

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1998-1999

1^{er} DÉCEMBRE 1998

Projet de loi modifiant la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services

Procédure d'évocation

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES AFFAIRES
ÉCONOMIQUES
PAR
M. COENE

1. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE MONSIEUR K. PINXTEN, MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES

La loi du 24 juillet 1973 sur la fermeture obligatoire du soir est une loi issue d'une initiative parlementaire.

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. Hatry, président; Ph. Charlier, Delcroix, D'Hooghe, Hotyat, Moens, Santkin, Mme Van der Wildt, MM. Verreycken, Weyts, Mme Willame-Boonen et M. Coene, rapporteur.

2. Membres suppléants : MM. Istasse, Olivier, Poty et Vandenberghe.

Voir:

Documents du Sénat :

1-983 - 1997/1998 :

N° 1: Projet transmis par la Chambre des représentants.

1-983 - 1998/1999 :

N° 2: Amendements.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1998-1999

1 DECEMBER 1998

Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 24 juli 1973 tot instelling van een verplichte avondsluiting in handel, ambacht en dienstverlening

Evocatieprocedure

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN DE ECONOMISCHE
AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **COENE**

1. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER K. PINXTEN, MINISTER VAN LANDBOUW EN DE KLEINE EN MIDDELGROTE ONDERNEMINGEN

De wet van 24 juli 1973 op de verplichte avondsluiting is een wet die ontstaan is uit een parlementair

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Hatry, voorzitter; Ph. Charlier, Delcroix, D'Hooghe, Hotyat, Moens, Santkin, mevrouw Van der Wildt, de heren Verreycken, Weyts, mevrouw Willame-Boonen en de heer Coene, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren Istasse, Olivier, Poty en Vandenberghe.

Zie:

Gedr. St. van de Senaat :

1-983 - 1997/1998 :

Nr. 1: Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

1-983 - 1998/1999 :

Nr. 2: Amendementen.

Cette loi consacre comme règle générale la fermeture obligatoire nocturne entre 20 heures du soir et 5 heures du matin, sauf les vendredis et les jours précédant des jours fériés légaux.

À l'époque, le législateur avait prévu une série d'exceptions pour certains lieux tels que les stations-services et les aéroports ou pour certains produits, les journaux et revues, ou encore pour des magasins particuliers, l'horeca, les fleuristes, les entrepreneurs de pompes funèbres, etc.

Le contexte social actuel diffère toutefois fortement de celui que nous avons connu il y a 25 ans. Le besoin de pouvoir acheter certains produits en dehors des heures normales d'ouverture des magasins, est devenu une réalité. Un autre élément à prendre en considération et qui était d'ailleurs à la base de la loi du 24 juillet 1973 est que les entrepreneurs indépendants, et notamment les gérants de magasins doivent eux aussi pouvoir avoir accès, dans le cadre légal, au développement culturel et social, aux loisirs, etc. En 1973 déjà, le législateur avait tenté d'établir un équilibre entre ces différents éléments.

Le ministre estime qu'une formule s'impose pour résoudre la problématique des magasins de nuit, en préservant toutefois la philosophie qui sous-tend la loi du 24 juillet 1973. L'objectif ne peut donc être de mettre en place une économie ininterrompue de 24 heures débarrassée de toute règle et donc de mettre en péril l'équilibre recherché par le législateur en 1973.

Le ministre choisit dès lors de soumettre les magasins de nuit à un cadre légal qui soit en outre simple et transparent. Par rapport aux propositions de loi introduites précédemment, le nombre de conditions imposées demeure limité. L'objectif est de créer enfin un cadre légal pour une situation qui existe effectivement sur le terrain depuis de nombreuses années.

Parmi les conditions prévues figure l'obligation de mentionner qu'il s'agit d'un magasin de nuit. Les heures de fermeture se situent entre 7 heures du matin et 18 heures du soir. La superficie nette de vente maximale est limitée à 150 m², car l'objectif n'est pas de transformer les magasins de nuit en supermarchés. La «fonction de dépannage» pour les personnes qui souhaitent faire appel aussi aux magasins de nuit demeure essentielle en dehors des heures normales de travail. D'où l'autre condition concernant la gamme de produits offerte (§ 7, 1^o, de l'annexe à l'arrêté royal du 31 août 1964 fixant la liste des activités commerciales à mentionner dans le registre de commerce). Le ministre estime qu'il s'agit là d'une gamme très large de produits. Il est cependant exclu que les magasins de nuit deviennent des magasins spécialisés.

Le projet prévoit une extension des exceptions au champ d'application de la loi. Les laveries et les

initiatief. Ingevolge deze wet geldt de algemene regel van een verplichte nachtsluiting tussen 20 uur 's avonds en 5 uur 's morgens, behalve op vrijdagen en dagen voorafgaand aan een wettelijke feestdag.

Destijds heeft de wetgever wel een aantal uitzonderingen voorzien, zoals voor bepaalde plaatsen, stations en luchthavens, alsook voor bepaalde producten, kranten en dagbladen, of nog voor winkels van een bepaalde aard, horeca-zaken, bloemenwinkels, begrafenisondernemers, enz.

De huidige maatschappelijke context verschilt echter grondig van deze van 25 jaar geleden. Ook is het een realiteit dat er nu de maatschappelijke behoefte is ontstaan om bepaalde producten te kunnen aankopen buiten de normale sluitingstijden. Een andere overweging, die trouwens aan de basis lag van de wet van 24 juli 1973, is dat zelfstandige ondernemers, en met name winkeliers, ook de mogelijkheid moeten hebben om binnen het wettelijk kader te kunnen genieten van de mogelijkheden op het vlak van culturele ontplooiing, sociale inschakeling, vrije tijdsbeleving, enz. In 1973 reeds heeft de wetgever een evenwicht gezocht tussen die verschillende punten.

De minister meent dat een regeling voor de problematiek van de nachtwinkels zich opdringt met behoud evenwel van de basisfilosofie van de wet van 24 juli 1973. De bedoeling kan dus niet zijn om tot een onverkorte 24-uren economie te komen waar alle regels worden losgelaten en dus ook het evenwicht dat de wetgever in 1973 heeft beoogd, in gevaar te brengen.

De minister kiest bijgevolg voor een wettelijk kader voor de nachtwinkels dat daarenboven zeer eenvoudig en transparant moet zijn. In vergelijking met eerder ingediende wetsvoorstellen is het aantal voorwaarden beperkt gebleven. Het is de bedoeling om voor een situatie die op het terrein reeds bestaat na vele jaren eindelijk een wettelijk kader te scheppen.

Inzake voorwaarden geldt de verplichte vermelding van het feit dat het om een nachtwinkel gaat. De sluitingsuren zijn gesitueerd tussen 7 uur 's morgens en 18 uur 's avonds. De maximale netto-verkoopoppervlakte is beperkt tot 150 m² omdat het niet in de bedoeling ligt om van de nachtwinkels warenhuizen te maken. Essentieel blijft hun «depannagefunctie» voor mensen die buiten de normale werkuren ook een beroep wensen te doen op de nachtwinkels. Vandaar ook de andere voorwaarde met betrekking tot het aangeboden productengamma (§ 7, 1^o, van de bijlage van het koninklijk besluit van 31 augustus 1964 tot vaststelling van de lijst van de in het handelsregister te vermelden handelsbedrijvigheden). De minister meent dat het hier om een uitermate breed gamma van producten gaat. Wel wordt uitgesloten dat men van nachtwinkels speciaalzaken zou maken.

Het ontwerp voorziet een uitbreiding van de reeks uitzonderingen op het toepassingsgebied van de wet.

vidéothèques sont aussi ajoutées à la liste. Ce type de commerces peuvent désormais ouvrir 24 heures sur 24. Par ailleurs, une réglementation est prévue pour les stations-services situées le long des autoroutes pour lesquelles la superficie nette de vente totale autorisée est portée à 250 m² mais où les boissons vendues ne peuvent excéder une teneur en alcool de 6%.

Pour le reste, le ministre renvoie aux documents de la Chambre (n^{os} 49-1308/1 à 9-97/98).

2. DISCUSSION GÉNÉRALE

Le président se réfère à la lettre du ministre des Affaires économiques au président de la «*Tweede Kamer der Staten-generaal*» néerlandaise du 19 décembre 1994, relative à la libéralisation de la loi néerlandaise sur la fermeture des magasins (voir doc. *Tweede Kamer*, session 1994-1995, n^o 24035-1). À la page 4 de ce document figure une comparaison internationale intéressante. Peut-être le ministre pourrait-il faire examiner dans quelle mesure ce tableau est encore actuel.

Selon un commissaire, le projet donne l'impression que le ministre croit savoir mieux que les commerçants eux-mêmes quels sont les besoins du consommateur en matière de disponibilité des commerces, quelles sont les conditions à remplir en fait d'heures d'ouverture et de superficie pour tenir retablement un magasin et, de surcroît, quel est l'assortiment à offrir pour rentabiliser une affaire.

Pour l'intervenant, les dispositions du projet vont diamétralement à l'encontre de ce qui se passe dans les pays voisins. Il ne faut pas perdre de vue qu'après l'introduction de l'euro, la Belgique formera avec ces pays un marché commun unique et qu'il importera donc de suivre les tendances générales. L'intervenant plaide également pour que nous laissions à nos propres commerçants le soin de décider eux-mêmes comment il entendent faire des affaires. Il estime du reste que les véritables raisons du dépôt de ce projet sont différentes de celles présentées officiellement par le ministre.

L'une des principales raisons avancées pour justifier l'instauration d'un cadre légal n'est pas, comme on aurait pu s'y attendre, de régulariser une situation illégale existante, car on pourrait le faire en accordant une plus grande liberté de mouvement. Il s'agit soi-disant de protéger les acquis sociaux des commerçants. L'intervenant imagine difficilement que le projet protège les acquis sociaux du consommateur. Il se demande si le phénomène des magasins de nuit compromet réellement les possibilités d'épanouissement culturel et d'intégration sociale des commerçants. Concrètement, il n'existe dans notre pays que 360 magasins de nuit sur un total de plus de

Zo worden wasserijen en videotheken aan de lijst toegevoegd. Dergelijke winkels mogen voortaan 24 uur op 24 open blijven. Daarnaast wordt een regeling voorzien voor de tankstations langs de autosnelwegen waarvoor de toegestane nettoverkoopoppervlakte is uitgebreid tot 250 m² doch waar anderszijds de verkochte dranken een gehalte van meer dan 6% volume alcohol niet mogen overschrijden.

Voor het overige verwijst de minister naar de documenten van de Kamer (nrs. 49-1308/1 tot 9-97/98).

2. ALGEMENE BESPREKING

De voorzitter verwijst naar de brief van de minister van Economische Zaken aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-generaal van 19 december 1994 inzake de liberalisering van de Nederlandse winkelsluitingswet (zie Stuk Tweede Kamer, vergaderjaar nr. 24035-1). Op bladzijde 4 van dit document is een interessante internationale vergelijking opgenomen. Misschien kan de minister laten nagaan in hoeverre deze tabel nog actueel is.

Een lid is van oordeel dat het ontwerp de indruk doet ontstaan dat de minister meent dat hij beter dan de handelaars zelf weet wat de behoeften zijn van de consument op het vlak van beschikbaarheid van winkels, welke voorwaarden inzake openingstijden en verkoopoppervlakte dienen te worden vervuld om een winkel op een rendabele manier te kunnen runnen en bovendien welk assortiment moet worden aangeboden om een winkel rendabel te maken.

Volgens de spreker staan de bepalingen van dit ontwerp haaks op wat in de ons omringende landen gebeurt. Men mag daarbij niet vergeten dat België na de invoering van de euro met die landen één gemeenschappelijke markt zal vormen waardoor het belangrijk wordt de algemene tendensen te volgen. Hij pleit er ook voor om het aan de eigen handelaars zelf over te laten te beslissen op welke manier zij aan zaken willen doen. Het lid meent overigens dat de werkelijke redenen waarom dit ontwerp is ingediend afwijken van deze welke officieel door de minister worden opgegeven.

Eén van de belangrijkste redenen die naar voor geschoven wordt om de invoering van een wettelijk kader te verantwoorden is immers niet zoals men zou kunnen verwachten, de regularisatie van een bestaande onwettelijke toestand, want dat zou kunnen gebeuren door een grotere bewegingsvrijheid aan te bieden. Het gaat er zogezegd wel om de sociale verworvenheden van de handelaars te beschermen. Het lid kan zich moeilijk voorstellen dat door het ontwerp de sociale verworvenheden van de consument worden beschermd. Spreker vraagt zich af of de mogelijkheden voor de handelaars tot culturele ontplooiing en sociale inschakeling werkelijk door het

40 000 commerces de détail, soit moins d'1 % du nombre de magasins comparables. En outre, en termes de chiffres d'affaires, les magasins de nuit représentent un pourcentage encore beaucoup plus bas. Il est donc difficilement concevable que les magasins de nuit mettent en péril des acquis sociaux des commerçants indépendants.

Le caractère imaginaire de ce danger est plus évident encore si l'on tient compte du fait que la réglementation légale en vigueur permet déjà aux commerçants d'ouvrir 91 heures au total par semaine, alors qu'en pratique la durée moyenne d'ouverture des magasins n'est que d'environ 53 heures par semaine. Les commerçants concernés ont donc manifestement constaté par eux-mêmes qu'ils pouvaient se permettre moins d'heures d'ouverture. Selon le membre, il n'y aurait un problème que si chacun était proche du maximum, ce qui n'est manifestement pas le cas.

La véritable raison pour laquelle ce projet a été déposé, mais que l'on se garde bien de révéler, est qu'une certaine organisation des classes moyennes était demandeuse parce qu'elle considère, à tort ou à raison, que les magasins de nuit, souvent exploités par des étrangers, font concurrence à ses propres affiliés. Le but du projet est d'éliminer cette concurrence.

Le commissaire signale que des études ont déjà été réalisées dans d'autres pays sur la réglementation des magasins de nuit. La plus ambitieuse l'a été en Suède, que l'on peut difficilement considérer comme un pays ultra-libéral où la liberté de marché serait totale. Depuis 1971, on n'y connaît plus aucune limitation des heures d'ouverture. Dix-sept ans plus tard, on y a étudié les effets de la libéralisation sur l'évolution du secteur de la distribution. Selon l'intervenant, on est arrivé à la conclusion que la libéralisation a entraîné une croissance réelle du chiffre d'affaires. Pour une augmentation de 1 % des heures d'ouverture, le chiffre d'affaires a progressé d'environ 0,15 %. La croissance de l'emploi et une diminution — certes relativement limitée — des prix en sont d'autres effets positifs. Le membre en conclut qu'en fin de compte, toutes les parties ont intérêt à un élargissement des heures d'ouverture.

Lors des discussions sur la question qui se sont déroulées en 1994 aux Pays-Bas, il s'est avéré que plus la réglementation sur les heures d'ouverture était stricte, moins il y avait de magasins. Il est donc clair pour l'intervenant qu'une limitation des heures d'ouverture ne présente aucun avantage, ni socialement ni pour le consommateur ni pour les commerçants concernés, qui ne perdent finalement rien. Nombre d'achats faits dans les magasins de nuit sont d'ailleurs des achats impulsifs, qui n'entament donc pas le chif-

fenomeen van de nachtwinkels in het gedrang komen. Concreet gesproken bestaan er in ons land slechts 360 nachtwinkels op een totaal van meer dan 40 000 kleinhandelszaken, zijnde minder dan 1 % van het aantal vergelijkbare winkels. In termen van zakencijfer vertegenwoordigen de nachtwinkels bovendien een nog veel kleiner percentage. Het is dus moeilijk denkbaar dat nachtwinkels de sociale verworvenheden van de zelfstandige winkeliers in gevaar brengen.

Het denkbeeldige karakter van dit gevaar wordt nog duidelijker als men rekening houdt met het feit dat de reeds bestaande wettelijke reglementering toelaat om winkels in totaal 91 uur per week open te houden doch dat in de praktijk de gemiddelde openingsduur slechts ongeveer 53 uur per week bedraagt. De betrokken handelaars hebben dus blijkbaar voor zichzelf vastgesteld dat zij het met minder openingsuren kunnen stellen. Volgens het lid zou er maar een probleem rijzen indien iedereen ongeveer tegen het maximum aan zou zitten, iets wat duidelijk niet het geval is.

De werkelijke reden waarom dit ontwerp is ingediend, maar die niet openlijk wordt uitgesproken, is dat een bepaalde middenstandsorganisatie vragende partij was omdat zij al dan niet terecht de nachtwinkels, vaak uitgebaat door buitenlanders, als concurrenten voor haar eigen leden aanziet. Dit ontwerp moet ervoor zorgen dat deze concurrentie wegvalt.

Het commissielid geeft aan dat in andere landen reeds studies zijn gemaakt over de reglementering op nachtwinkels. Het meest verregaand op dat vlak is Zweden, dat moeilijk als een ultraliberaal land met volledige marktvrijheid kan worden aanzien. Sinds 1971 bestaat daar geen enkele beperking meer qua openingsuren. Zeventien jaar later heeft men daar een studie gemaakt over de effecten van de liberalisering op de ontwikkelingen in de distributiesector. Volgens de spreker is men tot de vaststelling gekomen dat de liberalisering geleid heeft tot een reële stijging van de omzet. Per procent verruiming van de openingstijd stijgt de omzet met ongeveer 0,15 %. Andere positieve effecten zijn een stijging van de tewerkstelling en een — weliswaar relatief beperkte — prijsdaling. Het lid besluit hieruit dat alle partijen uiteindelijk baat hebben bij een verruiming van de openingstijden.

Bij de discussie terzake in Nederland in 1994 is gebleken dat naarmate de reglementering inzake openingsuren stringenter is, het aantal winkels kleiner wordt. Volgens de spreker is het bijgevolg duidelijk dat het geen nut heeft, noch maatschappelijk, noch voor de consument, noch voor de betrokken winkeliers die uiteindelijk niets verliezen, om de openingsuren te beperken. Veel aankopen in nachtwinkels zijn trouwens impulsaankopen die niet knagen aan de omzet overdag. Zijn de winkels niet open, dan

fre d'affaires des commerces de jour. Si les magasins ne sont pas ouverts, ces achats ne seront pas différés, mais n'auront tout simplement pas lieu.

En résumé, on peut donc dire que la crainte que nourrit la NCMV pour les magasins de nuit n'est absolument pas fondée et que le ministre devrait vérifier si la réglementation demandée répond à un danger réel ou s'il ne s'agit que d'une action destinée à se profiler en vue des prochaines élections législatives. Il est clair pour l'intervenant qu'aucun argument ne justifie la nécessité du projet.

Le même commissaire souligne qu'aux Pays-Bas, on a porté de 55 à 75 le nombre maximum d'heures d'ouverture. En Allemagne, le régime est encore beaucoup plus strict que chez nous (66,5 heures par semaine), mais une discussion est présentement en cours en vue d'augmenter ce nombre. En France, il n'existe aucune limitation en la matière. L'évolution dans les pays voisins va donc à l'opposé de ce qui est proposé ici. Les conditions plus rigoureuses dans lesquelles doivent opérer les détaillants belges risquent d'être néfastes pour la création d'emplois.

L'intervenant craint en outre que les magasins de nuit ne puissent pas survivre avec le chiffre d'affaires qu'ils réalisent entre 18 et 7 heures du matin. En pratique, ces magasins disparaîtront vraisemblablement et on y substituera partout des distributeurs automatiques. L'emploi disparaîtra par conséquent totalement dans ce secteur.

Le membre estime que le ministre ne se sert pas seulement du projet pour mettre fin à une situation illégale mais qu'il en profite aussi pour introduire toute une série d'autres dispositions. Il se demande par exemple ce qui rend les laveries automatiques et les vidéothèques socialement si utiles qu'elles puissent rester ouvertes 24 heures sur 24.

Un autre problème est celui des stations-services. Comme la vente pure et simple de carburant n'est plus rentable dans notre pays, les exploitants ont pris le parti de vendre divers produits afin de préserver la viabilité de leur commerce. Le projet prévoit que ces commerces pourront subsister pour autant qu'ils se situent le long d'une autoroute. Les boutiques apparues dans les stations-services situées ailleurs devront opter soit pour le régime de jour soit pour le régime de nuit. Cette mesure témoigne donc d'une incroyable mesquinerie et compromet la rentabilité de ces commerces.

Selon l'intervenant, cette réglementation est fondamentalement irrationnelle. Quel intérêt y a-t-il en effet à permettre aux magasins des autoroutes de rester ouverts 24 heures sur 24 et d'obliger les magasins situés le long de routes qui seront éventuellement parallèles à l'autoroute à s'en tenir au régime normal. À cet égard, à la suite des nombreuses réactions qui

worden dergelijke aankopen immers niet uitgesteld, maar vinden gewoon niet plaats.

Samengevat komt er dus op neer dat de vrees die het NCMV voor de nachtwinkels koestert, totaal ongegrond is en dat de minister moet nagaan of de gevraagde regeling aan een reëel gevaar beantwoordt dan wel of het gaat om een actie om zich te profileren voor de volgende parlementsverkiezingen. Voor de spreker is het duidelijk dat geen enkel argument voorhanden is om de noodzaak van het ontwerp te verantwoorden.

Hetzelfde commissielid wijst erop dat in Nederland het maximum aantal openingsuren is opgetrokken van 55 naar 75. In Duitsland evenwel is de regeling nog veel stringenter dan bij ons (66,5 uur per week). Daar is nu een discussie op gang gekomen om de openingstijden te verruimen. In Frankrijk bestaat dan weer geen enkele beperking. De evolutie in de ons omringende landen is dus tegengesteld aan wat hier wordt voorgesteld. De meer stringente omgeving waarin de Belgische kleinhandelaars moeten functioneren, riskeert de werkgelegenheidscreatie aan te tasten.

Spreker vreest daarenboven dat nachtwinkels die moeten overleven met de omzet die zij realiseren tussen 18 uur 's avonds en 7 uur 's morgens niet levensvatbaar zullen zijn. In de praktijk zullen die winkels waarschijnlijk verdwijnen en overal vervangen worden door automaten. De tewerkstelling in die sector zal bijgevolg verloren gaan.

Het lid meent dat de minister van het ontwerp niet alleen gebruik maakt om een onwettige toestand op te heffen maar er tegelijk van profiteert om een heleboel andere bepalingen in te voeren. Zo vraagt de spreker wat wasserettes en videotheken zo bijzonder maatschappelijk nuttig maakt dat deze wel 24 uur op 24 open mogen blijven.

Een ander probleem is dat van de tankstations. Aangezien het puur verkopen van brandstof in ons land niet langer rendabel is, zijn de uitbaters begonnen met de verkoop van allerlei producten om op die manier hun zaak leefbaar te houden. Het ontwerp voorziet dat deze zaken zullen kunnen blijven bestaan voor zover ze langs een autosnelweg zijn gelegen. De shops ontstaan bij elders gelegen tankstations zullen moeten kiezen ofwel voor het dag- ofwel voor het nachtwinkelregime. Deze maatregel wijst dus op een ongelooflijk verregaande betutteling en brengt de rendabiliteit van deze zaken in het gedrang.

Volgens de spreker is de regeling ten gronde niet rationeel. Wat is immers het belang om winkels langs de autosnelwegen wel de klok rond open te houden, terwijl winkels langs wegen die misschien parallel aan de autosnelweg liggen zich aan de normale regeling moeten houden. In dat verband, na de vele reacties die hierop zijn gekomen, heeft de minister aangekondigd

sont intervenues, le ministre a annoncé qu'il avait commandé une étude visant à examiner le problème des stations-services non situées le long d'une autoroute et à y remédier. La démarche est curieuse car dans une politique normale, on commence par faire une étude et on prend les mesures ensuite.

Enfin, le commissaire demande au ministre comment il concilie son initiative avec l'évolution de la vie sociale. On constate en matière d'heures de travail une tendance croissante à la flexibilité. Ne serait-il pas normal dès lors de permettre au secteur de la distribution de s'y adapter de la manière qu'il juge la plus appropriée? On dirait que le ministre entend segmenter complètement le secteur afin d'exclure autant que possible la concurrence réciproque. Tel est, selon toute apparence, le seul objectif réel du projet.

Si le but est effectivement de protéger les commerçants indépendants contre eux-mêmes en les empêchant de travailler trop, pourquoi le ministre n'opte-t-il pas pour un système imposant un nombre d'heures d'ouverture maximum, soit par journée, soit par semaine, et permettant à chaque commerçant de décider lui-même quelles heures d'ouverture il choisit exactement? Il serait alors superflu d'instaurer un régime distinct pour les magasins de nuit.

L'intervenant plaide une fois encore en faveur de la liberté de mouvement des commerçants concernés. Il invite le ministre à réétudier sérieusement son projet parce que celui-ci ne permet pas à la Belgique de bien se préparer au marché de plus en plus unique. On verra sans doute des magasins de nuit disparaître en Belgique tandis qu'il s'en ouvrira d'autres juste au-delà de nos frontières, avec toutes les conséquences que cela implique pour l'emploi et les recettes publiques dans notre pays.

Contrairement au préopinant, un autre commissaire estime que jamais un gouvernement de centre-gauche n'a pris autant d'initiatives en faveur des indépendants et des PME parce que la majorité croit qu'il s'agit d'un secteur en développement et créateur d'emplois et qui mérite toute l'attention du législateur quand il le faut. Et le membre de croire qu'en matière de magasins de nuit il fallait légiférer parce qu'il s'agit d'un besoin qui apparaît aujourd'hui et qui n'existait pas encore en 1973. Pour l'intervenant, il est bon de bien définir les activités des magasins de nuit et, finalement, des magasins de jour. La recherche de l'équilibre entre les deux n'est manifestement pas chose facile.

Il est indispensable de créer le cadre légal pour les magasins de nuit, de définir la différence entre un magasin de nuit et un magasin de jour ainsi que d'éviter la concurrence entre les deux. Pour l'intervenant, quand un magasin est ouvert 24 heures sur 24, par rapport à un magasin qui ne peut pas s'ouvrir 24 heures sur 24, cela constitue une atteinte à

dat hij nu een opdracht tot een studie heeft gegeven om de problemen van tankstations die niet langs een autosnelweg zijn gelegen te onderzoeken en daarvoor een oplossing voor te stellen. Dit is eigenaardig, want bij een normaal beleid voert men eerst een onderzoek en neemt men dan pas maatregelen.

Ten slotte vraagt het commissielid de minister hoe hij zijn initiatief rijmt met de maatschappelijke ontwikkelingen. Er is een toenemende tendens naar flexibiliteit inzake arbeidsuren. Zou het dan ook niet normaal zijn dat men de distributiesector toelaat zich aan deze evolutie aan te passen op een manier die de betrokkenen het geschiktst lijkt? Het lijkt erop dat de minister de sector volledig wil segmenteren teneinde de onderlinge concurrentie zoveel mogelijk uit te schakelen. Het heeft er alle schijn van dat dit de enige werkelijke bedoeling van het ontwerp is.

Als het werkelijk de bedoeling is de zelfstandige winkeliers tegen zichzelf te beschermen door hen ervan te weerhouden teveel te werken, waarom opteert de minister dan niet voor een systeem waarbij een maximum aantal openingsuren, hetzij per etmaal, hetzij per week, worden opgelegd en waarbij iedere handelaar zelf kan bepalen voor welke openingsuren hij precies kiest? Op die manier wordt een aparte regeling voor nachtwinkels overbodig.

De spreker pleit nogmaals voor bewegingsvrijheid voor de betrokken handelaars. Hij verzoekt de minister om zijn ontwerp nogmaals ernstig te bestuderen omdat het volgens hem België ook al niet goed voorbereidt op de verder ééngemaakte markt. Allicht zullen in België nachtwinkels verdwijnen terwijl net over onze grenzen andere zullen worden opgericht met alle gevolgen van dien voor de tewerkstelling en overheidsinkomsten in ons land.

In tegenstelling tot de voriger spreker meent een commissielid dat geen enkele andere centrum-linkse regering ooit zoveel initiatieven heeft genomen ten gunste van de zelfstandigen en de KMO's, omdat de meerderheid van mening is dat deze sector in opmars is en banen schept, en daarom alle aandacht van de wetgever verdient. Het lid meent dat er wel degelijk nood is aan wetgeving voor de nachtwinkels omdat dit een nieuw fenomeen is dat in 1973 nog niet bestond. De activiteiten van de nacht- en de dagwinkels moeten goed worden afgebakend. Het zal niet eenvoudig zijn een evenwicht tussen beide te vinden.

Er moet een wettelijk kader komen voor de nachtwinkels, het verschil tussen een nacht- en een dagwinkel moet duidelijk worden vastgesteld en een concurrentieslag tussen beide moet worden voorkomen. Een winkel die 24 uur op 24 uur open is, kan volgens spreker de vrije mededinging ontwrichten tegenover winkels die niet doorlopend open kunnen zijn. Mis-

la libre concurrence. Il faudrait peut-être voir dans quelle mesure l'on pourrait laisser plus de liberté aux indépendants qui, aujourd'hui, ont beaucoup de mal à subsister, particulièrement dans l'alimentaire. Il faudrait peut-être permettre à ces magasins une plus grande flexibilité. La fixation des heures d'ouverture est peut-être une entrave sur laquelle l'on devrait se pencher et voir dans quelle mesure, tout en maintenant cet équilibre, on devrait favoriser l'autonomie des activités parce que parfois les petits magasins font le maximum de leur chiffre d'affaires au moment où les grandes surfaces sont fermées. On pourrait même dire que certains d'entre eux ne subsistent encore que grâce à cela.

Un autre point délicat dans le projet de loi est la problématique des stations-services. La question qui se pose est qu'en autorisant la possibilité pour les stations-services sur les autoroutes de déroger un peu à la situation des autres, il risque d'y avoir une atteinte à la libre concurrence. Est-ce qu'il n'y a pas un risque qu'un jour ce secteur introduise un recours auprès de la Cour d'arbitrage ou au niveau européen en estimant qu'il y a atteinte à la libre concurrence ?

Un autre membre tient aussi à insister sur le problème des stations-services. Entre une station-service sur une autoroute et une station-service du même type sur certaines routes nationales, il trouve qu'il y a un problème de logique, sinon de concurrence.

Le premier intervenant trouve que l'avant-dernier souffle à la fois le chaud et le froid en déclarant qu'il trouve que la loi en projet est bonne, mais tout en plaidant pour une flexibilité plus grande en ce qui concerne les heures d'ouverture. L'intervenant estime que les deux sont inconciliables.

Il note qu'en Suède, la libéralisation a fait croître considérablement le nombre de petits magasins. Comme ces magasins sont plus flexibles, ils arrivent à répondre mieux aux besoins spécifiques. En rendant le secteur plus flexible, on le protège mieux qu'en supprimant les magasins de nuit.

Sur le plan conceptuel et théorique, un autre membre partage très largement les idées que le premier intervenant a développées. Il se demande si les avantages qui découlent de la limitation des heures d'ouverture, de la surface maximale de vente, etc. pour les magasins de nuit, qui se traduisent pour les indépendants par des heures libres supplémentaires, ne sont pas de plus en plus absorbés par des obligations administratives. Il estime que le gouvernement fait semblant de protéger les indépendants en leur donnant plus de temps disponible pour d'autres activités que pour leurs activités professionnelles, et restreint du même coup la concurrence, et, en même

schien moet worden nagegaan of men de zelfstandigen meer vrijheid kan bieden, aangezien ze nu — vooral in de voedingssector — moeite hebben om te overleven. Misschien moet deze winkels een hogere graad van soepelheid worden toegestaan. De vaste openingsuren zijn wellicht een hinderpaal: misschien is het nuttig na te gaan in hoeverre we — met behoud van het reeds genoemde evenwicht — een zekere mate van autonomie in de organisatie van de activiteiten kunnen bevorderen, aangezien de kleine winkels vaak de grootste omzet halen op het ogenblik dat de warenhuizen gesloten zijn. Sommige kleine winkels kunnen alleen zo nog overleven.

Een ander delicaat punt in het wetsontwerp is de problematiek van de tankstations. Doordat de tankstations aan de snelwegen enigszins mogen afwijken van de regeling die geldt voor de andere, bestaat opnieuw het risico van een schending van de vrije mededinging. De sector zou de zaak aanhangig kunnen maken bij het Arbitragehof of bij een Europees rechtscollege wegens schending van de vrije mededinging.

Een ander lid wil ook terugkomen op het probleem van de tankstations. Een onderscheid maken tussen tankstations naast snelwegen en dezelfde tankstations naast bepaalde nationale wegen vindt hij gewoon niet logisch, om nog te zwijgen van het mededingingsprobleem.

De eerste spreker oordeelt dat de voorlaatste interveniënt tegelijkertijd warm en koud blaast. Enerzijds vindt hij het wetsontwerp goed doch anderzijds pleit hij voor een grotere flexibiliteit van de openingsuren. Volgens de spreker gaat een en ander niet samen.

Hetzelfde lid laat opmerken dat sinds de liberalisering in Zweden er daar nu veel meer kleine winkels zijn dan vroeger. Vermits zij flexibeler zijn kunnen zij veel beter inspelen op specifieke behoeften. De sector meer flexibiliteit aanbieden komt neer op een betere bescherming ten aanzien ervan, beter ook dan door de eliminatie van nachtwinkels.

Op conceptueel en theoretisch vlak sluit een lid zich aan bij de ideeën van de eerste spreker. De voorgestelde maatregelen — de beperking van de openingsuren en van de maximale verkoopoppervlakte enz. van de nachtwinkels — moeten voor de zelfstandigen meer vrije tijd meebrengen. Spreker vraagt zich echter af of die vrije tijd niet steeds meer zal worden opgeslorpt door administratieve verplichtingen. Hij vindt dat de regering alleen schijnbaar de zelfstandigen beschermt door hen meer tijd te gunnen voor andere dan beroepsactiviteiten en door de mededinging te beperken. Zij legt hen immers zodanige administratieve verplichtingen op dat hun vrije tijd groten-

temps, leur impose tellement de contraintes administratives que, pour finir, leur temps de loisirs est largement absorbé par des obligations fiscales, sociales ou autres.

En second lieu, le commissaire constate un certain parallèle entre ce projet de loi et celui sur le jeu (les casinos). En fait, on légifère maintenant pour donner un cadre légal à des phénomènes qui, avant, étaient simplement tolérés. En même temps, on en profite également pour encadrer cette activité économique de toutes les façons et obtenir finalement une activité très fortement réglementée, entourée d'énormément de contraintes. Le résultat probable est que les entreprises les moins prospères vont jeter l'éponge. Pour finir, la nouvelle législation arrivera au résultat inverse de ce que l'on a voulu obtenir.

L'intervenant aussi déclare avoir été frappé que le ministre ait annoncé qu'il allait commander une étude, après le vote du projet de loi à la Chambre. Il renvoie à sa question écrite n° 1-1170 du 3 juillet 1998, dans laquelle il avait demandé si ce n'était pas logique que l'on fasse d'abord l'étude et puis la loi, plutôt que d'abord la loi et puis l'étude.

Le commissaire constate aussi que l'on consacre beaucoup d'attention à tous les consommateurs motorisés et l'on semble oublier qu'un des problèmes auxquels les magasins de nuit, des magasins dits de proximité, doivent répondre, est celui des besoins des consommateurs non motorisés. Entre autres, les personnes âgées doivent pouvoir trouver à proximité de chez elles des magasins pour couvrir leurs besoins essentiels.

Pour cette catégorie de personnes habitant souvent des quartiers défavorisés, l'ouverture de ce type de magasins, même la nuit, est une chose importante.

Le membre demande au ministre de donner son opinion sur l'idée d'une réflexion sur une plus grande flexibilité pour les magasins PME autres que les magasins de nuit.

L'intervenant revient aussi sur le problème des cas particuliers. On peut aussi se demander pourquoi les magasins destinés à la location et à la vente de films vidéo peuvent rester ouverts 24 heures sur 24.

Un problème spécial est la question des stations-services qui ne sont pas situées le long des autoroutes. Le membre estime que dans une certaine mesure, les stations-services en dehors des autoroutes devraient davantage faire l'objet de la sollicitude du gouvernement, d'autant plus que sur les autoroutes, l'on peut reprocher à l'État de se servir lui-même parce que les stations-services et les magasins le long des autoroutes sont des concessions. Les concessionnaires paient une redevance sur toutes leurs ventes à l'État. C'est un point délicat qui pourrait être évoqué en Cour d'arbitrage puisque la discrimination introduite dans le projet favorise des stations-services sur lesquelles

deels wordt ingenomen door fiscale, sociale en andere verplichtingen.

Ten tweede stelt het commissielid een zekere overeenkomst vast tussen dit wetsontwerp en dat op het spel (de casino's). In beide gevallen wil men nu een wettelijk kader geven aan fenomenen die voordien gewoonweg werden gedoogd. Tegelijk maakt men van de gelegenheid gebruik om een economische activiteit helemaal in regeltjes in te kapselen zodat ze uiteindelijk met enorme beperkingen wordt opgezadeld. Het voorspelbare resultaat is dat de minst bloeiende ondernemingen er het bijltje bij neer zullen gooien. Op die manier bereikt de nieuwe wetgeving net het tegenovergestelde van wat men nastreefde.

Spreker is ook verbaasd over de mededeling van de minister na de stemming over het wetsontwerp in de Kamer dat hij een studie zal laten uitvoeren. Het lid verwijst naar zijn schriftelijke vraag nr. 1-1170 van 3 juli 1998 waarin hij vraagt of het niet logischer is eerst de studie te laten uitvoeren en dan de wet te maken, veeleer dan omgekeerd.

Het commissielid stelt bovendien vast dat de consumenten met een wagen veel aandacht krijgen, maar dat men voorbijgaat aan het feit dat de nachtwinkels, ook wel buurtwinkels genoemd, juist tegemoetkomen aan de noden van consumenten zonder wagen. Bejaarden bijvoorbeeld moeten dicht bij huis winkels kunnen vinden om hun basisaankopen te doen.

Voor deze mensen, die vaak in probleemwijken wonen, is het belangrijk dat deze winkels open zijn ook 's nachts.

Het lid vraagt de minister wat hij denkt over de mogelijkheid om soepeler op te treden tegenover KMO-winkels die geen nachtwinkels zijn.

Spreker komt ook terug op het probleem van de specifieke gevallen. Men kan zich afvragen waarom videotheken 24 uur op 24 open mogen blijven.

Een ander specifiek probleem zijn de tankstations die niet langs de snelwegen liggen. Het lid vindt dat de regering daar wel wat meer aandacht zou mogen aan besteden. Men kan de regering bovendien verwijten dat zij voor haar eigen winkel zorgt aangezien de tankstations en de winkels langs de snelwegen haar concessies zijn. De concessiehouders betalen de Staat een bepaalde som op alle verkochte artikelen. Dit is een delicate zaak die voor het Arbitragehof kan worden opgeworpen, aangezien het in het ontwerp opgenomen onderscheid in het voordeel werkt van de tankstations die een bron van inkomsten zijn voor de Staat. Het commissielid wil niet dat men restrictiever

l'État a une recette particulière. Le commissaire ne plaide pas pour être plus restrictif sur les autoroutes. Il trouve simplement que les stations-services en dehors des autoroutes devraient être traitées de la même façon que celles le long des autoroutes. Il y a un risque considérable que si jamais une fédération de vendeurs de carburants introduit un recours devant la Cour d'arbitrage, celle-ci annule la loi.

RÉPONSES DU MINISTRE

En ce qui concerne l'exemple de la Suède, le ministre fait remarquer que dans ce pays, le modèle de distribution est tout à fait différent du modèle belge. D'abord, en Suède il y a beaucoup moins de magasins qu'en Belgique et pratiquement pas de petits magasins. En revanche, il y a proportionnellement beaucoup plus de grandes surfaces. Quant aux conséquences de la libéralisation, le ministre déclare qu'il apparaît que dans la distribution générale, la libéralisation a eu comme conséquence qu'il y a beaucoup moins de petits magasins qu'avant.

Quant à l'augmentation du chiffre d'affaires à raison de 0,15% pour chaque pour cent de temps d'ouverture en plus, le ministre estime que ce n'est pas énorme. Il ajoute que si effectivement il y a eu une augmentation des ventes, elle s'est produite dans les grandes surfaces et non pas dans les petits magasins.

Le ministre constate que d'aucuns réclament la suppression pure et simple des limitations imposées aux heures d'ouverture. Pourtant, selon un article publié dans Test-Achats en janvier 1998, 90% des consommateurs se disent satisfaits des heures d'ouverture que l'on pratique actuellement en Belgique.

Lorsque l'on compare les heures d'ouverture qui sont pratiquées dans notre pays à celles qui le sont dans d'autres, l'on constate que la Belgique dispose déjà d'une législation très libérale. L'on vante l'élargissement des heures d'ouverture qui a été décidé aux Pays-Bas, où l'on passe de 55 à 75 heures alors qu'en Belgique, l'on autorise, depuis des années, un total de 91 heures. En Allemagne, la durée d'ouverture maximale est limitée à 66,5 heures par semaine.

Le fait que les commerçants optent en moyenne pour une durée d'ouverture de 54 heures par semaine alors qu'ils pourraient théoriquement ouvrir leur magasin pendant 91 heures est la meilleure preuve que la Belgique dispose déjà d'un régime libéral. La liberté de choix qui est demandée pour les commerçants existe donc déjà largement et les commerçants s'en servent effectivement.

Le ministre estime que la critique contre la loi en projet, suivant laquelle celle-ci serait trop directive ou trop contraignante est totalement injustifiée, puisque l'on va, en fait, allonger les heures d'ouverture. La loi en projet offre des possibilités qui n'existent pas enco-

optreedt tegen de tankstations naast de snelwegen; hij wil alleen dat de tankstations die niet naast de snelwegen liggen, op dezelfde wijze worden behandeld. Als een of andere vereniging van verkopers van brandstoffen de zaak ooit aanhangig maakt voor het Arbitragehof, bestaat er een reële kans dat het Hof de wet zal vernietigen.

ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

Wat het voorbeeld van Zweden betreft, wijst de minister erop dat dat land een heel ander distributiemodel heeft dan België. Bovendien zijn er bijna geen kleine winkels in Zweden. Er zijn ook veel meer supermarkten. Wat de liberalisering betreft, verklaart de minister dat die in de distributiesector vooral tot gevolg heeft gehad dat er nu veel minder kleine winkels zijn dan vroeger.

Het omzetcijfer zou met 0,15% toenemen per bijkomend procent openingstijd: de minister vindt dit niet echt indrukwekkend. Als er inderdaad meer verkocht wordt, is dat vooral in warenhuizen en niet in de kleinhandelszaken.

