerking van persoonsgegevens van gedetacheerde bestuurders in de wegvervoersector en hun werkgever op verschillende niveaus:
 - mededeling door de werkgever gevestigd in een ander land dan België⁵ (hierna 'de werkgever') aan de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg (hierna 'de FOD Werkgelegenheid') van een detacheringsverklaring, via de publieke interface verbonden met het informatiesysteem interne markt (hierna 'het IMI-systeem') (artikel 12 van het ontwerp);
 - verplichting voor bestuurders om bij een wegcontrole bepaalde documenten over te leggen (artikel 11 van het ontwerp);
 - verplichting voor de werkgever om na de detachering bepaalde documenten via het IMI-systeem aan de FOD Werkgelegenheid mee te delen (artikel 11 van het ontwerp);
 - mededeling van de gegevens van een vervoersmanager aan de FOD Werkgelegenheid (artikel 14 van het ontwerp), en

⁵ In de zin van de wet van 2 maart 2005 is de werkgever de natuurlijke of rechtspersoon die gedetacheerde werknemers tewerkstelt en wiens onderneming daadwerkelijk substantiële activiteiten verricht in een ander land dan België, d.w.z. andere activiteiten dan intern beheer en/of administratieve activiteiten.

In de zin van het nieuwe artikel 15 *ter* van de wet van 12 april 1965, dat zal worden ingevoegd door artikel 19 van het ontwerp, is een werkgever een persoon wiens onderneming daadwerkelijk substantiële activiteiten uitoefent in een ander land dan België en die, in de zin van de wet van 5 maart 2002, een of meer bestuurders op Belgisch grondgebied tewerkstelt in het kader van activiteiten in de wegvervoersector.

Advies 47/2022 - 4/22

- toegang voor de door de Koning aangewezen ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid tot de gegevens die via de met het IMI-systeem verbonden openbare interface worden doorgegeven.
8. Het ontwerp voorziet ook in een procedure voor de aanwijzing, bij koninklijk besluit, van de ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid die toegang zullen hebben tot de betrokken gegevens.
 9. De adviesaanvraag heeft betrekking op de artikelen 10, 11, 12, 13, 14, 17 en 19

II. ONDERZOEK VAN DE AANVRAAG

a. Hoogdringendheid

10. De Autoriteit vraagt dat de teksten zoveel mogelijk aangenomen zouden worden binnen termijnen die de Autoriteit in staat stellen binnen de normale termijnen advies uit te brengen, zodat haar adviezen de vereiste kwaliteit kunnen hebben in het licht van de middelen die aan de Autoriteit zijn toegewezen voor de uitvoering van haar taken.
11. De Autoriteit kan het verzoek om urgente behandeling niet inwilligen: zij stelt vast dat de omzetting betrekking heeft op een richtlijn die op 1 augustus 2020 in werking is getreden.

b. Artikel 7

12. Artikel 1, § 2 van Richtlijn 2020/1057 bepaalt dat de daarin neergelegde specifieke regels van toepassing zijn op bestuurders die werken voor in een lidstaat gevestigde ondernemingen die de in artikel 1, derde lid, onder a), van Richtlijn 96/71/EG bedoelde transnationale maatregelen nemen, te weten een werknemer voor hun rekening en onder hun leiding op het grondgebied van een lidstaat ter beschikking stellen, in het kader van een overeenkomst tussen de onderneming van herkomst en de ontvanger van de dienst die in deze lidstaat werkzaam is, voor zover er gedurende de periode van terbeschikkingstelling een dienstverband tussen de onderneming van herkomst en de werknemer bestaat. Artikel 1, §§ 3 tot 6, van genoemde richtlijn voorziet in afwijkingen van dit toepassingsgebied en sluit een reeks wegvervoersactiviteiten uit van het begrip detachering.
13. Artikel 7 van het ontwerp beoogt artikel 1, §§ 3 tot 6, van Richtlijn 2020/1057 om te zetten. Het wijzigt artikel 4 van de wet van 5 maart 2002, dat reeds voorziet in de uitsluiting van het varend personeel van de koopvaardij en hun werkgevers van zijn toepassingsgebied, door vervoersactiviteiten (zoals doorvoer) toe te voegen waarvoor de bestuurder niet als gedetacheerd

Advies 47/2022 - 5/22

wordt beschouwd in de zin van Richtlijn 2020/1057 en derhalve is uitgesloten van het toepassingsgebied van de wet van 5 maart 2002.

14. De Autoriteit merkt op dat de omzetting van artikel 1, §§ 3 tot 6, van Richtlijn 2020/1057 in overeenstemming is met de bepalingen van die richtlijn en heeft op dit punt geen bijzondere opmerkingen.

c. Artikel 10

15. Artikel 10 van het ontwerp beoogt **artikel 7/1 van de wet van 5 maart 2002** om te zetten, dat de gegevens en documenten bepaalt die een werkgever die in België een gedetacheerde werknemer tewerkstelt, op verzoek van de Koning aan de door hem aangewezen ambtenaren moet meedelen om te controleren of de in Richtlijn 96/71 vastgestelde arbeidsvoorwaarden van de gedetacheerde werknemer zijn nageleefd.
16. In plaats van een "*kopie van de arbeidsovereenkomst van de gedetacheerde werknemer of een gelijkwaardig document in de zin van Richtlijn 91/533/EEG van de Raad van 14 oktober 1991 betreffende de verplichting van de werkgever de werknemer te informeren over de voorwaarden die op zijn arbeidsovereenkomst of -verhouding van toepassing zijn*", zal in de toekomst, overeenkomstig **artikel 7/1, 1°**, in ontwerp, "*het document of de documenten in de zin van artikel 5 van Richtlijn (EU) 2019/1152 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende transparante en voorspelbare arbeidsvoorwaarden in de Europese Unie* verstrekt moeten worden".
17. Uit de memorie van toelichting blijkt duidelijk dat het de bedoeling van de opsteller van het ontwerp is om de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met de nieuwe Richtlijn 2019/1152, die beoogt Richtlijn 91/533⁶ met ingang van 1 augustus 2022 op te heffen en minimumvoorschriften vast te stellen betreffende de informatie over de essentiële elementen van de arbeidsverhouding en de arbeidsvoorwaarden die voor elke werknemer gelden. In dit verband bepaalt artikel 5 van Richtlijn 2019/1152 onder meer dat de werknemer in de vorm van een of meer documenten in kennis gesteld moet worden van bepaalde in artikel 4 van die richtlijn opgesomde essentiële elementen van de arbeidsrelatie (identiteit van de partijen bij de arbeidsrelatie, plaats van het werk, beschrijving van het werk, datum van aanvang van de arbeidsrelatie, enzovoort).

⁶ Richtlijn 91/533/EEG van de Raad van 14 oktober 1991 *betreffende de verplichting van de werkgever de werknemer te informeren over de voorwaarden die op zijn arbeidsovereenkomst of -verhouding van toepassing zijn*.

