

DO 2017201822112

Vraag nr. 2163 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Marc Nollet van 27 maart 2018 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel:

Rusttijden in de transportsector.

Het Europese Transportverordening van 15 maart 2006 bepaalt dat de dagelijkse rijtijd niet langer dan 9 uur mag duren, maar wel mag worden verlengd tot tien uur (maximum tweemaal per week). De wekelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan 56 uur en de totale bij elkaar opgetelde rijtijd van twee opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan 90 uur. Na een rijperiode van vier en een half uur moet de chauffeur een pauze nemen van ten minste 45 minuten.

De dagelijkse rusttijd wordt ook door deze verordening geregeld. Voorts wordt de wekelijkse werktijd van chauffeurs overeenkomstig de richtlijn van 11 maart 2002 in principe tot 48 uur beperkt, met mogelijkheden tot afwijking.

Op 20 december 2017 heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie de verordening van 2006 zo geïnterpreteerd dat de wekelijkse rusttijd niet in het voertuig mag worden genomen.

Kunt u meer toelichtingen geven over de controles inzake het recht dat chauffeurs al dan niet hebben om hun rusttijden in de vrachtwagencabine door te brengen?

DO 2017201822112

Question n° 2163 de monsieur le député Jean-Marc Nollet du 27 mars 2018 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur:

Temps de repos dans les transports.

Le règlement européen en matière de transport du 15 mars 2006 prévoit que la durée de conduite journalière ne doit pas dépasser neuf heures, mais peut être prolongée jusqu'à dix heures (au maximum deux fois au cours d'une même semaine); la durée de conduite ne peut pas dépasser 56 heures par semaine et 90 heures sur deux semaines consécutives; une pause d'au moins 45 minutes est obligatoire après quatre heures et demi de conduite.

Quant au temps de repos journalier, il est également encadré par ce règlement. D'autre part, la directive du 11 mars 2002 limite la durée hebdomadaire du travail des conducteurs à 48 heures en principe, avec possibilité de dérogation.

Le 20 décembre 2017, la Cour de Justice de l'Union européenne a interprété le règlement de 2006 comme interdisant que le temps de repos hebdomadaire normal soit pris à bord du véhicule.

Pourriez-vous préciser les pratiques de contrôle qui ont été mises en place sur le droit ou non d'obliger les conducteurs à passer leur temps de repos dans la cabine de leur camion?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel van 25 mei 2018, op de vraag nr. 2163 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Marc Nollet van 27 maart 2018 (Fr.):

Het Europees Arrest van 20 december stelt inderdaad dat de normale wekelijkse rust niet meer in de vrachtwagen mag worden doorgebracht. De verkorte wekelijkse rust kan nog steeds in de cabine worden genomen conform de bepalingen van artikel 8 (nummers 6 en 8) van EU verordening 561/2006. Per periode van twee opeenvolgende weken moet een bestuurder ten minste twee normale wekelijkse rusttijden, of één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur nemen.

Gevraagd naar de controlemethodieken van mijn dienst Toezicht op de Sociale Wetten, moet ik u er eerst op wijzen dat voor de handhaving van de procedure voorzien in koninklijk besluit van 19 april 2014 aangaande de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg de inspecteurs van mijn dienst niet bevoegd zijn. Met andere woorden, de arbeidsinspecteurs kunnen geen onmiddellijke inningen opleggen.

Niettegenstaande dit gegeven wordt de inbreuk op de lange rust in de vrachtwagen wel degelijk meegenomen in de gecoördineerde onderzoeken naar sociale dumpingconstructies die plaatsvinden in samenwerking met een aantal andere diensten (federale gerechtelijke politie, wegpolitie, federaal en lokaal en occasioneel de FOD mobiliteit, Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ)).

Namelijk omdat deze inbreuk vaak gerelateerd is met handelingen van de werkgever die ingaan tegen de menselijke waardigheid van chauffeurs. Wanneer chauffeurs weken- of zelfs maandenlang verplicht zijn om in de vrachtwagen te verblijven, zonder degelijke sanitaire voorzieningen, dan is dit tekenend voor de werkomstandigheden tegen de menselijke waardigheid.

In dergelijke gevallen gaan de bevoegde ambtenaren bij vaststelling van een overtreding gewoonlijk een Pro Justitia opstellen die dan nadien aan het gemeenschappelijke dossier kan worden toegevoegd. De vaststellingen gebeuren gewoonlijk op heterdaad, maar voor wat Toezicht op de Sociale Wetten betreft, altijd in gecoördineerde acties met de collega-diensten.

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur du 25 mai 2018, à la question n° 2163 de monsieur le député Jean-Marc Nollet du 27 mars 2018 (Fr.):

L'arrêt européen du 20 décembre indique en effet que le repos hebdomadaire normal ne peut plus être pris dans le camion. Le repos hebdomadaire réduit peut encore être pris en cabine conformément aux dispositions de l'article 8 (numéros 6 et 8) du règlement CE 561/2006. Au cours d'une période de deux semaines consécutives, un conducteur doit prendre au moins deux repos hebdomadaires normaux, ou un repos hebdomadaire normal et un repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures.

Au sujet des méthodes de contrôle utilisées par mon service du Contrôle des Lois Sociales, je dois d'abord souligner que les inspecteurs de mon service ne sont pas compétents en ce qui concerne la procédure prévue par l'arrêté royal 19 avril 2014 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route. En d'autres termes, les inspecteurs du travail ne peuvent imposer de perception immédiate.

Malgré cela, les infractions en matière de longue période de repos dans le camion sont également visées par les enquêtes coordonnées sur les montages de dumping social qui ont lieu en coopération avec un certain nombre d'autres services (police judiciaire fédérale, police routière, autorités fédérales et locales, et occasionnellement le SPF mobilité, Office national de sécurité sociale (ONSS)).

En effet, cette infraction est souvent liée à des actes de l'employeur qui sont contraires à la dignité humaine des conducteurs. Lorsque les conducteurs sont obligés de rester dans le camion pendant des semaines, voire des mois, sans installations sanitaires adéquates, c'est un signe de conditions de travail contraires à la dignité humaine.

Dans de tels cas, lorsqu'une infraction est détectée, les fonctionnaires compétents dressent généralement un Pro Justitia qui pourra ensuite être ajouté au dossier commun. Les constatations sont généralement faites en flagrant délit mais, dans le cas de Contrôle des Lois Sociales, toujours lors d'actions coordonnées avec les autres services.