De minister stelt vast dat sommigen pleiten voor de totale afschaffing van de beperkingen inzake openingsuren. Volgens een artikel van Test-aankoop van januari 1998 is evenwel meer dan 90% van de consumenten tevreden met de Belgische openingstijden.

Wanneer men de vergelijking maakt tussen de openingstijden in ons land en die in andere landen, dan moet men vaststellen dat België nu reeds een zeer liberale wetgeving kent. Men roemt de verruiming der openingstijden in Nederland die van 55 tot 75 uur zijn opgetrokken, terwijl in België al jaren 91 uur openingstijd is toegelaten. Ook in Duitsland is de maximale openingsduur tot 66,5 uur per week beperkt.

Het beste bewijs dat België reeds over een liberaal regime beschikt is dat men gemiddeld genomen maar a rato van 54 uur openingstijd gebruik maakt daar waar theoretisch 91 uur mogelijk is. De keuzevrijheid voor de winkeliers waarvoor wordt gepleit is dus reeds in ruime mate aanwezig en wordt ook benut.

Volgens de minister is de kritiek op het wetsontwerp als zou het betuttelend of beperkend zijn, volledig onterecht omdat in feite de openingstijden worden verruimd. Het wetsontwerp creëert mogelijkheden die nu nog niet bestaan. Mocht de minister of

re. Au cas où le ministre ou ses prédécesseurs auraient d'abord fermé les magasins de nuit, défini ensuite un cadre légal, l'on aurait parlé d'une libéralisation. Or, maintenant, l'on ne regarde pas le cadre légal existant et l'on se focalise sur la situation illégale existante pour conclure que la loi en projet est trop contraignante. Le ministre dit ne pas comprendre, dès lors, la logique de ce raisonnement.

Sur le problème des stations-service, le ministre fait observer que dans la législation sur le repos hebdomadaire dans l'artisanat et le commerce, l'on fait expressément la distinction entre les stations-service le long des autoroutes et les autres. En l'occurrence, pour les lieux de vente situés sur le domaine des autoroutes, il n'y a pas une obligation d'avoir un jour de repos, tandis que pour toutes les autres stations-service un jour de repos par semaine est prescrit. Dans son arrêt n° 52/95 du 22 juin 1995 (*Moniteur Belge* du 26 août 1995, pp. 24542 à 24544), la Cour d'arbitrage s'est déjà prononcée sur la distinction qu'on fait entre ces deux types de stations et a déclaré que les caractéristiques propres aux autoroutes justifient de faire la distinction entre les stations-service le long des autoroutes et les autres. Dès lors, cette distinction ne porte pas atteinte à l'article 10 de la Constitution.

Le ministre ajoute que dans la législation du travail, on fait également la même distinction.

La loi du 16 mars 1971 sur le travail parle de travail de nuit quand il s'agit d'un travail se situant entre 20 heures et 6 heures. En principe, il est interdit de travailler durant cette période.

D'après le ministre, dans ce domaine aussi, l'on fait la distinction quand il s'agit d'une station-service. Le ministre en conclut que le projet de loi n'instaure donc absolument pas de discrimination entre les stations-service.

Le ministre ajoute que, par contre, si l'on donnait aux autres stations-service le même régime que celui qui vaut pour les stations-service le long des autoroutes, l'on créerait toute de suite une discrimination envers les autres magasins de nuit. Dans cette hypothèse, un magasin de nuit normal pourrait se retrouver à côté d'une station-service équipée d'un magasin qui pourrait rester ouvert 24 heures sur 24.

Le ministre croit donc qu'en se basant sur le point de vue de la Cour d'arbitrage, on peut faire une distinction entre les différents types de station.

Il se réjouit de constater que les commissaires se préoccupent également de l'équilibre que la loi veut réaliser entre, d'une part, la possibilité d'offrir des loisirs aux exploitants de magasins, et, d'autre part, la demande émanant des consommateurs. Il va de soi que l'objectif poursuivi n'est pas que le temps libre dégagé soit absorbé par davantage d'obligations administratives. C'est précisément pour éviter cela

zijn voorgangers de nachtwinkels eerst hebben laten sluiten en nu een wettelijk kader hebben uitgevaardigd, dan zou men van een liberalisering hebben gesproken. Nu kijkt men evenwel niet naar het bestaande wettelijk kader maar naar de bestaande onwettelijke toestand om daaruit te besluiten dat het ontwerp beperkend is. De minister begrijpt de logica van deze redenering niet.

Met betrekking tot de tankstations merkt de minister op dat de wetgeving betreffende de wekelijkse rustdag in handel en ambacht ook een onderscheid maakt tussen tankstations die langs snelwegen liggen en andere. Voor verkooppunten gelegen op het domein der autosnelwegen geldt de verplichting om een wekelijkse rustdag te hebben niet, terwijl dat voor de andere tankstations wel het geval is. In zijn arrest nr. 52/95 van 22 juni 1995 (*Belgisch Staatsblad* van 26 augustus 1995, blz. 24542 tot 24544), heeft het Arbitragehof zich uitgesproken over het onderscheid dat men maakt tussen beide soorten tankstations en geoordeeld dat de specifieke eigenschappen van de tankstations gelegen langs snelwegen het onderscheid rechtvaardigen. Daarom vormt dit onderscheid ook geen schending van artikel 10 van de Grondwet.

De minister voegt eraan toe dat men in de arbeidswetgeving hetzelfde onderscheid maakt.

Volgens de arbeidswet van 16 maart 1971 spreekt men over nachtarbeid als het gaat over arbeid tussen 20 uur en 6 uur. In principe is arbeid tussen die tijdstippen verboden.

Volgens de minister maakt men ook op dit vlak een onderscheid tussen de tankstations. De minister besluit dat het wetsontwerp dus helemaal geen discriminatie tussen de tankstations invoert.

Als men daarentegen op de andere tankstations het stelsel van de tankstations langs de snelwegen zou toepassen, zou dat discriminerend zijn tegenover de andere nachtwinkels. Dan zou een normale nachtwinkel immers geconfronteerd kunnen worden met een tankstation annex winkel dat 24 uur op 24 open mag blijven.

Op basis van het standpunt van het Arbitragehof, meent de minister dat men wel degelijk een onderscheid mag maken tussen de verschillende soorten tankstations.

De minister verheugt er zich over dat de commissieleden oog hebben voor het evenwicht dat de wet wil tot stand brengen tussen enerzijds de mogelijkheid om vrije tijd te bieden aan de winkeluitbaters en anderzijds de vraag vanwege de consumenten. Volgens de minister spreekt het vanzelf dat het niet de bedoeling is dat de geboden vrije tijd opgeslorpt wordt door het vervullen van meer administratieve

que le ministre a inscrit dans la loi-programme sur les PME du 10 février 1998 une série de mesures visant à simplifier les formalités administratives. Il a dès lors été décidé de créer, au sein des services du premier ministre, un service de la simplification administrative dont la seule mission sera de réduire ces obligations administratives des travailleurs indépendants.

En ce qui concerne l'étude relative aux stations-service demandée par le ministre, celui-ci précise qu'elle ne vise certainement pas à remettre en question par ses résultats l'équilibre réalisé dans la loi et que le projet sur les magasins de nuit préserve. Il déclare explicitement qu'il entend s'en tenir à la philosophie suivie par le législateur pour la loi du 24 juillet 1973. En d'autres termes, il ne s'agit pas d'organiser une jungle, mais bien de créer un cadre légal. Il estime néanmoins qu'il convient d'inventorier les problèmes des stations-service non situées le long des autoroutes. Il importe de savoir combien il y en a, comment elles sont réparties, quel est leur cadre légal, quels produits elles offrent, etc. Il faudra ensuite examiner si on peut rester dans le cadre légal (de la loi de base sur la fermeture du soir) ou si on peut éventuellement élaborer quand même une solution au cas où des problèmes se poseraient.

Le ministre déclare qu'après 20 années de discussions sur les magasins de nuit, il n'a pas voulu différer une nouvelle fois le dépôt du projet de loi jusqu'à ce que les résultats de cette étude soient disponibles. Il a considéré au contraire comme un devoir de prendre rapidement une initiative claire.

Il déclare qu'à ce jour, il n'y a pas consensus sur le problème des stations-service. Cela ressort également de l'avis du Conseil supérieur des classes moyennes du 10 mars 1998, dans lequel les organisations interprofessionnelles plaident très clairement pour le maintien des heures d'ouverture existantes. Le ministre souhaite trouver le juste milieu entre cette thèse et le plaidoyer en faveur d'une économie des 24 heures. Il entend créer un cadre minimal pour les magasins de nuit en tenant compte des aspirations des commerçants indépendants ainsi que d'un certain nombre de nouveaux besoins de la société. Le ministre estime qu'à cet égard, le projet peut être qualifié d'assez équilibré.

RÉPLIQUES DES MEMBRES

Le président fait observer que le Sénat n'a pas évoqué le projet devenu la loi-programme du 10 février 1998 précisément parce que le Sénat est satisfait des initiatives du ministre.

Cependant, l'intervenant n'est pas d'accord avec le ministre là où il préconise que c'était son rôle de

verplichtingen. Precies om dat te vermijden heeft de minister in de KMO-programmawet van 10 februari 1998 een aantal maatregelen opgenomen om de administratie te vereenvoudigen. Daarom is beslist om bij de diensten van de eerste minister een dienst voor de administratieve vereenvoudiging op te richten die als enige opdracht zal hebben die administratieve verplichtingen van de zelfstandigen te verminderen.

Met betrekking tot de studie over de tankstations die de minister gevraagd heeft, stelt deze dat het duidelijk niet de bedoeling van de resultaten van die studie is om het evenwicht dat in de wet is ingebouwd, en dat wordt behouden in het ontwerp op de nachtwinkels, in vraag te stellen. De minister verklaart uitdrukkelijk dat hij zich wenst te houden aan de filosofie die de wetgever voor de wet van 24 juli 1973 heeft gehanteerd. Hij wenst met andere woorden geen jungle te organiseren, maar wel een wettelijk kader te creëren. Wel acht de minister het aangewezen dat de problemen van de tankstations die niet langs de autosnelwegen zijn gevestigd, in kaart zouden worden gebracht. Het is belangrijk te weten hoeveel er zijn, hoe ze verspreid zijn, wat hun wettelijk kader is, welke producten ze aanbieden, enz. Daarna moet worden bekeken of binnen het wettelijk kader (van de basiswet op de avondsluiting) kan worden gebleven of, indien zich problemen zouden blijken voor te doen, desgevallend toch een oplossing kan worden uitgewerkt.

De minister geeft aan dat hij na 20 jaar discussie over de nachtwinkels niet nog eens het wetsontwerp wou uitstellen tot de resultaten van deze studie voorhanden waren. Integendeel, hij meent dat het zijn plicht was om snel een duidelijk initiatief te nemen.

De minister verklaart dat op vandaag er geen consensus bestaat over de problematiek van de tankstations. Dit blijkt ook uit het advies van de Hoge Raad voor de middenstand van 10 maart 1998 waarin de interprofessionele organisaties zeer duidelijk pleiten voor het behoud van de bestaande openingsuren. De minister wenst een gulden middenweg te vinden tussen deze stelling en het pleidooi voor een 24-uren-economie. Daarbij wil hij een minimaal kader creëren voor de nachtwinkels met respect voor de verzuchtelingen van de zelfstandige winkeliers en rekening houdend met een aantal nieuwe maatschappelijke behoeften. De minister meent dat het ontwerp in dat opzicht als vrij evenwichtig kan worden bestempeld.

ANTWOORDEN VAN DE LEDEN

De voorzitter wijst erop dat de Senaat het ontwerp dat de programmawet van 10 februari 1998 is geworden, niet heeft geëvoceerd omdat hij de initiatieven van de minister goedkeurde.

Spreeker kan het evenwel niet eens zijn met de minister wanneer die beweert dat het zijn taak was illegale

fermer les magasins de nuit illicites et de venir avec un projet de loi dit de libéralisation. Le membre estime qu'une loi qui n'est plus adaptée à la situation réelle est devenue une mauvaise loi. Et le commissaire de faire référence à «L'esprit des lois» de Montesquieu. Par conséquent, si le ministre avait procédé à des fermetures radicales et systématiques de tous les magasins de nuit qui ont été créés, il se serait très mal acquitté de son rôle de membre de l'exécutif et que le Parlement aurait été un très mauvais législateur de laisser passer ces fermetures.

Le président ne croit pas que, si la Cour d'arbitrage s'est prononcée, le traitement d'une «legae ferenda» que la Commission est en train de faire doive être analogue à celui d'une «vieille» législation en matière de travail. Le commissaire s'imagine que si, maintenant, l'État introduit une nouvelle discrimination, même sur la base de décisions prises en matière sociale, la Cour d'arbitrage risque de réagir différemment.

Le ministre ne pense pas que l'arrêt n° 52/95 du 22 juin 1995 de la Cour d'arbitrage soit moins pertinent parce qu'il a été prononcé sur une «vieille» loi. La question n'est pas de savoir sur quoi la Cour d'arbitrage se prononce; l'important est de savoir quelle est la position de la Cour d'arbitrage et si elle estime que le principe d'égalité (article 10 de la Constitution) est violé si on fait une distinction entre les stations-service situées le long des autoroutes et les autres.

Le membre ne veut pas se prononcer définitivement avant d'avoir étudié l'arrêt. D'après lui, tout dépend du contenu des recours introduits.

Un autre commissaire estime qu'en ce qui concerne la Suède, il est tout-à-fait faux de dire que le nombre de petits magasins n'a pas augmenté après la libéralisation. C'est tout le contraire qui s'est passé. Il fait la citation suivante à cet égard: «La forte croissance du nombre de petits magasins est l'une des conséquences les plus remarquables de la libéralisation.» Il est bel et bien question, en l'espèce, de l'industrie alimentaire. Il est vrai, toutefois, qu'il y avait relativement peu de magasins en Suède. C'est dû au fait que la densité de la population est nettement inférieure en Suède à ce qu'elle est en Belgique et qu'un magasin situé dans une zone éloignée n'est évidemment pas rentable. Cependant, en faisant un parallèle entre la situation qui règne en Belgique et celle de pays plus comparables comme les Pays-Bas ou le Danemark, on constate qu'il y a manifestement un rapport entre, d'une part, le nombre de magasins, et, d'autre part, le total d'heures d'ouverture par semaine. D'après l'intervenant, l'expérience suédoise a montré qu'il y a une forte augmentation du nombre de petits magasins par rapport aux grandes surfaces.

nachtwinkels te sluiten en dan aan te komen met een wetsontwerp dat zogezegd een liberalisering inhoudt. Het lid vindt dat een wet die niet langer aansluit bij de werkelijkheid, een slechte wet is en verwijst daarbij naar «l'esprit des lois» van Montesquieu. Als de minister alle bestaande nachtwinkels radicaal en systematisch zou hebben gesloten, zou hij zijn taak als lid van de uitvoerende macht heel slecht hebben uitgevoerd. Het Parlement zou als wetgever te kort zijn geschoten als het die sluitingen had aanvaard.

Volgens de voorzitter hoeft de nieuwe wetgeving die de Commissie maakt, niet noodzakelijk overeen te stemmen met de «oude wetgeving» in arbeidszaken, alleen omdat het Arbitragehof zich daarover heeft uitgesproken. Het commissielid gelooft dat het Arbitragehof wel eens anders zou kunnen oordelen als de Staat nu een nieuwe discriminatie invoert, zelfs als dat gebeurt op basis van beslissingen over sociale aangelegenheden.

De minister begrijpt niet dat het minder relevant zou zijn dat het arrest nr. 52/95 van 22 juni 1995 van het Arbitragehof zich uitspreekt over een oude wet. Het punt is niet waarover het Arbitragehof zich uitspreekt, van belang is welke de stelling is van het Arbitragehof en of het Arbitragehof vindt dat het gelijkheidsbeginsel (artikel 10 Grondwet) geschonden wordt wanneer een onderscheid wordt gemaakt tussen enerzijds tankstations gelegen langs autosnelwegen en anderzijds de andere tankstations.

Het lid wil zich niet definitief uitspreken voordat hij het arrest heeft bestudeerd. Volgens hem hangt alles af van de inhoud van de zaken die aanhangig worden gemaakt.

Een ander commissielid meent met betrekking tot Zweden dat het totaal fout is te stellen dat het aantal kleinere winkels er na de liberalisering niet zou zijn gegroeid. Het tegendeel is waar. De spreker citeert: «Een opmerkelijk effect van de liberalisatie was ook de forse groei van het aantal kleinere winkels.» Het gaat hier wel degelijk over de levensmiddelenindustrie. Wel klopt het dat het aantal winkels in Zweden relatief laag was. Dit is te wijten aan het feit dat de bevolkingsdichtheid in Zweden veel lager is dan bij ons en dat winkels in ver afgelegen gebieden uiteraard niet leefbaar zijn. Als men België echter vergelijkt met Nederland of Denemarken, landen die beter met België vergelijkbaar zijn, dan blijkt dat er wel degelijk een verband bestaat tussen enerzijds het aantal winkels en anderzijds het aantal openingsuren per week. Volgens de spreker heeft de ervaring in Zweden aangetoond dat er wel een sterke toename komt van het aantal kleinere winkels in verhouding tot de grootwarenhuizen.

En théorie, le ministre a raison d'affirmer que la loi en projet vise à libéraliser la législation. Mais, dans la pratique, l'on constate l'inverse. En effet, la législation existante est déjà totalement dépassée dans la réalité. La loi en projet tend à geler la situation existante et à restreindre la liberté des magasins de nuit. Certains de ces magasins sont donc appelés à disparaître. L'on peut, dès lors, difficilement qualifier une telle mesure de mesure de libéralisation.

Le membre demande si le ministre a aussi fait examiner si les magasins de nuit seraient encore rentables au cas où les nouvelles conditions leur seraient imposées. Il faudra peut-être autoriser davantage de chevauchements entre les heures d'ouverture des magasins de jour et celles des magasins de nuit, pour que ces derniers puissent survivre.

Le membre réagit à la thèse du ministre selon lequel il s'est senti obligé de prendre une initiative législative au sujet des magasins de nuit en déclarant que cette initiative vise simplement à combattre une évolution spontanée.

En outre, comme le nombre de magasins concernés est limité et que leur part de marché est relativement modeste, l'évolution en question ne menace en rien les acquis sociaux des tenanciers des magasins établis. Le membre ne plaide pas pour autant pour une économie qui tournerait 24 heures sur 24. Tout ce qu'il demande, c'est qu'on laisse les commerçants concernés répartir librement le nombre d'heures d'ouverture qui leur est attribué. Le ministre n'a pas réagi sur ce point. Le membre ajoute qu'il n'a pas non plus entendu le ministre s'exprimer sur la nécessité, pour les commerçants, de s'adapter à la flexibilité croissante sur le marché du travail.

L'intervenant demande, enfin, comment le ministre réagirait au cas où l'étude sur les stations d'essence qui ne sont pas situées le long d'une autoroute montrerait qu'elles ne sont pas viables. Le ministre prendrait-il alors des mesures par un arrêté royal ou déposerait-il un projet de loi ?

Le ministre fera vérifier les données relatives à la Suède pour ce qui est des catégories « produits alimentaires » et « articles de ménage ». Les informations dont il dispose divergent en effet de celles qu'a communiquées un commissaire.

À propos du choix d'un modèle de société, le ministre estime qu'il faut faire preuve de cohérence. Cela arrange peut-être certains de se référer au modèle suédois en l'espèce, mais il faut aussi, alors qu'il s'y réfèrent en ce qui concerne la sécurité sociale, la mainmise publique sur l'économie, etc. Si l'on compare concrètement la législation belge actuelle en matière d'heures d'ouverture à celle de l'Allemagne, à celle

In theorie heeft de minister gelijk daar waar hij stelt dat het ontwerp een liberalisering van de wetgeving behelst. In de praktijk geldt echter het omgekeerde. De bestaande wetgeving is immers al lang hopeloos door de realiteit achterhaald. Het ontwerp strekt ertoe de feitelijke situatie een halt toe te roepen en de vrijheid van de nachtwinkels te beperken. Als gevolg hiervan zullen een aantal nachtwinkels onherroepelijk verdwijnen. Dergelijke maatregel kan bijgevolg moeilijk een liberalisering worden genoemd.

Het lid vraagt of de minister ook heeft laten bestuderen of de nachtwinkels na het eventueel toepassen van de nieuw opgelegde voorwaarden nog wel rendabel zullen zijn. Misschien moeten wel meer overlappingen inzake openingsuren tussen nacht- en dagwinkels worden toegelaten om de eerste categorie leefbaar te houden.

Op de stelling van de minister dat hij zich verplicht voelde om een wetgevend initiatief te nemen voor de nachtwinkels, reageert deze spreker dat het initiatief enkel dient om een spontane ontwikkeling tegen te gaan.

Gezien de beperktheid van het aantal betrokken winkels en hun relatief marktaandeel houdt die ontwikkeling overigens op geen enkele manier een gevaar in voor de sociale verworvenheden van de gevestigde winkeliers. Dit betekent niet dat het lid pleit voor een 24-uren economie. Hij vraagt enkel dat de betrokken winkeliers het wettelijk beperkt aantal openingsuren naar eigen inzicht zouden mogen toewijzen. Daar heeft de minister niet op gereageerd. In dat verband verklaart het commissielid evenmin een reactie van de minister geboord te hebben met betrekking tot de noodzaak voor de winkeliers om zich aan te passen aan de groeiende flexibiliteit op de arbeidsmarkt.

De spreker wenst tenslotte te vernemen welke de reactie van de minister zal zijn als de studie in verband met de tankstations niet langs de autostrade gelegen zou aantonen dat die niet leefbaar zijn. Zou de minister dan maatregelen nemen via een koninklijk besluit of via een wetsontwerp ?

De minister zal voor de categorieën « voedingswaren » en « huishoudartikelen » de gegevens met betrekking tot Zweden laten verifiëren. De informatie van de minister wijkt immers af van die medegedeeld door een commissielid.

Met betrekking tot het kiezen van een maatschappij-model lijkt het de minister nuttig om daarin consistent te zijn. Het komt sommigen misschien goed uit om hier naar Zweden te refereren doch dan dienen zij dit ook te doen als het gaat om sociale zekerheid, overheidsbeslag, enz. Als we concreet de Belgische wetgeving inzake openingstijden vergelijken met Duitsland, met Nederland na hun liberalisering en

des Pays-Bas après libéralisation ou à celle de la France, l'on constate qu'elle est déjà manifestement très libérale.

À propos de la liberté concernant les heures d'ouverture pour les commerçants, le ministre répète que, comme le nombre d'heures d'ouverture autorisées est de 91 par semaine et que la durée d'ouverture réelle moyenne est de 54 heures par semaine, ils disposent déjà, de fait, d'une très large possibilité de choix.

Au sujet des stations d'essence, le ministre répète qu'il souhaite s'en tenir à la philosophie de base de la loi du 24 juillet 1973. Il souhaite également ne pas préjuger de solutions qui pourraient s'imposer à la lumière des résultats de l'étude en question.

Comme le ministre n'a pas réagi à la remarque sur l'utilité des magasins de nuit comme magasins de proximité surtout pour les gens non motorisés, l'intervenant suppose que le ministre est d'accord de dire que pour eux, c'est un bénéfice considérable de disposer de magasins de nuit dans les quartiers souvent défavorisés qu'ils habitent.

Le ministre se rallie à ces propos.

Le président constate que le ministre a fait un effort de simplification des documents pour les PME. Autrefois, dans ce domaine, il existait une commission que l'on appelait «Conform». Ladite commission devait émettre, en principe, un avis sur toutes les législations, les arrêtés royaux et ministériels de type administratif avant qu'ils n'entrent en vigueur. Est-ce que cette commission existe encore? L'initiative du ministre la remplace-t-elle?

Le ministre déclare que les activités de cette commission seront reprises et élargies par la nouvelle institution.

Le président demande au ministre de faire rapport sur l'impact du projet de loi sur les obligations administratives des PME.

À cet égard, le ministre signale que le nouveau service compétent dépendra des services du premier ministre.

3. AUDITIONS

1. Exposé de MM. M. Brykman et J. Vermoes, respectivement vice-président et directeur de la Fédération pétrolière belge asbl

(Voir annexe n° 1 du rapport).

Un membre fait valoir qu'en matière de carburants, le «self service» s'est de plus en plus installé. Pour un magasin de nuit, sauf pour des produits distribués par automate, la situation n'est pas pareille. Là, il y a

met Frankrijk, dan blijkt dat België reeds een zeer liberale wetgeving heeft.

Inzake de vrijheid qua openingsuren voor de winkeliers, herhaalt de minister dat wanneer men de 91 mogelijke openingsuren per week tegenover de gemiddelde werkelijke openingsduur van 54 uur per week stelt, blijkt dat er de facto reeds een enorme keuzemogelijkheid voor onze winkeliers bestaat.

Wat de tankstations betreft herhaalt de minister zich te willen houden aan de basisfilosofie van de wet van 24 juli 1973. Voorts wenst hij niet vooruit te lopen op eventuele oplossingen voor zover die noodzakelijk mochten blijken op grond van de resultaten van de studie.

Aangezien de minister niet heeft gereageerd op de opmerking van een lid betreffende het nut van de nachtwinkels als buurtwinkels, vooral voor mensen zonder auto, veronderstelt spreker dat de minister ook vindt dat het voor hen een zegen is om te beschikken over nachtwinkels in de vaak achtergestelde wijken waar zij wonen.

De minister sluit zich hierbij aan.

De voorzitter stelt vast dat de minister zich heeft ingespannen om de documenten voor de KMO's te vereenvoudigen. Vroeger bestond er op dat vlak een commissie die men «Conform» noemde. Deze commissie moest in principe een advies geven over alle wetten en koninklijke en ministeriële besluiten over administratieve zaken voordat ze in werking traden. Bestaat deze commissie nog? Vervangt het voorstel van de minister deze commissie?

De minister verklaart dat de activiteiten van deze commissie worden overgenomen en uitgebreid door de nieuwe instelling.

De voorzitter vraagt dat de minister verslag uitbrengt over de gevolgen van het wetsontwerp voor de administratieve taken van de KMO's.

De minister wijst erop dat de nieuwe dienst die daarvoor bevoegd is, zal afhangen van de diensten van de eerste minister.

3. HOORZITTINGEN

1. Uiteenzetting van de heren M. Brykman en J. Vermoes, respectievelijk ondervoorzitter en directeur van de Belgische Petroleumfederatie VZW

(Zie bijlage nr. 1 van het verslag).

Een lid merkt op dat de verkoop van brandstoffen meer en meer met zelfbediening verloopt. Voor een nachtwinkel is de toestand anders, behalve voor producten uit automaten. Daar is doorlopende aanwe-

besoin d'une présence permanente. L'intervenant pense aux stations-service non situées le long des autoroutes qui ne sont pas dotées d'un service permanent et où donc, à partir d'une certaine heure, les carburants sont vendus à l'aide d'automates. Par contre, pour un vrai magasin de nuit, il faut qu'il y ait quelqu'un qui assure le service. Est-ce que cela ne constitue pas une raison de différenciation ?

Est-ce qu'il n'y a pas quelque chose de contradictoire entre, d'une part, les efforts pour rationaliser la distribution et, d'autre part, le fait de garder un magasin de nuit ouvert ?

M. Brykman explique qu'il faut prendre en compte l'entité économique que représente la station-service et son besoin d'équilibre économique.

Il y a 20 ou 30 ans, la survie économique de beaucoup de stations-service était assurée, d'une part, par la vente des carburants, et d'autre part, par des activités d'entretien et/ou de garagiste.

L'évolution technique des voitures a fait que cette dernière activité est devenue peu rentable. Il faut donc assurer autrement la viabilité de chacune de ces entreprises. De plus, celles-ci ont vu augmenter les investissements visant à protéger l'environnement. Le résultat en est que le point d'équilibre de ces entités économiques s'est déplacé vers des chiffres d'affaires plus importants. Il fallait donc compenser certaines activités par de nouvelles activités qui correspondent au mode de vie d'aujourd'hui. Il n'y a qu'à voir le style de vie des ménages à double revenu. Ils disposent de moins de temps et il en résulte des besoins nouveaux. Effectivement, il faut du personnel pour y répondre, mais cela se paie et assure l'équilibre financier des stations-service.

Le commissaire présume que l'immense majorité des exploitants sont des indépendants.

M. Brykman explique qu'il y a deux types d'exploitants indépendants. Il y a ceux qui gèrent une station où l'investissement est fait par le fournisseur pétrolier et il y a d'autres exploitants qui gèrent une station dans laquelle ils ont investi eux-mêmes. Ces derniers, le plus souvent, ont un accord avec une marque de carburant.

2. Exposé de M. G. van de Put, directeur du réseau de vente Esso pour le Benelux

(Voir annexe n° 2).

Pour Esso, il existe trois grands types de raisons de plaider pour que les commerces liés aux points de vente restent ouverts plus longtemps que ce que prévoit la loi du 24 juillet 1973.

La première série de raisons est d'ordre économique. La vente de carburants, seule, n'est pas rentable. Au cours des années, les revenus de garage ont été

zigheid vereist. Spreker denkt aan de tankstations die niet langs de autoweg liggen, die geen doorlopende bediening hebben en waar de brandstof vanaf een bepaald uur met automatische bediening verkocht wordt. Voor een echte nachtwinkel moet er daarentegen iemand zijn voor de bediening. Is dat geen reden om een onderscheid te maken ?

Is er geen tegenstrijdigheid te bespeuren tussen het streven naar een meer rationele distributie enerzijds en het openhouden van een nachtwinkel anderzijds ?

De heer Brykman verklaart dat men rekening moet houden met de bedrijfseenheid die een tankstation vormt en het noodzakelijke economisch evenwicht.

Twintig tot dertig jaar geleden konden vele tankstations economisch leefbaar blijven door de verkoop van brandstoffen enerzijds en door diensten van onderhoud en/of herstelling van wagens anderzijds.

Ten gevolge van de technische vooruitgang van de wagens is deze laatste activiteit weinig rendabel geworden. Men moet er dus voor zorgen dat elk van deze ondernemingen op een andere wijze rendabel blijft. Bovendien hebben deze bedrijven hogere investeringen moeten doen voor de bescherming van het milieu. Dit heeft tot gevolg dat het economisch evenwicht van deze bedrijven verlegd is naar hogere omzetcijfers. Men moest dus een aantal activiteiten compenseren met nieuwe activiteiten, die overeenstemmen met de levenswijze van vandaag. Men moet maar even kijken naar de leefstijl van de tweeverdienersgezinnen. Ze hebben minder tijd, hetgeen nieuwe behoeften meebrengt. Er is inderdaad personeel nodig om hierop in te spelen maar dat moet betaald worden en dat zorgt voor het financieel evenwicht van de tankstations.

Het commissielid vermoedt dat de overgrote meerderheid van de exploitanten zelfstandigen zijn.

De heer Brykman verklaart dat er twee soorten zelfstandige exploitanten zijn. Sommigen beheren een tankstation waar de investering gedaan is door de brandstofleverancier, terwijl andere exploitanten een tankstation beheren waarin ze zelf geïnvesteerd hebben. Deze laatsten hebben meestal een overeenkomst met een brandstofmerk.

2. Uiteenzetting door de heer G. van de Put, directeur van het Benelux-verkoopsnet Esso

(Zie bijlage nr. 2).

Er zijn voor Esso drie grote basisargumenten om te pleiten voor het blijvend openen van shops verbonden aan verkooppunten langer dan voorzien in de wet van 24 juli 1973.

Een eerste serie argumenten zijn bedrijfseconomisch van aard. Het verkopen van motorbrandstoffen alleen is niet rendabel. Het garageinkomen is

remplacés par les revenus générés par les magasins. Une approche professionnelle de style PME remplace la structure d'exploitation familiale qui était de tradition en Belgique. On constate la même évolution dans d'autres pays. On peut remarquer que les partisans de la fermeture des magasins le soir, conformément à la loi du 24 juillet 1973, sont issus d'entreprises plus familiales. Esso a également été obligé de réaliser des investissements importants pour satisfaire aux normes légales en matière d'environnement, améliorer la protection contre les agressions et le vandalisme et automatiser les paiements. Toutefois, ces investissements n'ont pas débouché sur une hausse de la productivité et n'ont donc pas été compensés par une augmentation des recettes. La seule façon, pour beaucoup d'exploitants, de compenser ce manque à gagner a été de construire un magasin. Chez nos voisins, on peut constater une tendance à la libéralisation. Selon l'intervenant, aux Pays-Bas, en Grande-Bretagne et en Allemagne, il règne une liberté totale en matière d'heures d'ouverture. Si on appliquait aux magasins les limitations de la loi du 24 juillet 1973 ou des dispositions analogues pour ce qui est de la vente de nuit, on évoluerait certainement vers des stations-service automatiques. En effet, 25 à 30% des ventes dans ce type de magasins ont lieu entre 18 et 22 heures. Leur marge bénéficiaire moyenne brute est de 15 à 20%. Par conséquent, s'ils ne peuvent pas rester ouverts au-delà de 20 heures, ils ne seront plus rentables et disparaîtront tout simplement. Ces magasins ne sont pas une source de concurrence pour les supermarchés ni pour les magasins de nuit ou de quartier, parce qu'au fil du temps, les stations-service ont été chassées des villes. Aujourd'hui, elles se situent généralement sur les grands axes de pénétration, les autoroutes et en dehors des villes.

Une deuxième série de raisons relève du marketing et de la sociologie. Les modes de vie évoluent rapidement. Que l'on songe à cet égard aux ménages unipersonnels, à la double carrière, à la flexibilité du temps de travail et à l'augmentation de la mobilité. À ces phénomènes correspondent de nouveaux modes de consommation, tels que la culture du fastfood et du micro-ondes, le shopping du soir et du week-end et les achats impulsifs.

Une dernière série de raisons concerne le caractère de service public des stations d'essence. Elles ne bénéficient pour cela d'aucune compensation. Les stations-service contribuent à la sécurité. Les endroits où il y a du monde et de l'éclairage sont très importants dans un environnement de moins en moins sûr. En outre, la station-service constitue un lieu de repos au milieu d'une circulation de plus en plus frénétique. Les gens peuvent s'y arrêter pour prendre un café, un rafraîchissement ou un en-cas. La station-service peut également fournir une première assistance en cas de panne, aider l'automobiliste à trouver sa route et permettre l'utilisation du téléphone, du téléfax et des toilettes.

doorheen de jaren gesubstitueerd geworden door shopinkomen. Een professionele KMO-aanpak vervangt de familiale uitbatingsstructuur die in België een traditie vormde. Deze evolutie wordt ook in andere landen vastgesteld. Er kan worden vastgesteld dat diegenen die pleiten voor de avondsluiting van de shops conform de wet van 24 juli 1973, de meer familiale ondernemingen zijn. Esso is ook genoodzaakt geweest om grote investeringen te doen om te voldoen aan de wettelijke milieunormen, om de beveiliging tegen overvallen en vandalisme te verbeteren, om de betalingen te automatiseren. Deze investeringen hebben echter niet tot een hogere productiviteit geleid en zijn dus niet gecompenseerd door grotere opbrengsten. De enige uitweg die veel exploitanten zagen om dit te compenseren was het bouwen van een shop. Er is een trend tot liberalisering vast te stellen in onze buurlanden. Nederland, UK en Duitsland zijn volgens spreker helemaal vrij inzake openingsuren. Indien de shops inzake nachtverkoop zouden beperkt worden volgens de wet van 24 juli 1973 of gelijkaardige bepalingen, dan zal men zeker evolueren naar onbemande stations. Immers, 25 tot 30% van de shopverkopen gebeuren tussen 18 en 22 uur. De gemiddelde bruto-winstmarge van de shops bedraagt 15 tot 20%. Bijgevolg, als deze shops niet langer dan tot 20 uur mogen open blijven, zullen zij niet langer economisch rendabel zijn en dus gewoon verdwijnen. Deze shops vormen geen concurrentie voor supermarkten noch voor nacht- en buurtwinkels omdat de service-stations doorheen de jaren uit de steden werden gedreven. Zij bevinden zich nu veelal op de grote invalswegen, de autosnelwegen en buiten de steden.

Een tweede luik van de argumentatie is marketing-sociologisch. Er is een snelle evolutie inzake sociologische leefpatronen. Daarbij kan worden gedacht aan de eenpersoonsgezinnen, aan de duale carrières, aan de flexibele werktijden en aan de toegenomen mobiliteit. Daarbij horen veranderende consumptiepatronen zoals de «fast food» en de «micro-wave»-cultuur, de avond- en weekendshoppingcultuur en de impulsaankopen.

Een laatste luik van de argumentatie is het openbaar dienstverlenend karakter van de benzinestations. Daar staat geen compensatie tegenover. Benzinestations dragen bij tot de veiligheid. Bemande en verlichte oorden in een steeds onveiligere omgeving zijn heel belangrijk. Voorts vormt een benzinestation een rustplaats in een steeds hectischere verkeerswereld. Mensen kunnen er even stoppen voor een koffie, een verfrissing of een snack. Het station kan ook een eerste hulp vormen bij pech, voor het weg wijzen en door het mogelijk gebruik van telefoon, telefax en toiletten.

Par conséquent, le point de vue d'Esso est semblable à celui de la Fédération pétrolière, qui plaide pour que l'on puisse ouvrir au-delà de 20 ou 21 heures, qui est la limite prévue dans la loi du 24 juillet 1973. M. van de Put pense que l'on pourrait garantir la survie de certains réseaux si les stations pouvaient rester ouvertes jusque 22 ou 24 heures au cas où elles ne pourraient pas bénéficier des règles applicables aux stations-service situées le long des autoroutes.

3. Exposé de M. H. Ramaekers, directeur adjoint du VKW Limbourg et de M. A. Bruno, administrateur délégué du *Limburgs Voedingswarenbedrijf*

(voir annexe n° 3)

4. Exposé de Mme Ann Vranken de l'ASBL Fegarbel Service

(voir annexe nr. 4)

5. Exposé de M. Pol Pirotte, membre du conseil de Federauto

(voir annexe n° 5)

Un commissaire s'étonne du fait que M. Pirotte évalue le nombre de stations-services situées le long des autoroutes à une cinquantaine. Il croyait qu'il y en avait beaucoup plus.

M. Vermoes de la Fédération pétrolière confirme que le chiffre de cinquante est bien exact.

Le préopinant fait valoir que M. Pirotte a parlé de la situation aux Pays-Bas, en France, en Espagne, en Grande-Bretagne, mais pas de celle qui existe en Allemagne.

M. Pirotte répond qu'il est certain qu'avec le nouveau gouvernement, en Allemagne, l'on tiendra un peu plus compte des consommateurs et du modernisme de la consommation. Toutefois, il est exact que, pour l'instant, le régime des heures d'ouverture en Allemagne est assez restrictif.

Le président fait remarquer que si l'on veut rencontrer la demande de modifier la date d'entrée en vigueur de la loi, il faut le faire par voie d'amendement.

Un commissaire observe que lorsque M. Pirotte déclare que, dans ses décisions d'investissement, il ne pouvait pas prévoir ce changement dans la législation, il doit reconnaître qu'il s'agit plutôt d'une législation en vigueur qui était tombée en désuétude pour les magasins de nuit. En principe, M. Pirotte n'ignorait pas la loi, seulement elle n'était plus appliquée.

M. Pirotte déclare pouvoir accepter de ne pas travailler toute la nuit mais de fermer à 23 heures ou à

Het standpunt van Esso ligt bijgevolg in de lijn van het standpunt van de Belgische Petroleumfederatie, waar zij pleiten voor latere openingsuren dan 20 of 21 uur zoals voorzien in de wet van 24 juli 1973. De heer van de Put denkt dat de overleving van bepaalde netwerken reeds zou kunnen worden gegarandeerd indien de stations open zouden mogen blijven tot 22 of 24 uur voor het geval ze niet van de regeling voor tankstations langs autosnelwegen kunnen genieten.

3. Uiteenzetting door de heer H. Ramaekers, adjunct-directeur van de VKW Limburg en door de heer A. Bruno, gedelegeerd bestuurder van het *Limburgs Voedingswarenbedrijf*

(zie bijlage nr. 3)

4. Uiteenzetting door mevrouw Ann Vranken, Fegarbel Service VZW

(zie bijlage nr. 4)

5. Uiteenzetting door de heer Pol Pirotte, lid van de raad van Federauto

(zie bijlage nr. 5)

Een commissielid is verbaasd dat de heer Pirotte het aantal tankstations langs de autowegen op een vijftigtal schat. Hij dacht dat er veel meer waren.

De heer Vermoes van de Petroleumfederatie bevestigt dat dit cijfer wel degelijk juist is.

De voorgaande spreker merkt op dat de heer Pirotte over de toestand in Nederland, Frankrijk, Spanje en de Verenigde Staten heeft gesproken maar niet over de toestand in Duitsland.

De heer Pirotte antwoordt dat hij er zeker van is dat men met de nieuwe Duitse regering een beetje meer rekening zal houden met de consumenten en met het moderne consumptiegedrag. Het is echter juist dat op dit ogenblik de regelgeving voor de openingsuren in Duitsland vrij streng is.

De voorzitter merkt op dat indien men wil ingaan op de vraag om de datum van inwerkingtreding van de wet te wijzigen, dit bij amendement moet geschieden.

Een commissielid merkt op dat wanneer de heer Pirotte verklaart dat hij in zijn investeringsbeslissingen deze wetswijziging niet kon voorzien, hij moet erkennen dat het veeleer gaat om een wet die in onbruik was geraakt voor de nachtwinkels. In principe kende de heer Pirotte de wet, ze werd alleen niet meer toegepast.

De heer Pirotte verklaart te kunnen aanvaarden dat men niet de hele nacht moet werken maar om 23 uur

minuit, de rouvrir à 6 heures le matin et de laisser le marché aux magasins de nuit proprement dit.

6. Exposé de M. J. Appeltants, président en Région wallonne de la Fédération nationale des distributeurs et revendeurs de carburants SPRL

(Voir annexe n° 6)

Le président conclut que la Fédération nationale de distributeurs de carburant souhaite purement et simplement le maintien de la législation actuelle.

Un autre membre aussi croit comprendre que ladite Fédération n'est pas en faveur du projet de loi n° 983, qui vise, entre autres, à limiter le champ d'action des stations-services.