Advies 47/2022 - 6/22

18. Om de leesbaarheid van artikel 10, 1° van het ontwerp te verbeteren, lijkt het raadzaam de uitdrukking *"het document of de documenten in de zin van artikel 5 van Richtlijn (EU) 2019/1152 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende transparante en voorspelbare arbeidsomstandigheden in de Europese Unie"* zodanig aan te passen dat de betrokken gedetacheerde werknemers en hun werkgevers direct en gemakkelijk kunnen begrijpen dat het gaat om de arbeidsovereenkomst of het document of de documenten in de zin van artikel 5 van Richtlijn 2019/1152 waarin de essentiële elementen van de arbeidsrelatie worden opgenomen.
19. **Artikel 7/1, 2°**, in ontwerp, voorziet in de invoeging van een nieuwe paragraaf 6 in artikel 7/1 van de wet van 5 maart 2002, die bepaalt dat artikel 7/1 niet van toepassing is op de werkgever die in België een bestuurder tewerkstelt in de wegvervoersector.
20. Zoals reeds vermeld, worden in Richtlijn 2020/1057 de enige administratieve voorschriften en controlemaatregelen vastgesteld die de lidstaten mogen opleggen in het geval van de detachering van bestuurders in de wegvervoersector. Bijgevolg zullen de bepalingen van de wet van 5 maart 2002 die andere administratieve voorschriften en controlemaatregelen opleggen dan die waarin Richtlijn 2020/1057 voorziet, niet van toepassing zijn op de detachering van bestuurders. De Autoriteit heeft in dit verband geen bijzondere opmerkingen.

d. Artikel 11

21. Artikel 11 van het ontwerp beoogt **een nieuw artikel 7/1/1 in te voegen in de wet van 5 maart 2002** om de administratieve voorschriften en controlemaatregelen bedoeld in artikel 1, §§ 10⁷ en 11, punt b) en c) ⁸, van Richtlijn 2020/1057 om te zetten. Paragraaf 1 van dit nieuwe artikel

⁷ "Vervoersondernemingen die gevestigd zijn in een land dat geen lidstaat is, mogen geen gunstiger behandeling krijgen dat in een lidstaat gevestigde ondernemingen, ook niet wanneer zij vervoersactiviteiten verrichten in het kader van bilaterale of multilaterale overeenkomsten waarbij toegang tot de markt van de Unie of delen daarvan wordt verleend."

⁸ "In afwijking van artikel 9, leden 1 en 2, van Richtlijn 2014/67/EU, mogen de lidstaten uitsluitend de volgende administratieve voorschriften en controlemaatregelen opleggen ten aanzien van de detachering van bestuurders:

[...]

b) de verplichting voor de ondernemer om ervoor te zorgen dat de bestuurder, op papier of in elektronische vorm, beschikt over het volgende, en de verplichting voor de bestuurder om zulks te bewaren en ter beschikking te stellen wanneer daar bij een wegcontrole om wordt verzocht:

i) een kopie van de detachingsverklaring, ingediend via IMI;

ii) bewijs dat het vervoer plaatsvindt in de lidstaat van ontvangst, zoals een elektronische vrachtbrief (e-CMR) of een bewijs als bedoeld in artikel 8, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1072/2009;

iii) de tachograafgegevens, en met name de landsymbolen van de lidstaten waar de bestuurder zich bevond tijdens internationaal wegvervoer of cabotage, in overeenstemming met de voorschriften voor het registreren en bewaren van tijdschema's in het kader van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014;

c) een verplichting voor de wegvervoersondernemer om via de openbare met IMI verbonden interface, na de detachingsperiode, op direct verzoek van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten waar de detachering heeft plaatsgevonden, kopieën van de onder punten b), ii) en iii), van dit lid bedoelde documenten te verstrekken, alsmede documentatie in verband met de beloning van de bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode en de arbeidsovereenkomst of een gelijkwaardig document in de zin van artikel 3 van Richtlijn 91/533/EEG van de Raad (21), tijdschema's betreffende het werk van de bestuurder en betalingsbewijzen.

Advies 47/2022 - 7/22

verplicht de gedetacheerde bestuurder om tijdens een wegcontrole bepaalde documenten te verstrekken en paragraaf 2 verplicht de werkgever om na de detachering bepaalde documenten door te geven via het IMI-systeem.

22. **Paragraaf 1, eerste lid** van partikel 7/1/1, in ontwerp, legt enerzijds aan de werkgever die in België een bestuurder tewerkstelt in het kader van wegvervoeractiviteiten, de verplichting op om ervoor te zorgen dat de bestuurder over bepaalde documenten beschikt, op papier of in elektronische vorm, en legt anderzijds aan de bestuurder de verplichting op om die documenten te bewaren en te verstrekken wanneer ze hem worden gevraagd tijdens een wegcontrole door de door de Koning aangewezen ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid. Het gaat om de volgende documenten:

- een kopie van de detachingsverklaring zoals bedoeld door artikel 7/1/2, in ontwerp;
- het bewijs van de vervoersactiviteiten die in België plaatsvinden;
- de tachograafgegevens, en met name de landsymbolen van de staten waar de werknemer zich bevond tijdens internationaal wegvervoer of cabotage⁹.

23. Wat de detachingsverklaring wordt verwezen naar de opmerkingen onder e. hieronder.

24. Wat betreft het bewijs van de vervoersactiviteiten die in België plaatsvinden bepaalt Richtlijn 2020/1057 dat dit een elektronische vrachtbrief (e-CMR) kan zijn of het bewijs als bedoeld in artikel 8, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1072/2009¹⁰. In de memorie van toelichting staat in dit verband het volgende: *"zolang België het Aanvullend Protocol bij het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) inzake de digitale*

De ondernemer verstuurt de documentatie via de openbare met IMI verbonden interface uiterlijk acht weken na de datum van het verzoek. Indien de ondernemer de gevraagde documentatie niet binnen die termijn indient, kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de detachering heeft plaatsgevonden via IMI om bijstand van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging verzoeken, overeenkomstig de artikelen 6 en 7 van Richtlijn 2014/67/EU. Indien een dergelijk verzoek om wederzijdse bijstand wordt gedaan, hebben de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging van de onderneming toegang tot de detachingsverklaring en andere relevante informatie die door de ondernemer via de openbare met IMI verbonden interface is ingediend.
[...]"

⁹ Met cabotagevervoer wordt bedoeld:

- in de zin van 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 (herschikking)* (hierna 'Verordening 1072/2009'), namelijk nationaal vervoer voor rekening van derden dat tijdelijk wordt verricht in een lidstaat van ontvangst, overeenkomstig deze verordening,

- en in de zin van 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 (herschikking):*

- binnenlands vervoer van personen over de weg voor rekening van derden dat tijdelijk door een vervoerder wordt verricht in een lidstaat van ontvangst, of
- het opnemen en afzetten van passagiers binnen dezelfde lidstaat in de loop van internationaal geregeld vervoer, overeenkomstig de bepalingen van deze verordening, op voorwaarde dat dit niet het hoofddoel van de dienst is.

- 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 (herschikking).

Advies 47/2022 - 8/22

vrachtbrief nog niet heeft bekrachtigd, kan dit bewijs niet die vrachtbrief worden geleverd, maar wel door het in artikel 8, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1072/2009 bedoelde bewijs. Zodra deze bekrachtiging een feit is, kan dit bewijs ook worden geleverd door de elektronische vrachtbrief (e-CMR)."

25. Artikel 8, paragraaf 3 van Verordening 1072/2009 bepaalt dat de bedoelde bewijsstukken voor elke rit het volgende moeten omvatten:

- a) naam, adres en handtekening van de opdrachtgever;
- b) naam, adres en handtekening van de vervoerder;
- c) naam, adres en handtekening van de geadresseerde en de datum van levering, wanneer de goederen zijn geleverd;
- d) plaats en datum van overname van de goederen en plaats van levering;
- e) handelsbenaming van de goederen, verpakkingsmethode en, in het geval van gevaarlijke goederen, de algemeen erkende beschrijving ervan, het aantal verpakkingen en hun bijzondere merktekens en nummers;
- f) de brutomassa of de anderszins uitgedrukte hoeveelheid van de goederen;
- g) de kentekenplaten van de motorvoertuigen en aanhangwagens.

26. Ter wille van de rechtszekerheid en om de voorspelbaarheid en leesbaarheid van artikel 7/1/1, § 1, eerste lid, in ontwerp, te verbeteren, dient te worden gespecificeerd dat het bewijs van vervoer kan worden geleverd door middel van een elektronische vrachtbrief (e-CMR) of de in artikel 8, § 3, van Verordening 1072/2009 bedoelde bewijzen, zoals bepaald in Richtlijn 2020/1057.

27. Wat de registratie van de tachograafgegevens betreft, bepaalt Richtlijn 2020/1057 dat die moet plaatsvinden in overeenstemming met de registratie- en bewaarvoorschriften van de Verordeningen 561/2006¹¹ en 165/2004¹². De Autoriteit vestigt de aandacht van de aanvrager op het feit dat de persoonsgegevens die door middel van de in die verordening bedoelde tachografen worden verwerkt, overeenkomstig artikel 7, lid 1, van Verordening nr. 165/2014 uitsluitend worden verwerkt om te controleren of die verordening wordt nageleefd en, wat de detachering van werknemers in de wegvervoerssector betreft, of de richtlijnen 96/71, 2014/67 en 2020/1057

¹¹ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad.

¹² Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer.

Advies 47/2022 - 9/22

worden nageleefd. De door de (analoge, digitale en intelligente) tachografen geregistreerde gegevens worden vermeld in de artikelen 4, §§ 3¹³ en 4¹⁴ en 8¹⁵ van de verordening.

28. Nogmaals, ter wille van de rechtszekerheid en om de voorspelbaarheid en leesbaarheid van het artikel 7/1/1, § 1, eerste lid, in ontwerp, te verbeteren, moet worden gespecificeerd dat tachograafgegevens worden bijgehouden overeenkomstig de voorschriften voor het registreren en bijhouden van gegevens uit hoofde van de Verordeningen 561/2006 en 165/2014, zoals bepaald in Richtlijn 2020/1057.
29. **Het tweede lid** van artikel 7/1/1, § 1, in ontwerp, bepaalt dat de door de Koning aangeduide ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid *"toegang hebben tot de gegevens die door de werkgever worden meegedeeld via de publieke interface die is verbonden met het informatiesysteem voor de interne markt 'IMI' in de zin van Verordening (EU) nr. 1024/2012"*.
30. De invoeging van dit tweede lid doet vragen rijzen met betrekking tot de AVG, maar ook met betrekking tot Richtlijn 2020/1057.
31. Ten eerste is deze bepaling onduidelijk geformuleerd, aangezien de betrokkenen niet kunnen weten welke gegevens door de werkgever via de openbare interface van het IMI-systeem zijn meegedeeld en dus tot welke gegevens de ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid toegang hebben, noch onder welke omstandigheden de voornoemde ambtenaren toegang tot die gegevens kunnen hebben, zodat niet is voldaan aan het vereiste van voorspelbaarheid.
32. Ten tweede lijkt een dergelijke bepaling niet in overeenstemming te zijn met Richtlijn 2020/1057, aangezien ze gesuggereerd dat het aan de werkgever is om de in artikel 7/1/1, § 1, eerste lid, bedoelde gegevens via het IMI-systeem mee te delen (onder welke omstandigheden?) aan de door de Koning aangewezen ambtenaren (allemaal?) van de FOD Werkgelegenheid, en dit ten behoeve van wegcontroles. Volgens artikel 1, § 11, a) en b), i), van Richtlijn 2020/1057 zijn de

¹³ "Digitale tachografen registreren de volgende gegevens:

a) de afgelegde afstand en de snelheid van het voertuig;
 b) tijd;
 c) positioneringspunten zoals bedoeld in artikel 8, lid 1;
 d) de identiteit van de bestuurder;
 e) de activiteit van de bestuurder;
 f) gegevens over controle, kalibratie en reparatie van de tachograaf, onder meer de identiteit van de werkplaats;
 g) voorvallen en fouten."

¹⁴ "Analoge tachografen registreren ten minste de gegevens bedoeld in lid 3, punten a), b) en e)."

¹⁵ "1. Ten behoeve van de controle op de naleving van de wetgeving in kwestie wordt de positie van het voertuig automatisch geregistreerd op onderstaande plaatsen of op de dichtstbijzijnde plaats waar er een satelliet signaal is:

— de plaats van het begin van de dagelijkse werktijd;
 — iedere keer dat het voertuig de grens van een lidstaat overschrijdt;
 — iedere keer dat het voertuig laad- of losactiviteiten verricht;
 — iedere drie uur van de bij elkaar opgetelde rijtijd; en
 — de plaats van het einde van de dagelijkse werktijd."

enige gegevens waartoe de FOD Werkgelegenheid via het IMI-systeem toegang kan hebben tijdens een wegcontrole, namelijk de gegevens in de detachingsverklaring die de werkgever vóór de detachering via het IMI-systeem heeft ingediend. Voorts moeten volgens artikel 1, § 11, c), van Richtlijn 2020/1057 de bewijzen van vervoersactiviteiten en de tachograafgegevens pas na de detacheringperiode en op uitdrukkelijk verzoek van de autoriteiten via het IMI-systeem worden meegedeeld (een verplichting die is omgezet in artikel 7/1/1, § 2, in ontwerp, zie hieronder). In deze omstandigheden lijkt het tweede lid niet in overeenstemming te zijn met Richtlijn 2020/1057 en dient het derhalve te worden geschrapt.