M. Appeltants confirme qu'il n'est pas favorable au projet. Malgré tout, après avoir écouté les arguments d'autres instances auditionnées, il n'est pas du tout opposé à une prolongation éventuelle des heures d'ouverture. Seulement, il faudrait trouver les moyens d'augmenter la sécurité dans les stations et surtout de passer au prépaiement dans les stations. Plus on avance dans la nuit, plus la sécurité devient un problème.

M. Pirotte pense qu'il y a une confusion entre le projet de loi et ce que dit M. Appeltants. Federauto est entièrement d'accord que les gens qui vendent des carburants et qui vendent des produits dans des magasins annexés aux stations-services, doivent bénéficier d'une protection. Si un pétrolier demande à son exploitant d'ouvrir 24 heures sur 24, en effet, le revendeur devrait pouvoir exiger qu'on lui installe un système de sécurité adéquat. Toutefois, c'est un autre problème que celui des heures d'ouverture.

Il trouve un peu insolite la remarque de M. Appeltants, disant qu'il était «soufflé» par les propos de M. Pirotte et que peut-être on pourrait laisser la vente de carburants aux seuls services de Douanes et Accises. Le secteur des carburants, comme beaucoup d'autres secteurs, vend des produits dans les prix desquels sont incorporées des taxes.

En ce qui concerne le problème des taxes et accises, M. Appeltants répond qu'il a voulu dire que plutôt d'envisager de maintenir un secteur de vente dans une marge de rentabilité très faible et de l'obliger à intervenir dans d'autres marchés, pourquoi ne pas l'obliger également à faire uniquement de l'alimentation, au lieu de se diriger directement à la faillite en raison des marges trop faibles pour les carburants. Il est anormal de devoir travailler jour et nuit et de devoir vendre des snacks pour arriver à survivre et pour ne pas voir partir des clients vers d'autres stations-services.

of om middernacht moet sluiten en heropenen om 6 uur 's ochtends en dat men de markt aan de eigenlijke nachtwinkels moet laten.

6. Uiteenzetting van de heer J. Appeltants, voorzitter in het Waalse Gewest van de «Fédération nationale des distributeurs et revendeurs de carburants SPRL»

(Zie bijlage nr. 6)

De voorzitter besluit dat de «Fédération nationale des distributeurs et revendeurs de carburant» zonder meer het behoud van de huidige wetgeving wenst.

Een ander lid meent ook te begrijpen dat de genoemde federatie geen voorstander is van het wetsontwerp dat onder meer het werkterrein van de tankstations wil beperken.

De heer Appeltants bevestigt dat hij geen voorstander is van het ontwerp. Desalniettemin is hij, na het vernemen van de argumenten van andere verhoorde instanties, helemaal niet gekant tegen een eventuele verlenging van de openingsuren. Men zou alleen de middelen moeten vinden om de veiligheid in de tankstations te verhogen en vooral om te zorgen voor een systeem van betaling vóór de bediening. Hoe later in de nacht, hoe groter immers het veiligheidsprobleem.

De heer Pirotte meent dat er verwarring bestaat tussen het wetsontwerp en wat de heer Appeltants zegt. Federauto gaat er volledig mee akkoord dat personen die brandstof verkopen en artikelen verkopen in winkels die tot een tankstation behoren, beschermd moeten worden. Indien een oliemaatschappij haar exploitant vraagt 24 uur op 24 open te houden, moet een verkoper inderdaad kunnen eisen dat er een afdoend veiligheidssysteem wordt geïnstalleerd. Dat is echter een andere zaak dan de openingsuren.

Hij vindt het enigszins ongewoon dat de heer Appeltants beweert dat zijn uitspraak ingegeven is door de verklaringen van de heer Pirotte en dat men de verkoop van brandstof misschien zou kunnen overlaten aan de diensten van douane en accijnzen alleen. De brandstofsector verkoopt, zoals vele andere sectoren, producten waarvan de prijs voor een deel uit belastingen bestaat.

Wat het probleem van de belastingen en de accijnzen betreft, antwoordt de heer Appeltants dat hij hiermee het volgende bedoelde: waarom blijft men deze verkoopssector opzadelen met een zeer kleine opbrengstmarge en dwingt men de sector ertoe ook andere markten aan te boren? Kan men hen dan ook niet dwingen zich uitsluitend met voeding bezig te houden in plaats van hen rechtstreeks in het faillissement te storten omdat de winstmarges voor de brandstoffen te klein zijn. Het is niet normaal dat men dag en nacht moet werken en dat men snacks moet verkopen om in leven te blijven en om de klanten niet naar andere bezinestations te zien vertrekken.

Un commissaire croît comprendre que M. Appeltants affirme qu'une station-service doit pouvoir assurer sa rentabilité grâce à la vente de carburants, et ce, sans avoir d'autre activité. C'est parfait en théorie, mais la réalité quotidienne est toute différente. Par conséquent, il est difficile de continuer à défendre le point de vue en question, à moins d'imposer des marges bénéficiaires légales obligatoires, ce qui n'est pas possible si les pays voisins ne font pas de même. Comme il est impossible, en pratique, d'emprunter cette voie, le membre ne voit pas d'autre possibilité que de préserver la rentabilité des stations-services précisément en élargissant la gamme des produits qu'elle proposent.

Selon un autre membre, il est exact que les marges bénéficiaires que les compagnies pétrolières accordent aux exploitants indépendants sont trop faibles. Cela soulève un problème. Les exploitants sont obligés de vendre davantage dans leurs magasins pour préserver la santé de leur exploitation. L'on élude ainsi le problème de la rentabilité. Le membre souhaite avoir une idée des conditions d'exploitation et des marges bénéficiaires normales des exploitants indépendants.

Le président rappelle que le problème de la marge bénéficiaire a déjà été placé dans une certaine perspective historique. Il y a vingt-cinq ans, une station-service avait, en dehors des revenus provenant de la vente de carburants, des revenus provenant de toutes les autres activités liées à l'automobile. Cette dernière partie ayant disparu avec l'évolution technique, il n'est que logique que l'activité des stations-services se soit étendue à d'autres domaines. On peut dire qu'à aucun moment dans l'exploitation d'une station-service, le revenu ne provenait que de la vente des carburants. En second lieu, il faut être conscient qu'en réalité, il y a des stations-services qui correspondent à des schémas d'investissement très différents. Il y a, d'une part, des stations-services où la totalité de l'investissement est faite par la société pétrolière. Par conséquent, l'apport en capital de l'exploitant est quasi nul. D'autre part, il y a des stations-services où c'est la quasi totalité de l'investissement qui est faite par l'exploitant indépendant. Ce dernier bénéficie évidemment d'une marge bénéficiaire brute très différente du premier. Il est donc impossible de parler d'une marge standard.

Un commissaire attire l'attention sur le fait que la marge bénéficiaire n'est pas une donnée absolue, mais qu'elle dépend de l'état du marché. S'il y a trop de points de vente, ceux-ci ne peuvent pas générer un volume suffisant pour que les exploitations restent viables.

Un autre membre souscrit à l'affirmation selon laquelle la marge bénéficiaire n'est pas le seul élément qui détermine la viabilité. Il fait observer que le marché s'est fortement développé en raison du nombre croissant de véhicules. Cette augmentation

Een commissielid meent te begrijpen dat de heer Appeltants beweert dat een benzinestation moet rendabel zijn enkel op basis van de verkoop van brandstoffen en dit zonder enige bijkomende activiteit. In theorie lijkt dit mooi, maar dit staat haaks op de dagelijkse realiteit. Bijgevolg valt dit standpunt moeilijk nog te verdedigen tenzij men wettelijk verplichte winstmarges gaat opleggen. Zelfs dit is niet haalbaar wanneer de ons omringende landen niet eenzelfde regeling zouden toepassen. Vermits die weg in de praktijk onmogelijk blijkt, ziet het lid geen andere mogelijkheid om de benzinestations rendabel te houden dan juist door een uitbreiding van hun productengamma.

Een volgend lid denkt dat de winstmarges die de petroleummaatschappijen de zelfstandige uitbaters aanbieden, inderdaad te klein zijn. Dit vormt een probleem. De uitbaters worden verplicht meer te verkopen in hun shops om hun zaak levensvatbaar te houden. Op die manier wordt het rendabiliteitsprobleem doorgeschoven. Het lid wenst een idee te krijgen van de uitbatingsvoorwaarden en de normale winstmarges voor de zelfstandige uitbaters.

De voorzitter herinnert eraan dat het probleem van de winstmarge reeds in historisch perspectief werd geplaatst. Vijfentwintig jaar geleden haalde een tankstation inkomsten niet alleen uit de verkoop van brandstoffen maar ook uit alle andere autogebonden activiteiten. Door de ontwikkelingen in de techniek is dat laatste aspect verdwenen. Het is dan ook niet meer dan logisch dat de activiteit van tankstations zich naar andere domeinen heeft verlegd. Overigens is het nooit zo geweest dat de inkomsten bij de uitbating van een tankstation alleen uit de verkoop van brandstoffen voortkwamen. Voorts mag men niet uit het oog verliezen dat tankstations in de praktijk beantwoorden aan zeer uiteenlopende investeringsschema's. Zo zijn er enerzijds tankstations waar de olie-maatschappij de investering volledig voor haar rekening neemt. Het gevolg daarvan is dat de uitbater omzeggens geen kapitaal inbrengt. Anderzijds zijn er tankstations waar de zelfstandige uitbater voor bijna de gehele investering zorgt. Uiteraard geniet deze laatste een volstrekt andere brutowinstmarge dan de eerste. Van een vaste winstmarge kan men dus niet gewagen.

Een commissielid wijst erop dat de winstmarge geen absoluut gegeven is maar functie van de toestand op de markt. Als het aantal verkooppunten te groot is, dan kunnen die onvoldoende volume genereren om levensvatbaar te blijven.

Een ander lid gaat akkoord met de bewering dat niet alleen de winstmarge de leefbaarheid bepaalt. Hij laat opmerken dat omwille van het groeiend aantal voertuigen de markt flink is gegroeid. Dit zou toch moeten toelaten de dalende winstmarge enigszins te

devrait permettre de compenser quelque peu la réduction de la marge bénéficiaire. Le mélange de produits offerts dans les stations-services provoque inévitablement des problèmes.

Un commissaire fait observer que, dans toute une série de domaines d'activité économique, la Belgique a la plus grande densité d'entreprises par rapport au nombre d'habitants. N'empêche que le nombre de stations-services est tombé à un tiers de ce qu'il était il y a 20 ans.

M. Vermoes attire l'attention sur le fait que la Belgique est le seul pays d'Europe à avoir encore un système de prix maximum avec, dans ce prix maximum, des marges brutes garanties pour les détaillants qui ont investi énormément dans leurs points de vente. Il y a aussi un système de garantie sociale pour ceux qui n'ont pas investi dans le point de vente et qui n'atteignent pas un certain revenu. Ils bénéficient aussi d'une marge garantie. Tous ces systèmes sont des contraintes que l'on impose à l'industrie pétrolière belge et qui sont uniques en Europe. À côté de ces systèmes, il existe un statut qui protège l'exploitant. Ce statut fait l'objet d'une négociation très poussée. Du point de vue de la garantie de marge bénéficiaire, la Belgique va donc déjà très loin. M. Vermoes croit aussi que la garantie absolue de marges très élevées que certaines fédérations de revendeurs demande, risque d'être une cause de disparition des points de vente concernés.

Un membre signale que le Grand-Duché de Luxembourg suit la Belgique dans le domaine des prix maxima du contrat de programme.

M. van de Put réagit à l'affirmation selon laquelle il y aurait une répartition inégale de la marge entre les compagnies pétrolières et les exploitants. La marge totale prévue par l'accord-programme s'élève à 5 francs par litre, dont 3 francs pour le grossiste et 2 francs pour le détaillant. Toutefois, c'est le marché qui détermine la marge bénéficiaire finale. Pour l'instant, le marché accorde une réduction de 2 francs en moyenne. Il reste 3 francs par litre à répartir entre le revendeur et le détaillant. La société que M. G. van de Put représente a subi, les 9 premiers mois de 1998, une perte opérationnelle d'un milliard de francs pour la Belgique. Une autre grande compagnie a décidé de quitter le marché. Les choses évolueront en ce sens que les compagnies les plus viables, qui ont tenté, au cours des années, de bien collaborer avec les exploitants pour ce qui est de la répartition de la marge bénéficiaire, quitteront le marché. Les compagnies moins viables prendront leur place. Selon M. van de Put, aucun des points de vente qui accordent aujourd'hui une réduction supérieure à 2 francs par litre n'est rentable. Dès lors, soit une série de points de vente acceptent de ne plus être rentables, soit une série d'entre eux arrivent à survivre adoptant une attitude

compenseren. De vermenging van diverse producten in het aanbod van benzinstations daarentegen leidt onvermijdelijk tot problemen.

Een lid merkt op dat België in een hele reeks economische activiteiten het meest ondernemingen telt in verhouding tot het aantal inwoners. Dat neemt niet weg dat het aantal tankstations tijdens de jongste twintig jaar tot een derde is gedaald.

De heer Vermoes merkt op dat België het enige Europese land is waar nog een systeem van maximumprijzen geldt, waarin begrepen zijn de gewaarborgde brutomarges voor de detaillisten die enorme bedragen geïnvesteerd hebben in hun verkooppunt. Ook geldt er een systeem van sociale waarborgen, bedoeld voor hen die niet investeren in het verkooppunt en een bepaald inkomen niet halen. Ook zij genieten een gewaarborgde marge. Al deze systemen zijn beperkingen die men oplegt aan de Belgische olie-industrie en die elders in Europa niet bestaan. Naast deze systemen geldt er nog een statuut dat de uitbater beschermt. Daarover wordt momenteel stevig onderhandeld. Inzake de waarborg van de winstmarge gaat ons land dus reeds heel ver. Voorts meent de heer Vermoes eveneens dat een absolute waarborg inzake zeer hoge winstmarges zoals een aantal beroepsfederaties van verkopers die vragen, ertoe bij kan dragen dat de betrokken verkooppunten verdwijnen.

Een lid wijst erop dat het Belgische systeem van de maximumprijzen van het programmacontract navolging vindt in Luxemburg.

De heer van de Put reageert op de mogelijks ongelijke verdeling van de marge tussen de petroleummaatschappijen enerzijds en de exploitanten anderzijds. De totale marge zoals voorzien door het programma-akkoord bedraagt 5 frank per liter, 3 frank voor de voortverkoper, 2 frank voor de detaillant. Het is echter de markt die uiteindelijk de winstmarge bepaalt. Momenteel kent de markt gemiddeld een korting van 2 frank toe. Er blijft 3 frank per liter te verdelen onder de voortverkoper en de detaillant. De maatschappij die de heer G. van de Put vertegenwoordigt, heeft over de eerste 9 maanden van 1998 een operationeel verlies voor België van 1 miljard frank geleden. Een andere grote maatschappij heeft reeds besloten om deze markt te verlaten. De evolutie die er zal komen, is dat de meest betrouwbare maatschappijen die doorheen de jaren getracht hebben om goed met de exploitanten samen te werken voor de verdeling van de winstmarge, deze markt zullen verlaten. Hun plaats zal worden ingenomen door minder betrouwbare maatschappijen. Volgens de heer van de Put is geen enkel verkooppunt dat vandaag meer dan 2 frank per liter korting geeft, rendabel. Ofwel aanvaarden een aantal verkooppunten om niet rendabel

contestable du fait qu'ils se livrent à une série de pratiques dont les autres s'abstiennent.

M. Appeltants estime que tout le monde doit avoir compris maintenant.

M. Brykman fait valoir qu'au début de l'industrie pétrolière, les produits pétroliers étaient vendus dans les épiceries. Il est un peu curieux de voir que maintenant, après un siècle, on se retrouve dans la même situation mais inversée.

M. Pirotte estime que si l'on réduit encore la rentabilité des points de vente, on accélèrera leur disparition. Par conséquent, il ne faut pas réduire le nombre d'heures d'ouverture.

M. Pirotte déclare aussi que le secteur du pétrole est à peu près le seul «business» dans lequel un fabricant dispose d'une marge bénéficiaire bien supérieure à celle du détaillant. De plus, d'après M. Pirotte, ce sont les pétroliers qui font la concurrence des prix. Il y a un nombre restreint de raffineries qui approvisionnent tout le marché. Dans le cadre du contrat-programme, le ministre des Affaires économiques décide avec les pétroliers de la marge bénéficiaire des revendeurs. Il est aberrant que ces derniers n'aient pas le droit d'expliquer leur situation. Si les pétroliers laissent tomber 2 francs de marge, il est évident que leur rentabilité diminue. Ceci n'est quand même pas le problème des exploitants ni des revendeurs. Les stations-services sans marque qui offrent 2 francs de ristourne, ne peuvent le faire que parce que les grands pétroliers vendent eux-mêmes à ces vendeurs de marques «blancs».

M. Appeltants souligne encore que la Fédération nationale des distributeurs et revendeurs de carburants propose qu'une réelle concertation objective sur toutes les causes fondamentales de la prolétarisation des exploitants soit envisagée. On discute actuellement du renouvellement du statut du pompiste. Or, cette discussion ne porte pas sur les éléments principaux qui sont des éléments commerciaux. Ayant participé à cette concertation depuis le 4 septembre 1996, M. Appeltants a l'impression de participer à une gigantesque gesticulation.

7. Exposé de M. J. Bortier, directeur du service d'études de la NCMV

Le phénomène des magasins de nuit

M. J. Bortier déclare que ces dernières années, l'on a assisté à une prolifération des magasins de nuit. En restant en défaut de réglementer le phénomène qu'ils représentent, l'on entrerait en fait la réglementation sur la fermeture du soir.

Voilà sept ans déjà que le projet de loi à l'examen visant à instaurer cette réglementation est en discus-

te zijn, ofwel kunnen een aantal verkooppunten overleven omdat ze «onbetrouwbaar» zijn en een aantal zaken doen die anderen niet doen.

De heer Appeltants meent dat iedereen het thans wel begrepen zal hebben.

De heer Brykman merkt op dat er in de pionierstijd van de olie-industrie, olieproducten aan de man werden gebracht bij de kruidenier. Vreemd genoeg moet men nu vaststellen dat men een eeuw later bij dezelfde toestand is terechtgekomen, doch via de andere weg.

De heer Pirotte meent dat de verkooppunten, indien men hun rentabiliteit nog vermindert, nog vlugger zullen verdwijnen. Bijgevolg mag men het aantal openingsuren niet beperken.

Spreker zegt voorts dat de oliesector zowat de enige bedrijfstak is waar de producent een veel hogere winstmarge geniet dan de detaillist. Daar komt nog bij dat de oliemaatschappijen onderling een prijenslag leveren. Er bestaat maar een beperkt aantal olieraffinaderijen die de hele markt bevoorraden. Samen met de oliemaatschappijen stelt de minister van Economische Zaken in het kader van het programma-contract de winstmarge van de verkopers vast. Het houdt geen steek dat deze laatsten niet het recht hebben hun toestand toe te lichten. Gesteld dat de oliemaatschappijen hun winstmarge van 2 frank opgeven, dan daalt hun rentabiliteit uiteraard. De uitbaters en de verkopers hebben daar toch niets uitstaande mee. Wanneer witte pompen een korting van 2 frank bieden, kan dat alleen omdat de grote oliemaatschappijen zelf verkopen aan deze verkopers van witte merken.

De heer Appeltants wijst er voorts op dat de «Fédération nationale des distributeurs et revendeurs de carburants» voorstelt een volwaardig objectief overleg te houden over de fundamentele oorzaken van de verarming van de uitbaters. Thans zijn er besprekingen aan de gang om tot een nieuw statuut van de pomphouders te komen. Nu is het evenwel zo dat er tijdens deze bespreking geen aandacht gaat naar de belangrijkste aspecten, die van commerciële aard zijn. De heer Appeltants, die sedert 4 september 1996 aan dat overleg deelneemt, verklaart de indruk te hebben dat het om woorden in de wind gaat.

7. Uiteenzetting door de heer J. Bortier, directeur studiedienst van het NCMV

Fenomeen nachtwinkels

De heer J. Bortier geeft aan dat nachtwinkels de voorbije jaren als paddestoelen uit de grond zijn geschoten. Indien er geen reglementering over dit duidelijk fenomeen zou komen, dan wordt in wezen de reglementering op de avondsluiting ondergraven.

Voorliggend wetsontwerp dat tot deze reglementering wil overgaan, is reeds een zevental jaren in

sion. Selon la NCMW, il est urgent et nécessaire d'approuver effectivement cette réglementation.

Argumentation concernant la fermeture du soir

Selon M. Bortier, le projet de loi sur les magasins de nuit est en fait lié à la réglementation sur la fermeture du soir sur laquelle il a une incidence non négligeable. La NCMV a toujours accordé une importance particulière au problème extrême de la fermeture du soir. Elle s'est toujours tenue clairement et de manière conséquente à ce choix. Le droit à la fermeture du soir est en effet extrêmement important pour le travailleur indépendant. M. Bortier renvoie à cet égard à l'exposé des motifs du projet de loi (doc. Chambre, n° 49-1301/1, 97/98, p. 2), selon lequel l'entrepreneur indépendant peut, sans contrainte concurrentielle, se consacrer à la vie familiale, participer à la vie sociale et culturelle, perfectionner sa formation professionnelle, etc.

D'ailleurs, M. Bortier souligne qu'une enquête indépendante réalisée en 1996 a révélé que plus de 90% des indépendants sont favorables au maintien de la réglementation sur la fermeture du soir.

M. Bortier fait remarquer que les intérêts des indépendants ne sont pas les seuls en jeu. En effet, la question de la fermeture du soir a autant d'importance pour le personnel et pour les riverains. D'une manière générale, la réglementation sur la fermeture du soir a aussi une incidence considérable sur la sécurité.

D'autres personnes ont tenu, au Sénat, un vibrant plaidoyer en faveur d'une économie fonctionnant 24 heures sur 24. La NCMV déclare clairement qu'elle n'y est pas favorable. Il s'agit d'un choix fondamental dont on ne peut pas ne pas tenir compte.

Argumentation en ce qui concerne les magasins de nuit

Selon la NCMV, il existe des arguments importants en faveur d'une réglementation des magasins de nuit. La NCMV conçoit fort bien que les magasins de nuit puissent remplir une importante fonction de dépannage, étant donné que l'évolution sociale veut qu'il y ait de plus en plus d'isolés, de ménages à deux revenus, etc.

Il convient cependant d'inscrire la réponse à cette nécessité réelle dans un cadre approprié. La NCMV estime que le projet de loi à l'examen répond à cette nécessité. Il est essentiel, selon la NCMV, que l'on supprime certaines formes d'illégalité, par l'approbation de ce projet et que l'on mette fin à l'insécurité juridique omniprésente. Les personnes concernées travaillent en effet à l'heure actuelle dans l'insécurité juridique.

bespreking. Volgens het NCMV is het dringend en noodzakelijk dat die reglementering ook effectief wordt goedgekeurd.

Argumentatie avondsluiting

Het wetsontwerp op de nachtwinkels heeft volgens de heer Bortier in wezen te maken met en heeft belangrijke implicaties op de reglementering op de avondsluiting. Avondsluiting is voor het NCMV van uitzonderlijk belang. Het NCMV heeft altijd en zeer consequent die keuze heel duidelijk gemaakt. Het recht op avondsluiting is immers van uitzonderlijk belang voor de zelfstandige ondernemer. De heer Bortier verwijst hiervoor naar de memorie van toelichting bij het wetsontwerp (Stuk Kamer, nr. 49-1308/1, 97/98, blz. 2), waar gesteld wordt dat zonder concurrentiedruk, de zelfstandige ondernemer kan deelnemen aan een familiaal leven, aan het sociaal en cultureel leven, zich kan inzetten voor beroepsvervolmaking, enz.

Overigens wijst de heer Bortier erop dat, op basis van een onafhankelijke enquête in 1996, duidelijk is gebleken dat ruim negentig procent van de zelfstandigen kiezen voor het behoud van de reglementering op de avondsluiting.

De heer Bortier laat opmerken dat hier niet alleen de belangen van de zelfstandigen spelen. Immers, ook voor het personeel en voor de omwonenden is avondsluiting belangrijk. In het algemeen heeft de reglementering op avondsluiting tevens belangrijke implicaties voor de veiligheid.

Anderen hebben hier vurig gepleit voor een 24-uren economie. Van zijn kant verklaart het NCMV klaar en duidelijk hier geen voorstander van te zijn. Dit is een fundamentele keuze die niet uit de weg kan worden gegaan.

Argumentatie nachtwinkel

Volgens het NCMV bestaan er belangrijke argumenten om de nachtwinkels te reglementeren. Het NCMV gaat ermee akkoord dat nachtwinkels een belangrijke depannagefunctie kunnen vervullen gezien de maatschappelijke evolutie naar meer alleenstaanden, twee-verdieners, enz.

Deze reële behoefte dient evenwel op een goede manier te worden ingekaderd. Het NCMV meent dat het voorliggend wetsontwerp aan deze eis voldoet. Essentieel voor het NCMV is dat door de goedkeuring van dit ontwerp uiteindelijk een einde wordt gesteld aan sommige vormen van illegaliteit en aan een heersende rechtsonzekerheid. De betrokken mensen opereren momenteel immers in rechtsonzekerheid.

Magasins dans les stations-service

La discussion du présent projet de loi en commission a surtout été axée sur les magasins dans les stations-service. Selon l'argumentation d'Esso, entre autres, la vente de carburant n'est pas rentable en soi. Si c'est exact, il faut résoudre ce problème là où il se pose et, plus particulièrement, en adaptant les marges bénéficiaires. Certains proposent de ne pas toucher à la marge bénéficiaire et de prévoir une durée d'ouverture supplémentaire de 3 heures, ce qui générerait un bénéfice supplémentaire de 600 000 francs du fait des ventes supplémentaires, plutôt que de laisser une station-service vendre, par exemple, 2 millions de litres et augmenter sa marge bénéficiaire de 0,30 franc par litre, pour arriver au même bénéfice supplémentaire de 600 000 francs belges. M. Bortier doute que cela soit possible. Selon la NCMV l'on peut parfaitement retourner ce raisonnement. Il ne faut rien changer aux heures d'ouverture et adapter les marges.

M. Bortier souligne que la NCMV n'est pas opposée au phénomène des magasins associés aux stations-service. Il va cependant de soi que ceux-ci doivent respecter les règles du jeu auxquelles sont soumis tous les magasins, de jour ou de nuit.

Quant à l'argument selon lequel les stations-service doivent pouvoir amortir les investissements considérables qu'elles ont consentis pour acquérir des installations respectueuses de l'environnement et des appareils automatiques de paiement, argument avancé pour justifier une augmentation du nombre d'heures d'ouverture, M. Bortier l'estime considérable. Il y a plutôt lieu de se demander, du moins pour ce qui est de la Flandre, si la législation en matière d'environnement n'est pas trop stricte, et s'il n'y a pas moyen de trouver d'autres solutions, comme la NCMV l'a d'ailleurs déjà proposé. L'on peut en dire autant des investissements consentis pour installer des appareils de paiement par carte. La NCMV partage l'avis selon lequel, d'une part, les coûts que doivent supporter les exploitants sont trop élevés et, d'autre part, leurs marges bénéficiaires déjà trop faibles s'en trouvent encore réduites.

Conclusion

La NCMV constate qu'en fait, la question débattue en l'espèce est de savoir comment aider les stations-service dans une situation d'oligopole. En effet, les compagnies pétrolières et les firmes qui offrent des systèmes de paiement opèrent sur un marché oligopolistique.

Les problèmes des stations-service sont indéniables. La NCMV pose toutefois de manière claire et nette le principe selon lequel ces problèmes doivent être abordés au niveau approprié. Dans cette optique, il convient de reconsidérer le contrat-programme. Selon la NCMV, il est possible de relever les marges.

Shops bij tankstations

De discussie over dit wetsontwerp wordt in deze commissie vooral toegespitst op de shops bij de tankstations. Een van de elementen uit de argumentatie van onder meer Esso was dat de verkoop van brandstof op zich alleen niet rendabel is. Als dit klopt, dan moet dit probleem worden aangepakt daar waar het zich stelt, meer bepaald moet er iets gedaan worden aan de winstmarges. Eerder dan dat een tankstation bijvoorbeeld 2 miljoen liter verkoopt en de marge bijvoorbeeld met 0,30 frank/liter zou verhogen, wat tot een bijkomende winst van 600 000 frank zou leiden, stellen sommigen voor om eerder de winstmarge ongewijzigd te laten en in plaats daarvan de openingstijden met drie uren te verlengen wat door meerverkoop ook 600 000 frank zou kunnen opleveren. De heer Bortier betwijfelt of dit wel kan. Deze redenering kan volgens het NCMV precies worden omgedraaid. Men moet niets wijzigen aan de openingstijden maar wel aan de marges.

De heer Bortier onderstreept dat het NCMV niet tegen het fenomeen van de shops verbonden aan de tankstations gekant is. Wel dienen die vanzelfsprekend te functioneren binnen dezelfde spelregels als de andere, hetzij dag-, hetzij nachtwinkels.

Wat betreft de noodzaak voor tankstations om de kosten van grote investeringen in milieuvorzieningen en in betaalautomaten te recupereren als argument voor langere openingstijden, acht de heer Bortier deze argumentatie vatbaar voor discussie. Op het vlak van de milieuwetgeving, althans in Vlaanderen, rijst eerder de vraag of de wetgeving niet te stringent is en of er geen alternatieven kunnen worden uitgewerkt zoals overigens reeds voorgesteld door het NCMV. Hetzelfde geldt voor de investeringen op het vlak van de betaalkaarten. Het NCMV is het volkomen eens dat de kosten voor de uitbaters te hoog zijn en dat op die manier de reeds te beperkte winstmarges nog verder worden aangetast.

Conclusie

Het NCMV stelt vast dat in feite hier een discussie aan de gang is over de vraag hoe de tankstations kunnen worden geholpen in een situatie van oligopolie. Zowel de petroleummaatschappijen als de betaalsystemenaanbieders opereren immers in een oligopolie-markt.

De problemen van de tankstations kunnen niet worden ontkend. Het NCMV stelt echter klaar en duidelijk dat deze problemen op de aangewezen plaatsen moeten worden aangepakt. Het programma-contract moet daartoe worden herbekeken. Volgens het NCMV bestaan er mogelijkheden tot verhoging

Pour ce qui est des coûts liés aux cartes de paiement, la NCMV mène déjà le même combat que les exploitants des stations-service. Il en va de même en ce qui concerne la législation sur l'environnement. Ces questions sont abordées dans l'avis unanime du Conseil supérieur des classes moyennes du 10 mars 1998.

La NCMV estime, en conclusion, que le projet de loi en discussion doit être adopté rapidement et intégralement.

*
* *

Un commissaire estime que la société Banksys n'opère pas dans une situation d'oligopole, mais bien dans une situation de monopole. Seulement, pour le commissaire, les monopoles ne durent jamais très longtemps.

Quant à la conception de la rentabilité des opérations d'une entreprise que M. Bortier semble défendre, le membre ne peut pas accepter que chaque produit en soi doive être rentable. En d'autres mots, une entreprise qui ne vendrait que des carburants, en soi, devrait gagner sur les carburants la totalité de son bénéfice.

D'après le membre, cela n'est pas toujours possible. Il donne trois exemples. En premier lieu, imaginez une épicerie qui ne vendrait que du lait et du sucre, des produits pour lesquels la marge bénéficiaire est extrêmement réduite. Cette épicerie ne serait jamais rentable et par conséquent serait obligée de s'adjoindre d'autres activités. Il cite comme second exemple celui d'une boucherie. Prenons une vache que l'on abat. Ici, tous les quartiers de viande devraient être vendus, indépendamment de la valeur de l'animal sur pied au prix moyen du kilo, majoré d'une marge bénéficiaire, faute de quoi, selon la thèse de la NCMV, le boucher vend à perte. Il est impossible de tenir ce raisonnement au niveau de chaque produit individuellement. Par conséquent, il est clair que l'activité d'un commerce est en réalité une activité intégrée et l'on ne peut juger de la qualité du commerce que sur le résultat global. Troisième exemple: dans une raffinerie de pétrole, l'on produit du LPG, du nafta pour la chimie, des carburants (essence et diesel), du gasoil de chauffage et du fuel résiduel dit extra-lourd. Le fuel extra-lourd est, et a toujours été, systématiquement vendu en dessous du coût du pétrole brut, donc, dans la conception de la NCMV, à perte. Si les raffineries ne pouvaient pas faire de la sorte, elles ne pourraient plus fonctionner. Il faut donc en industrie comme en commerce analyser globalement le résultat de l'entreprise. Les marges ne peuvent pas être fixées par des dispositions légales ou règlements et l'on ne peut empêcher que la concurrence ne joue. Il est clair que, sans concurrence, des marges de 5 francs par litre de

van de marges. Voor de kosten verbonden aan de betaalkaarten voert het NCMV reeds eenzelfde strijd als de exploitanten van de tankstations. Idem voor de milieuwetgeving. Deze elementen zijn terug te vinden in het unaniem advies van de Hoge Raad voor de Middenstand van 10 maart 1998.

Ten slotte meent het NCMV dat het voorliggende wetsontwerp spoedig en onverkort moet worden goedgekeurd.

*
* *

Volgens een lid treedt de vennootschap Banksys niet op vanuit een oligopoliepositie maar wel degelijk vanuit een monopoliepositie. Volgens het lid zijn monopolies echter nooit van lange duur.

Wat betreft de opvattingen inzake rentabiliteit van de activiteiten van een bedrijf zoals de heer Bortier die lijkt te verdedigen, kan het lid niet accepteren dat elk product afzonderlijk rendabel moet zijn. Dat betekent met andere woorden dat een bedrijf dat alleen brandstoffen verkoopt, op zich zijn totale winst uit brandstoffen zou moeten halen.

Spreker acht dat niet altijd mogelijk. Hij haalt drie voorbeelden aan. In de eerste plaats dat van een kruidenier die alleen melk en suiker verkoopt, producten dus waarvoor er een uiterst krappe winstmarge geldt. Rendabel wordt die zaak nooit en bijgevolg moet de kruidenier er andere activiteiten bijnemen. Als tweede voorbeeld haalt spreker een slagerij aan. Het uitgangspunt is de koe die wordt geslacht. Alle soorten vlees van de koe zouden afzonderlijk tegen de gemiddelde prijs per kilo van het levende dier moeten vertegenwoordigen, verhoogd met de winstmarge, moeten worden verkocht. In het andere geval zou de slager met verlies verkopen, althans volgens het NCMV. Die redenering houdt geen steek wanneer het gaat om elk product afzonderlijk. Duidelijk is bijgevolg dat de handelsactiviteit in feite een geïntegreerde activiteit vormt en dat men alleen op basis van het totaal resultaat kan oordelen over de waarde van de handelsactiviteiten. Als derde voorbeeld verwijst spreker naar een petroleumraffinaderij die LPG produceert, nafta voor de chemische industrie, brandstoffen (benzine en dieselolie), stookolie voor de huisverwarming en zogeheten extrazware stookolie. Nu is het altijd al zo geweest dat deze extrazware stookolie stelselmatig onder de kostprijs van de ruwe aardolie wordt verkocht en dus volgens de opvattingen van het NCMV met verlies aan de man wordt gebracht. Indien de raffinaderijen dat niet konden doen, zouden zij niet meer kunnen functioneren. Zowel in de industrie als in de handel behoort men dus het bedrijfsresultaat als een geheel te onderzoeken. Men

carburant seraient possibles. Or, l'on ne peut imaginer de supprimer la concurrence.

Un autre membre estime que le problème de la rentabilité qui se pose à propos des stations-service se pose en ce qui concerne tous les commerces. Il estime que l'on doit suivre le principe général. Un commerce peut, sous certaines conditions, incorporer d'autres produits dans sa gamme de produits, à condition de se soumettre à la législation générale relative aux heures de fermeture. Il n'est donc pas opposé au fait que des stations-service ouvrent des magasins, déployant une activité qui se situe sur leur propre terrain, mais il faut que ces magasins soient soumis à la même réglementation que les autres. Accorder une dérogation aux magasins attachés à des stations-service et se situant le long des autoroutes constitue déjà une concession extrême, étant donné que presque tout le monde, dans notre pays, habite à dix kilomètres au plus d'une autoroute. Selon l'intervenant, cette dérogation ne peut être étendue aux stations-service autres que celles qui sont situées le long d'une autoroute.

Un commissaire déclare que l'assortiment d'un magasin attaché à une station-service située le long d'une autoroute ne permettra pas à celui-ci de venir en aide, dans toutes les circonstances, à celui qui a l'un ou l'autre besoin d'ordre ménager. En outre, le déplacement nécessaire sera probablement en moyenne de vingt kilomètres. L'intervenant admet le principe selon lequel tous les magasins doivent être soumis à peu près au même régime. Il faut toutefois tenir compte aussi des évolutions sociales. Les isolés, les ménages à deux revenus, etc., ont besoin de magasins qui sont ouverts à des moments où 90% de la population a le temps de s'y rendre, ce qui n'est manifestement pas le cas actuellement. Les magasins de nuit existants n'apportent pas encore de solution de rechange sérieuse par rapport aux autres magasins. Ils sont d'ailleurs encore soumis à des restrictions supplémentaires.

L'intervenant plaide pour une durée d'ouverture maximale, valable pour tous les magasins, et dont les exploitants puissent faire usage selon leurs propres préférences et à leur propre gré. Tout le monde serait soumis ainsi au même régime et il y aurait une certaine diversité pour ce qui est des heures d'ouverture.

L'intervenant suivant dit se réjouir de la réalisation de l'accord. Celui-ci prévoit qu'en principe, les règles générales sont applicables à tous. Il signale que la législation actuelle permet déjà à tout magasin de rester ouvert jusqu'à vingt heures. Dans la pratique, les commerçants décident volontairement de fermer plus tôt. Il y a en outre les magasins de nuit, qui remplissent un rôle de dépannage. Le problème de la qualité de la vie des indépendants et de leur personnel

kan de winstmarges bijgevolg niet in wetten of reglementen vaststellen. Evenmin kan men voorkomen dat de concurrentie speelt. Duidelijk is dat zonder concurrentie een marge van 5 frank per liter brandstof tot de mogelijkheden gaat behoren. Nu is het zo dat het niet denkbaar is om de concurrentie te schrappen.

Een ander lid meent dat de problematiek van de rentabiliteit van de tankstations een problematiek is die zich voor iedere handel stelt. Hij denkt dat het algemene principe moet worden gevolgd. Een handel kan onder bepaalde voorwaarden andere producten in zijn gamma opnemen op voorwaarde dat hij zich onderwerpt aan de algemene wetgeving op de sluitingsuren. Hij kant zich dus niet tegen het feit dat tankstations op hun domein een shop openen, maar daarop moet dan dezelfde reglementering van toepassing zijn als op de andere winkels. Het toestaan van een uitzondering voor de winkels verbonden aan tankstations langs de autosnelwegen is reeds een verregaande toegeving gelet op het feit dat bijna iedereen in ons land op maximum tien kilometer van een autosnelweg woont. Deze uitzondering mag volgens het lid niet uitgebreid worden tot tankstations andere dan die gelegen langs autosnelwegen.

Een commissielid stelt dat het assortiment in een winkel verbonden aan een tankstation gelegen langs een autosnelweg niet van aard is om iemand die voor zijn huishouden iets nodig heeft, in alle omstandigheden uit de nood te helpen. Bovendien zou de verplaatsing gemiddeld allicht twintig kilometer bedragen. Spreker gaat akkoord met het principe dat alle winkels ongeveer aan hetzelfde regime worden onderworpen. Men moet echter ook oog hebben voor de maatschappelijke evoluties. Voor alleenstaanden, twee-verdieners, enz., is het nodig dat de winkels open zijn op een ogenblik waarop 90% van de bevolking tijd heeft om ernaartoe te trekken. Dit is duidelijk nu niet het geval. De bestaande nachtwinkels vormen nog geen ernstig alternatief voor de andere winkels. Men worden immers nog bijkomende beperkingen opgelegd.

De spreker pleit voor een maximale openingsduur geldig voor alle winkels en door de uitbaters zelf in te vullen naar eigen voorkeur en inzicht. Dan is iedereen aan hetzelfde regime onderworpen en ontstaat er een diversiteit aan openingsuren.

Een volgend lid verheugt zich over het akkoord dat in principe de algemene regels voor iedereen moeten gelden. Hij wijst erop dat de huidige wetgeving reeds toelaat dat iedere winkel tot 20 uur kan openblijven. In de praktijk beslissen de winkeliers vrijwillig om vroeger te sluiten. Daarnaast zijn er de nachtwinkels, die een depannagefunctie vervullen. De kwaliteit van het leven voor de zelfstandigen en hun personeel is ook niet zonder belang. Zij moeten een normaal fami-

n'est pas non plus sans importance. Il faut qu'ils puissent mener une vie familiale, culturelle et sociale normale. Au cas où les magasins restaient ouverts sans limitation la nuit, ils seraient indubitablement une source de tapage nocturne. Il y a lieu de tenir compte aussi de l'aspect sécurité. Tous ces éléments plaident pour que l'on maintienne les systèmes existants et les dérogations existantes.

Le préopinant fait observer que les cafés restent ouverts la nuit et qu'ils ne constituent pas pour autant, en soi, une source d'insécurité. Les nuisances sonores soulèvent un autre problème, qui requiert une solution différente. Il est facile de garantir une vie sociale normale à chaque commerçant, si on lui permet de fixer ses propres heures d'ouverture dans le cadre d'un maximum autorisé. Le législateur ne doit pas imposer d'heures de fermeture obligatoires dans cette perspective. Aucune raison ne justifierait pareille obligation et aucune limitation de l'assortiment ne serait défendable.

Un autre commissaire dit ne pas pouvoir se défaire, dans cette discussion, d'une certaine impression de « déjà-vu ». Il se souvient des débats des années soixante sur les supermarchés. L'on avait, à l'époque, argué à peu près de la même manière que les supermarchés allaient bouleverser de fond en comble la vie sociale de tous les petits indépendants. Depuis, l'évolution sociale a fait que les grands magasins sont devenus monnaie courante. À l'heure actuelle, les syndicats se rendent maîtres des supermarchés. Il semble que le débat que nous menons sera à nouveau un combat d'arrière-garde. L'on plaide pour quatre statuts différents, ce qui rendra incroyablement difficile une activité commerciale sérieuse. Ainsi, l'intervenant peut comprendre que les exploitants des stations-service souhaitent utiliser leur personnel de manière optimale en leur faisant régler d'autres achats que les pleins d'essence. L'on peut se demander, dès lors, s'il est souhaitable que le législateur intervienne d'une manière aussi directive et crée quatre statuts distincts. Ne serait-il pas préférable d'élaborer une seule ligne ?