33. **Lid 3** van deze bepaling wijst de FOD Werkgelegenheid aan als de verwerkingsverantwoordelijke met betrekking tot zijn eigen gegevensverwerking. Aangezien een dergelijke bepaling bijdraagt tot de voorspelbaarheid van de wet en de doeltreffendheid van de door de AVG bekrachtigde rechten van de betrokkenen, heeft de Autoriteit in dit verband geen bijzondere opmerkingen.
34. **Lid 4** bepaalt dat een bestuurder, om ervoor te zorgen dat hij wordt geacht een vervoersactiviteit te verrichten die is uitgesloten van het begrip detachering, bij een wegcontrole alleen mag worden verzocht op papier of in elektronische vorm het bewijs te leveren van de vervoersactiviteiten die in België plaatsvinden en de tachograafgegevens. Artikel 7/1/1, § 1, vierde lid, geeft aldus getrouw uitvoering aan de in artikel 1, § 11, tweede lid, van Richtlijn 2020/1057 vastgestelde beginselen.
35. **Artikel 7/1/1, § 2, eerste lid**, van het ontwerp bepaalt dat de werkgever na afloop van de detachingsperiode verplicht is, op verzoek van de door de Koning aangewezen ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid en uiterlijk acht weken na de datum van dit verzoek, aan hen bepaalde documenten te verstrekken. Het gaat om:
 - een kopie van het bewijs van de vervoersactiviteiten in België;
 - een kopie van de tachograafgegevens;
 - het document of de documenten in de zin van artikel 5 van Richtlijn 2019/1152;
 - tijdschema's met betrekking tot het werk van de gedetacheerde bestuurder;
 - het bewijs van betaling van het loon van de gedetacheerde bestuurder.

Lid 2 van artikel 7/1/1, § 2 bepaalt dat zowel het opvragen van documenten als het verstrekken van die documenten via de met het IMI-systeem verbonden openbare interface moet gebeuren, dat de voornoemde ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid toegang hebben tot de gegevens die via deze openbare interface worden meegedeeld en dat de FOD Werkgelegenheid de verwerkingsverantwoordelijke is met betrekking tot zijn eigen gegevensverwerking.
36. Het eerste lid geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen. De eerste opmerking heeft betrekking op het feit dat Richtlijn 2020/1057 bepaalt dat het verzoek van de bevoegde nationale autoriteiten van de lidstaat waar de detachering plaatsvond, 'uitdrukkelijk' moet zijn, hetgeen

Advies 47/2022 - 11/22

thans niet in het ontwerp is opgenomen. De tweede opmerking heeft betrekking op de documenten in de zin van artikel 5 van Richtlijn 2019/115 en in dit verband wordt verwezen naar punt 18 hierboven.

37. Wat betreft de toegang van door de Koning aangewezen ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid tot de gegevens die via het IMI-systeem worden doorgegeven, als bedoeld in het tweede lid, vestigt de Autoriteit de aandacht van de aanvrager op artikel 9, § 4, van Verordening 1024/2012. In deze bepaling is vastgelegd dat de gebruikers van het IMI-systeem slechts op een 'need-to-know'-basis en uitsluitend op het/de internemarktgebied(en) waarvoor zij over toegangsrechten beschikken, toegang hebben tot persoonsgegevens die in IMI worden verwerkt¹⁶.
38. Artikel 7/1/1, § 2, **derde lid**, bepaalt dat wanneer de werkgever die in een andere lidstaat van de Europese Unie of in het Verenigd Koninkrijk gevestigd is, de bovenvermelde documenten niet binnen de gestelde termijn verstrekt of wanneer de door de Koning aangewezen ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid de bovenvermelde documenten niet kunnen opvragen omdat de werkgever geen account heeft aangemaakt in de openbare interface die met het IMI-systeem verbonden is, de ambtenaren, via het IMI-systeem, de bijstand kunnen vragen van de bevoegde autoriteiten van de staat waar de genoemde werkgever is gevestigd, overeenkomstig, naargelang het geval, de artikelen 6 en 7 van Richtlijn 2014/67 of de Handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds (hierna 'de handels- en samenwerkingsovereenkomst').
39. Dit derde lid geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.
40. De toepassing van dit lid op werkgevers van het Verenigd Koninkrijk die op het Belgische grondgebied gedetacheerde bestuurders tewerkstellen, vloeit voort uit artikel 6, § 1, eerste lid, c), van afdeling 2 van deel A van bijlage 31 bij het handels- en samenwerkingsakkoord, op grond waarvan die werkgevers vanaf 2 februari 2022 verplicht zijn om via de met het IMI-systeem verbonden openbare interface kopieën te verstrekken van het bewijs van de vervoersactiviteiten in België, de tachograafgegevens, de documenten betreffende het beloning van de bestuurder voor de detacheringsperiode, de arbeidsovereenkomst of een gelijkwaardig document,

¹⁶ Volgens artikel 3 van Verordening 1024/2012 wordt IMI gebruikt voor de uitwisseling van informatie, met inbegrip van persoonsgegevens, tussen bevoegde autoriteiten en voor de verwerking van dergelijke informatie met het oog op onder meer de administratieve samenwerking die vereist is op grond van de handelingen die in de bijlage zijn opgesomd. Tot die handelingen behoren met name Richtlijn 96/71, Richtlijn 2020/1057 en Richtlijn 2011/24/EU van het Europees Parlement en de Raad van 9 maart 2011 *betreffende de toepassing van de rechten van patiënten bij grensoverschrijdende gezondheidszorg*. Het is derhalve belangrijk dat in het onderhavige geval de toegang van de voornoemde ambtenaren tot het door Richtlijn 2020/1057 bestreken gebied beperkt wordt.

tijdschema's betreffende het werk van de bestuurder en betalingsbewijzen. De memorie van toelichting zegt hierover niet. Opdat werkgevers van het Verenigd Koninkrijk zouden begrijpen waarom het derde lid op hen van toepassing is, wordt aanbevolen in de memorie van toelichting hierover een toelichting op te nemen.

41. Bovendien voorziet de richtlijn slechts in één geval in bijstand door de autoriteiten van de lidstaat van vestiging, namelijk wanneer de werkgever de gevraagde documenten niet binnen de gestelde termijn indient. In de memorie van toelichting wordt ook naar dit ene geval verwezen en wel in de volgende bewoordingen: "*wanneer de documenten om de een of andere reden niet binnen de gestelde termijn worden verstrekt*". Artikel 7/1/1, § 2, derde lid, in ontwerp, bepaalt echter dat dit mechanisme niet alleen wordt toegepast wanneer de werkgever de gevraagde documenten niet binnen de gestelde termijn indient, maar ook wanneer de door de Koning aangewezen ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid de genoemde documenten niet kunnen opvragen omdat de werkgever geen account heeft aangemaakt in de openbare interface die met het IMI-systeem is verbonden. Afgezien van het feit dat dit een geval is waarin niet is voorzien in de richtlijn, die de enige administratieve voorschriften en controlemaatregelen vaststelt die de lidstaten kunnen opleggen ten aanzien van de detachering van bestuurders, vraagt de Autoriteit zich dan ook af in hoeverre dit tweede geval kan worden verzoend met de verplichting van de werkgever om de gevraagde documenten via het IMI-systeem te verstrekken, overeenkomstig artikel 1, § 11, c), van Richtlijn 2020/1057 en artikel 6, § 1, eerste lid, a), van afdeling 2 van deel A van bijlage 31 bij de Handels- en samenwerkingsovereenkomst. Dit lid moet daarom worden herzien in het licht van deze opmerkingen.
42. Artikel 7/1/1, § 2, **vierde lid** bepaalt dat wanneer de werkgever, in afwijking van het tweede lid, gevestigd is in een staat die geen lid is van de Europese Unie en die niet het Verenigd Koninkrijk is, zowel het opvragen van documenten door de door de Koning aangewezen ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid, als het verstrekken van die documenten aan hen door de werkgever, per post of per e-mail geschieden.
43. Door de wijze te specificeren waarop de relevante documenten ook voor in een derde land (dat niet het Verenigd Koninkrijk is) gevestigde werkgevers moeten worden opgevraagd en verstrekt, beoogt het vierde lid te voldoen aan de vereisten van artikel 1, § 10, van Richtlijn 2020/1050, waarin wordt bepaald dat in derde landen gevestigde ondernemingen niet gunstiger mogen worden behandeld dan in een lidstaat gevestigde ondernemingen. De Autoriteit neemt hier nota van.

e. Artikel 12

44. Artikel 12 van het ontwerp beoogt **een nieuw artikel 7/1/2 in te voegen in de wet van 5 maart 2002** om artikel 1, §§ 10, 11, eerste lid, a)¹⁷ en 12¹⁸ van Richtlijn 2020/1057 om te zetten:

- door voor werkgevers een verplichting in te voeren om de detachering van bestuurders op het Belgische grondgebied vooraf aan te geven aan de door de Koning aangewezen ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid;
- door onderscheid te maken tussen de voorwaarden voor het verstrekken van de detacheringsverklaring naargelang de werkgever enerzijds is gevestigd in een lidstaat of in het Verenigd Koninkrijk of anderzijds in een derde land, en
- door voor de werkgever een verplichting in te voeren om de detacheringsverklaringen bij te houden in het IMI-systeem.

45. **Paragraaf 1 van artikel 7/1/2, in ontwerp**, heeft betrekking op de werkgever die in een lidstaat van de Europese Unie of in het Verenigd Koninkrijk is gevestigd en **het eerste lid 1** van die paragraaf bepaalt dat deze detacheringsverklaring aan de bovengenoemde ambtenaren moet worden verstrekt door middel van het meertalige standaardformulier van de openbare interface die met het IMI-systeem is verbonden. **Het tweede lid** specificeert de gegevens die de detacheringsverklaring bevat wanneer de werkgever in een andere lidstaat is gevestigd door te verwijzen naar de informatie in artikel 1, § 11, eerste lid, a), van Richtlijn 2020/1057. Voorts specificeert **het derde lid 3** de gegevens in de genoemde verklaring wanneer de werkgever in het Verenigd Koninkrijk is gevestigd door te verwijzen naar de informatie in artikel 6, § 1, eerste lid, a), van afdeling 2 van deel A van bijlage 31 bij de Handels- en samenwerkingsovereenkomst.

46. Uit de memorie van toelichting blijkt dat de toepassing van een dergelijke bepaling op in het Verenigd Koninkrijk gevestigde werkgevers voortvloeit uit de bepalingen van de handels- en samenwerkingsovereenkomst op grond waarvan een dergelijke werkgever een

¹⁷ "In afwijking van artikel 9, leden 1 en 2, van Richtlijn 2014/67/EU, mogen de lidstaten uitsluitend de volgende administratieve voorschriften en controlemaatregelen opleggen ten aanzien van de detachering van bestuurders:

a) de verplichting voor de in een andere lidstaat gevestigde ondernemer om uiterlijk bij het begin van de detachering een detacheringsverklaring in te dienen bij de bevoegde nationale autoriteiten van de lidstaat waar de bestuurder gedetacheerd wordt, door middel van een meertalig standaardformulier van de openbare interface die is verbonden met het bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 ingestelde informatiesysteem voor de interne markt. De genoemde detacheringsverklaring moet de volgende gegevens bevatten:

i) de identiteit van de ondernemer, ten minste in de vorm van het nummer van de communautaire vergunning, als dat beschikbaar is;

ii) de gegevens van een vervoersmanager of een andere contactpersoon in de lidstaat van vestiging die optreedt als tussenpersoon met de bevoegde instanties van de lidstaat van ontvangst waar de diensten worden verricht en met wie documenten of berichten worden uitgewisseld;

iii) de identiteit, het adres van de verblijfplaats en het nummer van het rijbewijs van de bestuurder;

iv) de begindatum van de arbeidsovereenkomst van de bestuurder, en het op die overeenkomst toepasselijke recht;

v) de geplande begin- en einddatum van de detachering;

vi) de nummerplaat van de motorvoertuigen;

(vii) of het gaat om goederenvervoer, personenvervoer, internationaal vervoer of cabotagevervoer."

¹⁸ "Voor controledoeleinden houdt de ondernemer de in paragraaf 11, punt a), bedoelde detacheringsverklaringen bij in de openbare interface die is verbonden met de IMI."

detacheringsverklaring moet afleggen via de openbare interface die met het IMI-systeem is verbonden, indien een bestuurder in de wegvervoersector in de Europese Unie wordt gedetacheerd. De Autoriteit neemt hier nota van.

47. Het ontwerp zet getrouw artikel 1, §§ 10 en 11, eerste lid, a), van Richtlijn 2020/1057 om en geeft uitvoering aan de handels- en samenwerkingsovereenkomst. De duidelijke verwijzing naar de informatie in artikel 1, § 11, eerste alinea, a), van richtlijn 2020/1057 en artikel 6, § 1, eerste alinea, a), van afdeling 2 van deel A van bijlage 31 bij de Handels- en samenwerkingsovereenkomst stelt betrokkenen in staat precies te weten welke persoonsgegevens in de detacheringsverklaring zullen worden opgenomen en voldoet in voldoende mate aan het beginsel van voorspelbaarheid.
48. **Het vierde lid 4** van artikel 7/1/2, § 1, in ontwerp, dat artikel 1, § 12, van Richtlijn 2020/1057 omzet, bepaalt dat de werkgever de detacheringsverklaring moet bijhouden in de openbare interface die met het IMI-systeem is verbonden. De richtlijn bepaalt dat de detacheringsverklaring van de bestuurder wordt bijgewerkt "*voor controledoeleinden*". De Autoriteit stelt in dit verband vast dat, hoewel dit doel niet wordt vermeld in artikel 7/1/2, § 1, vierde alinea, uit het nieuwe artikel 7/1/3, dat bij artikel 13 van het ontwerp in de wet van 5 maart 2002 zal worden ingevoegd (zie punt f. hieronder), duidelijk blijkt dat het bijwerken van de detacheringsverklaring in het IMI-systeem tot doel heeft na te gaan of de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden worden nageleefd.
49. **Het vijfde lid** van artikel 7/1/2, § 1, in ontwerp, bepaalt dat de door de Koning aangewezen ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid toegang hebben tot de gegevens die via het IMI-systeem worden meegedeeld. De Autoriteit heeft op dit punt geen andere bijzondere opmerkingen dan die welke zij hierboven reeds heeft gemaakt betreffende de beperking van deze toegang op een 'need-to-know'-basis.
50. **Het zesde lid** van artikel 7/1/2, § 1, in ontwerp, wijst de FOD Werkgelegenheid aan als verwerkingsverantwoordelijke met betrekking tot zijn eigen gegevensverwerking die door de hierboven vermelde toegang ontstaat. Aangezien een dergelijke bepaling bijdraagt tot de voorspelbaarheid van de wet en de doeltreffendheid van de in de AVG bekrachtigde rechten van de betrokkenen, heeft de Autoriteit in dit verband geen bijzondere opmerkingen.
51. De Autoriteit stelt vast dat artikel 7/1/2, § 1, in ontwerp, geen bepaling bevat ter omzetting van artikel 1, § 13, van Richtlijn 2020/1057, dat bepaalt: "*de informatie uit de detacheringsverklaringen wordt voor een periode van 24 maanden voor controledoeleinden*

Advies 47/2022 - 15/22

opgeslagen in het register van het IMI." Het ontwerp moet derhalve in dit opzicht worden aangepast.