Le commissaire déclare que le caractère illégal des magasins de nuit, le fait qu'ils occupent du personnel illégalement et qu'ils offrent trop de produits non ménagers comme des boissons alcoolisées, des produits de tabac et des sucreries, lui posent problème. On ferait un pas dans la bonne direction en renforçant les contrôles sur les magasins de nuit et en imposant des conditions identiques à tous.

Le même intervenant demande au représentant de la NCMV dans quelle mesure son organisation s'est concertée avec le VKW, avec lequel elle a des affinités philosophiques, en vue de parvenir à une position univoque. Les représentants du VKW ont en effet déclaré devant la commission que l'économie suit une tendance sociale et non l'inverse, que l'on évolue vers une société en activité 24 heures sur 24, qu'il y avait

liaal, cultureel en sociaal leven kunnen leiden. Wanneer winkels 's nacht onbeperkt open zouden blijven, dan gaat dit ongetwijfeld gepaard met nachtlawaai. Ook het aspect veiligheid moet onder ogen worden genomen. Al deze elementen pleiten voor het behoud van de bestaande systemen met de bestaande uitzonderingen.

De vorige spreker merkt op dat cafés 's nacht open zijn en toch ook op zich geen bron van onveiligheid zijn. Lawaaihinder is een ander probleem dat op een andere manier moet worden opgelost. Een normaal sociaal leven kan gemakkelijk gegarandeerd worden wanneer iedere handelaar voor zichzelf zijn maximale openingstijden invult. De wetgever moet daartoe geen dwingende sluitingsuren opleggen. Daarvoor bestaat geen enkele rationele reden en dit is evenmin het geval voor de beperking van het assortiment.

Een ander commissielid kan zich bij deze discussie niet van een bepaalde « déjà-vu »-indruk ontdoen. Hij herinnert zich de debatten uit de jaren zestig over de supermarkten. Toen werd ongeveer dezelfde argumentatie gebruikt om te stellen dat die supermarkten het volledige sociale leven van alle kleine zelfstandigen overhoop zouden halen. Inmiddels heeft de maatschappelijke evolutie ervoor gezorgd dat de grootwarenhuizen gemeengoed zijn geworden. Op dit ogenblik maken de vakbonden zich meester van de supermarkten. Het debat hier lijkt opnieuw een achterhoedegevecht te worden. Er wordt voor vier verschillende statuten gepleit. Dit maakt het ongelooflijk moeilijk om op een ernstige manier handel te drijven. Zo kan spreker zich indenken dat uitbaters van tankstations hun personeel optimaal willen benutten en hen dus naast tankbeurten ook nog andere aankopen laten afrekenen. De vraag rijst bijgevolg of het wel goed is dat de wetgever zo betuttelend optreedt en vier verschillende statuten creëert. Zou het niet beter zijn één lijn uit te stippelen ?

Persoonlijk heeft het commissielid nogal wat problemen met de illegaliteit van de nachtwinkels, met het illegaal tewerkgesteld personeel en met het overaanbod van niet-huishoudelijke goederen zoals alcoholische dranken, tabaksproducten en snoepgoed. Meer controles op de nachtwinkels en het gelijk leggen van de lat voor iedereen zou een stap in de goede richting betekenen.

Dezelfde spreker vraagt de vertegenwoordiger van het NCMV in hoeverre zijn organisatie overleg heeft gepleegd met het filosofisch verwante VKW om tot een eenduidig standpunt te komen. Deze laatsten hebben voor deze commissie verklaard dat de economie een maatschappelijke trend volgt en niet omgekeerd, dat er een evolutie aan de gang is naar een 24-uren samenleving, dat de in het wetsontwerp voorliggende

lieu d'assouplir le régime défini par la loi en projet, que la dynamique propre que les entreprises ont développée ne peut plus être freinée, etc. Cette vision est diamétralement opposée à celle que défend la NCMV.

Un commissaire déclare que le fait que le VKW et la NCMV défendent des positions différentes témoigne de la riche diversité du monde catholique. La FEB ne défend pas non plus toujours la même position que la NCMV, qui représente les petites entreprises.

L'intervenant souscrit au principe selon lequel les entrepreneurs prennent leurs décisions en toute liberté. L'expérience montre toutefois que les beaux principes de ce genre peuvent engendrer des situations dramatiques. Il songe notamment au problème des pensions. Il s'est avéré que, dans ce domaine aussi, le principe de l'autosuffisance ne résolvait rien. Comme des milliers de petits indépendants eurent à faire face à d'énormes difficultés financières dans leurs vieux jours, les pouvoirs publics ont dû instaurer un statut des indépendants. Il est donc clair que le législateur doit intervenir dans certains domaines. C'est le cas en l'espèce. Le but est, non pas de limiter la liberté des commerçants, mais de veiller au bon ordre des choses et au respect de l'intérêt général que la loi en projet devrait garantir.

Pour la clarté, M. Bortier souligne que la NCMV ne s'est pas concertée avec le VKW Limburg et qu'elle ne ressent pas le besoin de le faire. Il ignore aussi quel est le groupe que cette association représente.

M. Bortier partage l'avis selon lequel Banksys détient un monopole de fait, même s'il existe quelques alternatives, limitées. La NCMV a d'ailleurs déposé une plainte à ce sujet.

Il nie toutefois avoir prétendu que tous les produits d'un commerce doivent être rentables. La NCMV estime au contraire que les magasins attachés à des stations-service sont acceptables, à condition qu'ils soient soumis aux mêmes règles que les magasins ordinaires. La NCMV ne voit aucune raison de définir dans la loi en projet d'autres règles sur le point visé.

Pour ce qui est de la question de savoir s'il serait préférable d'élaborer une réglementation-cadre au lieu d'agir de manière directive, M. Bortier renvoie à ce qu'il a déjà dit, à savoir que le principe de la fermeture la nuit est important. Vue sous cet angle, la distinction entre les magasins de nuit et les magasins de jour constitue un élément précis qui doit permettre, aux commerçants d'opérer un choix. Il n'est donc nullement question d'une directive en l'espèce.

Mme Swaelens, conseiller juridique de la NCMV, considère que l'on peut justifier la dérogation pour les magasins des stations-service situés le long des autoroutes en arguant de leur nécessité sociale (ils offrent

regeling dient te worden versoepeld, dat de eigen dynamiek die de bedrijven hebben ontwikkeld niet meer kan worden teruggeschroefd, enz. Deze visie staat lijnrecht tegenover deze van het NCMV.

Een commissielid stelt dat het standpunt van enerzijds het VKW en anderzijds het NCMV niet altijd overeenstemt, een uiting is van het rijke roomse leven. Ook het standpunt van het VBO valt niet altijd samen met dat van het NCMV, dat de kleinere bedrijven vertegenwoordigt.

Spreker onderschrijft het principe dat de ondernemers vrij hun beslissingen moeten kunnen nemen. De ervaring leert evenwel dat dergelijke mooie principes soms naar een dramatische toestand leiden. Het lid denkt daarbij aan de pensioenproblematiek. Ook daar heeft de zelfvoorziening gefaald. Daarom heeft de overheid het statuut voor de zelfstandigen moeten invoeren omdat duizenden kleine zelfstandigen op hun oude dag in enorme financiële moeilijkheden verzeild raakten. Bijgevolg is het duidelijk dat de wetgever in bepaalde domeinen moet tussenkomen. Dit is ook hier het geval. Het is niet de bedoeling om de bewegingsvrijheid van de handelaars te beknotten, maar om de goede gang van zaken en het algemeen belang te dienen dat het wetsontwerp, zoals ingediend, moet worden behouden.

Voor alle duidelijkheid verklaart de heer Bortier dat het NCMV met VKW Limburg geen overleg heeft gepleegd en hij daartoe ook geen behoefte voelt. Hij weet evenmin welke groep zij verdedigen.

De heer Bortier gaat akkoord met de stelling dat Banksys in wezen een monopoliepositie bekleedt zelfs al bestaan er enkele beperkte alternatieven. Het NCMV heeft trouwens terzake een klacht ingediend.

De heer Bortier ontkent echter te hebben beweerd dat ieder product van een handelszaak op zich rendabel moet zijn. Integendeel, shops bij tankstations zijn voor het NCMV aanvaardbaar als winkel doch deze winkels moeten aan dezelfde regels worden onderworpen als de gewone winkels. Het NCMV ziet geen enkele reden om hier andere regels te voorzien in het wetsontwerp.

Wat de vraag betreft of het niet beter zou zijn om een raamreglementering uit te vaardigen in plaats van betuttelend op te treden, verwijst de heer Bortier naar zijn eerder betoog dat uitgaat van het principe dat de avondsluiting belangrijk is. Vanuit dat oogpunt gezien vormt de scheiding tussen dag- en nachtwinkels een duidelijk raamwerk waarbinnen de handelaars zelf moeten kiezen. In die zin is er hier dan ook geen sprake van betutteling.

Mevrouw Swaelens, juridisch adviseur van het NCMV, stelt dat de voorziene uitzondering voor de shops op het domein van de tankstations langs de autosnelwegen kan worden verantwoord vanuit

un assortiment de produits spécifiques pour un marché spécifique, celui des automobilistes) et du fait que la distorsion de concurrence est limitée du fait que des restrictions sont prévues pour ce qui est de la largeur de l'assortiment de produits et de la superficie occupée. De ce point de vue, la loi en projet est donc acceptable.

8. Exposé de M. R. Carpentier, directeur du Liberaal Verbond voor Zelfstandigen

(voir annexe n° 7)

Un commissaire déclare que les magasins de nuit ne résoudre pas le problème de la mobilité. Il est en outre convaincu qu'ils ne permettront jamais de résoudre les problèmes de ceux qui, pour l'une ou l'autre raison, doivent faire leurs courses la nuit. L'éventail des magasins de nuit est trop limité pour cela. Les deux arguments avancés lui paraissent dès lors assez faibles.

L'intervenant approuve cependant la dérogation qui est prévue pour les magasins liés à des stations d'essence, qui visent une autre clientèle potentielle que les magasins ordinaires, à savoir la clientèle des voyageurs.

Les déclarations que le ministre a faites au sein de la commission de la Chambre selon lesquelles lesdits magasins devraient être autorisés à vendre de l'alcool lui pose toutefois problème. Il est vrai que ces magasins vendent, le long des autoroutes, des quantités relativement importantes d'alcool alors que la quantité d'alcool que les automobilistes sont autorisés à consommer est minime. L'intervenant estime dès lors que la gamme des produits offerts par ces magasins doit respecter d'autres législations, à savoir la législation sur la consommation abusive d'alcool. La question est de savoir quel doit être l'assortiment des magasins de nuit.

En ce qui concerne les heures d'ouverture, le commissaire partage aussi le point de vue de la LVZ selon lequel il faudrait prévoir un cadre dans lequel toutes les catégories de commerçants pourraient se mouvoir librement et pourraient donc choisir leurs propres heures d'ouverture. L'intervenant se demande pourquoi le LVZ plaide pour 15 heures d'ouverture, étant donné que les magasins de jour et les magasins de nuit seraient en concurrence pendant au moins 6 heures. Pourquoi n'opte-t-on pas par exemple pour deux fois 12 heures. Ce serait, assurément positif pour ce qui est de la vie sociale et cela permettrait d'éviter qu'il y ait des périodes de concurrence.

Le membre fait remarquer que l'on voit se dessiner une évolution vers des épiceries automatiques et le développement du shopping sur l'Internet et du télé-shopping.

En ce qui concerne la mobilité, M. Carpentier souligne qu'il a d'abord plaidé pour une libéralisation

enerzijds de maatschappelijke behoefte daaraan (het gaat om een ander assortiment voor een andere markt, de automobilisten), anderzijds door de beperking van de concurrentievervalsing omwille van de voorziene productassortiment- en oppervlaktebeperking. In dit opzicht is het wetsontwerp aanvaardbaar.

8. Uiteenzetting door de heer Carpentier, directeur van het Liberaal Verbond voor Zelfstandigen

(zie bijlage nr. 7)

Een commissielid waarschuwt ervoor dat de nachtwinkels het mobiliteitsprobleem niet zullen oplossen. Daarnaast denkt spreker dat nachtwinkels nooit het probleem zullen oplossen van diegenen die om een of andere redenen enkel 's nachts kunnen winkelen. Daarvoor is het assortiment van nachtwinkels immers te beperkt. Deze beide argumenten vallen dus wat licht uit.

De spreker gaat wel akkoord met de uitzondering voor de shops bij tankstations omdat die een ander klantenpotentieel aanboren dan de gewone winkels. Het gaat om reizigers.

Het lid heeft wel problemen met de verklaringen van de minister in de Kamercommissie dat dergelijke shops alcohol moeten kunnen verkopen. Deze winkels verkopen inderdaad relatief veel alcohol langs autosnelwegen, wegen waarop de automobilisten wettelijk gesproken bijna geen alcohol mogen gebruiken. Spreker meent dat in het assortiment ook andere wetgeving, in casu op het drankmisbruik, moet worden gerespecteerd. De vraag rijst hoe het assortiment van nachtwinkels er moet uitzien.

Wat de openingsuren betreft, gaat de commissaris eveneens akkoord met de stelling van het LVZ dat een raamwerk zou moeten kunnen worden aangeboden waarbinnen alle categorieën winkeliers zich vrij zouden moeten kunnen bewegen en dus hun eigen openingsuren kiezen. Spreker vraagt zich af waarom het LVZ in dit verband pleit voor 15 uren. Dit behelst dat dag- en nachtwinkels elkaar gedurende minimaal 6 uren zouden beconcurreren. Waarom kiest men bijvoorbeeld niet voor twee keer 12 uren? Dat zou het sociaal leven zeker bevorderen door de concurrentieoverlapping te vermijden.

Het lid merkt voorts op dat er een evolutie is naar muurwinkels, internet-shopping en tele-shopping.

In verband met de mobiliteit wijst de heer Carpentier erop dat hij duidelijk een onderscheid heeft

à long terme des heures d'ouverture et qu'il n'a abordé la question des magasins de nuit qu'ensuite, en faisant bien la distinction entre les deux. Il a parlé de la mobilité, en ce qui concerne le premier point, contrairement à ce qu'il a fait lorsqu'il a évoqué les magasins de nuit. Il est donc très clair que l'on n'a pas l'intention de régler le problème de la mobilité par le biais des magasins de nuit. La perspective de libéraliser davantage les heures d'ouverture à long terme, peut jouer un rôle en la matière.

En ce qui concerne l'assortiment, la LVZ n'a pas l'intention de plaider pour une extension de celui des magasins de nuit. Les commerçants doivent décider seuls sur ce point. La politique ne peut pas diriger l'économie et elle ne peut pas l'entraver. M. Carpentier a simplement voulu indiquer que la possibilité de faire des courses le soir répond à un besoin réel, qui ne concerne pas seulement l'éventail des produits alimentaires. Il demande que l'on donne l'occasion au commerce de détail indépendant de répondre à ce besoin.

Les téléboutiques, les épicerie automatiques etc. n'ont, à première vue, pas leur place dans ce débat. Il m'empêche qu'elles font concurrence au commerce de détail indépendant et qu'elles constituent une menace pour l'emploi dans ce secteur. Il faut à tout le moins donner à ce commerce de détail indépendant les armes nécessaires, même en matière d'assortiment, pour qu'il puisse faire face à cette concurrence.

En ce qui concerne la vente d'alcool dans les magasins des stations-service, le projet de loi prévoit déjà une teneur en volume d'alcool de 6%. La LVZ est d'accord pour que l'on prévoise une telle limitation en l'espèce, mais alors uniquement en ce qui concerne ces magasins.

La proposition qui prévoit une durée d'ouverture totale de 15 heures par jour, et pour les magasins de jour, et pour les magasins de nuit, découle simplement du fait que la réglementation actuelle en matière d'heures d'ouverture des magasins de jour prévoit que ces magasins peuvent ouvrir de 5 à 20 heures, soit pendant une durée totale de 15 heures. Tel était le point de départ de la proposition, mais la LVZ ne veut pas voir réduire les possibilités actuelles.

4. DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}

Un commissaire signale que l'article 7 de l'avant-projet, de même d'ailleurs que l'article 7 du projet, complète l'article 97 de la loi (du 14 juillet 1991) sur les pratiques du commerce par un point 15:

(Le président du tribunal de commerce constate également l'existence et ordonne également la cessation des infractions visées ci-dessous:

(...)

gemaakt tussen enerzijds een pleidooi op langere termijn voor liberalisering van de openingsuren en anderzijds pas daarna de nachtwinkels ter sprake heeft gebracht. Bij het eerste heeft hij het over de mobiliteit gehad, bij de nachtwinkels niet. Het is dus inderdaad zeer duidelijk niet de bedoeling om de nachtwinkels het mobiliteitsprobleem te laten oplossen. Wel kan op langere termijn een grotere liberalisering van de openingstijden één van de elementen zijn die hierin een rol kunnen spelen.

Wat het assortiment betreft, is het niet de bedoeling van het LVZ om te pleiten voor een verruiming van het assortiment van de nachtwinkels. Daarover moeten zij zelf beslissen. De politiek kan de economie niet sturen. Anderzijds mag de politiek de economie niet belemmeren. De heer Carpentier heeft enkel willen aangeven dat er een reële behoefte is aan het avondlijk winkelen, ook buiten het gamma van de voedingswaren. Hij pleit ervoor dat de zelfstandige kleinhandel de kans zou krijgen om hierop in te spelen.

Teleshops, muurwinkels en dergelijke horen op het eerste gezicht niet in dit debat thuis. Men kan evenwel niet voorbijgaan aan het feit dat zij concurrentie vormen voor de zelfstandige kleinhandel en de tewerkstelling die zij biedt. Die zelfstandige kleinhandel moet minstens de nodige wapens krijgen, ook inzake assortiment, om zich daartegen te verdedigen.

Wat de alcoholverkoop in de shops bij tankstations betreft, voorziet het wetsontwerp reeds in een maximumgehalte van 6% volume alcohol. Het LVZ gaat ermee akkoord dat dergelijke beperking hier wordt ingevoerd maar dan ook enkel voor deze shops.

Het voorstel om een totaal van 15 uren openings-tijd per etmaal te voorzien zowel voor dag- als nachtwinkels vloeit gewoon voort uit het feit dat de huidige reglementering voor de openingsuren van dagwinkels voorziet dat winkels mogen openen van 5 tot 20 uur, zijnde 15 uren. Dit was het uitgangspunt voor het voorstel. Anderzijds wil het LVZ de huidige mogelijkheden niet inperken.

4. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Een commissielid stipt aan dat artikel 7 van het voorontwerp, zoals trouwens ook artikel 7 van het ontwerp, artikel 97 van de wet (van 14 juli 1991) betreffende de handelspraktijken aanvult met een punt 15, luidende:

(De voorzitter van de rechtbank van koophandel stelt het bestaan vast en beveelt eveneens de staking van de hiernavolgende inbreuken:

(...)

« 15. le non-respect des dispositions de la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services. »

Selon le Conseil d'État, il s'agit d'une matière tombant sous l'application de l'article 77, 1^{er} alinéa, 3^o et 9^o, de la Constitution.

Le gouvernement estime néanmoins que cette large interprétation ne peut être suivie. En effet, le projet de loi ne modifie rien quant au fond du Code judiciaire. L'article 589, 1^{er} alinéa, du Code judiciaire prévoit déjà que le président du tribunal de commerce prononce un jugement sur les actions visées aux articles 95 et 97 de la loi sur les pratiques du commerce. « En effet, le projet de loi ne modifie rien quant au fond du Code judiciaire. » Le gouvernement n'a pas suivi l'avis du Conseil d'État.

La question à trancher consiste à savoir si la disposition en question, qui a trait à la compétence judiciaire, influence ou non « de manière structurelle l'organisation des cours et des tribunaux ».

Le ministre renvoie à l'exposé des motifs (doc. Chambre, n^o 1308-1, 97/98, pp. 3 et 4). Il s'y trouve trois arguments. Il estime que la réponse du gouvernement est tout à fait claire.

Le gouvernement maintient son point de vue.

Le gouvernement déclare tout d'abord que le projet ne modifie rien quant au fond du Code judiciaire. Le ministre renvoie en l'espèce à l'exposé des motifs. L'article 589, premier alinéa, du Code judiciaire prévoit déjà que le président du tribunal de commerce statue sur les demandes prévues aux articles 95 et 97 de la loi sur les pratiques du commerce. Le gouvernement estime qu'il faut être cohérent en la matière. Ce projet étend l'objet de l'ordre de cessation uniquement au respect de la loi sur la fermeture obligatoire du soir. Par conséquent, on ne modifie rien quant au fond du Code judiciaire.

Par ailleurs, le gouvernement estime que sous les termes « organisation des cours et tribunaux » (article 77, 9^o, de la Constitution), il faut entendre uniquement une attribution de compétence influençant de manière structurelle l'organisation des cours et des tribunaux. Cela signifie que l'extension de la compétence existante du président du tribunal de commerce lui permettant de se prononcer sur un ordre de cessation concernant des infractions aux nouvelles dispositions insérées n'y apporte pas de modification radicale.

« 15. de niet-naleving van de bepalingen van de wet van 24 juli 1973 tot instelling van een verplichte avondsluiting in handel, ambacht en dienstverlening. »

Volgens de Raad van State gaat het om een aangelegenheid die onder de toepassing van artikel 77, eerste lid, 3^o en 9^o, van de Grondwet valt.

De regering meent echter dat deze ruime interpretatie niet kan worden gevolgd. Het wetsontwerp brengt immers geen inhoudelijke wijzigingen aan in het Gerechtelijk Wetboek. Artikel 589, eerste lid, van het Gerechtelijk Wetboek bepaalt reeds dat de voorzitter van de rechtbank van koophandel uitspraak doet over de vorderingen bedoeld in de artikelen 95 en 97 van de wet op de handelspraktijken. « Immers, het wetsontwerp wijzigt ten gronde niets aan het Gerechtelijk Wetboek. » De regering heeft het advies van de Raad van State niet gevolgd.

De vraag waarop een antwoord moet worden gegeven, is of de desbetreffende bepaling, die betrekking heeft op de rechterlijke bevoegdheid, de organisatie van de hoven en rechtbanken al dan niet op structurele wijze beïnvloedt.

De minister verwijst naar de memorie van toelichting (Stuk Kamer, nr. 1308-1, 97/98, blz. 3 en 4). Daar worden drie argumenten vermeld. Hij meent dat het antwoord van de regering zeer duidelijk is.

De regering handhaaft haar standpunt.

Vooreerst wijzigt volgens de regering het ontwerp ten gronde niets aan het Gerechtelijk Wetboek. De minister verwijst hiervoor naar de memorie van toelichting. Het artikel 589, eerste lid, van het Gerechtelijk Wetboek, bepaalt reeds dat de voorzitter van de rechtbank van koophandel uitspraak doet over de vorderingen bedoeld in de artikelen 95 en 97 van de wet op de handelspraktijken. De regering vindt het aangewezen om hierin coherent te zijn. Dit ontwerp breidt het voorwerp van de vordering tot staken enkel uit tot de naleving van de wet op de verplichte avondsluiting. Bijgevolg wordt eigenlijk het Gerechtelijk Wetboek intact gelaten.

Bovendien meent de regering dat onder de woorden « organisatie van hoven en rechtbanken » (artikel 77, 9, van de Grondwet) slechts een bevoegdheidstoeiwijzing kan vallen die de organisatie en de inrichting van de hoven en rechtbanken op een structurele manier beïnvloedt. Dit betekent dat de uitbreiding van de reeds bestaande bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank van koophandel om zich uit te spreken over een vordering tot staken omtrent inbreuken op de nieuw ingevoegde bepalingen, geen drastische wijziging met zich meebrengt.

Article 1^{er}bis (nouveau)

MM. Coene et Hatry déposent l'amendement n° 1, qui tend à modifier l'intitulé de la loi du 24 juillet 1973.

« Insérer un article 1^{er}bis (nouveau), rédigé comme suit :

« Art. 1^{er}bis. — Dans l'intitulé de la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services, remplacer les mots « la fermeture obligatoire du soir » par les mots « la durée maximale d'ouverture. »

Justification

Il ressort des discussions menées à la Chambre, ainsi que d'articles parus dans la presse, que des voix s'élèvent d'horizons divers pour demander un assouplissement de la législation en matière d'heures de fermeture. L'on peut faire référence à cet égard, notamment aux propositions que le SP a lancées dans les médias et aux interventions du député SP Bob De Richter. La VU et le VLD plaident également pour un assouplissement considérable de la législation. Pareille libéralisation constitue dès lors l'objectif premier du présent amendement et des suivants.

La société d'aujourd'hui diffère en effet fondamentalement de la société dans laquelle la loi a été élaborée. Le mode de consommation a changé du tout au tout et le consommateur est devenu beaucoup plus autonome.

En effet, fort d'une meilleure scolarisation, d'une meilleure formation et d'un meilleur accès à l'information, le consommateur est devenu plus exigeant. Cela se traduit par le besoin qu'il éprouve de pouvoir choisir et de pouvoir disposer d'une offre sur mesure de produits et d'heures d'ouverture des magasins.

La diversité entre les citoyens dans leur rapport au travail s'est également accrue. L'on a vu apparaître un large éventail de formules d'aménagement du temps de travail, de formules de travail à temps partiel et d'emploi flexible. La composition des ménages a, elle aussi, fortement changé. L'on note une augmentation du nombre d'isolés qui travaillent, un accroissement du nombre de ménages bénéficiant de deux salaires et last but not least, une participation plus grande des femmes au marché du travail. Bref, le système rigide des heures de fermeture obligatoire n'est plus adapté à la diversité des modes de vie, des formes de travail et de consommation.

Certes, le consommateur ne réclame pas tellement un allongement général des heures d'ouverture des magasins. Mais l'époque où il n'y avait qu'un seul type de consommateur est révolue. Il y a aujourd'hui

Artikel 1bis (nieuw)

De heren Coene en Hatry dienen een amendement nr. 1 in dat de bedoeling heeft het opschrift van de wet van 24 juli 1973 te wijzigen :

« Een artikel 1bis (nieuw) invoegen, luidende :

« Art. 1bis. — In het opschrift van de wet van 24 juli 1973 tot instelling van een verplichte avondsluiting in handel, ambacht en dienstverlening, de woorden « verplichte avondsluiting » vervangen door de woorden « maximale openingsduur. »

Verantwoording

Tijdens de discussies in de Kamer, alsook in de pers, is naar voor gekomen dat vanuit verschillende hoeken de wens leeft om te komen tot een versoepeling van de wetgeving inzake de sluitingsuren. Onder meer kan verwezen worden naar de voorstellen die de SP in de media heeft gelanceerd en naar de tussenkomsten van SP-volksvertegenwoordiger Bob De Richter. Ook de VU en de VLD pleiten voor een verregaande versoepeling van de wetgeving. Dergelijke liberalisering is dan ook het hoofddoel van deze en volgende amendementen.

De maatschappij van nu verschilt inderdaad op fundamentele wijze van de maatschappij in dewelke deze wet tot stand kwam. Het consumptiepatroon is ingrijpend veranderd en de consument zelf is veel mondiger geworden.

Consumenten zijn inderdaad veeleisender geworden als gevolg van scholing en opleiding en de toegang tot informatie. Dit uit zich in behoeften aan keuzes en een aanbod-op-maat van producten en winkeltijden.

Ook de verscheidenheid tussen burgers in hun rol als werknemer is gegroeid. Er is een groot palet ontstaan aan werktijden en aan vormen van deeltijdarbeid en flexibele arbeid. Ook de samenstelling van het gezin is fors veranderd: enerzijds zijn er meer werkende alleenstaanden, anderzijds neemt ook het aantal tweeverdienersgezinnen toe. Last but not least is er de toename van de arbeidsparticipatie van de vrouw. Kortom: het regide stelsel van verplichte sluitingsuren past niet langer bij de verscheidenheid aan leef-, werk- en consumptiepatronen.

Het is juist dat de consument niet zozeer een algemene vermeerdering van het aantal openingsuren vraagt. Maar dé consument bestaat niet langer. Er zijn vele soorten consumenten die nood en behoefte

plusieurs sortes de consommateurs, qui ont besoin de pouvoir se rendre au magasin le soir, voire la nuit et le dimanche.

Il n'est, en outre, pas exclu que les ménages traditionnels souhaitent eux aussi faire plus souvent leurs achats en famille, le dimanche (shopping récréatif ou «fun-shopping»).

L'apparition des magasins de nuit en dépit de l'interdiction légale et des boutiques automatisées correspond clairement à un besoin. Pour répondre à ce besoin, le législateur doit, non pas prévoir un énième régime d'exception, mais assouplir la réglementation générale.

À cela s'ajoute que l'expérience accumulée à l'étranger nous apprend qu'une libéralisation des heures d'ouverture des magasins entraîne une baisse des prix, une augmentation de la consommation et, partant, une augmentation du chiffre d'affaires, ce qui contribue à la création d'emplois, chose importante surtout pour les travailleurs peu qualifiés. Il serait antisocial de les priver de cette chance de décrocher un emploi.

Il ne faut pas non plus perdre de vue à cet égard que lorsque des étrangers ouvrent un magasin, ils disposent d'un moyen d'intégration idéal dans notre société. En effet, les principaux secteurs d'activité des allochtones sont l'horeca et le commerce de détail, principalement dans le secteur des magasins de nuit.

Le présent amendement vise dès lors à permettre au commerçant de choisir lui-même ses heures d'ouverture, dans une limite de quinze heures au plus par jour. Cette forme de libéralisation permet au commerçant de moduler ses heures de travail pour pouvoir répondre à des besoins spécifiques et d'occuper certains créneaux, sans avoir à augmenter le nombre total d'heures d'ouverture de son établissement.

Le commerçant pourra ainsi travailler de manière plus flexible et fixer plus librement les heures d'ouverture de son établissement. La libéralisation est donc parfaitement conciliable avec les aspirations des commerçants qui souhaitent préserver leur qualité de vie.

Enfin, il convient de noter qu'à en juger par l'expérience accumulée au plan international, cette libéralisation ne tourne pas forcément au détriment des petits magasins, bien au contraire.

L'un des auteurs déclare que l'idée qui sous-tend cet amendement est, finalement, de moderniser la réglementation existante relative à la fermeture obligatoire dans le commerce, l'artisanat et les services, et de l'adapter aux nouveaux besoins. Il est évident que la collectivité actuelle diffère fondamentalement de la société de l'époque où la loi du 24 juillet 1973 a vu le jour. À la suite des nombreuses évolutions de ces

hebben aan winkelen 's avonds, misschien zelfs 's nachts en op zondag.

Het is bovendien niet uitgesloten dat ook het traditionele gezin gewoon vaker voor de lol op zondag samen wil winkelen (recreatief winkelen of «fun-shopping»).

Zo wijst ook het ontstaan van nachtwinkels — ondanks het wettelijk verbod — en de automatische shops duidelijk op het bestaan van een behoefte. De wetgever dient hiervoor niet de zoveelste uitzonderingsregeling te treffen, maar wel de algemene regeling te versoepelen.

Komt daarbij dat de internationale ervaring leert dat liberalisering van de winkeltijden leidt tot lagere prijzen, meer verbruik dus meer omzet, en meer tewerkstelling. Dit laatste is vooral van belang voor laaggeschoolde arbeiders. Het zou niet sociaal zijn hen deze kans op een job te ontnemen.

Tevens mag niet uit het oog worden verloren dat het opstarten van een winkel door vreemdelingen een uitgelezen kans is om zich te integreren in onze samenleving. Allochtonen blijken immers voornamelijk actief te zijn — vooral ook via nachtwinkels — in de horeca en de detailhandel.

Dit amendement heeft dan ook tot doel de handelaar zelf, binnen een beperking van maximaal vijftien uur per dag, zijn openingsuren te laten kiezen. Deze vorm van liberalisering laat de handelaar toe zijn uren te diversifiëren, zodat kan ingespeeld worden op specifieke behoeften en marktniches, zonder dat het nodig is om het totaal aantal openingsuren te verhogen.

Als gevolg hiervan zullen winkeliers over een grotere mate van flexibiliteit en vrijheid beschikken om zelf hun dagindeling in te vullen. Liberalisering valt dus perfect te verzoenen met de verzuchtingen van de handelaars voor het behoud van hun levenskwaliteit.

Tot slot weze nog opgemerkt dat uit internationale ervaring alvast niet blijkt dat liberalisering noodzakelijkerwijs in het nadeel zou zijn van kleine winkels, wel integendeel.

Eén van de indieners verklaart dat de idee achter dit amendement erin bestaat om uiteindelijk de bestaande regeling van verplichte sluiting in de handel, ambachten en dienstverlening, te moderniseren en aan te passen aan de nieuwe behoeften. Vanzelfsprekend verschilt de huidige samenleving fundamenteel van de maatschappij op het ogenblik waarop de wet van 24 juli 1973 tot stand is gekomen.

25 dernières années, le modèle de consommation s'est modifié radicalement. C'est également le cas de l'organisation du travail. La plus grande flexibilité a induit d'autres modèles de comportement. Par ailleurs, comme le public a reçu, en moyenne, un niveau de formation plus élevé, il peut mieux s'adapter à la société de l'information et est devenu, de ce fait, plus exigeant et plus autonome. Les consommateurs réclament dès lors des durées d'ouverture plus longues et plus de flexibilité en ce qui les concerne.

La participation accrue de la femme au processus du travail a induit une grande diversité dans les périodes de travail et dans les formes de travail à temps partiel, elle a «flexibilisé» le travail, entraîné des modifications sensibles dans la composition des ménages, en ce sens qu'il y a plus d'isolés et de ménages à deux revenus. Cette évolution se heurte au système rigide des heures de fermeture obligatoire que prévoit la loi du 24 juillet 1973.

Pour l'intervenant, il est clair qu'une modification s'impose. Il faut également une plus grande flexibilité dans les heures d'ouverture. Cela ne signifie pas qu'il plaide pour une levée générale de toutes les limitations. Il demande simplement que chaque commerçant puisse déterminer lui-même la position qu'il veut occuper sur le marché et de quelle manière il veut défendre sa position par un meilleur choix de ses heures d'ouverture.

Le grand avantage du système général qu'il propose est que la nécessité de subdiviser les commerçants en catégories disparaît automatiquement.

Le principe que les auteurs de cet amendement veulent faire admettre est celui de l'inscription, dans la loi, d'un nombre maximum d'heures durant lesquelles un fonds de commerce peut rester ouvert. Il appartient alors aux intéressés de choisir eux-mêmes leurs heures d'ouverture et d'afficher clairement ce choix, de manière qu'un contrôle soit possible.

Le commissaire était parti d'une durée d'ouverture maximale de quinze heures, parce que ce chiffre correspondait actuellement au nombre d'heures qui sépare l'heure limite d'ouverture autorisée, à savoir 5 heures du matin, et l'heure limite de fermeture autorisée, à savoir 20 heures.

Au cas où l'on admettrait de laisser les intéressés entièrement libres de déterminer les heures d'ouverture, il serait bien entendu inutile de maintenir à quinze heures la durée d'ouverture maximale; douze heures pourraient alors suffire parfaitement. Le commerce s'organisera spontanément lui-même pour veiller à un étalement suffisant entre les différents établissements, de manière que toute la plage qui va de 5 heures du matin à 22 heures soit couverte.

Selon l'intervenant, cette forme d'organisation présente un certain nombre d'avantages. Première-

Heel wat ontwikkelingen die zich de jongste 25 jaar hebben voorgedaan zorgen ervoor dat het consumptiepatroon ingrijpend is veranderd. Dit is ook het geval inzake de arbeidsorganisatie. Deze grotere flexibiliteit heeft andere gedragspatronen gecreëerd. Terzelfdertijd heeft het publiek gemiddeld een hogere opleiding gekregen waardoor het zich ook beter aan de informatiemaatschappij kan aanpassen en daardoor veeleisender en mondiger is geworden. De consumenten vragen bijgevolg meer en flexibelere openingsuren.

Er is een grote verscheidenheid aan werktijden, aan vormen van deeltijdse arbeid, aan flexibele arbeid als ook de sterk gewijzigde gezinssamenstelling met een groter aantal alleenstaanden en tweeverdieners als gevolg van de toegenomen arbeidsparticipatie van de vrouw. Deze evolutie botst met het bestaande rigide stelsel van verplichte sluitingsuren opgelegd door de wet van 24 juli 1973.

Voor de spreker is het duidelijk dat een wijziging zich opdringt. Ook inzake openingstijden moet er meer flexibiliteit komen. Dit betekent niet dat dit lid pleit voor een algehele opheffing van alle beperkingen. Hij vraagt alleen dat elke handelaar voor zichzelf zou kunnen uitmaken welke positie hij in de markt inneemt en op welke manier hij het best zijn positie kan verdedigen door een betere keuze van zijn openingsuren.

Het grote voordeel van dit voorgestelde algemeen systeem is dat de noodzaak om de handelaars in categorieën in te delen, automatisch vervalt.

Het idee dat de indieners van dit amendement ingang willen doen vinden, bestaat erin dat in de wet het maximum aantal uren zou worden ingeschreven dat een handelszaak open mag zijn. Het komt dan de betrokkenen zelf toe om hun openingsuren te kiezen en die keuze duidelijk te afficheren zodat een controle mogelijk is.

Het commissielid was uitgegaan van een maximale openingsduur van 15 uren, omdat dat aantal voor het ogenblik het aantal uren is dat ligt tussen het toegelaten uiterste openingsuur, zijnde 5 uur's morgens en het toegelaten uiterste sluitingsuur, zijnde 20 uur's avonds.

Indien de idee wordt aanvaard om de openingstijden volledig vrij door de betrokkenen te laten bepalen, is het uiteraard onnodig om de maximale openingsduur op 15 uren te laten, 12 uren zouden dan perfect kunnen volstaan. De handel zal zich wel spontaan zelf organiseren om ervoor te zorgen dat er voldoende spreiding is tussen de verschillende inrichtingen opdat het hele spectrum van 5 uur's morgens tot 22 uur's avonds gedekt zou zijn.

Volgens spreker biedt deze organisatievorm een aantal voordelen. Vooreerst kan men afstappen van

ment, on peut renoncer à cette distinction rigide et artificielle qu'il faut faire actuellement entre les différents types de magasins en fonction de toutes sortes de critères dont il faut vérifier le respect. En outre, ce système permet de mieux tenir compte des besoins du consommateur. On ne peut certainement pas perdre de vue que si l'on ne répond pas pleinement à la demande accrue d'heures d'ouverture plus flexibles, l'on s'arrangerait pour y répondre par le biais des distributeurs automatiques. Ce serait négatif du point de vue social car négatif en termes d'emploi. L'utilisation croissante du commerce électronique constitue également un phénomène qui traduit un besoin croissant d'heures d'ouverture plus flexibles.

L'augmentation de la flexibilité ne doit pas se faire au détriment de la participation des commerçants concernés et de leur personnel à la vie sociale et culturelle, dès lors que le nombre d'heures d'ouverture est limité. Dans le système proposé, ils peuvent y participer aux heures de leur choix et celles-ci pourront, au besoin, varier en fonction du jour de la semaine.

Si l'on retient la proposition, il faudra moderniser radicalement toute la structure organisationnelle de notre commerce, dans le respect des principaux objectifs de la loi existante. La proposition offre le grand avantage de permettre aux commerçants artisans et prestataires de services de répondre de manière beaucoup plus souple aux besoins du consommateur que l'on ne parvient pas à remplir comme il se doit et que l'on doit combler par toutes sortes de «parades». Le membre pense à cet égard aux automates, aux magasins liés à d'autres entités économiques comme les stations-service, etc. L'intervenant souligne enfin qu'une enquête sur les magasins de nuit a clairement montré que la plus grande partie des achats est concentrée dans une tranche horaire déterminée. Si l'on constate que la fréquentation est quasi nulle avant ou après une certaine heure, la plupart des commerces finiront par fermer pendant les tranches horaires concernées. La rigidité du système actuel est responsable à elle seule du fait que les magasins de nuit restent ouverts toute la nuit afin de rentabiliser au maximum la plage horaire qui leur est accordée et d'essayer d'atteindre un rendement suffisant. Dans le système proposé, ces magasins choisiront peut-être d'ouvrir de 14 heures à 2 heures du matin.

Selon le même commissaire, l'expérience a clairement montré que les effets de la libéralisation des heures d'ouverture n'ont rien de négatif. L'expérience belge peut également servir d'exemple. Lorsque l'on a autorisé l'implantation de grandes surfaces, d'aucuns ont également affirmé que l'on signait l'arrêt de mort des classes moyennes. Il apparaît clairement, avec le recul, que le secteur a subi une réorganisation et que ses maillons les plus faibles ont disparu mais d'autres part, les commerces les plus dynamiques ont réussi à s'installer dans des créneaux du marché et à rester rentables.

die rigide en kunstmatige indeling die nu moet worden gemaakt tussen soorten winkels met allerlei criteria die moeten worden geverifieerd. Bovendien laat dit systeem ook toe beter in te spelen op de behoeften van de consument. Er mag zeker niet uit het oog worden verloren dat in de mate dat niet wordt ingespeeld op die grotere vraag naar flexibeler openingstijden, die vraag zal opgevangen worden door middel van automaten. De maatschappij zou hiermee niet gediend zijn aangezien deze evolutie negatief zou zijn in termen van werkgelegenheid. Het toenemend gebruik van elektronische handel is eveneens een fenomeen dat duidt op een groeiende behoefte aan flexibeler openingstijden.

Deze grotere flexibiliteit dient niet ten koste te gaan van het sociaal en cultureel leven van de betrokken handelaars en hun personeel aangezien het aantal openingsuren wordt beperkt. In het voorgestelde systeem kunnen zij hieraan deelnemen op de door hen gekozen uren die dan nog desnoods kunnen verschillen naargelang de dag van de week.