52. **Paragraaf 2 van artikel 7/1/2, in ontwerp**, betreft de werkgever die gevestigd is in een staat die geen lid is van de Europese Unie en die niet het Verenigd Koninkrijk is en **het eerste lid** van die paragraaf bepaalt dat de detachingsverklaring aan de door de Koning aangewezen ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid moet worden verstrekt door middel van het elektronisch formulier dat toegankelijk is op de website van de FOD Werkgelegenheid. **In het tweede lid** wordt aangegeven welke informatie in de verklaring moet worden opgenomen, namelijk:

- de naam van de werkgever en het fysieke adres van zijn statutaire zetel;
- het nationaal registratienummer van de werkgever in de staat waar de werkgever is gevestigd, indien de wetgeving van die staat in een dergelijk nummer voorziet;
- de gegevens van een vervoersmanager of een andere contactpersoon, als bedoeld in artikel 7/2 van deze wet: naam en voornaam, fysiek adres en e-mailadres, telefoonnummer;
- de volledige naam, het adres van de verblijfplaats en het nummer van het rijbewijs van de bestuurder;
- de begindatum van de arbeidsovereenkomst van de bestuurder en het op die overeenkomst toepasselijke recht;
- de geplande begin- en einddatum van de detachering;
- de nummerplaat van de motorvoertuigen;
- of het gaat om goederenvervoer, passagiersvervoer, internationaal vervoer of cabotagevervoer.

53. Dit tweede lid geeft geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen. Afgezien van het fysieke adres van de statutaire zetel van de werkgever zijn de erin vermelde gegevens identiek aan de in artikel 1, § 11, eerste alinea, a), van Richtlijn 2020/1057 genoemde gegevens, zodat het ontwerp niet voorziet in een gunstiger behandeling voor in derde staten gevestigde werkgevers, zoals artikel 1, § 10, van Richtlijn 2020/1057 voorschrijft. Het fysieke adres van de statutaire zetel is een relevant en noodzakelijk gegeven voor de bedoelde controledoeleinden.

54. **Het derde lid 3** voert voor de werkgever die in een derde land (dat niet het Verenigd Koninkrijk is) is gevestigd, de verplichting in om de detachingsverklaring up-to-date te houden, op dezelfde wijze als in artikel 7/1/2, § 1, vierde lid, is bepaald voor werkgevers die in een andere lidstaat of in het Verenigd Koninkrijk zijn gevestigd. Daarmee is dit lid ook in overeenstemming met het verbod op een gunstiger behandeling van werknemers die in derde staten zijn gevestigd.

55. **Het vierde lid** van paragraaf 2 van artikel 7/1/2, in ontwerp, bepaalt dat de in de detachingsverklaring vermelde gegevens door de FOD Werkgelegenheid worden bewaard, om te controleren of de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden worden nageleefd die overeenkomstig de voorliggende wet van toepassing zijn, en dit gedurende een periode van zesendertig maanden.

56. In de memorie van toelichting staat: *"Deze bewaartermijn van zesendertig maanden houdt rekening met het feit dat, door het ontbreken van administratieve samenwerking via het informatiesysteem interne markt (IMI) met andere derde landen dan het Verenigd Koninkrijk, de duur van de procedures voor onderzoek en vaststelling van inbreuken door de Belgische Arbeidsinspectie langer kan zijn wanneer de betrokken werkgever gevestigd is in een ander derde land dan het Verenigd Koninkrijk dan wanneer de werkgever gevestigd is in een andere EU-lidstaat of in het Verenigd Koninkrijk"* De Autoriteit neemt hier nota van.

f. Artikel 13

57. Artikel 13 van het ontwerp beoogt **een nieuw artikel 7/1/3 in te voegen in de wet van 5 maart 2002**. Deze bepaling luidt als volgt:

"Om te controleren of de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden worden nageleefd die overeenkomstig deze wet van toepassing zijn, wanneer een werkgever een bestuurder in de wegvervoersector tewerkstelt, mogen alleen de administratieve voorschriften en de controleprocedures en -instrumenten worden toegepast als bedoeld in:

- *de artikelen 7/1/1, 7/1/2 en 7/2, § 2 van deze wet;*
- *artikel 15ter van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers."*

58. Zoals hierboven vermeld, zet paragraaf 1 van artikel 7/1/1, de verplichting om zoals bedoeld in artikel 1, § 11, eerste lid, b) van richtlijn 2020/1057, die op de werkgever rust om ervoor te zorgen dat de gedetacheerde bestuurder over bepaalde documenten beschikt en die op de bestuurder rust om die documenten te verstrekken tijdens een wegcontrole. Paragraaf 2 van dit artikel zet de verplichting van de werkgever om, zoals bedoeld in artikel 1, § 11, eerste lid, c) van de Richtlijn 2020/1057, om na de detachingsperiode via het IMI-systeem, op uitdrukkelijk verzoek van de bevoegde autoriteiten, bepaalde documenten te verstrekken. Artikel 7/1/2, in ontwerp, zet de voorschriften met betrekking tot de detachingsverklaring om in Belgisch recht, overeenkomstig artikel 1, § 11, eerste lid, a) van Richtlijn 2020/1057.

59. Artikel 7/2, § 2, in ontwerp, zet de voorschriften om voor de aanwijzing van een vervoersmanager of een andere contactpersoon in de lidstaat van vestiging, bepaald in artikel 1, § 11, eerste lid, a), ii), van Richtlijn 2020/1057 (zie hieronder punt g.).

60. Het nieuwe artikel 15^{ter} dat door artikel 19 van het ontwerp in de wet van 12 april 1965 zal worden ingevoegd (zie punt i. hierna) zet de verplichting van de werkgever om, zoals bedoeld in artikel 1, § 11, eerste lid, c), van Richtlijn 2020/1057, om na de detachering, via het IMI-systeem, de documenten in te dienen betreffende de beloning van de bestuurder voor de detachingsperiode.
61. Onder die voorwaarden bevat het artikel 7/1/3 van de wet van 5 maart 2002 een limitatieve opsomming van de enige administratieve voorschriften en controlemaatregelen die overeenkomstig artikel 1, §§ 10 en 11, van richtlijn 2020/1057 kunnen worden opgelegd aan werkgevers gevestigd in een andere lidstaat of in een derde land die bestuurders voor wegvervoer in België detacheren, en een duidelijke vermelding van de doeleinden die met de verwerking van de gegevens van de ter beschikking gestelde chauffeurs en hun werkgevers worden nagestreefd alsook een verwijzing naar de controleprocedures en -instrumenten (wegcontrole of controle door middel van het IMI-systeem) voor elke verwerking van gegevens.