Indien het voorstel zou worden gevolgd, dan zou het een ingrijpende modernisering inhouden van de hele structuur van organisatie van onze handel met respect van de belangrijkste doelstellingen van de huidige wet. Het heeft het grote voordeel toe te laten dat handelaars, ambachtshandelaars en dienstverleners veel flexibeler kunnen inspelen op de behoeften van de consument daar waar voor het ogenblik duidelijk grote lacunes kunnen worden vastgesteld die dan via allerlei «ontwijkingsmechanismen» worden opgevangen. Het lid denkt hierbij aan automaten, winkels geënt op andere economische entiteiten zoals tankstations, enz. Ten slotte wijst spreker erop dat uit onderzoek over nachtwinkels duidelijk is gebleken dat het leeuwendeel van de aankopen gebeurt binnen een bepaalde tijdsspanne. Wanneer blijkt dat voor of na een bepaald uur praktisch geen cliënten meer opdagen, dan zullen uiteindelijk de meeste zaken sluiten. Het is enkel aan het huidige rigide systeem te wijten dat nachtwinkels nu de hele nacht open zijn om toch maar het maximum uit de hen toegemeten openingstijden te halen en zodoende toch een voldoende rendabiliteit te bereiken. In het voorgestelde systeem zullen zij er misschien voor kiezen om van 14 tot 2 uur open blijven.

Volgens hetzelfde commissielid hebben de ervaringen duidelijk aangetoond dat een liberalisering van openingstijden allesbehalve negatieve effecten heeft. Ook de ervaring uit ons eigen land kan als voorbeeld dienen. Wanneer men in het verleden de grootwarenhuizen heeft toegelaten, werd ook beweerd dat de middenstand volledig zou verdwijnen. Achteraf is het duidelijk dat de sector wel gereorganiseerd werd en de zwakste schakels zijn verdwenen, doch dat anderzijds de meest dynamische zaken nichesposities hebben kunnen innemen en rendabel zijn gebleven.

L'intervenant exhorte la commission et le ministre à consacrer ne fût-ce qu'une discussion, à la formule proposée dans ses amendements.

Le cosignataire de l'amendement souscrit à ce qui vient d'être dit, ainsi qu'à la justification des amendements n^{os} 2 à 8 et 10.

Article 2

À cet article, MM. Coene et Hatry déposent trois amendements :

« Supprimer cet article. »

Justification

Cet article vise, conjointement avec l'article 4, à imposer des conditions d'exploitation très sévères aux magasins de nuit qui proposent principalement des produits d'alimentation générale et des articles ménagers. C'est ainsi que les magasins de nuit ne pourront ouvrir que 13 heures par période de 24 heures, alors que pour les « magasins de jour », cette durée est de 15 heures. Ils ne pourront ouvrir qu'entre 18 et 7 heures. Par conséquent, ils devront fermer l'après-midi, ce qui les privera d'une grande partie de leurs recettes. Il semble que, combinée aux autres restrictions, la légalisation des magasins de nuit revienne à les étouffer économiquement. Il y a dès lors tout lieu de craindre qu'ils ne puissent même plus assurer leur « fonction de dépannage ».

Par le présent amendement, qui forme un tout avec les amendements aux articles 3 et 4, nous voulons proposer une solution de rechange en vue de répondre à l'évolution des besoins du consommateur actuel. En effet, c'est précisément parce que la législation actuelle n'est pas adaptée à ces changements que l'on voit apparaître des magasins qui ouvrent également pendant les heures de fermeture légales, surtout dans les villes. Ces « magasins de nuit » sont généralement ouverts de l'après-midi à 2 ou 3 heures du matin.

C'est la raison pour laquelle nous proposons de permettre désormais aussi aux épicerie d'ouvrir le soir et la nuit. On répondra ainsi efficacement aux nouvelles aspirations du consommateur sans qu'une réglementation distincte, discriminatoire et contraignante soit nécessaire pour les magasins de nuit.

À titre subsidiaire :

« Remplacer cet article par ce qui suit :

« L'article 2 de la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 2. — La durée maximale d'ouverture autorisée est de quinze heures par jour. Le commerçant peut

Spreker roept de commissie en de minister op minstens enige discussie aan het door zijn amendementen voorgestelde alternatief systeem te wijden.

De medeondertekenaar van het amendement geeft aan dat voorgaand betoog ook als verantwoording bij de amendementen nrs. 2 tot 8 en 10 fungeert.

Artikel 2

De heren Coene en Hatry dienen drie amendementen in op dit artikel :

« Dit artikel doen vervallen. »

Verantwoording

Dit artikel heeft, samen met artikel 4, tot doel aan nachtwinkels, die voornamelijk algemene voedingswaren en huishoudelijke producten aanbieden, zeer strenge uitbatingsvoorwaarden op te leggen. Zo mogen nachtwinkels maar 13 uur per etmaal open zijn, terwijl dit voor de « dagwinkels » 15 uur is. Ze mogen alleen openen tussen 18 uur en 7 uur. Bijgevolg zullen zij in de namiddag moeten sluiten zodat zij een groot deel van hun inkomsten verliezen. Gecombineerd met de andere beperkingen lijkt de legalisering van de nachtwinkels tevens neer te komen op het economisch versmachten ervan. Er valt dan ook te vrezen dat ze zelfs hun « depannagefunctie » niet meer zullen kunnen vervullen.

Met dit amendement, dat moet worden samengelezen met de amendementen op artikelen 3 en 4, willen wij een alternatieve piste voorstellen om tegemoet te komen aan de gewijzigde behoeften en noden van de hedendaagse consument. Het is immers precies omdat de huidige wetgeving niet is aangepast aan deze veranderingen dat er winkels ontstaan die ook tijdens de wettelijke sluitingsuren geopend zijn, vooral in de steden. Deze « nachtwinkels » zijn vaak geopend vanaf de namiddag tot 2 à 3 uur 's nachts.

Daarom stellen wij voor om thans ook aan kruidenierswinkels de mogelijkheid te geven 's avonds en 's nachts te openen. Op deze wijze wordt efficiënt ingespeeld op de nieuwe verzuchtingen van de consument en is er geen aparte, discriminerende en stricte regeling van de nachtwinkels nodig.

In subsidiaire orde :

« Dit artikel vervangen als volgt :

« Artikel 2 van de wet van 24 juli 1973 tot instelling van een verplichte avondsluiting in handel, ambacht en dienstverlening wordt vervangen door volgende bepaling :

« Art. 2. — De maximaal toegelaten openingsduur bedraagt vijftien uur per dag. Binnen deze maximale

fixer librement ses heures d'ouverture dans les limites de cette durée maximale. »

Justification

Voir la justification de l'amendement n° 2.

À titre subsidiaire :

«Au point c), remplacer les mots «18 heures» et «7 heures», respectivement, par les mots «16 heures» et «9 heures.»

Justification

Il est nécessaire d'accorder aux magasins de nuit une plus grande marge en ce qui concerne les heures d'ouverture, afin de leur assurer une rentabilité suffisante. Sinon, ces magasins disparaîtront de plus en plus et seront remplacés par des distributeurs automatiques, une situation qui sera néfaste à l'emploi et ne sert de surcroît aucun autre intérêt.

Article 3

MM. Coene et Hatry déposent d'abord les amendements n°s 5 à 8 suivants :

«Dans le a) proposé au 1° de cet article, remplacer les mots «et des débits de boissons» par les mots «, des débits de boissons et des épiceries.»

Justification

Voir la justification de l'amendement n° 2.

«Dans le f) proposé au 2° de cet article, apporter les modifications suivantes : A) supprimer les mots «le long des autoroutes»; B) remplacer les mots «magasins situés sur le domaine des autoroutes» par les mots «magasins rattachés à des stations-service.»

Justification

Les raisons pour lesquelles l'autorisation est limitée aux stations-service situées le long d'une autoroute ne sont pas claires. Le motif invoqué, à savoir que cela permet aux automobilistes de ne pas devoir quitter l'autoroute pour acheter de l'alimentation est illogique, puisqu'en principe les magasins sont de toute manière fermés après 20 heures, et qu'on voit mal pourquoi l'automobiliste quitterait l'autoroute à cette fin.

En outre, cette distinction est discriminatoire envers les utilisateurs du réseau routier ordinaire.

openingsduur staat het de handelaar vrij zijn openingsuren te bepalen. »

Verantwoording

Zie verantwoording bij amendement nr. 2.

In tweede subsidiaire orde :

«In het punt c) de woorden «18 uur» en «7 uur» vervangen door respectievelijk de woorden «16 uur» en «9 uur.»

Verantwoording

Het is nodig nachtwinkels een grotere marge te verlenen om geopend te blijven om hen toe te laten een voldoende rentabiliteit te realiseren. Anders zullen nachtwinkels meer en meer verdwijnen en vervangen worden door automaten wat de tewerkstelling niet ten goede zal komen en bovendien geen enkel ander belang dient.

Artikel 3

De heren Coene en Hatry dienen eerst de amendementen nr. 5 tot 8 in.

«In de bepaling onder 1°, in het voorgestelde punt a) tussen het woord «drankslijterijen,» en de woorden «alsmede de volgende speciaalzaken» het woord «kruidenierswinkels,» invoegen.»

Verantwoording

Zie verantwoording bij amendement nr. 2.

«In de bepaling onder 2°, in het voorgestelde punt f), de volgende wijzigingen aanbrengen: A) de woorden «langs de autosnelweg» doen vervallen; B) de woorden «winkelruimten gelegen op het domein ervan» vervangen door de woorden «winkels verbonden aan tankstations.»

Verantwoording

Het is onduidelijk waarom de toelating beperkt wordt tot die tankstations die gelegen zijn langs de autosnelweg. De aangehaalde reden namelijk dat de automobilisten dan niet meer de autosnelweg moeten verlaten om voedselwaren in te slaan is onlogisch. Immers, na 20 uur zijn de winkels in principe toch dicht, zodat moeilijk valt in te zien waarom de automobilist om deze reden de autosnelweg zou verlaten.

Bovendien is het onderscheid discriminerend voor de automobilist die zich op een gewone weg bevindt.

Ceux-ci peuvent également être de passage et doivent donc avoir la possibilité de se procurer assez facilement les produits de base nécessaires.

Enfin, il convient d'observer que pour les stations-service non situées le long des autoroutes également, la vente de produits d'alimentation constitue souvent une source de revenus importante, voire vitale.

« Compléter cet article par un 3^o, rédigé comme suit :

« 3^o il est ajouté un point g), rédigé comme suit :

« g) à la vente de produits d'alimentation générale et d'articles ménagers, à l'exclusion des boissons alcoolisées distillées et des boissons fermentées, d'une teneur en volume d'alcool de plus de 6%, lorsque la vente a lieu dans des stations-service non situées le long de l'autoroute ou dans des magasins situés sur leur domaine et que la superficie destinée à la vente et accessible au public n'excède pas 250 m², les heures de fermeture étant fixées dans ce cas de 0 à 5 heures. »

Justification

Cet amendement pragmatique a pour objet de remédier à la situation difficile dans laquelle se trouvent les exploitants des stations-service. La vente de denrées alimentaires constitue souvent une source de revenus importante, voire vitale pour les stations-service situées le long des routes ordinaires.

Le ministre aussi a fait ouvertement preuve de compréhension envers la situation des pompistes, en déclarant que pour les stations-service situées le long des routes ordinaires, un assouplissement de la législation était une possibilité envisageable. Le présent amendement a pour objet de réaliser dès à présent cet assouplissement. Le problème nous paraît en effet suffisamment clair et justifie de prendre des mesures légales sans plus attendre.

La distinction entre les stations-service situées le long des routes ordinaires (qui doivent se conformer aux heures normales de fermeture) et celles situées le long des autoroutes (qui peuvent rester ouvertes 24 heures sur 24) est d'ailleurs difficilement défendable.

Les raisons pour lesquelles l'autorisation est limitée aux stations-service situées le long d'une autoroute ne sont pas claires. Le motif invoqué, à savoir que cela permet aux automobilistes de ne pas devoir quitter l'autoroute pour acheter de l'alimentation est illogique puisque les magasins sont en principe fermés après 20 heures, et que l'on voit mal pourquoi l'automobiliste quitterait l'autoroute à cette fin.

Ook deze kan op doorreis zijn en moet dan ook de mogelijkheid krijgen om op relatief gemakkelijke wijze de nodige basisproducten in te slaan.

Ten slotte dient opgemerkt dat ook voor de tankstations die niet langs autosnelwegen gelegen zijn, de verkoop van voedingswaren vaak een (levens) belangrijke bron van inkomsten betekent.

« Dit artikel aanvullen met een 3^o, luidende :

« 3^o een punt g) wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« g) voor de verkoop van algemene voedingswaren en huishoudelijke artikelen, met uitsluiting van gedistilleerde alcoholische dranken en gegiste dranken, met een gehalte van meer dan 6% volume alcohol, in tankstations die niet gelegen zijn langs de autosnelweg of in winkelruimten gelegen op het domein ervan, en waarbij de oppervlakte voor de verkoop en toegankelijk voor het publiek, niet meer bedraagt dan 250 m², gelden de sluitingsuren van 0 uur tot 5 uur. »

Verantwoording

Dit pragmatisch amendement heeft tot doel tegemoet te komen aan de moeilijke toestand waarin de uitbaters van tankstations zich bevinden. Ook voor de tankstations die gelegen zijn langs gewone wegen, betekent de verkoop van voedingswaren vaak een (levens)belangrijke bron van inkomsten.

Ook de minister heeft naar de buitenwereld toe begrip getoond voor de situatie van de pomphouders. De minister verklaarde dan ook dat voor de tankstations gelegen aan gewone wegen een versoepeling van de wetgeving tot de mogelijkheden behoort. Met dit amendement willen wij deze versoepeling nu reeds doorvoeren. De problematiek lijkt ons immers duidelijk genoeg, en rechtvaardigt nu reeds wettelijke maatregelen.

Het onderscheid tussen stations gelegen langs gewone wegen (die zich moeten houden aan de normale sluitingsuren) en deze langs autosnelwegen (die 24 uur op 24 geopend mogen zijn) is overigens moeilijk verdedigbaar.

Het is inderdaad onduidelijk waarom de toelating beperkt wordt tot die tankstations die gelegen zijn langs de autosnelweg. De aangehaalde reden namelijk dat de automobilisten dan niet meer de autosnelweg moeten verlaten om voedselwaren in te slaan is onlogisch. Immers, na 20 uur zijn de winkels in principe toch dicht, zodat moeilijk valt in te zien waarom de automobilist om deze reden de autosnelweg zou verlaten.

En outre, cette distinction est discriminatoire envers les utilisateurs du réseau routier ordinaire. Ceux-ci peuvent également être de passage et doivent donc avoir la possibilité de se procurer assez facilement les produits de base nécessaires.

Premier amendement subsidiaire :

« Compléter cet article par un 3^o, rédigé comme suit :

« 3^o il est ajouté un point g), rédigé comme suit :

« g) à la vente de produits d'alimentation générale et d'articles ménagers, à l'exclusion des boissons alcoolisées distillées et des boissons fermentées d'une teneur en volume d'alcool de plus de 6%, lorsque la vente a lieu dans des stations-service non situées le long de l'autoroute ou dans des magasins situés sur leur domaine et que la superficie destinée à la vente et accessible au public n'excède pas 250 m², les heures de fermeture étant fixées dans ce cas de 22 à 5 heures. »

Justification

Voir la justification à l'amendement précédent.

MM. Hatry et Coene déposent aussi l'amendement n^o 9, qui est le deuxième amendement subsidiaire à l'amendement n^o 7 :

« Compléter cet article par un 3^o, rédigé comme suit :

« 3^o il est ajouté un point g), rédigé comme suit :

« g) aux magasins annexés aux stations-service en dehors des autoroutes, qui peuvent rester ouverts de 5 heures à 22 heures en semaine et jusqu'à minuit les vendredis, samedis et veilles de jours fériés légaux. »

Justification

Le présent projet impose la fermeture des magasins annexés aux stations-service à vingt heures, excepté ceux situés le long des autoroutes qui peuvent être ouverts 24 h/24. Une telle interdiction risque à terme de compromettre la rentabilité et donc la viabilité de ces établissements, dont la vente de produits d'alimentation constitue une source importante de revenu.

Aussi, afin de favoriser la viabilité des stations-service concernées, il est proposé d'apporter plus de flexibilité dans les heures d'ouvertures de ces points de vente.

L'auteur principal déclare que cet amendement essaie de reconstruire les soucis exprimés lors des audi-

Bovendien is het onderscheid discriminerend voor de automobilist die zich op een gewone weg bevindt. Ook deze kan op doorreis zijn en moet dan ook de mogelijkheid krijgen om op relatief gemakkelijke wijze de nodige basisproducten in te slaan.

In eerste subsidiaire orde :

« Dit artikel aanvullen met een 3^o, luidende :

« 3^o een punt g) wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« g) voor de verkoop van algemene voedingswaren en huishoudelijke artikelen, met uitsluiting van gedistilleerde alcoholische dranken en gegiste dranken, met een gehalte van meer dan 6% volume alcohol, in tankstations die niet gelegen zijn langs de autosnelweg of in winkelruimten gelegen op het domein ervan, en waarbij de oppervlakte voor de verkoop en toegankelijk voor het publiek, niet meer bedraagt dan 250 m², gelden de sluitingsuren van 22 uur tot 5 uur. »

Verantwoording

Zie verantwoording vorig amendement.

De heren Coene en Hatry dienen ook amendement nr. 9, tweede subsidiair amendement op amendement nr. 7, in :

« Dit artikel aanvullen met een 3^o, luidende :

« 3^o er wordt een punt g) toegevoegd, luidende :

« g) winkels die deel uitmaken van een tankstation dat niet langs de autoweg gelegen is, die open kunnen blijven van 5 uur tot 22 uur op weekdays en tot 24 uur op vrijdag, op zaterdag en op werkdagen die een wettelijke feestdag voorafgaan. »

Verantwoording

Dit ontwerp verplicht winkels die deel uitmaken van een tankstation, hun deuren te sluiten om 20 uur, uitgezonderd wanneer het tankstation gelegen is langs de autoweg: die kunnen 24 uur op 24 uur open blijven. Dit verbod kan op termijn een bedreiging vormen voor de rendabiliteit en dus het voortbestaan van deze ondernemingen, die uit de verkoop van voedingswaren aanzienlijke inkomsten putten.

Om het voortbestaan van de betrokken tankstations te garanderen, stellen wij voor de openingsuren van deze verkooppunten flexibeler te maken.

De hoofdindieners verklaart dat dit amendement tegemoet tracht te komen aan de bezorgdheid die

tions que la commission a organisées, à la fois de la part du «VKW Limburg», mais aussi d'autres organisations représentatives des exploitants des stations-service et de la part de l'industrie pétrolière.

Il ajoute que l'amendement permettra d'améliorer la viabilité des stations-service. Le membre signale que, par exemple, rien que le long des rues parallèles aux voies ferrées de la gare du Nord à Bruxelles, (Saint-Josse) 6 ou 7 stations-service ont disparu ces dernières années pour être remplacées par des brocantes ou des commerces de qualité médiocre. L'urbanisme en souffre fortement. L'amendement vise à arrêter cette tendance déplorable.

Un membre estime que la notion néerlandaise «restauratiebedrijven» paraît plus large que la notion française «restaurants».

Le ministre se rallie à cette remarque. Une correction de texte s'impose.

Article 4

Un commissaire fait remarquer que l'article 4bis, § 1^{er}, 1^o, proposé, se compose de deux membres de phrase, l'un à la voix passive, l'autre à la voix active. Pour lui, il est conseillé de faire du deuxième membre de phrase un point distinct.

Le ministre et la commission marquent leur accord sur cette correction de texte.

MM. Coene et Hatry introduisent un amendement n^o 10, libellé comme suit:

«*Supprimer cet article.*»

Justification

Cet amendement doit être lu conjointement avec l'amendement visant à insérer un nouvel article 1^{er}bis et avec l'amendement à l'article 2.

Si on opte pour un régime général, il n'est en effet plus nécessaire d'insérer des dispositions séparées, discriminatoires et par trop radicales en ce qui concerne les magasins de nuit.

Un membre souligne qu'il ne tient pas à mettre en cause les discussions qui ont eu lieu à la Chambre et les conclusions auxquelles la Chambre était arrivée notamment à propos des stations-service qui ne se trouvent pas le long des autoroutes. Toutefois, il croit qu'il serait opportun de se fixer un terme pour évaluer le fonctionnement de cette législation quand elle aura été appliquée. Le ministre a même déjà commandé une étude sur le problème mentionné ci-avant. L'intervenant souhaiterait qu'il y ait un engagement ferme de la part du gouvernement quant à procéder à

naar voren is gekomen in de door de commissie georganiseerde hoorzittingen, zowel vanwege het VKW Limburg als vanwege andere representatieve organisaties van exploitanten van tankstations en vanwege de olie-industrie.

Hij voegt eraan toe dat de leefbaarheid van de tankstations kan verbeteren dankzij dit amendement. Het lid merkt op dat alleen nog maar in de parallelstraten langs het Noordstation te Brussel (Sint-Joost) de laatste jaren zes of zeven tankstations verdwenen zijn en vervangen zijn door winkels van snuisterijen of handelszaken van middelmatige kwaliteit. Het stadsbeeld lijdt hier erg onder. Het amendement wil deze betreurenswaardige tendens een halt toeroepen.

Een lid meent dat het Nederlandse begrip «restauratiebedrijven» ruimer is dan het Franse begrip «restaurants».

De minister sluit zich aan bij deze opmerking. Er is een tekstcorrectie nodig.

Artikel 4

Een commissielid merkt op dat het voorgestelde artikel 4bis, § 1, 1^o, uit twee zinsdelen bestaat, het ene in de lijdende vorm en het andere in de bedrijvende vorm. Volgens hem is het raadzaam van het tweede zinsdeel een apart punt te maken.

De minister en de commissie stemmen in met deze tekstcorrectie.

De heren Coene en Hatry dienen een amendement nr. 10 in dat ertoe strekt dit artikel te schrappen.

«*Dit artikel doen vervallen.*»

Verantwoording

Dit amendement moet worden samengelezen met het amendement tot invoering van een nieuw artikel 1bis en met het amendement op artikel 2.

Wanneer men immers opteert voor een algemene regeling is het niet meer nodig aparte, discriminerende en te stringente bepalingen inzake de nachtwinkels in te voeren.

Een lid merkt op dat hij geen afbreuk wil doen aan de discussies die in de Kamer hebben plaatsgevonden en de besluiten waartoe de Kamer gekomen is, met name met betrekking tot de tankstations die zich niet langs autowegen bevinden. Volgens hem zou het echter opportuun zijn een termijn te bepalen waarna de uitvoering en de werking van deze wet geëvalueerd worden. De minister heeft zelf reeds een studie besteld over het bovengenoemde probleem. Spreker wenst van de regering de vaste toezegging te krijgen dat ze deze evaluatie binnen een redelijke termijn zal ver-

cette évaluation dans un délai raisonnable. Il importe de mesurer assez rapidement les conséquences de la législation à l'étude.

Le ministre déclare que l'enquête est réalisée par le service d'inspection du ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture auprès de la quasi-totalité des stations-services (4 698). Cette enquête vise notamment à répondre aux souhaits de cette commission. Le ministre s'engage à présenter les résultats de l'enquête à la commission et à examiner, sur cette base, toute initiative législative qui pourrait s'imposer.

Les données disponibles montrent très clairement que bon nombre de propriétaires et d'exploitants de stations-service mettent en cause le mode d'organisation actuel par la fédération pétrolière. Ils affirment qu'ils sont tout bonnement mis sous pression et qu'ils voient leur marge bénéficiaire réduite au point qu'ils sont contraints de chercher d'autres sources de revenus. Ici se pose donc un autre problème qui devra également être abordé lors d'un prochain débat.

Un autre commissaire fait observer que, contrairement à ce que dit le ministre, ce n'est pas la Fédération pétrolière qui détermine les marges bénéficiaires. Ce sont les entreprises pétrolières individuelles et le marché qui le font. D'après lui, dans dix ans, la Belgique ne comptera plus que 1 500 stations-services. Le nombre a déjà chuté de 15 000 à moins de 5 000 depuis le premier choc pétrolier. Le projet de loi à l'étude est un tout petit élément qui contribuera à cette orientation.

Le ministre propose qu'il revienne en commission au plus tard fin janvier 1999 pour discuter des résultats de l'enquête.

Un membre affirme qu'à première vue, il paraît tentant d'approuver le projet de loi sans le modifier et de procéder dans un délai raisonnable à une évaluation de ses effets. Il estime que les conséquences sont cependant évidentes: des commerces vont disparaître. Une évaluation a posteriori arrive toujours trop tard. Même si la législation est adaptée a posteriori, cela ne ferait pas revenir les commerces disparus. Il faut donc bien réfléchir avant d'adopter un projet de loi qui constituerait plutôt un pas en arrière qu'un pas en avant dans la pratique.

Le même commissaire fait observer que l'on a avancé bien peu d'arguments pour rejeter la proposition visant à instaurer une durée d'ouverture maximale de 12 heures, à utiliser librement par les intéressés. Il semble que certaines idées surannées ont la vie dure.

Un autre commissaire estime qu'au cours de la discussion, l'on n'a pas parlé suffisamment de certains aspects et qu'il y en a même dont on n'a rien dit. L'ar-

richten. Men moet vrij snel peilen naar de gevolgen van de voorliggende wetgeving.

De minister verklaart dat de enquête wordt gevoerd door de Inspectiedienst van het ministerie van Middenstand en Landbouw bij praktisch alle (4 698) benzinstations. Dit gebeurt onder meer ook om tegemoet te komen aan de wensen van deze commissie. De minister verbindt zich ertoe de resultaten van deze enquête aan deze commissie voor te leggen en aan de hand ervan te bekijken of enig wetgevend initiatief zich opdringt.

Uit de reeds gekende gegevens blijkt reeds zeer duidelijk dat in hoofdte van heel wat van de eigenaars en uitbaters van benzinstations vragen rijzen met betrekking tot de organisatie vanuit de Petroleumfederatie. Zij beweren eenvoudigweg onder druk te worden gezet en dat hun winstmarge dermate wordt verminderd dat zij wel hun inkomen elders moeten zoeken. Hier komt dus een ander probleem aan het licht. Bij een volgend debat dient ook dit probleem aan bod te komen.

Een ander commissielid merkt op dat in tegenstelling tot wat de minister verklaart, niet de Petroleumfederatie de winstmarges bepaalt. Het zijn de individuele petroleummaatschappijen en de markt die dat in doen. Volgens hem zal België binnen tien jaar nog slechts 1 500 tankstations tellen. Het aantal tankstations is sinds de eerste olieschok reeds teruggevallen van 15 000 tot minder dan 5 000. Het voorliggende wetsontwerp zal in zeer minieme mate bijdragen tot die ontwikkeling.

De minister stelt voor dat hij uiterlijk in januari 1999 in de commissie terugkomt om de resultaten van het onderzoek te bespreken.

Een lid stelt dat het op het eerste zicht wel mooi lijkt om het wetsontwerp in eerste instantie ongewijzigd goed te keuren en daarna binnen een redelijke termijn tot een evaluatie van de gevolgen ervan over te gaan. Volgens spreker liggen de gevolgen evenwel voor de hand: een aantal zaken zal verdwijnen. Een evaluatie a posteriori komt steeds te laat. Zelfs al zou de wetgeving daarna worden aangepast, dan nog brengt dat geen enkel verdwenen bedrijf terug. Men moet dus goed nadenken vooraleer een wetsontwerp goed te keuren dat in de praktijk eerder een stap achteruit in plaats van vooruit betekent.

Hetzelfde commissielid merkt op dat bitter weinig argumenten ten gronde naar voren zijn gebracht om niet in te gaan op het voorstel voor een maximale openingsduur van 12 uren vrij te bepalen door de betrokkenen. Blijkbaar hebben velen grote moeite om af te stappen van bepaalde vastgeroeste ideeën.

Een volgend commissielid is van oordeel dat in de discussie bepaalde aspecten te weinig of niet aan bod komen. In de argumentatie wordt voornamelijk uit-

gumentation part principalement du point de vue du consommateur. Quelles sont les conséquences, en termes d'organisation du travail, pour les entreprises concernées? L'on exigera une flexibilité énorme de la part de leurs travailleurs. Une enquête sérieuse à ce propos est nécessaire avant que l'on ne puisse marquer son accord sur l'idée précitée.

Un commissaire fait valoir que c'est un peu dans cette optique qu'il a rappelé que dans les centres urbains, à l'heure actuelle, l'on voit disparaître les stations-service. À son avis, le projet de loi va accélérer ce processus. De plus, ces stations sont souvent remplacées par des établissements de moindre qualité et du point de vue esthétique, et du point de vue de la nature des commerces qui s'y implantent. Évidemment, l'industrie pétrolière même ne souhaite qu'une réduction du nombre de stations-service puisque celles-ci deviennent d'autant plus rentables qu'il y en a moins. Ce sont les petites entreprises de classe moyenne qui exploitent ces stations-service qui vont subir le contrecoup de cette législation.

Un autre membre estime que la manière dont on a procédé ici est typique de ce gouvernement. Il fait modifier la loi avant de faire réaliser une enquête sur l'impact des mesures proposées. Le commissaire estime que l'on devrait plutôt faire l'inverse et commencer par réaliser une enquête sur les problèmes du secteur avant de prendre une initiative au niveau législatif. Sinon, il faudra peut-être modifier une réglementation à peine adoptée en fonction des résultats de l'enquête.

Le ministre reproche au préopinant de tout mettre sens dessus-dessous. Il est indéniable tout d'abord que le projet de loi assouplit le régime auquel sont soumis les magasins de nuit. Ce nouveau régime est le fruit de débats forts longs et il répond à une série de nouveaux besoins. De surcroît, c'est notamment à la demande de ladite commission que le ministre a lancé une enquête sur les stations-service. Le ministre peut comprendre que certains estiment que cet assouplissement ne va pas assez loin. Mais il est insensé d'exiger que le ministre retire son projet au moment où il donne suite à une demande du Parlement.

5. VOTES

Les amendements n^{os} 1 à 10 sont rejetés par 8 voix contre 3.

L'ensemble du projet de loi a été adopté par 8 voix contre 3.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 8 membres présents.

Le rapporteur,
Luc COENE.

Le président,
Paul HATRY.

gegaan van het standpunt van de verbruiker. Quid de gevolgen inzake arbeidsorganisatie voor de betrokken bedrijven? Van hun werknemers zal een enorme flexibiliteit worden geëist. Een ernstig onderzoek hierover is noodzakelijk vooraleer op eerdergenoemd idee kan worden ingegaan.

Volgens een commissielid heeft hij enigszins in dit verband gewezen op het verdwijnen van de tankstations in de stadscentra. Naar zijn mening zal het wetsontwerp dit proces versnellen. Bovendien worden deze tankstations vaak vervangen door handelszaken van mindere kwaliteit zowel wat het uitzicht betreft als de aard van de handel die er bedreven wordt. De olie-industrie heeft natuurlijk niets liever dan een vermindering van de tankstations aangezien de rendabiliteit stijgt naarmate er minder zijn. Het zullen de kleine middenstanders zijn die deze tankstations exploiteren, die de weerslag van deze wet zullen voelen.

Een ander lid meent dat de werkwijze die hier wordt gevolgd, illustratief is voor deze regering. Deze laat eerst de wet wijzigen en gaat pas dan een enquête houden over de impact van de voorgestelde maatregelen. Het commissielid meent dat men eerder omgekeerd tewerk zou moeten gaan en eerst een enquête over de problemen van de sector houden om daarna wetgevend op te treden. Nu zal misschien als gevolg van de enquête een pas wet geworden regeling weer moeten worden gewijzigd.

De minister verwijt voorgaande spreker alles op zijn kop te zetten. Vooreerst kan niet worden ontkend dat het wetsontwerp een versoepeling van de bestaande regeling voor nachtwinkels inhoudt. Deze nieuwe regeling is er gekomen na heel lange debatten en beantwoordt aan een aantal nieuwe maatschappelijke noden. Daarenboven is het onder meer op vraag van deze commissie dat de minister een enquête rond de benzinstations heeft opgestart. De minister kan eventueel begrijpen dat voor sommigen de versoepeling nog niet ver genoeg gaat. Het gaat evenwel niet op om te eisen dat de minister zijn ontwerp intrekt op het moment dat hij ingaat op een verzoek van het Parlement.

5. STEMMINGEN

De amendementen nrs. 1 tot 10 worden verworpen met 8 tegen 3 stemmen.

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 8 tegen 3 stemmen.

Dit verslag wordt eenparig goedgekeurd door de 8 aanwezige leden.

De rapporteur,
Luc COENE.

De voorzitter,
Paul HATRY.

CORRECTIONS DE TEXTE ACCEPTÉES

Avec l'accord de la Chambre des représentants, la commission a apporté les corrections de texte suivantes:

Article 3

Dans le texte néerlandais, au point *a*) proposé, le mot «restauratiebedrijven» est remplacé par le mot «restaurants».

Article 4

Les conditions reprises à l'article *4bis*, § 1, proposé, sont relibellées et renumérotées de la manière suivante:

- 1° ... au registre du commerce;
- 2° n'exercer aucune autre activité commerciale que celle visée au 1°;
- 3° avoir une surface ...;
- 4° afficher ... «magasin de nuit».

Article 6

Dans le texte néerlandais, § 4, remplacer, le cas échéant, le mot «produkten» par le mot «producten».

AANVAARDE TEKSTCORRECTIES

Met instemming van de Kamer van volksvertegenwoordigers heeft de commissie de volgende tekstcorrecties aangebracht:

Artikel 3

In het voorgestelde punt *a*) wordt het woord «restauratiebedrijven» vervangen door het woord «restaurants».

Artikel 4

De voorwaarden opgenomen in het voorgestelde artikel *4bis*, § 1, worden als volgt herschreven en vernummerd:

- 1° ... te vermelden handelsbedrijvigheden;
- 2° geen andere handelsactiviteiten uitoefenen dan die bedoeld in het 1°;
- 3° een maximale ...;
- 4° op duidelijk ... dragen.

Artikel 6

In § 4 wordt het woord «produkten» telkens vervangen door het woord «producten».

**TEXTE ADOPTÉ
PAR LA COMMISSION
DES FINANCES ET
DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES**

—————
Voir le doc. 1-983/4

**TEKST AANGENOMEN
DOOR DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN DE
ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN**

—————
Zie Stuk 1-983/4

ANNEXES

1. Exposé de MM. M. Brykman et J. Vermoes, respectivement vice-président et directeur de la Fédération Pétrolière Belge ASBL;

2. Exposé de M. G. van de Put, directeur de ventes Benelux Esso;

3. Exposé de MM. H. Ramaekers et Br. Angelo, respectivement directeur-adjoint du VKW Limbourg et administrateur-délégué du *Limburgs Voedingswarenbedrijf*;

4. Exposé de Mme A. Vranken, Fegarbel Service ASBL;

5. Exposé de Mme M. Vanheers et M. P. Pirotte, respectivement secrétaire-général et membre du conseil de Federauto ASBL;

6. Exposé de M. J. Appeltants, président en région Wallonne de la Fédération nationale des Distributeurs et Revendeurs de Carburants ASBL;

7. Exposé de M. R. Carpentier, directeur du Liberaal Verbond voor Zelfstandigen.

BIJLAGEN

1. Uiteenzetting door de heren M. Brykman en J. Vermoes, respectievelijk ondervoorzitter en directeur van de Belgische Petroleumfederatie VZW;

2. Uiteenzetting door de heer G. van de Put, Verkoopdirecteur Benelux Esso;

3. Uiteenzetting door de heren H. Ramaekers en Br. Angelo, respectievelijk adjunct directeur VKW Limburg en afgevaardigd bestuurder Limburgs Voedingswarenbedrijf;

4. Uiteenzetting door mevrouw A. Vranken, Fegarbel Service VZW;

5. Uiteenzetting door mevrouw M. Vanheers en de heer P. Pirotte, respectievelijk secretaris-generaal en bestuurslid van Federauto VZW;

6. Uiteenzetting door de heer J. Appeltants, voorzitter voor het Waalse gewest van de *Fédération nationale des Distributeurs et Revendeurs de Carburants ASBL*;

7. Uiteenzetting door de heer R. Carpentier, directeur van het Liberaal Verbond voor Zelfstandigen.

ANNEXE 1

EXPOSÉ DE MM. M. BRYKMAN ET J. VERMOES, RESPECTIVEMENT VICE-PRÉSIDENT ET DIRECTEUR DE LA FÉDÉRATION PÉTROLIÈRE BELGE ASBL

Heures d'ouverture des magasins annexés aux stations-service: éléments avancés par la Fédération Pétrolière Belge

Dans les limites fixées par la légalité, les exploitants de stations-service, en tant qu'indépendants, sont libres de fixer les heures de fermeture de leurs entreprises. Actuellement, dans de nombreux cas, ces heures d'ouvertures vont au-delà de 20 heures. Ce choix est parfois justifié par une interprétation large de la loi de 1973 qui prévoit que les dispositions contraignantes en matière d'heures de fermeture «ne s'appliquent pas aux entreprises de vente au détail de carburant et d'huile pour véhicules automobiles ou chauffage domestique».

L'évolution des stations-service a fait que la gamma de produits qui est proposé au consommateur s'est considérablement étendue pour répondre à ses souhaits et besoins. On peut comprendre que les exploitants aient continué à considérer que l'ensemble de leur commerce constitue un tout bénéficiant de la dérogation, même si la gamme offerte s'est fortement diversifiée.

À noter qu'aux Pays-Bas les commerces liés aux stations-service bénéficient d'une liberté totale pour les heures d'ouverture, dans la mesure où la majeure partie de leur chiffre d'affaires provient de la vente de carburant.

Le projet de loi concernant les magasins de nuit que le Sénat a évoqué entraînera l'application stricte de la loi de 1973 sur les heures d'ouverture et donc la fermeture des magasins annexés aux stations-service à 20 heures (sauf pour ceux situés le long des autoroutes qui peuvent être ouverts 24 heures sur 24).

La Fédération Pétrolière Belge s'est opposée depuis le début de l'examen du projet de loi à ces dispositions qui vont à l'encontre de la tendance déjà évoquée ci-dessus de l'accroissement des besoins du consommateur, de l'évolution de l'offre des stations-service vers une gamme de produits étendue et de la libéralisation du commerce. La rentabilité du point de vente de carburants et les possibilités que ces derniers peuvent offrir en matière d'emplois complémentaires seraient gravement menacées par de nouvelles dispositions trop restrictives.

Le ministre des Classes moyennes lui-même, bien qu'à l'origine de la loi sur les magasins de nuit, a marqué au lendemain du vote à la Chambre, dans les déclarations à la presse, sa compréhension pour sa situation des exploitants qui devraient être amenés à fermer leurs magasins annexés aux stations-service à 20 heures mettant ainsi leur rentabilité en danger. De très nombreux exploitants, ont également fait connaître leur souhait d'obtenir plus de souplesse dans les heures d'ouvertures des stations-service.

L'évocation de la loi par le Sénat est une occasion unique pour revoir les dispositions du projet de loi et rencontrer les préoccupations décrites ci-dessus. Une modification ultérieure de la loi par arrêté royal sur base d'une étude qui serait en cours est très problématique vu la procédure de modification qui doit être suivie et le point de vue bien connu du Conseil Supérieur des Classes moyennes qui doit être consulté.

La FPB souhaite obtenir du législateur un assouplissement du projet de loi actuel. S'il n'accorde pas la liberté totale

BIJLAGE 1

UITEENZETTING DOOR DE HEREN M. BRYKMAN EN J. VERMOES, RESPECTIEVELIJK ONDERVOORZITTER EN DIRECTEUR VAN DE BELGISCHE PETROLEUM-FEDERATIE VZW

Openingsuren van de winkels die bij benzinstations horen: door de Belgische Petroleum Federatie naar voor gebrachte elementen

De exploitanten van de benzinstations zijn, als zelfstandige, vrij om de sluitingsuren van hun bedrijven te bepalen, binnen de wettelijke beperkingen. Op dit moment lopen die openingsuren in veel gevallen tot na 20 uur. Deze keuze wordt soms gerechtvaardigd door de ruime interpretatie van de wet van 1973, die voorziet dat dwingende voorschriften inzake sluitingsuren niet van toepassing zijn op «ondernemingen die brandstof en olie voor autovoertuigen of woningverwarming in het klein verkopen».

De evolutie van de benzinstations heeft ertoe geleid dat het gamma producten dat aan de consument aangeboden wordt, zich aanzienlijk uitgebreid heeft, om te beantwoorden aan diens wensen en behoeften. Het is te begrijpen dat de exploitanten er altijd zijn blijven van uitgaan dat hun handelszaak als geheel van de afwijking kon genieten ook al is het aangeboden gamma sterk gediversifieerd.

Merken we op dat in Nederland de handelszaken die verbonden zijn aan benzinstations een totale vrijheid krijgen inzake openingsuren, voor zover de omzet van het station grotendeels afkomstig is uit de verkoop van brandstoffen.

Het wetsontwerp inzake nachtwinkels dat de Senaat naar zich toe heeft getrokken, zal de strikte toepassing van de wet van 1973 omtrent openingsuren tot gevolg hebben en dus ook de sluiting van de winkels die bij benzinstations horen om 20 uur (behalve voor die langs de autosnelwegen die 24 uur op 24 geopend mogen blijven).

Van bij het begin van de studie van het wetsontwerp heeft de Belgische Petroleum Federatie zich verzet tegen deze maatregelen die ingaan tegen de hierboven vermelde tendens van de groeiende behoeften van de consument, van de evolutie van het aanbod van de benzinstations naar een breder gamma producten en van de liberalisering van de handel. De rendabiliteit van de verkooppunten van motorbrandstoffen en de mogelijkheden die deze kunnen bieden wat betreft bijkomende werkgelegenheid zouden ernstig bedreigd worden door nieuwe te beperkende voorschriften.

Hoewel de minister van Middenstand aan de basis ligt van de wet inzake nachtwinkels, heeft hij in de verklaringen aan de pers de dag na de stemming in de Kamer zelf gezegd begrip te hebben voor de situatie van de exploitanten die verplicht zouden worden om hun winkels die bij benzinstations horen om 20 uur te sluiten, en zo hun rendabiliteit in gevaar brengen. Heel veel exploitanten hebben ook de wens geuit om meer soepelheid te bekomen in de openingsuren van benzinstations.

Het naar zich toe trekken van de wet door de Senaat is een unieke kans om de voorschriften van het wetsontwerp te herzien en tegemoet te komen aan de hierboven beschreven bekommernissen. Een latere wijziging van de wet door een koninklijk besluit op basis van een studie die aan de gang zou zijn, is erg problematisch gezien de wijzigingsprocedure die gevolgd moet worden en het welgekende standpunt van de Hoge Raad van Middenstand die geraadpleegd moet worden.