g. Artikel 14

62. Artikel 14 van het ontwerp beoogt **het huidige artikel 7/2** van de wet van 5 maart 2002 te vervangen. **Paragraaf 1** van deze nieuwe bepaling neemt het huidige artikel 7/2 over, dat de werkgever verplicht om, alvorens gedetacheerde werknemers in België tewerk te stellen, een tussenpersoon aan te wijzen en deze aanwijzing, volgens de door de Koning bepaalde modaliteiten, mee te delen aan de door de Koning aangewezen ambtenaren, en voegt er ter verduidelijking aan toe dat deze verplichting niet van toepassing is op de werkgever die een bestuurder in België tewerkstelt in de wegvervoersector.
63. **Artikel 7/2, § 2,** in ontwerp, bepaalt dat vóór de tewerkstelling van gedetacheerde chauffeurs in België, de werkgever verplicht is een vervoersmanager of een andere contactpersoon in de staat van vestiging van de werkgever aan te wijzen, die namens de werkgever optreedt als tussenpersoon met de door de Koning aangewezen ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid en met wie documenten of berichten worden uitgewisseld. De werkgever moet, door middel van de detachingsverklaring bedoeld in het toekomstige artikel 7/1/2 van de wet van 5 maart 2002, de gegevens van die vervoersmanager of die andere contactpersoon meedelen.
64. Richtlijn 2020/1057 legt als zodanig de werkgever niet de verplichting op om een vervoersmanager of andere contactpersoon aan te wijzen om namens hem op te treden als tussenpersoon met de bevoegde nationale autoriteiten van de lidstaat van ontvangst waar de vervoersdiensten worden verricht. Ze legt aan de werkgever alleen de verplichting op om in de detachingsverklaring de

gegevens op te nemen van een vervoersmanager of een andere contactpersoon in de lidstaat van vestiging die optreedt als tussenpersoon met de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van ontvangst en met wie documenten of berichten worden uitgewisseld.

65. Zoals uit de memorie van toelichting blijkt, beoogt artikel 7/2, in ontwerp, dit in artikel 1, § 10 en 11, eerste lid, a), ii), van Richtlijn 2020/1057 vastgesteld administratief voorschrift betreffende de vervoersmanager of een andere contactpersoon in te voegen, en wordt daarbij een onderscheid gemaakt tussen de situatie van de gedetacheerde bestuurder (voor wie de gegevens van een vervoersmanager moeten worden verstrekt) en die van de gedetacheerde werknemer (voor wie overeenkomstig Richtlijn 2014/67 een tussenpersoon moet worden aangewezen). De Autoriteit neemt hier nota van.
66. Uit de memorie toelichting blijkt ook dat de inhoud van de betrokken gegevens, wat de detachingsverklaring betreft die door de in een andere EU-lidstaat of in het Verenigd Koninkrijk gevestigde werkgever moet worden ingediend, door de Europese Commissie zal worden bepaald in het elektronische formulier dat daartoe beschikbaar is op de openbare interface die met het IMI-systeem is verbonden. Wat betreft werkgevers die gevestigd zijn in een land dat geen lid is van de Europese Unie en dat niet het Verenigd Koninkrijk is, worden de gegevens betreffende een vervoersmanager of een andere contactpersoon daarentegen gespecificeerd in artikel 7/1/2, § 2, tweede lid, in ontwerp, van de wet van 5 maart 2002. De Autoriteit neemt hier nota van.

h. Artikel 17

67. Artikel 17 van het ontwerp voorziet in de **vervanging van het huidige artikel 9/1 van de wet van 5 maart 2002** dat betrekking heeft op het toezicht op de naleving van voornoemde wet, teneinde rekening te houden met de invoeging, door het ontwerp, van nieuwe artikelen in die wet. Artikel 9/1, in ontwerp, bepaalt dat strafbare feiten als bedoeld in de artikelen 7/1, 7/1/1, 7/1/2 en 7/2, §1 van de wet en de uitvoeringsbesluiten daarvan overeenkomstig het Sociaal Strafwetboek worden onderzocht, vastgesteld en bestraft.
68. Deze bepaling beoogt uitvoering te geven aan artikel 5, tweede lid, van Richtlijn 2020/1057, dat bepaalt: *"De lidstaten stellen regels vast inzake de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op de nationale bepalingen die zijn vastgesteld krachtens artikel 1 en nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminatoir zijn."*
69. De Autoriteit neemt hier nota van.

i. Artikel 19

70. Artikel 19 van het ontwerp beoogt **een nieuw artikel 15^{ter} in de wet van 12 april 1965** in te voegen ter omzetting van de verplichting van de werkgever, bedoeld in artikel 1, § 11, eerste lid, c), van Richtlijn 2020/1057, om via de openbare met IMI verbonden interface, na de detachingsperiode, op direct verzoek van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten waar de detachering heeft plaatsgevonden, kopieën van de documenten te verstrekken in verband met de beloning van de bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode¹⁹.
71. Nadat het **het eerste lid** van dit artikel 15^{ter} bepaalde begrippen heeft omschreven die noodzakelijk zijn voor de toepassing van het toekomstige artikel 15^{ter} van de wet van 12 april 1965, stelt **het tweede lid** van dit artikel de in een ander land dan België gevestigde werkgevers die in België gedetacheerde bestuurders tewerkstellen, vrij van de verplichting bepaald in artikel 15 van de wet van 12 april 1965 om aan de werknemer bij elke definitieve betaling een afrekening te overhandigen.
72. **Paragraaf 3, eerste lid** van dit artikel bepaalt dat de bedoelde werkgevers verplicht zijn om, na de detachingsperiode, op verzoek van de door de Koning aangewezen ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid, en uiterlijk acht weken na de datum van dit verzoek, kopieën te verstrekken van de documenten betreffende de bezoldiging waarin is voorzien door de wetgeving van het land waar de werkgever is gevestigd en die gelijkwaardig zijn aan de in artikel 15 bedoelde afrekening. Ze bepaalt dat zowel het opvragen als het verstrekken van de documenten via de met het IMI-systeem verbonden openbare interface moet gebeuren en dat de bovengenoemde ambtenaren toegang hebben tot de meegedeelde gegevens. Verder stelt het dat de FOD Werkgelegenheid de verwerkingsverantwoordelijke is met betrekking tot zijn eigen gegevensverwerking die door deze toegang ontstaat.
73. Uit de memorie van toelichting blijkt dat er niet vanuit gegaan kan worden dat de regelingen van artikel 15^{bis} van de wet van 12 april 1965 en de artikelen 6^{quater} tot 6^{septies} van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten²⁰, die van toepassing zijn op in België ter beschikking gestelde werknemers, voldoen aan de administratieve voorschriften en controlemaatregelen die limitatief zijn opgesomd in artikel 1, § 11, eerste lid, c), van richtlijn 2020/1057, zodat een specifieke regeling die uitsluitend van toepassing is op de detachering van bestuurders in België, ingevoegd moet worden. Krachtens deze specifieke

¹⁹ Krachtens deze bepaling moet ook een betalingsbewijs worden verstrekt. In dit verband wordt verwezen naar de opmerkingen over artikel 13 van het ontwerp in punt f. hierboven.