De BPF wenst van de wetgever een versoepeling van het huidige wetsontwerp te bekomen. Als hij de totale vrijheid voor de

d'ouverture des magasins annexés aux stations-service, il devrait permettre au moins à ces stations-service, en ce compris le magasin qui y est éventuellement annexé, d'être ouvertes le soir jusqu'à 22 heures et certains soirs jusque minuit.

opening van winkels die bij benzinestations horen niet toestaat, zou hij die benzinestations, en de winkel die er eventueel bijhoort, ten minste moeten toelaten om s'avonds tot 22 uur open te blijven en op bepaalde avonden tot middernacht.

ANNEXE 2

BIJLAGE 2

EXPOSÉ DE M. G. VAN DE PUT, DIRECTEUR DE VENTE BENELUX ESSO**UITEENZETTING DOOR DE HEER G. VAN DE PUT, VERKOOPSDIRECTEUR BENELUX ESSO**

La station-service est une entité socio-économique

Service station als Socio-Economische Entiteit

*Aspects économiques**Bedrijfs-Economisch*

- Carburants seuls ne sont pas rentables.
- Revenus du garage remplacés par revenus des shops.
- Approche PME professionnelle remplace exploitation familiale.
- Investissements importants pas compensés par une augmentation de productivité.
 - Investissements environnementaux dans le sous-sol sur la piste (légalement requis).
 - Protection contre attaque et vandalisme.
 - Automatisation des transactions (monnaie plastique).
 - Shops... mais possibilité d'emploi pour main d'œuvre peu qualifiée.
- Tendance de libéralisation des pays voisins (NL, FR, UK, D).
- Évolution vers point de vente sans personnel si limitations des revenus des shops.
- Pas de concurrence pour supermarchés, magasins de nuit et épicerie/stations hors des villes.

- Motorbrandstoffen alleen is niet rendabel.
- Garageinkomen gesubstitueerd door Shopinkomen.
- Professionele KMO aanpak vervangt Familiale uitbatingstructuur.
- Grote investeringen niet gecompenseerd door productiviteitsverbetering:
 - Milieu-investeringen in ondergrond en op voertrein (wettelijke verplichting).
 - Beveiliging tegen overval en vandalisme.
 - Automatisatie van transacties (plastic kaarten).
 - Shops... maar arbeidsintensief (opportuniteit voor laaggeschoolden).
- Trend liberalisering in buurlanden (NL, FR, UK, D).
- Evolutie naar onbemande verkooppunten indien beperking shopinkomen.
- Geen concurrentie voor supermarkten, nacht- en buurtwinkels/stations uit de steden.

*Aspects marketing et sociologique**Marketing-Sociologisch*

- Évolution rapide des habitudes de vie:
 - célibataires/carrières duales/temps de travail flexible/plus grande mobilité.
- En plus changements des habitudes de consommation:
 - culture «fast-food» et «micro-wave»/shopping du soir et weekend/achats impulsifs.

- Snelle evolutie in sociologische leefpatronen:
 - eenmansgezinnen/duale carrières/flexibele werktijden/grotere mobiliteit.
- En daarbijhorende veranderende consumptiepatronen:
 - «fast-food» en «micro-wave» cultuur/avond en week-end shopping/impulsaankopen.

*Services publiques**Openbaar Dienstverlenend*

- Fonction de sécurité: personnel présent et éclairage dans quartier de plus en plus dangereux.
- Aire de repos dans un monde routier hectique: café, rafraîchissement et snacks.
- Aide en cas de panne, information, téléphone/fax, toilettes.

- Veiligheidsfunctie: bemand en verlicht oord in steeds onveiligere omgeving.
- Rustplaats in steeds hektische verkeerswereld: koffie, verfrissing en snack.
- Eerste hulp bij: pech en weg wijzen - telefoon en fax - toiletten.

ANNEXE 3

EXPOSÉ DE MM. H. RAMAEKERS ET BR. ANGELO, RESPECTIVEMENT DIRECTEUR-ADJOINT DU VKW LIMBOURG ET ADMINISTRATEUR-DÉLÉGUÉ DU LIMBURGS VOEDINGSWARENBEDRIJF

1. Texte d'introduction du VKW-Limburg

Les heures d'ouverture des magasins s'étendent dans de nombreux pays d'Europe. Les entreprises répondent de la sorte aux nouveaux critères de la société. L'économie suit une tendance sociétale et non l'inverse. Nous évoluons, même si ce n'est pas vers une société des 24 heures, tout au moins vers une société des 16 ou 18 heures. Le consommateur n'est pas le seul demandeur. Les travailleurs demandent également de répartir eux-mêmes leurs heures de travail et le temps qu'ils passent en famille. Il ne faut donc pas introduire trop de règles universelles. Existe-t-il une meilleure façon de manger qu'à la carte ?

Des réactions défensives — témoins des dispositions prohibitives et des limitations du présent projet de loi — ont peu de sens. Même si les intentions étaient bonnes. La dynamique de la société, et donc celle de l'économie, ne se commande cependant pas à long terme. D'abord, on introduit des règles excessivement contraignantes. Ensuite, on constate que l'on doit recourir à toutes sortes de politiques « laxistes » car on évite les dispositions prohibitives qui n'ont pas ou trop peu d'appuis au sein de la société. L'ergotage — l'économie des bonnes intentions — est souvent inefficace sur le plan de l'économie et conduit à terme à des effets pervers indésirables et à des pertes de richesse. Le remède est alors plus douloureux que le mal lui-même.

En tant que figure de proue des organisations patronales limbourgeoises, VKW-Limburg est partisan d'une société permettant les relations économiques entre des entreprises libres et dans un marché libre où la concurrence y est loyale. VKW-Limburg s'oppose de ce fait à une régulation excessive ou à une pression, à un ergotage et à des systèmes trop rigides qui ralentissent la vigueur des entreprises.

Cela ne signifie pas pour autant que VKW-Limburg plaide pour une croissance sauvage et une anarchie totale. Les intérêts dignes de ce nom se doivent en effet d'être protégés.

Lors de l'élaboration de ce projet de loi, nous avons demandé une attention toute particulière à l'égard du dossier des stations-service. La réglementation en matière des stations-service du présent projet de loi se doit d'être assouplie pour de nombreuses raisons de natures économique, sociale et culturelle (voir plus loin). La dynamique propre à ces entreprises — avec de nombreux d'emplois à la clé —, ne peut se voir ramener à une situation antérieure.

VKW-Limburg
29.10.1998

2. Texted'introduction d'Angelo Bruno, administrateur-délégué du Limburgs Voedingswarenbedrijf

Un statut pour les stations-service s'impose

1. Historique

On constate à présent qu'une station-service ne vend pas uniquement de l'essence. Elle est devenue en effet une institution

BIJLAGE 3

UITEENZETTING DOOR DE HEREN H. RAMAEKERS EN BR. ANGELO, RESPECTIEVELIJK ADJUNCTDIRECTEUR VKW LIMBURGENAFGEVAARDIGDBESTUURDER LIMBURGS VOEDINGSWARENBEDRIJF

1. Inleidende tekst van VKW-Limburg

In verschillende Europese landen verruimen openingstijden van winkels. Bedrijven spelen daarbij in op nieuwe maatschappelijke patronen. De economie volgt een maatschappelijke trend. Niet omgekeerd. Wij evolueren, zoniet naar een 24-uurs-samenleving, dan toch naar een 16- of 18-uurs-samenleving. Niet alleen de consument is vragende partij. Ook werknemers vragen om de eigen gezins- en werktijd zelf in te delen. Laten we daarom niet al te veel algemeen geldende regels invoeren. Kan men beter eten dan à la carte ?

Defensieve reacties — getuige de verbodsbepalingen en beperkingen in het voorliggende wetsontwerp — hiertegen hebben weinig zin. Hoe goedbedoeld ook. Maatschappelijke, en dus economische dynamiek laat zich op langere termijn toch niet dwingen. Eerst voert men al te stringente regels in. Achteraf stelt men dan vast dat men zijn toevlucht moet nemen tot allerlei vormen van gedoogbeleid. Omdat verbodsbepalingen die geen of onvoldoende maatschappelijk draagvlak hebben toch omzeild worden. Betutteling — de economie van de goede bedoelingen — is economisch vaak inefficiënt en leidt op termijn tot ongewenste neveneffecten en welvaartsverlies. Waardoor de remedie erger wordt dan de kwaal.

VKW-Limburg is, als toonaangevende werkgeversorganisatie in Limburg, voorstander van een samenleving waarin het economisch verkeer plaatsvindt tussen vrije ondernemingen en in een vrije markt met eerlijke concurrentie. VKW-Limburg zet zich derhalve af tegen overregulering of regeldrang, betutteling en te rigide systemen die de gedrevenheid van ondernemerschap en economie afremmen.

Dit betekent niet dat VKW-Limburg pleit voor totale wildgroei en anarchie. Rechtgeaarde belangen dienen te worden beschermd.

Wij hebben in dit wetsontwerp bijzondere aandacht gevraagd voor het dossier van de benzinstations. Om tal van redenen van economische, sociale en culturele aard (zie verder), dient de in het wetsontwerp voorliggende regeling voor benzinstations te worden versoepeld. De eigen dynamiek — met vele jobs — die deze bedrijven ontwikkeld hebben, kan niet meer worden terugschroefd.

VKW-Limburg
29.10.1998

2. Inleidende tekst van Angelo Bruno, gedelegeerd bestuurder, Limburgs Voedingswarenbedrijf

Een statuut voor de benzinstations dringt zich op

1. Geschiedenis

Men kan vandaag vaststellen dat een benzinstation niet alleen benzine verkoopt maar een service-instelling is die ver-

de services qui diversifie ses activités: vente de boissons, de sucreries, de tabac, de journaux, d'alimentation générale, de car wash, de petite restauration, etc.

Cédant à la pression du client qui demande de plus en plus des heures d'ouverture plus longues, nous les avons donc étendues, dans un premier temps, de 6 heures à minuit, ensuite, jour et nuit. Cette décision a engendré un accroissement du nombre d'employés. Les clients réagissent de manière positive aux services qui leur sont fournis. Ils se sentent en effet en sécurité quand, à une heure avancée de la soirée, on les aide à faire le plein ou leurs achats dans le magasin. Notre société a évolué. On vit et travaille autant le jour que la nuit. De nos jours, quelle est l'heure appropriée pour une fermeture du soir appropriée?

2. Réaction à l'égard du nouveau projet de loi

Nous ne sommes pas d'accord, en tant qu'exploitants de plusieurs stations-service, avec le nouveau projet de loi. Nous concédons cependant qu'une croissance sauvage est apparue au cours des années. Toutefois, la question est: quelle mesure est la plus adéquate pour régulariser cette croissance sauvage?

La question qui se pose est la suivante: acceptons-nous le fait que notre société adopte en ce moment un autre style de vie et que ce style de vie entraîne la possibilité pour une personne de rentrer dans un magasin pour y faire ses achats à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, à l'heure qui lui convient le mieux et ce, en fonction de son emploi du temps qui dépend surtout de son horaire de travail? Si tel est le cas, la seconde question est: désirons-nous disposer de magasins qui contribuent à la création d'emplois ou optons-nous pour un pays où les distributeurs automatiques sont omniprésents?

Celui qui affirme que la solution au problème de la croissance sauvage réside obligatoirement dans le choix entre l'horaire du jour ou celui de la nuit, afin de protéger également le petit épicier, se trompe.

3. Statut

Vu notre gamme détaillée de services (essence, tabac, sucreries et boissons, petite restauration, car wash, ...), nous ne parvenons pas bien à situer la catégorie exacte à laquelle nous appartenons. C'est pour cette raison que s'impose un statut propre aux stations-service avec magasin.

Angelo Bruno
Administrateur-délégué
Limburgs Voedingswarenbedrijf
29.10.1998

schillende activiteiten ontplooit: shop met verkoop van dranken, snoep, tabak, kranten, algemene voeding, carwash, snacks, enz.

Onder druk van de klant die meer en meer vraagt naar langere openingsuren, hebben wij onze openingsuren opgedreven, eerst van 6 tot 24 uur en daarna dag en nacht. Dit heeft een enorme personeelsuitbreiding tot gevolg gehad. De klanten reageren zeer positief op de service die zij krijgen. Men voelt zich veilig wanneer men 's avonds laat geholpen wordt als men tankt of als men iets wil kopen uit de shop. Onze maatschappij is geëvolueerd. Mensen leven en werken dag en nacht. Welke is op dit moment het juiste uur voor de juiste avondsluiting?

2. Reactie op het nieuwe wetsontwerp

Als uitbater van verschillende benzinestations zijn wij niet akkoord met het nieuwe wetsontwerp. Wij zijn akkoord dat er een wildgroei ontstaan is door de jaren heen. Maar de vraag is: welke is de juiste aanpak om deze wildgroei te regulariseren?

De vraag die zich opdringt is de volgende: aanvaarden wij het feit dat onze maatschappij op dit ogenblik een andere levensstijl aanneemt, en dat deze levensstijl met zich meebrengt, dat men om op elk uur van de dag en nacht een winkel kan binnenstappen, om op het ogenblik dat het de individuele persoon past, inkopen te doen, en dit al naargelang zijn dagindeling die vooral afhangt van zijn arbeidsrooster? Zo ja, dan is de tweede vraag: willen wij winkels hebben die ook aan tewerkstelling doen of kiezen wij voor een land vol automaten?

Diegene die beweert, dat de oplossing voor de wildgroei erin bestaat verplicht te kiezen tussen dag en nacht, om alzo de kleine kruidenier te beschermen, heeft het bij het verkeerde eind.

3. Statuut

Gezien onze grote gamma aan service (benzine, tabak, snoep en drank, snacks, carwash, ...) weten wij niet goed waar wij thuishoren. Daarom dringt een eigen statuut voor benzinestations met shop zich op.

Angelo Bruno
Gedelegeerd bestuurder
Limburgs Voedingswarenbedrijf
29.10.1998

ANNEXE 4**EXPOSÉ DE MME A. VRANKEN, FEGARBEL SERVICE ASBL****Point de vue de Fegarbel-Service**

1. L'instauration d'une fermeture obligatoire du soir par voie légale est juste, car c'est la seule manière pour éviter la discrimination et pour empêcher des conditions de travail inacceptables. Ce principe implique toutefois que la loi doit être respectée dans les faits.

2. Notre organisation professionnelle est consciente que des réglementations, qui ont été prises à l'époque dans le cadre d'un contexte déterminé, ne sont éternelles et qu'après un certain temps, des adaptations ou modifications peuvent être nécessaires ou opportunes.

3. Fegarbel-service accepte d'envisager une extension des heures d'ouverture dans les stations-service sous les conditions suivantes :

a) Le détaillant-gérant ou revendeur doit pouvoir décider sur base volontaire et sans contrainte s'il souhaite ou non rester ouvert plus longtemps.

b) L'extension des heures ne peut aller au-delà des 22 heures.

c) L'extension éventuelle doit être accompagnée d'investissements supplémentaires visant à améliorer la sécurité (protection anti-balles, installation d'alarme...) aux frais de la société pétrolière.

d) Et moyennant l'obligation d'installer un système de pre-payment, par lequel l'attrait pour commettre un hold-up sera fortement diminué.

BIJLAGE 4**UITEENZETTING DOOR MEVROUW A. VRANKEN, FEGARBEL SERVICE VZW****Standpunt van Fegarbel-Service**

1. Het instellen van een verplichte avondsluiting bij wet is goed te keuren, want het is de enige manier om discriminatie uit te sluiten, en om onaanvaardbare werkvoorwaarden te vermijden. Dit principe houdt in dat de wet ook daadwerkelijk moet toegepast worden.

2. Onze beroepsvereniging beseft evenwel dat reglementeringen, die destijds werden genomen binnen een bepaalde context, niet eeuwigdurend zijn, en er na verloop van tijd nood kan zijn aan wijzigingen of aanpassingen.

3. Fegarbel-Service is bereid om een uitbreiding van de openingsuren in de service-stations te aanvaarden binnen volgende voorwaarden:

a) De kleinhandelaar-gerant of wederverkoper moet op vrijwillige basis kunnen beslissen of hij al dan niet later wil openblijven.

b) De uitbreiding van de openingsuren kan tot maximum 22 uur.

c) Zij moet gepaard gaan met bijkomende investeringen vanwege de maatschappij voor meer veiligheid (kogelvrije balie, alarminstallatie ...).

d) En mits de verplichting tot installatie van een pre-payment systeem, dankzij hetwelk de aantrek voor overvallen sterk zal verminderen.

ANNEXE 5

BIJLAGE 5

EXPOSÉ DE MME M. VANHEERS ET M. P. PIROTTE, RESPECTIVEMENT SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ET MEMBRE DU CONSEIL DE FEDERAUTO ASBL

UITEENZETTING DOOR MEVROUW M. VANHEERS EN DE HEERP. PIROTTE, RESPECTIEVELIJK SECRETARIS-GENERAAL EN BESTUURSLID VAN FEDERAUTO VZW

LE GROUPEMENT DES VENDEURS DE CARBURANTS DE BELGIQUE, AFFILIÉ À FEDERAUTO DEMANDE AUX SÉNATEURS QUE TOUTES LES STATIONS-SERVICE AVEC SHOP PUISSENT OUVRIR 15 HEURES MAIS QUE L'EXPLOITANT PUISSE CHOISIR LES HEURES D'OUVERTURE LIBREMENT

DE GROEPERING VAN BRANDSTOFVERKOPERS VAN BELGIË, AANGESLOTEN BIJ FEDERAUTO VRAAGTAAN DE SENATOREN DAT ALLE BENZINESTATIONS MET SHOP 15 UREN ZOULDEN KUNNEN OPEN ZIJN MAAR DAT DE UITBATER ZELF ZIJN OPENINGSUREN ZOU KUNNEN BEPALEN

1. *Problématique des stations-service*

1. *Problematiek van de benzinstations*

Rentabilité

Rentabiliteit

Le revenu de la vente des carburants a toujours été insuffisant. Dans le passé, les stations augmentaient leur rentabilité grâce à l'activité de garage. Pour des raisons techniques, ces garages ont disparu et les stations ont développé petit à petit une activité shop.

Het inkomen afkomstig van de verkoop van brandstoffen is steeds onvoldoende geweest. In het verleden verhoogden de benzinstations hun rentabiliteit door de garage-activiteit. Omwille van technische redenen wordt deze activiteit geleidelijk aan afgebouwd en hebben de stations de activiteit van shop ontwikkeld.

Cette activité a pu être développée grâce à la fonction de dépannage que les stations-service remplissent (150 à 200 BEF maximum par achat). Elle se réalise en dehors des heures d'ouverture habituelles du réseau de distribution, tôt le matin et le soir entre 18 et 24 heures.

Deze activiteit kon ontwikkeld worden dankzij de depannage-functie die de benzinstations vervullen. Deze depannagefunctie vindt plaats buiten de normale openingsuren van de distributie d.w.z. vroeg in de morgen en 's avonds tussen 18 en 24 uur.

Diminution du nombre de points de vente

Vermindering van het aantal verkooppunten

On distingue deux grandes catégories de vendeurs de carburants : les gérants qui travaillent dans des installations qui appartiennent aux compagnies pétrolières et les revendeurs qui ont eux-mêmes investi dans leur point de vente.

Men onderscheidt twee grote categorieën van brandstofverkopers : de geranten die werken in installaties die behoren tot de petroleummaatschappijen en de wederverkopers die zelf geïnvesteerd hebben in hun verkooppunt.

Limiter les revenus des gérants accélérera l'abandon par les pétroliers d'un certain nombre de points de vente. (C'est une politique poursuivie depuis longtemps.)

Het inkomen beperken van de geranten zal het afstoten van een aantal verkooppunten door de petroleummaatschappijen versnellen (een politiek die reeds sinds lang wordt gevolgd).

Les revendeurs indépendants ne pourront plus moderniser, voire installer de nouveaux points de vente, laissant ainsi la place aux seules multinationales.

De onafhankelijke wederverkopers zullen hun stations niet meer kunnen vernieuwen en ook geen nieuwe verkooppunten meer openen. Zij maken op deze manier de weg vrij voor multinationale ondernemingen.

Protéger le repos des vendeurs de carburants entraînera leur disparition, alors que l'obligation de fermer à 20 heures ne supprimera pas la concurrence, car les appareils automatiques (Mister cash et Bancontact) peuvent être ouverts 24 heures sur 24.

Het beschermen van de brandstofverkopers zal hun verdwijning in de hand werken terwijl de verplichting om om 20 uur te sluiten de concurrentie niet zal verhinderen, daar de automatische installaties (Mister cash en Bancontact) 24 uur op 24 kunnen openblijven.

Discrimination

Discriminatie

80 % du chiffre d'affaires des stations-service avec shop est réalisé grâce à la vente de produits qui sont en vente dans des magasins qui ont déjà la liberté de choisir leurs heures d'ouverture.

80 % van de omzet van de benzinstations met shop wordt gerealiseerd door de verkoop van producten die nu reeds verkocht worden in winkels die volledig vrij zijn hun openingsuren te kiezen.

Il y a lieu de tenir compte du fait que 80 % du chiffre d'affaires des stations-service avec shop est réalisé grâce à la vente de :

Er moet rekening gehouden worden met het feit dat 80 % van de omzet van de benzinstations met shop gerealiseerd wordt door :

- 1° carburants à moteur;
- 2° tabacs;

- 1° motorbrandstoffen;
- 2° tabakswaren;

3° quotidiens, hebdomadaires et articles de confiserie.

Il s'agit donc de produits qui sont en vente dans des magasins qui sont d'ores et déjà libres de choisir leurs heures d'ouverture.

Pourquoi dès lors ne pas permettre ce choix à tous les exploitants des stations-service ?

Pas de concurrence à l'égard des commerces traditionnels

Les commerces traditionnels n'usent pas de leur possibilité d'ouvrir jusque 20 heures. Ils ne se sentent certainement pas menacés, car pour eux les ventes au delà de 18 à 20 heures sont insignifiantes.

Les ventes réalisées au delà de 20 heures ne résultent pas d'un déplacement d'achats.

En conclusion, aucune étude scientifique n'a été menée qui démontre que les shops des stations nuisent aux commerces traditionnels.

Ils s'adressent à un autre type de consommateurs, à un autre moment.

Réduction d'emplois

À l'avenir, la plupart des stations appartenant soit à des revendeurs, soit à des pétroliers, emploieront du personnel pour lesquels la réglementation du travail existe déjà.

Les vendeurs verraient leur statut bien amélioré si une augmentation de la marge bénéficiaire était obtenue. Cette augmentation de marge cumulée avec un élargissement des heures permettrait un revenu supplémentaire permettant lui-même l'engagement d'une personne dans bien des cas.

Grâce à cela les vendeurs de carburants peuvent avoir une meilleure vie sociale tout en ayant une influence positive sur le chômage.

Exemple d'une station moyenne de 2 000 000 litres par an :

30 centimes de marge supplémentaire = 600 000 BEF

3 heures de recettes magasin supplémentaires = 600 000 BEF

Ce résultat permet l'engagement d'une personne avec les conséquences précitées.

Shops des stations-service différents des night-shops

La clientèle n'est pas la clientèle de nuit, mais bien des automobilistes ainsi que des clients pour lesquels les stations-service remplissent un rôle de dépannage.

Pays étrangers

La Grande-Bretagne, la France, l'Espagne, l'Italie et dernièrement les Pays-Bas connaissent une quasi liberté en matière d'ouverture.

La sociologie de ces pays est très comparable à la nôtre et les motivations de la nouvelle législation hollandaise, qui va dans le sens inverse du présent projet de loi belge relatif à la fermeture du soir, sont étayées dans une note que nous avons fait parvenir aux membres de la commission sénatoriale.

Pourquoi ne pas analyser les résultats de cette liberté du commerce chez nos voisins afin de connaître sans équivoque son impact sur le bien-être des indépendants et son effet économique positif pour le pays ?

3° dag- en weekbladen en snoepwaren.

Waarom dan alle benzinestations met shop deze mogelijkheid ook niet bieden ?

Geen concurrentie voor traditionele handelszaken

Traditionele handelszaken maken geen gebruik van de mogelijkheid om tot 20 uur open te blijven. Zij voelen zich geenszins bedreigd door shops van benzinestations want voor hen stelt de verkoop tussen 18 en 20 uur niet veel voor.

De opening van deze shops na 20 uur brengt geen verschuiving teweeg in het koopgedrag van de consumenten.

Tot nog toe toonde geen enkele wetenschappelijke studie aan dat de shops van de benzinestations schade berokkenen aan de traditionele handelszaken.

Zij richten zich eenvoudigweg tot een ander type consumenten, op een ander tijdstip.

Minder banen

Het merendeel van de benzinestations die in de toekomst zullen overleven en die hetzij aan wederverkopers, hetzij aan petroleummaatschappijen behoren, stellen personeel tewerk waarop de arbeidsreglementering wordt toegepast.

Het statuut van de brandstofverkopers zou aanzienlijk verbeteren indien een ruimere winstmarge wordt toegestaan. Een verhoging van de marge samen met langere openingstijden zou een aanvullend inkomen genereren waarmee in vele gevallen een persoon zou kunnen worden aangeworven.

Het sociaal leven van de brandstofverkopers zou er kwalitatief op vooruitgaan en de werkloosheid zou afnemen.

Voorbeeld van een gemiddeld station met een debiet van 2 000 000 liter per jaar :

30 centiemen supplementaire marge = 600 000 BEF

3 uur bijkomende inkomsten uit de shop = 600 000 BEF

Dit resultaat laat de aanwerving van een persoon toe met de hierboven aangehaalde gevolgen.

Anders dan night shops

De klanten van de shops van benzinestations zijn geen nachtklanten maar wel degelijk automobilisten en klanten waarvoor de shops een « noodfunctie » vervullen.

Buurlanden

In Groot-Brittannië, Frankrijk, Spanje, Italië en sinds kort ook in Nederland bestaat er volledige vrijheid inzake openingsuren.

De sociologie van deze landen is heel vergelijkbaar met België. De redenen die aan de basis liggen van de nieuwe Nederlandse wetgeving, die loodrecht op het Belgisch wetsontwerp inzake avondsluiting staat, worden op een rijtje gezet in een nota die wij aan de leden van de Senaatscommissie overmaakten.

Waarom de resultaten van deze vrijheid in onze buurlanden niet analyseren teneinde ondubbelzinnig te kunnen vaststellen welke invloed zij heeft op het welzijn van de zelfstandigen en hoe zij het land economisch ten goede komt.

Stations autoroutières

Les magasins liés à une station-service ont clairement une fonction de dépannage et de sécurisation, quel que soit leur lieu d'établissement. Il est donc tout à fait inopportun de faire une distinction entre les stations-service avec shop situées le long d'une autoroute et les autres (article 3, 2^o, du projet).

2. Proposition

Afin qu'un exploitant d'une station-service avec shop puisse adapter ses heures d'ouverture en fonction de sa clientèle, nous voudrions vous proposer que toutes les stations-service avec shop puissent ouvrir 15 heures mais que l'exploitant puisse choisir les heures d'ouverture librement.

Par analogie à la législation sur le jour de repos obligatoire (loi du 22 juin 1960 sur le jour de repos hebdomadaire), l'exploitant est tenu de communiquer ses heures d'ouverture à l'administration communale et de les afficher visiblement dans son shop.

Si cette modification du présent projet de loi n'est pas réalisable, nous demandons qu'une étude socio-économique profonde soit menée relative à l'ouverture des stations-service après 20 heures y compris les expériences à l'étranger, avant qu'une décision ne soit prise.

Vous trouverez en annexe :

— une note plus complète qui précise notre position;

— une présentation faite aux Pays-Bas par le ministre des Affaires économiques à la Chambre des députés, qui démontre l'intérêt global pour le pays d'une plus grande souplesse en matière de liberté des heures d'ouverture des magasins. Sa vision a été suivie par le législateur.

POUR UNE PLUS GRANDE SOUPLESSE AU NIVEAU DES HEURES D'OUVERTURE ET DE FERMETURE DES MAGASINS

Problématique

La loi du 24 juillet 1973 interdit aux consommateurs l'accès aux magasins pendant les heures de fermeture (avant 5 heures - après 20 heures, 21 heures le vendredi et les jours ouvrables précédant un jour férié légal).

À cette restriction, elle apporte toutefois des exceptions :

- pour certaines entreprises spécialisées dont les stations-service;
- pour certains produits tels les journaux;
- pour certains endroits tels les gares ou les aéroports.

Le Conseil des ministres du 17 octobre 1997 a approuvé un projet de loi visant à donner un cadre légal notamment — aux magasins de nuit (ouverture exclusivement entre 18 heures et 7 heures).

- aux magasins associés à des stations;
- service situées le long des autoroutes.

Ces points de vente doivent toutefois rencontrer des conditions tenant à l'assortiment des produits et à la surface de vente.

Benzinestations langs snelwegen

De shops van benzinestations vervullen duidelijk een «noodfunctie» en verschaffen een gevoel van zekerheid, ongeacht waar zij gevestigd zijn. Daarom is het absoluut niet opportuun om een onderscheid te maken tussen benzinestations met shops langs een autosnelweg en andere (artikel 3, 2^o, van het ontwerp).

2. Voorstel

Opdat een benzinestation met shop zijn openingsuren zou kunnen aanpassen in functie van zijn cliënteel zouden wij u willen voorstellen dat alle stations met shop maximaal 15 uren mogen open zijn maar dat de exploitant zijn openingsuren vrij zou mogen kiezen.

Naar analogie met de wetgeving op de verplichte rustdag (wet van 22 juni 1960 op de wekelijkse rustdag), moet de exploitant verplicht worden zijn openingsuren mee te delen aan het gemeentebestuur en deze duidelijk aan te plakken in zijn shop.

Indien deze wijziging van het voorliggend wetsontwerp niet kan gerealiseerd worden vragen wij, alvorens hieromtrent een beslissing te nemen, dat er een uitgebreide socio-economische studie zou gebeuren met betrekking tot het openen van benzine-stations na 20 uur, met inbegrip van de ervaringen in het buitenland.

U vindt in bijlage :

— een uitgebreide nota ter verduidelijking van onze standpunten;

— de voordracht die gegeven werd door de minister van Economische Zaken in Nederland aan de Kamer van volksvertegenwoordigers aldaar en die het globale belang van het land aantoonde van een grotere souplesse op het vlak van de openingsuren van winkels. Zijn visie werd door de wetgever gevolgd.

MEER SOEPELHEID IN DE OPENINGS- EN SLUITINGS-UREN VAN WINKELS

Problematiek

Volgens de wet van 24 juli 1973 is het de consumenten verboden om winkels te betreden tijdens de sluitingsuren (vóór 5 uur - na 20 uur en na 21 uur op vrijdagen en werkdagen die een wettelijke feestdag voorafgaan).

Deze beperking kent evenwel enkele uitzonderingen :

- voor sommige gespecialiseerde ondernemingen, waaronder tankstations;
- voor sommige producten, bijvoorbeeld kranten;
- voor sommige plaatsen, bijvoorbeeld stations of luchthavens.

De Ministerraad van 17 oktober 1997 keurde een wetsontwerp goed dat een wettelijk kader wil toekennen aan met name :

- nachtwinkels (uitsluitend open tussen 18 uur en 7 uur);
- winkels bij tankstations langs autosnelwegen.

Deze verkooppunten dienen zich wel te houden aan enkele voorwaarden betreffende het productenassortiment en de verkoopoppervlakte.

Ce projet de loi met en péril la viabilité voire l'existence même des shops-service associés aux stations-service situées en dehors des axes autoroutiers. En effet, ces magasins verraient leur nombre d'heures d'ouverture restreint; ils seraient placés devant l'alternative d'ouvrir leurs portes le jour ou bien la nuit.

Shop-service et magasin de nuit: des services différents

Pourtant, force est de constater que les shops-service présentent de multiples différences avec les magasins de nuit et ne doivent certes pas y être assimilés.

1. Les shops-service sont associés aux stations-service.

Le législateur lui-même fait référence à cette association. Celle-ci n'est viable que s'il existe une cohérence entre les deux services offerts à la clientèle au niveau des heures d'ouverture.

Ce lien est fondamental.

Il ne s'agit pas de juxtaposer deux points de vente mais bien d'offrir au public un ensemble de produits aussi diversifiés que peuvent l'être du carburant et une brique de lait.

C'est précisément la possibilité qui est offerte au consommateur d'acheter ces deux produits tellement distincts au même moment et au même endroit qui présente originalité et efficacité.

La politique de vente repose sur l'utilisation simultanée des deux services qui forment une seule et même entité commerciale.

Par conséquent, le client premier du shop-service est et reste principalement l'automobiliste alors que les magasins de nuit drainent une population davantage noctambule.

2. Les magasins de nuit ont surtout vu le jour dans les grandes agglomérations. Ce sont essentiellement les villes et les quartiers urbanisés qui accueillent ce type de magasins. Leur développement est donc principalement lié à une intensification de la vie nocturne.

Leur position géographique est par conséquent radicalement différente de celle des stations-service et des magasins qui leur sont adjoints puisque ceux-ci desservent davantage les grands axes routiers et les voies d'accès aux agglomérations.

Shops-service de détail: des chemins différents

D'aucuns pensent — à tort — que les shops-service menacent les commerces de détail (boucherie, épicerie, crèmerie, ...) implantés dans leur voisinage immédiat.

Rien n'est plus faux.

En effet, les commerces spécialisés offrent une gamme de produits bien plus étendue que le shop-service. Celui-ci ne sera pas préféré à celui-là dès lors qu'il s'agit d'effectuer des achats quotidiens.

Une commande auprès du boucher ou de l'épicier habituel présente bien des différences au niveau:

- de la variété des produits (on y achète de multiples produits différents);
- de la quantité des produits (on achète davantage d'un même produit).

Le shop-service satisfait quant à lui les besoins urgents, les achats oubliés ou imprévus de telle sorte que la moyenne des

Dit wetsontwerp zet de leefbaarheid, zelfs het voortbestaan zelf van tankshops die niet langs de grote snelwegenassen zijn gelegen op de helling. Deze winkels zouden immers maar beperkt mogen open blijven en worden voor de keuze geplaatst: 's nachts openen of overdag.

Tankshops en nachtwinkels: verschillende diensten

Tussen tankshops en nachtwinkels bestaan er echter zoveel verschillen dat ze niet zomaar met elkaar kunnen worden gelijkgesteld.

1. De tankshops zijn verbonden met tankstations.

De wetgever verwijst zelf naar dit verband. Deze combinatie is pas leefbaar als er wat de openingsuren betreft een samenhang bestaat tussen de beide diensten die aan de klant worden aangeboden.

Deze band is fundamenteel.

Het gaat er niet om dat twee verkooppunten naast elkaar zijn gelegen, maar dat ze het publiek een geheel van producten aanbieden. Ook wanneer die zo verschillend zijn als bijvoorbeeld brandstof en een karton melk.

Het is juist deze mogelijkheid voor de consument om deze twee zo verschillende producten op hetzelfde ogenblik en op dezelfde plaats te kunnen kopen, die de formule zo origineel en efficiënt maakt.

Het verkoopbeleid steunt op het gelijktijdige gebruik van de beide diensten die één en dezelfde handelsentiteit vormen.

De grootste klant van de tankshop is en blijft bijgevolg de automobilist, terwijl nachtwinkels een eerder nachtelijk publiek aantrekken.

2. Nachtwinkels zijn vooral ontstaan in de grote agglomeraties, dus in de steden en de sterk verstedelijkte buurten. Hun ontwikkeling is vooral gebonden aan een intensivering van het nachtleven.

Bijgevolg is hun geografische ligging erg verschillend van die van de tankstations en de winkels die erbij horen. Deze laatste bevinden zich immers vooral langs de grote verkeersassen en de toegangswegen tot de agglomeraties.

Tankshops en detailhandel: verschillende wegen

Sommigen menen — ten onrechte — dat de tankshops een bedreiging vormen voor de detailhandel (slagerijen, kruidenierszaken, zuivelhandels, ...) die in de onmiddellijke buurt zijn gevestigd.

Niets is minder waar.

De gespecialiseerde winkels bieden immers een veel ruimer productengamma dan de tankshops. Niemand zal deze laatste verkiezen voor de dagelijkse aankopen.

Een bestelling bij de gewone slager of kruidenier biedt heel wat verschillen op het niveau van:

- de diversiteit van de producten (men koopt er heel wat verschillende producten);
- de hoeveelheid van de producten (men koopt er meer van een zelfde product).

De tankshops bevredigen de dringende behoeften, de vergeten of onvoorziene aankopen. Het gemiddelde van de aankopen

achats y effectués (de 150 à 170 francs) est inférieure de 6 à 10 fois par rapport à la moyenne des achats auprès des commerçants de quartier.

L'expression «magasins de convenance» reflète parfaitement ce qu'ils sont.

Par conséquent la masse de clients qui fréquentent les shops-service s'ajoute à la masse des clients des magasins de détail.

Dès lors, la consommation globale dans l'ensemble du pays s'en trouve accrue, ce en quoi chacun voudra bien y voir un effet positif au niveau macro-économique.

Il n'y a pas à redouter l'arrivée des shops-service sur le marché. Ils apportent au contraire une nouvelle clientèle, s'intègrent parfaitement dans l'ensemble des commerces existants sans transférer à leur profit une partie de la demande en biens de consommation.

Survie des exploitants des stations-service

L'évolution de la vie économique et sociale, les innovations techniques et technologiques ont contraint les exploitants des stations-service à redéfinir leur offre de service.

Autrefois, la station-service offrait à l'automobiliste un service garage qui, au fil du temps, a repris place au sein des entreprises spécialisées en ce domaine.

Ce faisant, afin d'assurer la subsistance même de leur station, les exploitants se sont orientés vers un autre secteur, ont offert à leur clientèle un nouveau type de service assurant ainsi la pérennité de leur entreprise qui ne serait pas viable autrement.

Le shop-service, parce qu'il rencontre des besoins spécifiques en approvisionnement des consommateurs, offre cette possibilité aux exploitants de compléter nécessairement leurs revenus.

Reconversion et investissements

Cette reconversion ne va pas de soi. Elle signifie des investissements très importants liés à la construction d'infrastructures nouvelles en conformité avec les règles et les dispositions légales en la matière.

Les exigences en matière d'environnement sont telles que plusieurs millions doivent leur être consacrés. Si ces normes sont essentielles autant d'ailleurs que les normes relatives à la sécurité, il n'en reste pas moins que leur coût reste élevé.

Dès lors, l'exploitant qui ne pourrait pas à suffisance rentabiliser son entité commerciale peut sans tarder envisager sa fermeture pure et simple avec toutes les conséquences que cela implique.

Rentabilité — Compétitivité

La rentabilité d'une entreprise repose sur la qualité du service offert. Celui-ci doit impérativement se diversifier s'il veut rencontrer les besoins des consommateurs.

Ces dernières années, le nombre global de consommateurs s'est considérablement accru. La consommation moyenne par habitant a également évolué dans ce sens révélant des besoins nouveaux et divergents.

Ces changements dans la nature et la structure de la demande sont la conséquence des grandes mutations démographiques, sociologiques et économiques intervenues ces dernières décennies.

L'arrivée des femmes sur le marché de l'emploi, l'apparition des familles nucléaires et monoparentales, des ménages isolés, la

(van 130 tot 170 frank) is 6 tot 10 keer kleiner dan het gemiddelde van de aankopen bij de handelaars in de buurt.

We kunnen stellen dat klanten enkel in de tankshops kopen wanneer het hen past.

Dit betekent dat de klanten die in de tankshops kopen een aanvulling op de klanten van de detailhandel vormen.

Het globale verbruik in het hele land neemt bijgevolg toe, wat voor de macro-economie alleen maar positief kan zijn.

De opkomst van de tankshops vormt geen bedreiging voor de markt. Integendeel, deze shops trekken een nieuw cliënteel aan en integreren zich perfect in het geheel van de bestaande winkels zonder er een deel van de vraag naar consumptiegoederen van in te pikken.

Voortbestaan van de uitbaters van tankstations

Door de evolutie van het economische en sociale leven en de technische en technologische vernieuwingen zagen de uitbaters van tankstations zich gedwongen om hun aanbod aan te passen.

Vroeger bood het tankstation de automobilist een garageservice die in de loop der tijd zijn plaats tussen de gespecialiseerde bedrijven heeft heroverd.

Om het voortbestaan van hun tankstation te waarborgen richtten de uitbaters hun aandacht op een andere sector. Zij begonnen hun klanten een nieuw type dienst aan te bieden om hun bedrijf leefbaar te houden.

Door hun tankstation uit te breiden met een shop die beantwoordt aan specifieke aankoopbehoeften van de consument, kunnen de uitbaters hun inkomsten op peil houden.

Omschakeling en investering

De omschakeling komt er uiteraard niet vanzelf. Er moet zwaar worden geïnvesteerd in de opbouw van nieuwe infrastructures die beantwoorden aan de ter zake geldende wettelijke regels en bepalingen.

Alleen al de milieuvorwaarden vergen een investering van enkele miljoenen. Deze normen zijn uiteraard even belangrijk als de veiligheidsnormen, maar hun kosten blijven erg hoog.

Een uitbater die er niet voldoende in slaagt zijn handelsentiteit rendabel te maken kan niet anders dan zijn deuren sluiten, met alle gevolgen van dien.

Rentabiliteit — Concurrentievermogen

De rentabiliteit van een onderneming is recht evenredig met de kwaliteit van de diensten die ze aanbiedt. Ze moet deze diensten diversifiëren wil ze beantwoorden aan de behoeften van de consumenten.

De laatste jaren is het globale aantal consumenten aanzienlijk toegenomen. Hetzelfde geldt voor het gemiddelde verbruik per inwoner, wat nieuwe en uiteenlopende behoeften aan het licht heeft gebracht.

Deze wijzigingen in de aard en structuur van de vraag zijn het gevolg van de grote demografische, sociologische en economische mutaties die zich de laatste decennia hebben voorgedaan.

De komst van de vrouwen op de arbeidsmarkt, de toename van kern- en éénoudergezinnen, geïsoleerde huishoudens, de ver-

variété des modes de vie sont autant de phénomènes qui influent sur la demande et ses caractéristiques.

Il s'ensuit une nécessaire adaptation de l'offre laquelle doit présenter à l'heure actuelle divergence, variété et diversité tant au niveau des produits proposés qu'au niveau de leur accessibilité. Ce point est fondamental.

Qui sont les consommateurs ?

Des hommes et des femmes, toutes catégories d'âge confondues, dont l'emploi du temps est régulé par leur travail, leurs obligations familiales, leurs activités sportives et culturelles. Dans l'ensemble de ces activités, une place doit être faite aux moments des achats qu'ils soient d'ailleurs prévus ou imprévus.

Le consommateur doit nécessairement pouvoir choisir son moment, préférer celui-là à tel autre. Il doit pouvoir décider en fonction de la marge de liberté dont il dispose de consacrer tel ou tel moment à ses achats; en bref, il doit pouvoir choisir.

Certaines entreprises, certains services ont déjà compris que le consommateur est une personne active, qui affirme ses préférences, qui pose des choix, qui formule des exigences.

De multiples services sont d'ores et déjà ouverts au public en dehors des heures habituelles d'ouverture (service bancaire, achats par correspondance, commandes téléphoniques, ...). À l'instar de ces services, il existe une volonté dans le domaine de la distribution des produits d'étendre les plages horaires d'accès aux magasins.

C'est ainsi qu'à bref délai, les grandes surfaces envisagent d'installer des distributeurs automatiques de produits — même frais — de telle sorte que le client pourra s'approvisionner 24 heures sur 24.

Les progrès technologiques en matière de télécommunications offrent des possibilités modernistes de services (réservations, consultations, ...). Nul doute que la gamme des services possibles s'étendra tôt ou tard à la distribution des biens de consommation.

Comment dans ce contexte, les PME peuvent-elles survivre ?

Les shops-service indissociables des stations-service dont ils complètent les revenus ne peuvent souffrir tant de concurrence de la part des grandes chaînes de distribution installées dans leur voisinage.

Si les shops-service veulent conserver une part du marché, il faut sauvegarder la possibilité pour eux d'être compétitifs et donc d'être pareillement accessibles aux produits qu'ils vendent.

Une accessibilité accrue des magasins présente de multiples avantages pour le consommateur d'abord, pour l'exploitant ensuite qui peut de la sorte répartir davantage la masse de sa clientèle sur une période-temps plus longue.

Une plus grande souplesse permet une meilleure organisation de l'entité commerciale et donc une capacité plus grande de faire preuve d'originalité et donc de réussite.

Shop-service et qualité de la vie

Comme expliqué précédemment, les complexes commerciaux station service — shop service sont principalement installés en dehors des centres urbains. Ils fleurissent aux abords des agglomérations sur les voies d'accès qui mènent au cœur des cités.

Par conséquent, ils prennent place dans des quartiers périphériques auxquels ils donnent vie et même parfois une nouvelle vie.

L'infrastructure commerciale est telle qu'elle dégage une luminosité importante voire rassurante. Une présence continue

scheidenheid in levenswijze zijn verschijnselen die eveneens een invloed hebben op de vraag en haar eigenschappen.

Bijgevolg moet het aanbod worden aangepast. Tegenwoordig moet het uiteenlopend, gevarieerd en gediversifieerd zijn, zowel op het gebied van de aangeboden producten als op het gebied van de toegankelijkheid. Dit punt is van fundamenteel belang.

Wie zijn de consumenten ?

Mannen en vrouwen van alle leeftijdscategorieën van wie het tijdsgebruik wordt bepaald door hun werk, hun familiale verplichtingen, hun sportieve en culturele activiteiten. Tussen al deze activiteiten door moeten zij tijd hebben om hun aankopen te doen, ongeacht of die voorzien of onvoorzien zijn.

De consument moet zelf kunnen bepalen wanneer hij zijn aankopen doet. Hij beslist over dit tijdstip naargelang de vrijheidsmarge waarover hij beschikt. Met andere woorden: de consument moet kunnen kiezen.

Sommige bedrijven en diensten hebben al langer begrepen dat de consument een actief persoon is en zijn eigen voorkeuren, keuzes en vereisten heeft.

Heel wat diensten zijn voor het publiek toegankelijk buiten de gewone openingsuren (banken, televerkoop, telefonische bestellingen, ...). In navolging van deze diensten willen nu ook de verdelers van producten hun openingsuren uitbreiden.

Grootwarenhuizen, bijvoorbeeld, willen binnen afzienbare tijd automaten installeren — zelfs voor verse producten — zodat de consument voor zijn aankopen 24 uur per dag bij hen terecht kan.

De technologische vooruitgang op het vlak van telecommunicatie biedt heel wat mogelijkheden voor moderne dienstverlening (reservaties, raadplegingen, ...). Het lijkt geen twijfel dat het gamma van mogelijke diensten vroeg of laat ook zal worden uitgebreid tot de verdeling van consumptiegoederen.

Hoe zullen de KMO's in deze context kunnen overleven ?

De shops die onlosmakelijk verbonden zijn met de tankstations waarvan ze de inkomsten aanvullen, zullen niet opgewassen zijn tegen de concurrentie van de grote distributieketens in hun buurt.

Als ze hun marktaandeel willen behouden moeten ze de mogelijkheid krijgen om concurrentieel te blijven. De producten die ze verkopen moeten even toegankelijk blijven als de producten in de distributieketens.

Een betere toegankelijkheid van de winkels biedt heel wat voordelen. Voor de consument uiteraard, maar ook voor de uitbater die zijn cliënteel beter kan verdelen over een langere tijdsperiode.

Een grotere soepelheid maakt een betere organisatie van de handelsentiteit mogelijk en daarmee ook een groter vermogen om blij te geven van originaliteit en succes.

Tankshop en levenskwaliteit

Zoals gezegd zijn de handelscomplexen tankstation — shop vooral buiten de stadscentra gelegen. Aan de rand van de agglomeraties vestigen ze zich langs de toegangswegen die naar de wooncentra leiden.

Ze integreren zich daardoor in de randgemeenten, die ze leven, en soms zelfs nieuw leven, inblazen.

De handelsinfrastructuren zijn meestal fel verlicht, wat vertrouwen wekt. Dankzij een voortdurende aanwezigheid kunnen

permet aux habitants et aux passants de vaquer en toute quiétude, sans crainte pour eux-mêmes ou pour leur voiture.

Ceci appelle cela: il n'est pas rare de constater l'ouverture d'autres commerces dans le voisinage des stations service nouvellement implantées de telle sorte que c'est tout un tissu économique et social qui se reconstruit.

Réduction du temps de travail = Réduction de l'emploi

L'essor et le mode de fonctionnement que connaissent actuellement les shops-service ont sans nul doute permis l'embauche de nombre de travailleurs.

Leur développement favorise l'emploi, nul ne le contestera, et, élément non négligeable, offre des postes de travail à des personnes ne nécessitant pas une qualification très importante.

L'on voit comment les dirigeants de ce pays — dont Mme Miet Smet — cherchent toutes les formules possibles afin d'intégrer dans le monde du travail les personnes peu qualifiées. Pour ces personnes, les shops-service sont une réelle alternative au chômage.

Les contraintes horaires qui résulteraient de la mise en vigueur du projet de loi seraient synonyme de désengagements, à l'heure où la volonté est de travailler à la relance du marché de l'emploi.

Est-il possible d'envisager que la flexibilité, la mobilité des heures de travail et donc des heures d'ouverture des shops service — voire de tous les commerces — soit un des aspects de l'arsenal des mesures à mettre en place au niveau politique afin de favoriser l'émergence des PME et d'assurer leur viabilité économique?

Le dialogue social entre les partenaires concernés par ce problème laisse apparaître d'ailleurs un consensus autour de ce principe.

C'est ainsi que Federauto, ASBL regroupant les vendeurs de carburants de Belgique, a fait part au Conseil supérieur des Classes moyennes de son souhait de voir se libéraliser les heures d'ouverture des shops service pour autant que les compagnies pétrolières n'imposent pas leur ouverture continue par le biais de leurs conventions avec les exploitants.

Ceux-ci d'ailleurs se sont également prononcés pour davantage de liberté dans l'organisation de leur temps de travail.

Heures d'ouverture et temps de travail

D'aucuns pensent — à tort — que multiplier les heures d'ouverture des magasins multiplie le temps de travail des exploitants. Rien n'est moins sûr.

En effet, si l'on considère la flexibilité des heures d'ouverture comme un élément favorable voire indispensable à la compétitivité des petits magasins, ceux-ci devront immanquablement occuper une main d'œuvre plus importante.

Nulle entité commerciale ne repose exclusivement sur la tête d'un seul homme, et cela rest d'autant plus vrai qu'il pourra s'assurer suffisamment de personnel pour garantir son repos.

Au demeurant, le choix final n'appartient-il pas à l'exploitant lui-même de limiter, d'étendre, bref de choisir ses propres heures d'ouverture?

L'assouplissement des horaires d'ouverture des magasins ne constitue pas davantage une menace pour les travailleurs salariés

de bewoners en voorbijgangers altijd gerust zijn, hoeven zij niet te vrezen voor zichzelf of voor hun auto.

Omdat het ene het andere met zich meebrengt stellen we niet zelden vast dat ook andere winkels zich in de buurt van nieuwe tankstations vestigen, zodat uiteindelijk een heel nieuw economisch en sociaal netwerk ontstaat.

Vermindering van de arbeidstijd = Vermindering van de werkgelegenheid

Door de huidige bloei en werkwijze van de tankshops konden ongetwijfeld al heel wat werknemers worden aangeworven.

Niemand zal betwisten dat de ontwikkeling van de tankshops de werkgelegenheid bevordert en — evenmin te verwaarlozen — banen aanbiedt aan mensen die niet heel hoog geschoold hoeven te zijn.

Zoals bekend zoeken de bestuurders van het land — onder wie mevrouw Miet Smet — alle mogelijke formules om laaggeschoolden op de arbeidsmarkt te integreren. Voor deze mensen zijn de tankshops een reëel alternatief voor werkloosheid.

Als gevolg van de urenbeperkingen die het wetsontwerp wil opleggen, zouden heel wat mensen moeten worden ontslagen, en dat in een tijd dat politici de arbeidsmarkt weer leven willen inblazen.

Kan het zijn dat de flexibiliteit, de mobiliteit van de arbeidsuren en dus van de openingsuren van de shops — en van alle winkels — een maatregel is die men op politiek gebied wil invoeren om de oprichting van KMO's te bevorderen en hun economische leefbaarheid te waarborgen?

De sociale dialoog tussen de partners die bij dit probleem zijn betrokken, laat een consensus rond dit principe vermoeden.

Federauto VZW, de vereniging van brandstofverkopers van België, deelde de Hoge Raad voor de Middenstand mee dat ze de openingsuren van de tankshops wil liberaliseren voor zover de oliemaatschappijen in hun overeenkomsten met de uitbaters geen doorlopende opening opleggen.

Ook deze laatsten verklaarden zich overigens voorstander van meer vrijheid in de organisatie van hun arbeidstijd.

Openingsuren en arbeidstijd

Sommigen menen — ten onrechte — dat een verlenging van de openingsuren van de winkels ook de verlenging van de arbeidstijd van de uitbaters tot gevolg heeft. Dat hoeft echter helemaal niet zo te zijn.

Als de flexibiliteit van de openingsuren immers gunstig of zelfs onmisbaar is voor het concurrentievermogen van de kleine winkels, dan zullen die onmiskenbaar meer mensen in dienst moeten nemen.

Geen enkele handelsentiteit kan draaien met slechts één man. Hoe meer mensen ze in dienst kan nemen, hoe meer rust ze zichzelf kan gunnen.

Is het uiteindelijk niet de uitbater zelf die moet kunnen beslissen of hij zijn openingsuren wil beperken of uitbreiden? Is het uiteindelijk niet hij die de keuze moet maken?

De versoepeling van de openingsuren van de winkels vormt ook geen bedreiging voor de werknemers zelf. Zij worden

eux-mêmes dans la mesure où d'autres législations les protègent et définissent strictement les conditions dans lesquelles ils doivent travailler.

Loi, projet de loi, normes européennes: contradictions et ambiguïtés

Les dispositions légales contenues dans la loi du 24 juillet 1973 permettent à certaines entreprises spécialisées dont les stations-service de prolonger leurs heures d'ouverture.

Le projet de loi, quant à lui, permet aux magasins attachés aux stations-service situées le long des autoroutes d'ouvrir leurs portes la nuit.

Dans le même temps, il exclut de ce champ d'application les shops-service liés à une station-service sise ailleurs que sur les axes autoroutiers — au pire, il les assimile tantôt à des magasins de nuit, tantôt à des magasins de jour.

Pourquoi créer un régime différent pour les shops-service autoroutiers et les autres shops-service alors qu'ils remplissent le même rôle de service auprès des mêmes clients automobilistes ?

Dissocier le shop-service de la station-service dont il est le complément nécessaire parce qu'il est situé ailleurs que sur un axe autoroutier est irrelevante d'un point économique dans la mesure où, nous l'avons démontré par ailleurs, l'association station-service — shop-service constitue une nouvelle stratégie commerciale productive à plus d'un titre quelque soit l'endroit où elle est implantée.

Par ailleurs, d'un point de vue comparatif, les restrictions à l'étude dans notre législation ne vont-elles pas à l'encontre de la tendance actuelle en Europe axée sur une libéralisation des normes légales en matière d'ouverture et de fermeture des magasins ?

La Grande-Bretagne, la Hollande et la France ont depuis plusieurs années déjà opté pour davantage de souplesse en la matière convaincus des retombées économiques positives (voir en annexe un texte lu par le ministre hollandais des Affaires économiques à la Chambre des députés des États généraux démontrant l'intérêt pour l'économie du pays de la libéralisation des heures d'ouverture des magasins).

Depuis lors, la Hollande a légiféré et a donc suivi son ministre dont l'exposé nous semble convaincant.

À l'heure où les marchés du travail, des biens et des personnes s'ouvrent et s'ouvriront encore davantage dans un proche avenir, les réductions et les restrictions à l'étude en Belgique ne font-elles pas figures d'inefficacité et de contre-liberté ?

Conclusions

Il n'est absolument pas souhaitable de limiter les heures d'ouverture des magasins pour de multiples raisons.

— *Raisons économiques* d'abord; il en va de la survie des PME, dès lors que l'intention du législateur n'aurait d'autre effet que de circonscrire la consommation.

— *Raisons sociales* dans la mesure où le commerce de détail offre des perspectives d'emploi non négligeables là où précisément le marché est défaillant.

— *Raisons culturelles* si la multiplicité des activités, la diversité des tâches et des modes de vie s'accompagnent d'une évolution dans le même sens des structures de services et donc des magasins. Le consommateur exprime une demande spécifique nouvelle: combiner, concilier les multiples aspects de sa vie. Cela passe aussi par une facilité à faire ses achats.

immers beschermd door andere wetgevingen die heel strikt de voorwaarden bepalen waarin zij moeten werken.

Wetten, wetsontwerpen, Europese normen: tegenstrijdigheden en dubbelzinnigheden

Volgens de bepalingen van de wet van 24 juli 1973 kunnen sommige gespecialiseerde ondernemingen, waaronder de tankstations, hun openingsuren verlengen.

Het wetsontwerp geeft de winkels die bij tankstations langs autosnelwegen horen, het recht om ook 's nachts hun deuren te openen.

Dat geldt echter niet voor tankshops die niet langs de verkeersassen liggen. Erger nog: die worden soms gelijkgesteld met nachtwinkels, soms met dagwinkels.

Waarom gelden er verschillende wetten voor shops die langs snelwegen liggen en andere, terwijl ze toch allemaal dezelfde dienst verlenen aan de automobilisten ?

De shop losmaken van het tankstation — waarop de shop overigens de nodige aanvulling vormt omdat hij elders is gevestigd dan langs een verkeersas — is economisch irrelevant aangezien, zoals al eerder werd gezegd, juist het samengaan van tankstation en shop een nieuwe handelsstrategie uitmaakt die in meer dan één opzicht voordelen oplevert, ongeacht de plaats van inplanting.

Overigens, om even de vergelijking te maken: druisen de beperkingen die onze wetgeving onderzoekt niet in tegen de huidige tendens die zich in Europa aftekent om de wettelijke normen inzake de openings- en sluitingsuren van de winkels te liberaliseren ?

Overtuigd van het gunstige economische effect dat dit kan opleveren, opter en Groot-Brittannië en Frankrijk al jaren voor meer soepelheid terzake (zie als bijlage een tekst gelezen door de Nederlandse minister van Economische Zaken in de Tweede Kamer der Staten-Generaal die het belang aantoonde voor de economie van het land van de liberalisering van de openingsuren van winkels).

En ook Nederland paste onlangs zijn wetgeving aan ten voordele van liberalisering.

Wijzen de maatregelen en beperkingen die in België worden bestudeerd niet op inefficiëntie en vrijheidsberoving, en dat in een tijd dat de arbeids-, goederen- en personenmarkten zich openen en dit in de nabije toekomst nog meer zullen doen ?

Besluit

Om heel wat redenen is het absoluut niet wenselijk om de openingsuren van winkels te beperken.

— *Economische redenen*: het gaat hier om het voortbestaan van de KMO's, terwijl de plannen van de wetgever de consumptie alleen maar aan banden zouden leggen.

— *Sociale redenen* in de mate dat de detailhandel niet te verwaarlozen mogelijkheden voor de werkgelegenheid biedt, precies daar waar de markt in gebreke blijft.

— *Culturele redenen* als de veelheid van activiteiten en de diversiteit van taken en van levenswijzen gepaard gaan met een gelijklopende evolutie van de dienststructuren en dus van de winkels. De consument stelt een nieuwe, specifieke vraag: de vele aspecten van zijn leven combineren, met elkaar verzoenen. Hiervoor moet hij het ook makkelijk krijgen om zijn aankopen te doen.

— *Raisons politiques* enfin s'il fallait encore insister sur la nécessaire harmonisation des pratiques européennes et des différentes lois nationales.

En conclusion, nous souhaitons que les termes du projet de loi soient quelque peu modifiés: il nous paraît vital d'une part de ne pas légiférer dans le même sens pour les magasins de nuit et les shops-service, d'autre part d'harmoniser les normes de fonctionnement de tous les shops-service.

ANNEXE À L'EXPOSÉ DE MME A. VRANKEN

LETTRE DU MINISTRE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

Au président de la Chambre des députés des États-Généraux

La Haye, le 19 décembre 1994

Je vous communique par la présente les projets du cabinet en matière de libéralisation de la loi sur les heures d'ouverture et fermeture des magasins en faveur desquels le cabinet s'est prononcé en sa session du vendredi 16 décembre 1994.

Aujourd'hui, nous avons sollicité, concernant ce projet, l'avis du Conseil socio-économique, de l'Association des Communes néerlandaises et du Conseil aux questions d'émancipation. Les organes consultatifs ont été priés de rendre un avis avant le 1^{er} mars.

La libéralisation de la loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins est le premier point à l'ordre du jour du projet Fonctionnement du marché, simplification et qualité de la législation en vigueur. Ce projet a été annoncé dans l'accord gouvernemental; je vous en ai informé sous pli distinct daté d'aujourd'hui.

À la mi-octobre, j'ai chargé un groupe de travail interdépartemental d'étudier les possibles modalités d'élargissement de la loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins. J'enchaîne alors avec l'accord gouvernemental lequel prévoit en substance que «... pour ne pas faire obstacle au mode de vie et de travail contemporain, le nombre de restrictions prévues dans la loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins soit fortement réduit».

Le 2 décembre, le groupe de travail a adressé son rapport à la commission ministérielle Fonctionnement du marché, simplification et qualité de la législation en vigueur, en lui conseillant de laisser la question des heures d'ouverture et de fermeture des magasins à la libre appréciation des commerçants concernés. Pareille libéralisation s'inscrit dans la mouvance des mutations économiques et socio-culturelles que traverse la société et qui rendent nécessaire une plus grande différenciation et une plus grande souplesse au niveau des heures d'ouverture et de fermeture des magasins. Il en résulterait au demeurant des retombées économiques positives. Le groupe de travail est d'avis que seuls l'ordre et la sécurité publics et la signification du dimanche peuvent justifier des dispositions spécifiques restreignant la règle générale de la liberté des commerçants en matière d'heures d'ouverture et de fermeture des magasins.

Pour ce qui est des autres domaines d'intérêt général, il existe une législation générique (la législation du travail, par exemple), de sorte que rien, au niveau des objectifs concernés, ne justifie le maintien des règles en vigueur en matière d'heures d'ouverture et de fermeture des magasins.

Concernant la question de la libéralisation, le cabinet a tiré les conclusions suivantes qu'il a présentées aux organes consultatifs.

— *Politieke redenen*, tenslotte, als nog moet worden gedrukt op de noodzaak om de Europese handelswijzen te harmoniseren. Dit wetsontwerp voor bedrijven druist echter in tegen de grote tendensen die zich in de verschillende landen van Europa aftekenen.

Om al deze redenen willen wij dat de bepalingen van het wetsontwerp enigszins worden aangepast: enerzijds lijkt het ons van kapitaal belang dat niet dezelfde wetten worden opgelegd voor nachtwinkels en tankshops, anderzijds moeten de werknormen van alle tankshops worden geharmoniseerd.

BIJLAGE AAN DE UITEENZETTING VAN MEVROUW A. VRANKEN

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

's-Gravenhage, 19 december 1994

Hierbij doe ik u toekomen de voornemens van het kabinet inzake liberalisering van de winkelsluitingswet waartoe het kabinet vrijdag 16 december 1994 heeft besloten.

Heden is over dit voornemen advies gevraagd aan de Sociaal-Economische Raad, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Emancipatieraad. De adviesorganen is gevraagd om voor 1 maart te adviseren.

Liberalisering van de Winkelsluitingswet is het eerste onderwerp in het project Marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit. Dit project is aangekondigd in het regeerakkoord; bij separate brief van heden heb ik u hierover geïnformeerd.

Medio oktober heb ik een interdepartementale werkgroep opdracht gegeven om te onderzoeken op welke wijze de Winkelsluitingswet kan worden verruimd. Daarmee wordt aangesloten bij het Regeerakkoord waarin is vermeld dat «...om moderne arbeids- en leefpatronen niet in de weg te staan, de restricties in de winkelsluitingswet sterk worden verminderd.»

De werkgroep heeft 2 december aan de Ministeriële Commissie Marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit gerapporteerd en adviseert de winkeltijden in beginsel een zaak van vrije keuze en marktwerking te maken. Een dergelijke liberalisering past bij de economische en sociaal-culturele veranderingen in de samenleving, waarin meer behoefte ontstaat aan differentiatie en flexibiliteit in winkelopeningsuren. Bovendien zijn er positieve economische effecten van te verwachten. De werkgroep is van oordeel dat alleen vanwege openbare orde en veiligheid en de betekenis van de zondag aanleiding kan bestaan tot specifieke voorzieningen die de hoofdregel dat de openingstijden worden vrijgelaten, inperken.

Voor andere zaken van algemeen belang bestaat generieke wetgeving (bijvoorbeeld de Arbeidswet), zodat in de desbetreffende doeleinden geen reden ligt tot handhaving van regels voor winkelsluitingstijden.

Ten aanzien van de liberalisering heeft het kabinet de volgende conclusies getrokken en voorgelegd aan de adviesorganen.

Il est souhaitable d'offrir une plus grande marge de manœuvre pour ce qui est d'harmoniser la demande et l'offre en matière d'heures d'ouverture et de fermeture des magasins. Pareille attitude profiterait au dynamisme économique et serait une réponse appropriée aux évolutions socio-culturelles que connaît la société. Des autorités résolument modernistes ne défendront plus un système imposant aux commerçants des heures et des durées d'ouverture. C'est là une question d'efficacité du marché et de liberté de choix de l'exploitant.

Telles sont les principaux éléments qui militent en faveur d'une refonte radicale de l'attitude des autorités vis-à-vis des heures de fermeture des magasins. Dans certains cas, une libéralisation peut donner lieu à des difficultés d'adaptation. De telles conséquences sont inévitables mais ne justifient pas que l'on prive la société prise dans sa globalité des bienfaits d'une telle réforme.

À la lumière de ce qui précède, une loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins sera élaborée, laquelle s'articulera autour des points suivants :

A. La règle générale veut que les heures d'ouverture et de fermeture des magasins soient l'affaire des exploitants concernés.

B. Nuit.

Les magasins sont en principe fermés entre 00.00 et 06.00 heures.

Les communes ont toutefois la faculté de décréter que les magasins pourront demeurer ouverts dans (certains quartier de) la commune. En fonction de l'avis que rendront le SER, le VNG et le Conseil aux questions d'émancipation, et à l'issue d'une étude des conséquences pour l'ordre et la sécurité publics, le cabinet se penchera sur la question de savoir s'il existe, en matière d'ordre et de sécurité publics et d'heures de travail, de bonnes raisons de qualifier d'heures nocturnes les heures comprises entre 22.00 et 06.00 heures.

C. Dimanche

Les magasins sont en principe fermés le dimanche. Les communes ont toutefois la faculté de décréter que les magasins pourront demeurer ouverts dans (certains quartier de) la commune. Sont également considérés comme un dimanche les jours y assimilés en vertu de la loi sur le dimanche.

D. Les actuelles dispenses et possibilités de dispense nationales sont maintenues. Les limitations en la matière sont choisies de manière à ce qu'il en résulte le moins possible de désagréments pour la gestion et la vie de l'entreprise.

Ainsi qu'il a déjà été dit, les organes consultatifs ont été priés de rendre un avis avant le 1^{er} mars 1995. L'objectif est de présenter avant les vacances parlementaires, une proposition de loi à la Chambre des députés.

Le ministre des Affaires économiques,

G.J. Wijers.

PROJET DE SIMPLIFICATION DE LA LOI SUR LES HEURES D'OUVERTURE ET DE FERMETURE DES MAGASINS

1. Fondement d'une simplification de la loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins

Dans l'accord gouvernemental, le raffermissement du dynamisme qui sous-tend la croissance économique et la création de nouveaux emplois jouent un rôle important. «Un allègement de

Het is wenselijk veel meer ruimte te bieden voor afstemmingsmogelijkheden tussen vraag en aanbod van winkeltijden. Dat is gunstig voor economische dynamiek en om te beantwoorden aan sociaal-culturele ontwikkelingen in de samenleving. Het is modern overheidsbestuur om niet langer materiële opvattingen op te leggen over wanneer en hoe lang winkels open moeten zijn. Dat is een zaak van marktwerking en ondernemerskeuze.

Dit zijn de belangrijkste redenen voor een grondige herijking van het overheidsoptreden bij winkelsluitingstijden. In bepaalde gevallen kan liberalisatie tot lastige aanpassingsprocessen leiden. Dit is echter onontkoombaar en kan geen reden zijn om de baten voor de samenleving als geheel niet te verzilveren.

In het licht van het bovenstaande zal een winkelopeningswet worden voorbereid met de volgende hoofdpunten :

A. De algemene regel is dat winkelopeningstijden een zaak zijn voor individuele keuze van ondernemers.

B. Nacht.

Winkels zijn tussen 00.00 en 06.00 uur in beginsel gesloten.

Gemeenten kunnen echter bepalen dat winkels in (delen van) de gemeente geopend mogen zijn. Het Kabinet zal naar aanleiding van de advisering door de SER, de VNG en de Emancipatieraad alsmede een nader onderzoek naar de effecten voor de openbare orde en veiligheid bezien of goede redenen bestaan om het gebied van openbare orde en veiligheid en arbeidstijden om als nachtelijke uren aan te merken de uren die liggen tussen 22.00 et 06.00 uur.

C. Zondag

Winkels zijn 's zondags in beginsel gesloten. Gemeenten kunnen echter bepalen dat winkels in (delen van) de gemeenten geopend mogen zijn. Als zondag worden ook aangemerkt dagen die ingevolge de zondagswet daarmee zijn gelijkgesteld.

D. De huidige landelijke vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden blijven gehandhaafd. Hierbij worden afbakeningen zodanig gekozen dat er minimale lasten zijn voor bestuur en bedrijfsleven.

Zoals aangegeven is de adviesorganen gevraagd om voor 1 maart 1995 te adviseren. Het streven van de regeling is voor het zomerreces 1995 een wetsvoorstel bij de Tweede Kamer in te dienen.

De minister van Economische Zaken,

G.J. Wijers.

VOORNEMEN TOT DEREGULERING VAN DE WINKELSLUITINGSWET

1. Uitgangspunten voor deregulering Winkelsluitingswet

In het regeerakkoord hebben versterking van de economische groeidynamiek en vergroting van werkgelegenheid een belangrijke plaats. «Met minder regelgeving en administratieve

la réglementation et des contraintes administratives, un plus grand appui et une reconnaissance à sa juste valeur de l'initiative personnelle, permettraient d'assister à une nette croissance du nombre d'entreprises en place sur le marché ainsi qu'à une reprise de l'emploi». Et: «Les mesures visant à limiter la concurrence ne seront maintenues que si la preuve est faite de leur intérêt général.»

Efficacité du marché et responsabilité personnelle sont des maîtres mots. Une plus grande liberté de choix renforce la souplesse, la capacité de renouvellement et d'adaptation de l'économie. L'accord gouvernemental prévoit en substance que «pour ne pas faire obstacle au mode de vie et de travail contemporain, le nombre de restrictions prévues dans la loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins soit fortement réduit». Des autorités résolument modernistes ne chercheront pas à défendre un système imposant inutilement aux commerçants des heures pendant lesquelles se livrer à ses activités. C'est là une question d'efficacité du marché et de liberté de choix de l'exploitant. Qui dit diminution des restrictions, dit nécessité de permettre de choisir plus librement d'ouvrir ou non plus longtemps; il est bien entendu exclu d'imposer à qui que ce soit de plus longues heures d'ouverture.

Vous trouverez ci-dessous tout d'abord l'historique de la législation actuelle. Sont ensuite esquissées les considérations qui militent en faveur d'une nouvelle politique en la matière, ce après quoi vous pourrez découvrir les projets dans ce sens. En finale, sont abordées les conséquences pour une autre politique ainsi que des conclusions des réflexions qui précèdent.

2. Perspective historique

Permettez-moi d'effectuer une rétrospective dans l'histoire de la loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins. Dès 1904, il est question d'une réglementation nationale des heures d'ouverture et de fermeture des magasins. En 1930, la législation en place poursuit deux objectifs:

- l'honnêteté dans les rapports commerciaux, avec les mêmes possibilités d'ouverture pour le commerce de détail;
- limiter les heures de travail des indépendants afin de leur permettre de prendre part à la vie sociale.

La loi entend également empêcher que les indépendants n'accèdent à un statut plus enviable que les entreprises employant du personnel dont la durée de travail autorisée est limitée à 48 heures par semaine. La loi de 1930 autorise l'ouverture les jours ouvrables de 5 à 20 heures et le samedi jusqu'à 22 heures, mais impose de fermer le dimanche. En 1934, ce régime s'assouplit en offrant la possibilité d'ouvrir le dimanche. En 1951, la loi fait l'objet d'une refonte. Il en résulte une nouvelle loi qui, au départ des mêmes objectifs qu'en 1930, impose désormais des normes beaucoup plus strictes. La loi de 1951 limitait les heures d'ouverture et de fermeture des magasins à 5-18 heures du lundi au samedi et imposait la fermeture dominicale des magasins.

Plus tard, en 1976, la durée d'ouverture hebdomadaire des magasins est elle aussi limitée, en l'occurrence à un maximum de 52 heures par semaine.

lastendruk en meer ondersteuning en erkenning van persoonlijk initiatief is een sterke groei van het aantal ondernemingen en van de werkgelegenheid mogelijk». En: «Concurrentiebeperkende maatregelen worden slechts gehandhaafd indien overtuigend wordt aangetoond dat zij in het algemeen belang zijn.»

Marktwerking en eigen verantwoordelijkheid zijn hier sleutelwoorden. Vrijere keuzes versterken de flexibiliteit, de vernieuwingskracht en het aanpassingsvermogen van de economie. In het regeerakkoord is afgesproken dat «om moderne arbeids- en leefpatronen niet in de weg te staan de restricties in de Winkelsluitingswet sterk worden verminderd». Modern overheidsbestuur houdt in dat niet onnodig materiële opvattingen worden opgelegd over de tijden waarop ondernemers zaken doen. Dat is een zaak van marktwerking en ondernemerskeuzes. Vermindering van restricties betekent dat vrijere keuzes worden geboden om al dan niet langer de winkel open te stellen; het gaat natuurlijk niet om een verplichting tot langere openstelling.

Hieronder wordt eerst de geschiedenis van de huidige wet aangegeven. Daarna worden de overwegingen voor een nieuw beleid geschetst, gevolgd door de voornemens daartoe. Besloten wordt met de effecten voor ander beleid en met samenvattende conclusies.

2. Historisch perspectief

Eerst nu een terugblik in de geschiedenis van de Winkelsluitingswet. Al in 1904 wordt gesproken over een landelijke regeling van de winkelsluiting. In 1930 komt er wetgeving die twee doelstellingen kent:

- eerlijkheid in de handel, met gelijke openstellingsmogelijkheden voor de detailhandel;
- beperking arbeidstijden zelfstandigen opdat deze aan het sociaal en maatschappelijk leven kunnen deelnemen.

De wet moet ook voorkomen dat zelfstandigen een betere positie hebben dan bedrijven met werknemers die maximaal 48 uur mogen werken. De wet van 1930 staat openstelling toe op werkdagen van 5 tot 20 uur en 's zaterdags tot 22 uur, maar verplichte zondagsluiting. Dit regime wordt in 1934 verruimd met de mogelijkheid tot zondagopening. In 1951 wordt de wetgeving herzien. Er komt een nieuwe wet die, uitgaande van dezelfde doelstellingen uit 1930, tot een aanzienlijk striktere normering leidt. De wet van 1951 perkte de toegestane winkeltijden in tot 5-18 uur op maandag-zaterdag en verplicht tot zondagsluiting.

Later, in 1976, wordt ook de tijd die een winkel per week open mag zijn beperkt en wel tot maximaal 52 uur.

Une comparaison avec l'étranger donne l'aperçu que voici :

Een vergelijking met het buitenland geeft het volgende beeld :

Pays Land	Lundi-vendredi Maandag-vrijdag	Samedi Zaterdag	Dimanche Zondag	Nombre maximum légal d'heures d'ouverture hebdomadaire Wettelijk maximum aan uren open per week	Nombre maximum d'heures d'ouverture autorisé par la loi Wettelijk toegestaan aantal uren open per week
France. — <i>Frankrijk</i>	Libre. — <i>Vrij</i>	Libre. — <i>Vrij</i>	Libre. — <i>Vrij</i>	Non. — <i>Nee</i>	168
Irlande. — <i>Ierland</i>	Libre. — <i>Vrij</i>	Libre. — <i>Vrij</i>	Libre. — <i>Vrij</i>	Non. — <i>Nee</i>	168
Espagne. — <i>Spanje</i>	Libre. — <i>Vrij</i>	Libre. — <i>Vrij</i>	Libre. — <i>Vrij</i>	Non. — <i>Nee</i>	168
Suède. — <i>Zweden</i>	Libre. — <i>Vrij</i>	Libre. — <i>Vrij</i>	Libre. — <i>Vrij</i>	Non. — <i>Nee</i>	168
Grèce. — <i>Griekenland</i>	Libre. — <i>Vrij</i>	Libre. — <i>Vrij</i>	Fermé, exceptions. — <i>Gesloten, uit- zonderingen</i>	Non. — <i>Nee</i>	144
Luxembourg. — <i>Luxemburg</i>	— 19 (oct/avril). — 19 (okt/april) — 20 (mai/sept). — 20 (mei/sep)	— 19 (oct/avril). — 19 (okt/april)	— 13	Non. — <i>Nee</i>	130
Italie. — <i>Italië</i>	— 21	— 21	Fermé, exceptions. — <i>Gesloten, uit- zonderingen</i>	Non. — <i>Nee</i>	126
Royaume-Uni. — <i>Verenigd Koninkrijk</i>	— 20 — 21 (1jr/sem). — 21 (1dg/wk)	— 20	Libre en Écosse. — <i>Vrij in Schotland</i> Liberté restreinte, reste RU. — <i>Be- perkt vrij, rest VK</i>	Non. — <i>Nee</i>	121 121
Portugal	6-24	6-24	Libre, si fiat local. — <i>Vrij, mits lokaal fiat</i>	Non. — <i>Nee</i>	108
Belgique. — <i>België</i>	5-20 5-21 (ven). — 5-26 (vr)	5-20	Fermé, exceptions. — <i>Gesloten, uit- zonderingen</i>	Non. — <i>Nee</i>	91
Norvège. — <i>Noorwegen</i>	6-20	6-18	Fermé, exceptions. — <i>Gesloten, uit- zonderingen</i>		82
Danemark. — <i>Denemarken</i>	6-20	6-14	Fermé, exceptions. — <i>Gesloten, uit- zonderingen</i>	Non. — <i>Nee</i>	78
Finlande. — <i>Finland</i>	8-20	8-18	Fermé, exceptions. — <i>Gesloten, uit- zonderingen</i>	Non. — <i>Nee</i>	70
Allemagne. — <i>Duitsland</i>	7-18.30 7-20.30 (jeu). — 7-20.30 (do)	7-14 7-16/18 1 ^{er} samedi du mois. — <i>1e zaterdag van de maand</i>	Fermé, exceptions. — <i>Gesloten, uit- zonderingen</i>	66,5	66,5
Pays-Bas. — <i>Nederland</i>	6-18.30 6-26 (jeu ou ven). — 6-26 (do of vr)	6-18	Fermé, exceptions. — <i>Gesloten, uit- zonderingen</i>	55	55

Source: EIM.

Bron: EIM.

Un coup d'œil au tableau révèle que les Pays-Bas sont, de l'Union européenne, le pays aux heures d'ouverture de loin les plus restrictives. Le tableau traduit les heures réellement autorisées, et non point des heures imposées. Cela se vérifie du reste au niveau des pays à régime plus libéral, où les heures effectives sont plus limitées. L'expérience suédoise à la suite de la récente libéralisation va également dans ce sens. Cela signifie que les chefs d'entreprise ont la possibilité d'organiser à leur guise leurs heures d'ouverture. Aux Pays-Bas aussi bon nombre de commerçants préfèrent fermer le lundi matin et les jours d'ouverture en nocturne.

À compter du début des années 80, on recense des initiatives visant à élargir l'éventail des heures d'ouverture. Cela n'a rien d'étonnant si l'on songe à la différenciation à laquelle on assiste au niveau de la société. Le consommateur est de plus en plus exigeant en raison de sa formation scolaire et professionnelle et du fait qu'il a accès à l'information. Il est en outre de plus en plus question d'une société pluriculturelle. Cette évolution se traduit par la nécessité de faire des choix et d'offrir des produits et des heures d'ouverture faits sur mesure. La différence entre les citoyens et leur rôle de travailleurs s'est elle aussi accrue. Nous assistons à l'émergence d'une grande diversité d'heures de travail et de formes de postes à temps partiel et d'emplois à horaires variables.

Chiffres essentiels pour le commerce de détail (1993)

Quelques chiffres illustrent l'importance de ce secteur :

Chiffre d'affaires 133 milliards de florins (20 % du produit national brut), dont 70 milliards de florins pour les PME (12 % PNB) et 43 milliards de florins (8 % BNP) pour les grandes entreprises.

Nombre d'entreprises 99 900 (16 % du total), dont 99 700 PME et 200 grandes entreprises, 48 000 entreprises sans personnel, 52 000 avec personnel.

Situation de l'emploi : 627 500 personnes actives, 501 000 salariés, 126 500 indépendants.

— Femmes : 299 000 salariées, 57 000 collaboratrices/indépendantes.

— Allochtones : 33 700 salariés, 5 800 indépendants.

Pour ce qui est du chiffre d'affaires et du nombre d'entreprises engagées dans le commerce de détail, environ un cinquième de l'économie, en terme d'emploi, cela représente environ un dixième.

L'actuel régime en matière d'heures d'ouverture et de fermeture des magasins se résume aux règles suivantes :

— les jours ouvrables, les magasins peuvent ouvrir de 6 à 18 h 30;

— le samedi, les heures d'ouverture autorisées sont de 6 à 18 heures;

— les magasins peuvent une fois par semaine ouvrir en nocturne de 18 h 30 à 21 heures le jeudi ou le vendredi au choix du conseil municipal (conseil d'arrondissement);

— un magasin peut au maximum ouvrir 55 heures par semaine;

— les dimanches et jours fériés, aucun commerce de détail ne peut en principe ouvrir; les commerçants dont la conviction religieuse les amène à prendre un autre jour de repos peuvent ouvrir le dimanche à condition de fermer un autre jour.

Les interdictions font l'objet de dispenses très précises accordées en vertu de mesures administratives générales, les communes peuvent, par voie d'ordonnance, accorder des dispenses de maximum dix-huit jours par an, dont au maximum huit dimanches ou jours fériés, pour des raisons touristiques ou de trafic

Uit de tabel blijkt dat Nederland binnen de Europese Unie het land met verreweg de meest restrictieve openingstijden is. De tabel geeft de wettelijk toegestane tijden, dus geen verplichte tijden. Dit blijkt overigens in de landen met een vrijer regime, waar de feitelijke tijden beperkter zijn. De Zweedse ervaringen na de recente liberalisatie laten dat ook zien. Dit geeft aan dat ondernemers een eigen keuze hebben over de openingstijd. Ook in Nederland kiezen velen ervoor om maandagochtend en op koopavonden gesloten te zijn.

Vanaf het begin van de jaren '80 zijn initiatieven tot verruiming van openingstijden genomen. Dat is niet zo vreemd omdat zich in de samenleving een grote differentiatie afspeelt. Consumenten worden steeds veeleisender als gevolg van scholing en opleiding en de toegang tot informatie. Verder is meer en meer sprake van een multiculturele samenleving. Dat alles uit zich in behoeften aan keuzes en een aanbod-op-maat, van producten en winkeltijden. Ook de verscheidenheid tussen burgers in hun rol als werknemer is gegroeid. Er is een groot palet ontstaan aan werktijden en aan vormen van deeltijdbanen en flexibele arbeid.

Kerncijfers detailhandel (1993)

Enige cijfers geven het belang van deze sector aan :

Omzet 133 miljard gulden (20 % bruto nationaal product), waarvan MKB 70 miljard gulden (12 % BNP) en grootbedrijf 43 miljard gulden (8 % BNP).

Aantal ondernemingen 99 900 (16 % van totaal), waarvan MKB 99 700 en GB 200, 48 000 ondernemingen zonder personeel, 52 000 met personeel.

Werkgelegenheid : 627 500 werkzame personen, 501 000 werknemers, 126 500 zelfstandigen.

— Vrouwen : 299 000 werknemers, 57 000 meewerkend/zelfstandig.

— Allochtoon : 33 700 werknemers, 5 800 zelfstandig.

In omzet en aantal ondernemingen is de detailhandel ongeveer een vijfde van de economie. In termen van werkgelegenheid is dit ongeveer een tiende deel.