²⁰ Deze bepalingen voorzien in een vrijstelling voor een in een ander land dan België gevestigde werkgever die een in België gedetacheerde werknemer tewerkstelt, van de verplichting om onder bepaalde voorwaarden een loonafrekening en een individuele rekening op te stellen en bij te houden.

regeling is de werkgever enerzijds vrijgesteld van het opstellen van de loonafrekening in de zin van artikel 15 van de wet van 12 april 1965, en is hij anderzijds verplicht een kopie te verstrekken van de documenten in verband met de beloning waarin is voorzien door de wetgeving van het land waar de werkgever is gevestigd.

74. De Autoriteit merkt op dat krachtens artikel 1, § 11, eerste lid, c), van Richtlijn 2020/1057, op direct verzoek van de bevoegde nationale autoriteiten, kopieën verstrekt moeten worden van de documenten in verband met de beloning van de gedetacheerde bestuurder, hetgeen thans niet is voorzien in artikel 15*ter*, § 3, in ontwerp, van de wet van 12 april 1965. Het ontwerp moet in dit opzicht dus aangepast worden. Voor het overige heeft de Autoriteit geen specifieke opmerkingen, afgezien van die welke hierboven zijn genoemd met betrekking tot de toegang tot gegevens op een 'need-to-know'-basis.
75. **Paragraaf 3, tweede lid**, van artikel 15*ter*, in ontwerp, bepaalt dat wanneer de werkgever die gevestigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie of in het Verenigd Koninkrijk de voornoemde documenten niet binnen de termijn verstrekt of wanneer de door de Koning aangewezen ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid de voornoemde documenten niet kunnen opvragen omdat de werkgever geen account heeft aangemaakt in de openbare interface verbonden met het IMI-systeem, de voornoemde ambtenaren via het IMI-systeem de bijstand kunnen vragen van de bevoegde autoriteiten van de staat waarin de voornoemde werkgever is gevestigd, in overeenstemming met, naargelang het geval, de artikelen 6 en 7 van Richtlijn 2014/67/EG of met de handels- en samenwerkingsovereenkomst.
76. Dit lid zet artikel 1, § 11, eerste alinea, c), van Richtlijn 2020/1057 om wat betreft het verzoek om wederzijdse bijstand wanneer de werkgever de gevraagde documenten niet binnen de gestelde termijn termijn indient, en neemt uit de handels- en samenwerkingsovereenkomst de overeenkomstige bepaling over wat betreft de werkgever die in het Verenigd Koninkrijk is gevestigd.
77. In de lijn van de opmerkingen die hierboven onder punt 41 zijn gemaakt, stelt de Autoriteit opnieuw vast dat door te voorzien in het mechanisme van wederzijdse bijstand voor het geval dat de voornoemde ambtenaren de betrokken documenten niet kunnen opvragen omdat de werkgever geen account in het IMI-systeem heeft geopend, artikel 15*ter*, in ontwerp, in een aanvullende situatie voorzien waarin dat mechanisme toegepast kan worden. Anderzijds vraagt de Autoriteit zich af in hoeverre deze situatie te rijmen valt met de verplichting die krachtens artikel 1, §11, eerste lid, c), van Richtlijn 2020/1057 aan de werkgever opgelegd wordt om de documenten in verband met de beloning van de bestuurder te verstrekken via de openbare interface die met het IMI is verbonden. In de memorie van toelichting wordt alleen verwezen naar

Advies 47/2022 - 21/22

het geval waarin documenten niet binnen de gestelde termijn worden verstrekt. Deze bepaling moet derhalve in het licht van deze opmerkingen worden aangepast.

78. **Paragraaf 3, derde lid**, van artikel 15^{ter}, in ontwerp, van de wet van 12 april 1965 bepaalt, in afwijking van het eerste lid, dat wanneer de werkgever gevestigd is in een staat die geen lid is van de Europese Unie en die niet het Verenigd Koninkrijk is, zowel het opvragen van documenten door de door de Koning aangewezen ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid als het verstrekken van die documenten door de werkgever per post of per e-mail gebeuren. Met dit lid wordt uitvoering gegeven aan het in artikel 1, § 10, van Richtlijn 2020/1057 vastgestelde beginsel dat ondernemingen die gevestigd zijn in een land dat geen lidstaat is, geen gunstiger behandeling mogen krijgen. De Autoriteit neemt hier nota van.

**OM DEZE REDENEN,
de Autoriteit**

is van oordeel dat de volgende wijzigingen zich opdringen in het ontwerp:

- de uitdrukking in artikel 7/1, 1°, in ontwerp, van de wet van 5 maart 2002 "*het document of de documenten in de zin van artikel 5 van Richtlijn (EU) 2019/1152 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende transparante en voorspelbare arbeidsomstandigheden in de Europese Unie*" zodanig aanpassen dat de betrokken gedetacheerde personen direct en gemakkelijk kunnen begrijpen om welke documenten het gaat (punt 18);
- in artikel 7/1/1, § 1, eerste lid, in ontwerp, van de wet van 5 maart 2002 specificeren dat het bewijs van vervoeractiviteiten kan worden geleverd door middel van een elektronische vrachtbrief (e-CMR) of de in artikel 8, § 3, van Verordening 1072/2009 1072/2009 (punt 26) en dat de registratie van de tachografiegegevens gebeurt in overeenstemming met de voorschriften voor het registreren en bewaren van tijdschema's krachtens de verordeningen 561/2006 en 165/2014 (punt 28);
- artikel 7/1/1, §1, tweede lid, in ontwerp, van de wet van 5 maart 2002 schrappen (punt 32);
- artikel 7/1/1, § 2, eerste lid, in ontwerp, van de wet van 5 maart 2002 aanpassen, overeenkomstig de opmerkingen in punt 36;
- een toelichting invoegen in de memorie van toelichting van het ontwerp over de toepassing van artikel 7/1/1, §2, derde lid 3, in ontwerp, van de wet van 5 maart 2002, voor de in het Verenigd Koninkrijk gevestigde werkgevers (punt 40);
- artikel 7/1/1, § 2, derde lid, in ontwerp, van de wet van 5 maart 2002 aanpassen, overeenkomstig de opmerkingen in punt 41;

Advies 47/2022 - 22/22

- in artikel 7/1/2, §1, in ontwerp, van de wet van 2 maart 2002, een bepaling invoegen ter omzetting van artikel 1}, § 13, van Richtlijn 2020/1057 (punt 51);
- artikel 15^{ter}, § 3, eerste lid, in ontwerp, van de wet van 12 maart 1965 aanpassen, overeenkomstig de opmerkingen in punt 74;
- artikel 15^{ter}, § 3, tweede lid, in ontwerp, van de wet van 12 maart 1965 aanpassen, overeenkomstig de opmerkingen in punt 77.

Rita Van
Nuffelen
(Authenticati
on)

Digitally signed by
Rita Van Nuffelen
(Authentication)
Date: 2022.03.09
15:50:22 +01'00'

Voor het Kenniscentrum,

Rita Van Nuffelen - Verantwoordelijke a.i. van het Kenniscentrum