Het huidige winkelsluitingsregime komt neer op de volgende regels :

— op werkdagen mogen winkels open zijn van 6 tot 18.30 uur;

— op zaterdag zijn de toegestane tijden 6 tot 18 uur;

— er mag één wekelijkse koopavond zijn van 18.30 tot 21 uur op donderdag of vrijdag ter keuze van de (deel)gemeenteraad;

— een winkel mag maximaal 55 uur per week open zijn;

— op zon- en feestdagen in beginsel geen detailhandel; ondernemers die uit geloofsovertuiging een andere rustdag hebben mogen 's zondags open zijn mits ze een andere dag zijn gesloten.

Op de verboden zijn bij algemene maatregel van bestuur enkel nauw omschreven vrijstellingen gegeven. Gemeenten kunnen bij verordening vrijstelling of ontheffing verlenen voor ten hoogste achttien dagen per jaar waarvan maximaal 8 zon- of feestdagen, vanwege toerisme en grensoverschrijdend verkeer en voor

routier international et pour les magasins ouvrant en nocturne, le tout assorti de conditions et de restrictions rigoureuses et bien souvent complexes(1).

Les efforts consentis dans la voie d'une libéralisation se sont soldés par l'augmentation, à compter de 1993, de trois heures (jusqu'à 66 heures) du nombre d'heures d'ouverture hebdomadaire autorisées, et par la prolongation de 30 minutes (jusqu'à 18 h 30) du nombre d'heures d'ouverture quotidienne autorisé.

3. Considérations en faveur d'un changement de politique

Au présent paragraphe, la loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins et les objectifs qu'elle poursuit sont examinés à la lumière de l'actualité économique et socio-culturelle.

Les consommateurs ont des préférences très divergentes, cela se vérifie également pour leurs préférences en matière de moments où effectuer des achats, la nécessité se fait sentir d'effectuer un choix, besoin qui diffèrera en fonction de la catégorie de population, de la région, de la commune et de la catégorie de bien de consommation envisagée, une enquête récente(2) révèle qu'un peu plus de 60 % d'isolés économiquement actifs et qu'un peu plus de 70 % des ménages à double revenu sont de farouches partisans d'une extension du système actuel.

La pluralité évoquée plus haut est étroitement liée aux mutations socio-culturelles que l'on enregistre depuis pas mal de temps, ont dénoté une grande diversité de modes de vie, de compositions des ménages.

L'intégration des femmes dans le circuit de l'emploi est, ces vingt dernières années, passée de pas même 30 % à plus de 55 %.

Le citoyen entend déterminer lui/elle-même quand il/elle effectue des tâches ménagères. Le citoyen se sent entravé dans sa liberté par la rigueur des réglementations en matière d'heures d'ouverture des magasins. L'uniformité des heures d'ouverture des magasins s'accommode mal de la diversité des modes de vie et de consommation des citoyens.

En 1960, on comptait pour 100 habitants 28 ménages; aujourd'hui, on en compte 41. Cela signifie que pour 100 habitants, il faut, à l'heure actuelle, faire 41 fois les courses, faire 41 fois la cuisine, etc. au lieu de 28. Depuis le début des années soixante, on constate que le nombre des ménages a doublé, alors que le chiffre de la population a, pour cette même période, seulement triplé. Au cours des années quatre-vingt, le nombre des ménages aux Pays-Bas s'est accru d'environ un million d'unités. Cette augmentation est quasi totalement (90 %) due aux ménages composés d'isolés.

(1) Une annexe contient une synthèse détaillée de l'actuelle réglementation.

(2) *Consumentenbond, in naam der wet: sluit de deur* (Association des consommateurs, au nom de la loi, fermez boutique). Rapport concis d'une enquête réalisée à propos de la loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins, La Haye, octobre 1994.

avondwinkels, dit met strikte en vaak complexe randvoorwaarden en beperkingen(1).

De inspanningen tot liberalisatie hebben opgeleverd dat de maximum winkeltijd per week vanaf 1993 met 3 uur is verhoogd (tot 55 uur) en de winkeltijd per dag met 30 minuten is verlengd (tot 18.30 uur).

3. Overwegingen voor nieuw beleid

In deze paragraaf worden de winkelsluitingswet en daarmee beoogde doelen tegen het licht van de economische en sociaal-culturele actualiteit gehouden.

Consumenten hebben sterk uiteenlopende voorkeuren. Dat betreft ook de tijden waarop inkopen gedaan kunnen worden. Er bestaat behoefte aan keuze, een behoefte die per bevolkingsgroep, regio, gemeente en naar categorie consumentengoederen verschillend zal zijn. Een recente enquête(2) laat zien dat ruim 60 % van werkende alleenstaanden en ruim 70 % van tweeverdieners uitgesproken voorstander zijn van verruiming.

De eerder genoemde pluriformiteit houdt nauw verband met sociaal-culturele veranderingen die zich al langer aftekenen. Er is een grote diversiteit van leefpatronen, van samenstelling in huishoudens.

De arbeidsparticipatie van vrouwen is de laatste twintig jaar gestegen van nog geen 30 % naar meer dan 55 %.

De burger wil zelf bepalen wanneer hij/zij werkt en verzorgingstaken in het huishouden verricht. Die burger ondervindt beperkingen door de stringente regelingen omtrent openingstijden van winkels. Het uniforme menu van winkeltijden past niet bij de verscheidenheid aan leef- en consumptiepatronen.

In 1960 waren er per 100 inwoners 28 huishoudens, nu zijn dat er 41. Per 100 inwoners moet er nu 41 keer worden ingekocht, gekookt, enz., in plaats van 28 maal. Sinds het begin van de jaren zestig is het aantal huishoudens verdubbeld, terwijl de bevolkingsomvang in die periode slechts met een derde toenam. In de jaren tachtig zijn er in Nederland ongeveer een miljoen huishoudens bijgekomen. Deze toename komt vrijwel geheel (90 %) voor rekening van de eenpersoonshuishoudens.

(1) In een bijlage is een uitgebreide samenvatting van de huidige regelgeving weergegeven.

(2) *Consumentenbond, in naam der wet: sluit de deur*. Beknopt verslag van een onderzoek naar de winkelsluitingswet, Den Haag, oktober 1994.

Année	Nombre de ménages d'une personne (× 1 000)	Pourcentage du nombre total de ménages
1960	387	12%
1970	679	17%
1980	1 085	22%
1990	1 794	30%
2000	2 241	33%
2010	2 655	37%

Source: SCP, CB, NIDI, Questions de démographie aux Pays-Bas 1994.

Dans de nombreux domaines, le consommateur éprouve le besoin de trouver un lieu ou faire des achats. Il n'est que de citer le succès que connaît la vente d'«à-côté» dans les pompes à essence, les emplettes effectuées de l'autre côté de la frontière, les possibilités de faire des achats qu'offrent les chemins de fer néerlandais, la popularité des boutiques ouvertes en nocturne, les firmes de vente par correspondance et les occasions qu'ont les touristes de faire des achats le dimanche.

Exemple: les distributeurs automatiques de billets de banque

Pour se faire une idée des avantages que présente une plus grande accessibilité, il n'est que de considérer les distributeurs automatiques de billets de banque. Avant, il fallait, du lundi au vendredi, entre 9 et 16 heures (= 35 heures par semaine) se rendre à sa banque pour y effectuer un retrait en espèces. À présent, le consommateur peut retirer de l'argent 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 (= 168 heures par semaine), et ce, dans de nombreux cas, quand bien même il n'est pas client de la banque à partir de laquelle il effectue le retrait. Il est question d'instaurer des moments libres pour le prélèvement d'argent. Ce faisant, on rencontre une demande très différenciée de la part du public.

Un régime d'heures d'ouverture plus libéral peut inciter à une augmentation du nombre d'heures de prestation des services non commerciaux. Il peut s'agir de la commune, de l'association sectorielle d'entreprises pour la mise en œuvre de la sécurité sociale, du bureau de poste, du GAK/GMD (Office de l'administration commune des assurances sociales/Service médical collectif), d'entreprises reconnues d'utilité publique, de caisses de retraite, et j'en passe. Pour les services (semi-)publics, comme pour les magasins, il se trouve que les modifications des modes de vie et leur plus grande diversité sont à l'origine d'un besoin d'une accessibilité accrue à ces services. Or qui dit libéraliser les heures d'ouverture des magasins dit stimuler la demande, de sorte que l'offre se voit davantage contrainte de la satisfaire et d'améliorer l'accessibilité aux services (semi-)publics. Le cabinet étudiera la question de savoir comment favoriser davantage l'ouverture des services (semi-)publics.

Les chefs d'entreprise offrent en réponse à la demande du consommateur la possibilité de réaliser des affaires en dehors des heures d'ouverture des magasins, telles les opérations bancaires, les assurances, les firmes de vente par correspondance et les achats à distance. Le dynamisme technologique facilite, à tout moment et quel que soit le domaine envisagé, la rencontre de l'offre et de la demande. Il en résultera, pour le petit détaillant, une perte d'une part du marché si la possibilité lui n'est pas fournie de se distinguer sur le plan de l'accessibilité aux services qu'il propose.

Les détaillants se trouvent dans l'impossibilité de fournir leurs services aux heures où leurs clients et eux-mêmes le souhaitent. Le client ne se voit dès lors offrir d'autre possibilité que des prestations de services. De cette manière, les détaillants voient limiter leur compétitivité.

Jaar	Aantal eenpersoonshuishoudens (× 1 000)	Aandeel op totaal aantal huishoudens
1960	387	12%
1970	679	17%
1980	1 085	22%
1990	1 794	30%
2000	2 241	33%
2010	2 655	37%

Bron: SCP, CBS, NIDI, Bevolkingsvraagstukken in Nederland 1994.

Op veel gebieden heeft de consument behoefte aan koopgelegenheid. Zie het succes van «bij-verkoop» bij benzinstations, het winkelen over de grens, de winkelmogelijkheden in NS-stations, de populariteit van avondwinkels, postorderbedrijven en de toeristische koopgelegenheden op zondag.

Voorbeeld: geld-automaten.

Om een idee te geven van de voordelen van méér toegang zie de geldautomaat. Vroeger moest je van maandag tot vrijdag, tussen 9 en 16 uur (= 35 uur per week) naar je eigen bank voor een geldopname. Nu kan dat 7 dagen in de week, 24 uur per dag (= 168 uur per week), en met gastgebruik in veel gevallen. Er is sprake van vrije tijden voor geldopnamen. Zo wordt tegemoet gekomen aan een sterk gedifferentieerde vraag bij het publiek.

Een vrijer winkeltijdenregime kan een impuls geven aan ruimere openstelling van niet-commerciële dienstverlening. Dit gaat om de gemeente, bedrijfsvereniging, postkantoor, GAK/GMD, nutsbedrijf, pensioenfonds, e.d. Voor (semi-)publieke diensten geldt net als bij de winkels dat veranderde leefpatronen en diversiteit daarin leidt tot behoefte aan grotere toegankelijkheid. Vrijere winkelopeningstijden zullen hier een vraagstimulerend effect hebben, zodat op aanbieders meer druk ontstaat deze te beantwoorden en de toegankelijkheid van de (semi-)publieke dienstverlening te verbeteren. Het kabinet zal nagaan hoe de openstelling van de (semi-)publieke diensten verder kan worden bevorderd.

Ondernemers bieden in antwoord op de consumentenvraag mogelijkheden om buiten winkeltijden zaken te doen, zoals banken, verzekeraars, postorderbedrijven en teleshopping. De dynamische technologie maakt het gemakkelijker om vraag en aanbod op elk moment en op elk gebied bij elkaar te brengen. Dit zal leiden tot een verlies aan marktaandeel bij de fysieke detailhandel wanneer die niet de mogelijkheid krijgt om zich beter te onderscheiden op toegankelijkheid.

Ondernemers in de detailhandel kunnen niet actief zijn op tijdstippen waarop zij — en hun klanten — dat wensen. Aan klanten kan geen ruimere koopgelegenheid als serviceverlening worden geboden. Voor ondernemers worden zo de mogelijkheden voor concurrentie beperkt.

La répartition du public désireux de faire des achats sur une plus grande plage d'heures d'ouverture des magasins a pour résultat de diminuer la charge qui pèse sur le magasin. En outre, la souplesse des entreprises s'en trouve accrue, d'où possibilité d'améliorer l'organisation de leur économie. Ce facteur présente lui aussi des répercussions financières positives.

Un septième des jeunes chefs d'entreprise, soit quelque 5 000 personnes par an, débute dans le commerce de détail. La liberté d'ouvrir quand bon leur semble leur permet de davantage innover, et, partant, de se démarquer plus facilement. Leur chance de réussite s'en trouve accrue.

Il existe en outre un lien entre l'accroissement de la compétitivité et la libération des heures d'ouverture des magasins. Le contexte dans lequel se situe le renforcement de la politique de la concurrence et le retour aux lois sur le libre établissement est de faire place aux entreprises. Le fait d'offrir la liberté d'ouvrir les magasins quand les commerçants l'entendent est non seulement logique, mais permet également de recueillir plus tôt et mieux (effet de synergie) les fruits d'une autre politique commerciale.

Pour donnée une idée des effets que peut avoir l'accroissement du nombre d'heures d'ouverture des magasins, il a été procédé à quelques calculs types. Ces calculs sont fondés sur le modèle suédois et font apparaître que la liberté en matière d'heures d'ouverture des magasins présente également des avantages pour les petits commerces de détail. Il s'agit du reste d'une analyse partielle, un accroissement du dynamisme économique présentant des effets à plus long terme dont il ne peut être rendu compte dans le cadre qui nous intéresse.

Tableau. Effet de l'augmentation de 20 heures par semaine = environ 2 heures par jour (lundi-samedi) du nombre d'heures d'ouverture par type de commerce (denrées alimentaires), sur base du modèle suédois, pour les Pays-Bas

Chiffre d'affaires	Petites	Moyennes	Grandes
Prix	- 1,4%	- 1,4%	- 1,4%
Chiffres d'affaires	13,6%	13,6%	13,6%
Travail	8,0%	5,2%	1,0%
Productivité du travail	5,6%	8,4%	12,6%
Bénéfices	2,4%	7,4%	12,0%

D'après R.H.J.M. Gradus, J.J.M. Kremers, «Winkelsluiting op de helling — naschrift», ESB 16 novembre 1994, p. 1046.

Compte tenu des développements socio-économiques et démographiques évoqués, le besoin se fait sentir, tant du côté des consommateurs que des chefs d'entreprise, d'ouvrir plus longtemps les magasins.

Pour les salariés, la loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins a pour effet de réglementer les heures de travail. Cela ne peut pas davantage justifier le maintien d'une loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins. La loi de 1919 sur le travail édicte, pour tous les secteurs de la vie économique, des règles générales en matière d'heures de travail. La proposition de loi sur les heures de travail actuellement à l'étude prévoit une protection adéquate des salariés et procède du reste de la nécessité d'œuvrer à la création d'un marché plus compétitif qui occupe davantage de main-d'œuvre. Le besoin des employeurs comme des salariés d'une plus grande souplesse joue à cet égard un rôle important. L'octroi d'heures d'ouverture supplémentaires se fonde dans une large mesure sur les mêmes principes fondamentaux que la loi sur le temps de travail. C'est également par ce biais que les autorités entendent davantage tenir compte des mutations socio-économiques et culturelles qui requièrent un assouplissement des rapports du travail et des heures d'ouverture des entreprises.

Spreiding van het winkelend publiek over een langere openingstijd kan leiden tot een lagere piekbelasting van het winkelapparaat. Verder wordt de flexibiliteit van ondernemingen vergroot, waardoor de bedrijfseconomische organisatie kan worden verbeterd. Ook dat heeft positieve kosteneffecten.

Een zevende van alle startende ondernemers, ofwel circa 5 000 per jaar, begint in de detailhandel. Voor hen biedt vrijheid van winkelopening meer bewegingsruimte voor innovatief ondernemen, wat het makkelijker maakt om zich te profileren. Dit komt hun succeschansen ten goede.

Verder is er een relatie tussen een versterking van de concurrentie en vrije winkeltijden. De achtergrond van een scherper mededingingsbeleid en terugtrekking bij de Vestigingswetten is: ruimte voor ondernemen. Het bieden van vrijheid voor winkeltijden is niet alleen logisch, maar maakt het ook mogelijk om eerder en beter (synergie-effect) de vruchten te plukken van ander marktbeleid.

Om een idee te geven van de effecten die verruiming van winkeltijden kan hebben zijn enige indicatieve modelberekeningen gemaakt. Die zijn gebaseerd op het Zweedse model en laten zien dat vrije winkeltijden ook voordelen hebben voor kleinschalige ondernemingen in de detailhandel. Het betreft overigens een partiële analyse, vergroting van dynamiek heeft verdergaande effecten die hier niet in zitten.

Tabel. Effecten van verruiming met 20 uur per week = ca 2 per dag (maandag-zaterdag) voor typen winkels (levensmiddelen), op basis van het Zweedse model voor Nederland

Omzet	Klein	Gemiddeld	Groot
Prijs	- 1,4%	- 1,4%	- 1,4%
Omzet	13,6%	13,6%	13,6%
Arbeid	8,0%	5,2%	1,0%
Arbeidsproductiviteit	5,6%	8,4%	12,6%
Winst	2,4%	7,4%	12,0%

Bewerking op basis van R.H.J.M. Gradus, J.J.M. Kremers, «Winkelsluiting op de helling — naschrift», ESB 16 november 1994, blz. 1046.

Gelet op de beschreven sociaal-economische en demografische ontwikkelingen is de behoefte aan meer winkelluren groter geworden, zowel bij consumenten als bij ondernemers die daarop willen inspelen.

Voor werknemers heeft de Winkelsluitingswet als effect dat hij een regeling van de arbeidstijden inhoudt. Dit kan evenwel geen reden zijn voor handhaving van een winkelsluitingswet. Er gelden op grond van de Arbeidswet 1919 algemene regels voor de arbeidstijden, voor alle sectoren van bedrijvigheid. Het nu aanhangige wetsvoorstel voor een Arbeidstijdenwet voorziet in een adequate bescherming van werknemers en is overigens ingegeven door de noodzaak om ruimte te creëren voor marktwerking en meer arbeidsparticipatie. De behoefte bij werkgevers en werknemers aan meer flexibiliteit speelt daar een grote rol. De verruiming van winkeltijden bouwt grotendeels op dezelfde pijlers als de Arbeidstijdenwet. Ook daarmee beoogt de overheid meer recht te doen aan veranderingen in de sociaal-economische en culturele omgeving, die om flexibilisering in arbeidsrelaties en bedrijfstijden vraagt.

Dans certains cas, la souplesse signifiera que l'on travaillera effectivement plus longtemps et à d'autres moments qu'auparavant. Certaines personnes ne manqueront pas de voir là une expérience désagréable et rétrograde. Mais, en contrepartie, le fonctionnement du marché du travail s'en trouvera amélioré, et il sera davantage tenu compte des préférences individuelles — en ce compris des préférences des salariés. La nouvelle loi sur les heures de travail en offre le cadre général, elle définit l'équilibre entre souplesse et sécurités fondamentales. Il n'est dès lors pas évident d'édicter des règles particulières concernant les heures d'ouvertures des magasins.

À l'issue de cette appréciation générale, nous allons éclaircir les objectifs de la loi actuellement en vigueur.

Objectif n° 1: points de départ identiques pour le commerce de détail

Est-il nécessaire de réglementer les heures d'ouverture des magasins pour que les chefs d'entreprise partent de positions identiques? On est en droit de supposer que les entreprises, petites et grandes, s'efforcent de se distinguer les unes par rapport aux autres sur une multitude de terrains: prix, services et biens sur mesure, service après vente, garantie. Les heures d'ouverture en font également partie. Les entreprises innovatrices bénéficieront de nouvelles possibilités dans un contexte de libéralisation des heures d'ouverture. D'autres entreprises risquent de se sentir sous pression et de connaître des difficultés d'adaptation, voire de ne pas s'adapter du tout. Ces entreprises demeureront une minorité, les expériences réalisées à l'étranger ne permettent pas d'affirmer le contraire. La survenance d'effets négatifs n'est toutefois pas une raison pour conclure à la nécessité de maintenir le régime antérieur. Dans le contexte de concurrence et de diversité que nous connaissons, il est de plus en plus vain d'essayer de gommer les différences existant entre les grandes et les petites entreprises. La différence entre petites/grandes entreprises ne tourne certes pas automatiquement à l'avantage des grandes entreprises. Il n'est pas dit que les grands restaurants offrent un service de meilleure qualité ou réalisent un plus grand chiffre d'affaires que les petits restaurants.

Les loisirs permettent de concevoir de nouvelles stratégies commerciales pour les entreprises de faible envergure. Ainsi, il existe déjà des projets concrets de magasins de quartier, lesquels, s'adressant à la population de ménages d'une personne et de ménages à double revenu, seront ouverts tôt le matin et tard le soir, tandis qu'ils seront fermés à midi. Ce faisant, les entreprises innovatrices allieront une plus grande satisfaction du client à des heures d'ouverture plus raisonnables.

La souplesse des heures d'ouverture ne constitue pas une menace pour les petites entreprises. Que du contraire, elle leur offre la possibilité d'être davantage concurrentielles.

Objectif n° 2: limiter les heures de travail des indépendants

La loi entend par là que les indépendants ne soient plus contraints de fournir des journées de travail telles qu'il ne leur reste plus une minute à eux. Il résulte de l'analyse de l'objectif n° 1 qu'il n'existe aucune causalité absolue entre le régime d'ouverture des magasins et les heures de travail des indépendants. Nous avons donc affaire à un choix personnel, dans lequel les autorités n'ont en principe plus à s'immiscer. Until choisit d'adapter ses heures d'ouverture en fonction des desiderata de sa clientèle. Tel autre redoublera d'efforts pour encore mieux se démarquer par rapport à la concurrence.

On dénombre, dans le commerce de détail, environ 50 000 entreprises n'employant pas de personnel. Le secteur économique au grand complet compte environ 240 000 entreprises n'engageant pas de personnel. Cela nous fait donc 180 000 entreprises au sein desquelles la durée de travail n'est pas réglementée. Avec un rapport de 5:1, les heures d'ouverture sont libres; il

In sommige gevallen zal flexibiliteit betekenen dat inderdaad langer en op andere tijden dan daarvoor gewerkt wordt. Dit zal door sommigen zeker als onplezierig en als achteruitgang worden ervaren. Daar staat tegenover de verbeterde werking van de arbeidsmarkt en het meer recht doen aan individuele voorkeuren — ook van werknemers. De nieuwe Arbeidstijdenwet biedt hier het generieke kader, definieert de balans tussen flexibiliteit en basiszekerheden. Het ligt dan niet voor de hand om voor de bedrijfstijd bij winkels speciale regels te handhaven.

Na deze algemene beoordeling zullen nu de doelstellingen van de huidige wet belicht worden.

Doelstelling 1: gelijke uitgangsposities detailhandel

Is regulering van winkelopeningstijden noodzakelijk om gelijke uitgangsposities te bereiken voor ondernemers? Aangenomen mag worden dat ondernemers, groot en klein, zich ieder voor zich pogen te onderscheiden op een veelheid van factoren: hun prijzen, op de klant toegesneden goederen, service, garantie. Ook de winkeltijd hoort in dit rijtje thuis. Innovatieve ondernemers krijgen nieuwe mogelijkheden bij vrije openingstijden. Andere ondernemers kunnen onder druk komen te staan en kunnen zich wellicht moeilijk of zelfs niet aanpassen. Deze groep zal het beeld zeker niet overheersen, voor die verwachting geven buitenlandse ervaringen geen grond. Het zich voordoen van enige negatieve effecten mag dan ook niet tot de conclusie leiden dat alles bij het oude blijven. In een omgeving waarin concurrentie en verscheidenheid de kenmerken zijn, is er steeds minder aanleiding om te trachten de verschillen tussen grote en kleine ondernemers te corrigeren. Het verschil groot/klein valt zeker niet automatisch in het voordeel uit van de grote ondernemer. Grote restaurants doen het niet vanzelfsprekend beter of zijn winstgevender dan kleine restaurants.

Vrije tijden maken nieuwe winkelconcepten juist voor kleinschalig ondernemerschap mogelijk. Zo liggen er al concrete plannen klaar voor wijkwinkels, die, inspelend op de populatie van eenpersoonshuishoudens en tweeverdieners, 's ochtens vroeg open zijn en 's avonds laat terwijl ze in de middag gesloten zijn. Zo kunnen vernieuwende ondernemers meerwaarde aan de klant koppelen aan een redelijke arbeidstijd.

De flexibiliteit van winkeltijden is niet bedreigend voor kleinschalige ondernemers. Zij biedt hen juist meer mogelijkheden voor concurrentie.

Doelstelling 2: beperken arbeidstijden van zelfstandigen

Met deze doelstelling beoogt de wet te bereiken dat zelfstandige ondernemers niet zulke werktijden moeten maken dat er geen ruimte meer bestaat voor een privé-leven. Uit de bespreking van doelstelling 1 volgt dat er geen dwingende causaliteit is tussen het regime van winkelopeningstijden en de arbeidstijden van zelfstandigen. Dit is dus een zaak van eigen keuzes, waarin de overheid in beginsel niet meer moet treden. De één kiest ervoor om de winkelopening anders in te richten dan nu, gegeven de wensen van klanten. De ander zal een extra inspanning leveren om zich op andere concurrentie-kenmerken nog beter te profileren.

In de detailhandel zijn ongeveer 50 000 ondernemingen zonder personeel. Het hele bedrijfsleven telt ongeveer 240 000 ondernemingen zonder personeel. Er zijn dus 190 000 kleine ondernemingen zonder regulering van bedrijfstijden. In de verhouding 5:1 zijn er vrije bedrijfstijden zodat regulering daarvan voor kleinschalig ondernemerschap geen existentiële voorwaarde is.

en résulte que leur réglementation n'est pas une question de vie ou de mort, pour les petites entreprises. C'est du reste ce qu'il ressort d'une comparaison avec les pays de l'Union européenne dotés d'un régime plus libéral en matière d'heures d'ouverture. Si l'on se réfère au chiffre d'affaires moyen, au nombre d'entreprises par 1 000 habitants ou au nombre moyen de personnes actives au sein de chaque entreprise, on y relève plutôt des indices selon lesquels on recense, à l'étranger, relativement plus de PME dans le secteur du commerce de détail que chez nous(1). Il n'y a donc aucune raison de craindre pour l'existence des PME et des structures en place, que du contraire!

Conclusion

Il n'est, d'un point de vue économique et socio-culturel, pas souhaitable de limiter les heures d'ouverture des magasins. Une gestion moderne ne s'accommode plus d'une réglementation, par les autorités en place, des jours et heures d'ouverture des magasins. À l'heure actuelle, les heures d'ouverture sont dictées par des impératifs de marché et par les choix effectués par les entreprises concernées. L'absence de réglementation offre la possibilité de croître économiquement et se conçoit dans une civilisation où les consommateurs et les entreprises sont d'eux-mêmes capables de s'adapter les uns aux autres. Ces deux objectifs présentaient, à l'époque où fut élaborée la loi, à coup sûr une valeur incontestable, mais, avec le temps, ils sont devenus surannés, et même, à l'heure actuelle, contre-productifs. Dans les projets ci-dessous, on n'a, à dessein, pas cherché de solutions en édictant de nouvelles normes matérielles, lesquelles auraient, par exemple, pu consister à autoriser les commerçants à ouvrir plus longtemps leurs magasins, ou, encore, à augmenter le nombre maximum d'heures d'ouverture hebdomadaire. Une telle solution eût à son tour entraîné des lourdeurs et des restrictions administratives.

Ceci implique qu'il n'y a pas lieu de conférer à autrui de compétences en matière de réglementation des heures d'ouverture des magasins. Si la liberté de choix et les impératifs de concurrence sont des ingrédients nécessaires, je ne vois pas l'avantage qu'il y aurait à imposer d'autres formes de réglementation.

Rappelons tout de même que la libéralisation laisse au chef d'entreprise la liberté de ne pas modifier ses heures. Il n'est donc pas question de lui imposer l'ouverture de son magasin.

4. Projets

Compte tenu du désir de souplesse économique et sociale, j'en conclus qu'il n'est en principe plus souhaitable de réglementer les heures d'ouverture des magasins. Cela aboutit aux projets ci-dessous:

La règle fondamentale veut que les entreprises déterminent individuellement leurs heures d'ouverture. C'est une question de liberté de marché et de choix personnel. La réglementation des heures d'ouverture et de la durée maximale d'ouverture hebdomadaire est supprimée.

On souhaite, au niveau des communes, quelques exceptions à cette règle:

- pour les autres commerces de détail (maraîchers et commerce des rues);
- pendant la journée, dès lors qu'il en résulterait des risques inacceptables pour l'ordre et la sécurité publics;
- la nuit, également pour des raisons d'ordre et de sécurité publics;
- le dimanche.

(1) Economische Instituut voor het Midden- en kleinbedrijf, informations destinées au groupe de travail Loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins du Ministère des Affaires économiques, Zoetermeer, décembre 1994.

Dat laat ook een vergelijking met de landen in de Europese Unie zien, waar vrijere winkelopeningstijden gelden. Afgemeten naar gemiddelde omzet, aantal ondernemingen per 1 000 inwoners of gemiddeld aantal werkzame personen per onderneming, zijn er eerder indicaties dat elders relatief méér MKB ondernemingen in de detailhandel zijn dan hier(1). Er is dus geen enkele aanleiding om te vrezen voor bestaansmogelijkheden van het MKB en de voorzieningsstructuur, eerder het tegendeel.

Conclusie

Het aan grenzen binden van winkeltijden is in economisch en sociaal-cultureel opzicht ongewenst. Het past bij modern bestuur dat de centrale overheid van materiële opvattingen afziet over de vraag wanneer en hoe lang winkels open mogen zijn, maar dit overlaat aan marktwerking en ondernemerskeuzes. Deregulering leidt tot het vrijmaken van groeikansen en past bij een samenleving waarin consumenten en ondernemers zelf tot afwegingen komen. De twee doelen hadden in de ontstaanstijd van de wet zeker waarde, maar zijn door de tijd achterhaald en nu zelfs contra-productief. Bij de hierna aan te geven voornemens is er bewust niet voor gekozen om oplossingen te zoeken door nieuwe materiële normering, bijvoorbeeld door meer uren openstellingstijd of verhoging van het wekelijks urenmaximum. Zo'n oplossing zou weer zijn eigen bestuurlijke lasten en beperkingen hebben.

Dit alles impliceert uiteraard dat bevoegdheden voor regeling van winkeltijden niet aan anderen moeten worden toegedeeld. Indien vrije keuzes en marktwerking nodig zijn is er weinig te winnen met andere vormen van ordening.

Hier zij nog eens opgemerkt dat liberalisering de ondernemer vrijheid biedt om zijn openingstijden ongewijzigd te laten. Het gaat dus niet om verplichting tot winkelopening.

4. Voornemens

Getoetst aan de wens van economische en maatschappelijke flexibiliteit is de conclusie dat regeling van winkelsluitingstijden in beginsel niet langer wenselijk is. Dit leidt tot onderstaande voornemens.

Hoofregel is dat ondernemers individueel bepalen op welke tijden zij de winkel openstellen. Dit wordt een zaak van vrije marktwerking en keuzes. Regulering van openstellingstijden en van de maximum openingsduur per week vervalt.

Enkele uitzonderingen op deze regel voor gemeenten zijn gewenst:

- voor overige detailhandel (markt- en straathandel);
- overdag indien anders onaanvaardbare risico's voor openbare orde en veiligheid zouden ontstaan;
- de nachtelijke uren, eveneens vanwege openbare orde en veiligheid;
- op zondag.

(1) Economische Instituut voor het Midden- en kleinbedrijf, informatie ten behoeve van de werkgroep Winkelsluitingswet van het Ministerie van Economische Zaken, Zoetermeer, december 1994.

Autres commerces de détail

Pour des raisons pratiques, les communes conserveront leurs compétences en matière de réglementation des autres commerces de détail, à savoir les marchés et le commerce des rues, points prévus dans la loi actuellement en vigueur. Leur caractère ambulante a pour conséquence qu'une totale liberté de choix de l'entreprise au niveau local risque de créer des problèmes, tandis qu'une approche subtile de la question requiert une réglementation centrale complexe.

Ordre et sécurité publics

La question de savoir s'il existe un lien entre les heures d'ouverture des magasins et l'ordre et la sécurité publics n'a pas (encore) trouvé de réponse. Il y a lieu de distinguer deux éléments:

— Facteur de gêne et d'embarras. Le libre choix des heures d'ouverture des magasins a pour conséquence un étalement du trafic et du public venu faire des achats. À des heures relativement «calmes», le trafic s'intensifiera. Inversement, il fera plus calme aux heures pendant lesquelles la circulation est plus intense en raison de la limitation des heures d'ouverture des magasins.

— Criminalité. De plus longues heures d'ouverture semblent davantage inciter à la criminalité. Mais cela reste à prouver. L'expérience suédoise démontre en effet que la recrudescence de la criminalité est plus importante dans les secteurs où les heures d'ouverture des magasins sont limitées.

Afin d'éviter que ne surviennent, la nuit, des problèmes touchant à l'ordre et à la sécurité publics, il est, compte tenu des éléments suivants, en principe souhaitable de décréter au niveau national une fermeture nocturne des magasins. Les risques d'atteintes à l'ordre et la sécurité publics seront fonction des circonstances locales. Aussi pèsera-t-on, le cas échéant, dans les quartiers concernés, les avantages et les inconvénients (risques d'atteintes à l'ordre et à la sécurité publiques) liés à la limitation de la durée d'ouverture des magasins (les entreprises ont, du reste, leur propre part de responsabilité dans la limitation de ce type de risques). Les conséquences (positives et négatives), pour la police et pour l'ordre et la sécurité publics, d'une telle mesure, sont à l'étude. Cette étude tient compte du fait que, dans le cadre d'initiatives destinées à résorber le chômage de longue durée, le gouvernement envisage la création de 40 000 emplois, lesquels concourront, entre autres choses, à accroître la surveillance sur la voie publique. Un autre élément est que la libéralisation des heures d'ouverture des magasins est, au niveau local, susceptible de relancer l'économie en créant de nouveaux emplois.

Projet

— La nuit, les magasins sont censés être fermés. Toutefois, les communes ont la faculté d'autoriser l'ouverture, la nuit, des magasins.

— Par heures nocturnes il y a lieu d'entendre les heures comprises entre 00.00 heures et 06.00 heures. Une fois pris l'avis du SER (Conseil socio-économique), du VNG (Association des communes néerlandaises) et du Conseil aux questions d'émancipation, et une fois poussée plus avant l'analyse des répercussions sur l'ordre et la sécurité publics, le cabinet se penchera sur la question de savoir s'il existe des raisons valables de décréter, en matière de maintien de l'ordre et de la sécurité publics, que les heures nocturnes sont les heures comprises entre 22.00 et 06.00 heures.

— En cas de risques d'incidents (cf. matches de football etc.), le maire a la faculté d'intervenir de manière à prévenir toute atteinte à l'ordre et à la sécurité publics.

Overige detailhandel

Om praktische redenen wordt gemeenten de bevoegdheid gelaten regels te geven voor de overige detailhandel, zoals markt- en straathandel, hetgeen thans in de huidige wet wordt geregeld. Het ambulante karakter hiervan brengt mee dat volledig vrije tijden naar keuze van de ondernemer op lokaal niveau problemen kunnen geven terwijl een fijnzinnige benadering ingewikkelde centrale regeling vergt.

Openbare orde en veiligheid (OOV)

Of er een relatie is tussen winkelopening en OOV is (nog) onbepaald. Twee onderscheiden elementen van OOV zijn:

— Hinder en overlast. Vrije winkeltijden leiden tot spreiding van verkeer en winkelend publiek. Op tijden die nu relatief «rustig» zijn, zal het drukker worden. Omgekeerd wordt het rustiger op tijden die vanwege de beperkte winkeltijden nu verkeersintensief zijn.

— Criminaliteit. Langere openingstijden lijken méér gelegenheid te bieden voor criminaliteit. Of dat ook gebeurt is ongewis. Zweedse ervaringen wijzen namelijk uit dat de toename van criminaliteit relatief sterker is in gebieden met beperktere openingstijden.

Om ervoor te zorgen dat zich tijdens de nachtelijke uren geen OOV-problemen voordoen is met inachtneming van het volgende een landelijke winkelsluiting tijdens de nacht in beginsel gewenst. De OOV-risico's zullen van de lokale omstandigheden afhangen. Daar zullen dan ook zonodig afwegingen moeten kunnen gemaakt worden om de voordelen van ruime winkeltijden te benutten en nadelen (risico's voor OOV) te beperken (voor de beperking van zulke risico's hebben overigens ook de ondernemers een eigen verantwoordelijkheid). Onderzocht wordt wat de mogelijke gevolgen (positief en negatief) zijn voor politie en openbare orde en veiligheid. Hierbij wordt betrokken dat het kabinet inmiddels in het kader van initiatieven voor bestrijding van de langdurige werkloosheid 40 000 arbeidsplaatsen wil creëren onder andere voor meer toezicht op straat. Een element is ook dat liberalisering van winkelopeningstijden op het lokaal niveau tot baten kan leiden in de vorm van meer economische activiteit en meer banen.

Voornemen

— In de nachtelijke uren geldt als uitgangspunt dat winkels gesloten zijn. Gemeenten kunnen echter bepalen dat winkels 's nachts geopend mogen zijn.

— Als nachtelijke uren worden aangemerkt de uren die liggen tussen 00.00 uur en 06.00 uur. Het kabinet zal naar aanleiding van de advisering door de SER, de VNG en de Emancipatieraad alsmede een nader onderzoek naar de effecten voor de openbare orde en veiligheid bezien of goede redenen bestaan op het gebied van openbare orde en veiligheid en arbeidstijden om als nachtelijke uren aan te merken de uren die liggen tussen 22.00 uur en 06.00 uur.

— Bij gevaar voor incidenten (vgl. Voetbalwedstrijden e.d.) kan de burgemeester optreden op grond van gevaar voor verstoring van OOV.

— Les actuelles dérogations nationales seront maintenues; il s'agit entre autres des pharmacies, des stations-service, de l'aéroport de Schiphol et des gares des Chemins de fer néerlandais.

Dimanche

Si l'on pousse plus loin le raisonnement qui veut que l'autorité centrale n'ait plus à intervenir au niveau des heures d'ouverture des magasins, il se pourrait très bien que l'actuelle interdiction d'ouvrir le dimanche en vienne à être levée. Nombreux sont les secteurs où l'on travaille le dimanche (soins de santé, police, sapeurs-pompiers, etc.). Intenses sont, le dimanche, les activités économiques dans le secteur horeca, les prestations de services touristiques (dont également le secteur du commerce de détail), les transports et les entreprises tournant 24 heures sur 24. Un peu moins d'un quart de la population active travaille parfois ou régulièrement le dimanche; pour les indépendants, cette proportion représente près de 50% de leurs effectifs. En dépit des actuelles restrictions en la matière, 15% des personnes occupées dans le secteur du commerce de détail travaille parfois voire régulièrement le dimanche; pour les indépendants, ce chiffre représente 24% d'entre eux. Cette situation reflète les besoins des citoyens et des entreprises en matière de biens de consommation et de services le dimanche.

Entre également en ligne de compte, pour le dimanche, un autre élément, à savoir la signification que ce jour revêt aux yeux de nombreuses personnes. Le dimanche est jour de repos, que cette conception procède ou non de croyances religieuses. Pour y faire droit, seul le dimanche pourrait, en principe, faire l'objet d'une interdiction d'ouvrir les magasins. Il faut bien trouver quelque part le moyen de contrebalancer le besoin de liberté d'action énoncé ci-dessus. Il est dès lors souhaitable que les autorités concernées disposent des compétences requises en la matière, pour éviter que le maintien des normes en vigueur (ce qui caractérise l'actuelle législation) incombe aux autorités centrales.

La question se pose en outre de savoir s'il n'est pas d'autres jours qui, du point de vue des heures d'ouverture et de fermeture des magasins, ne devraient pas être traités de la même manière. Le mieux qu'il s'indique de faire est de se référer aux jours que la loi sur le dimanche assimile au dimanche(1). Ceci dans l'optique de s'inspirer de la loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins pour édicter des règles spécifiques.

Projet

— L'ouverture des magasins le dimanche est interdite en vertu d'un règlement national. Les communes ont compétence pour octroyer des dérogations. Les actuelles dispenses nationales sont maintenues.

— Le régime du dimanche vaut pour les dimanches et jours y assimilés en vertu de l'article 1^{er} de la loi sur le dimanche.

5. Analyse des effets secondaires des régimes d'ouverture des magasins

Ce cabinet a pour principal objectif d'élargir l'accès au circuit du travail. C'est surtout au niveau des derniers segments du marché du travail que l'on dénote une absence structurelle

(1) Jour de Noël, Ascension, Lundi de Pâques, Lundi de Pentecôte et le lendemain du jour de Noël, le Vendredi Saint et le Jour de l'An (article 1^{er}, premier et deuxième alinéas).

— De huidige landelijke vrijstellingen worden gecontinueerd; dit gaat onder meer om apotheken, benzinstations, Schiphol en NS-stations.

Zondag

Het doortrekken van de benadering om als centrale overheid niet langer normatieve opvattingen te hebben over de winkelopeningstijden zou betekenen dat ook het huidige verbod op openstelling op zondag komt te vervallen. In veel sectoren wordt 's zondags gewerkt (gezondheidszorg, politie, brandweer, enz.). Er zijn veel economische activiteiten op zondag in de horeca, de toeristische dienstverlening (waaronder ook detailhandel), het vervoer en (vol)continubedrijven. Bijna een kwart van de beroepsbevolking werkt soms of regelmatig op zondagen; voor de zelfstandigen is dit bijna de helft. Zelfs onder de huidige restrictieve regels werkt binnen de detailhandel 15% van het aantal werkzame personen soms tot regelmatig op zondag; voor de zelfstandigen is dit zelfs 24%. Dit alles weerspiegelt de behoeften bij burgers en bedrijven aan consumptieve en bedrijfsmatige activiteiten op zondag.

Voor de zondag is ook een ander element in het geding, te weten de betekenis die deze dag voor velen in de samenleving heeft. De zondag is ook een gemeenschappelijk ervaren rustpunt, al dan niet uit geloofsovertuiging. Om hieraan recht te doen zou alleen voor de zondag als beginsel een verbod op winkelopening kunnen gelden. Er moet wel een balans worden getroffen met de hiervoor geschetste behoefte aan ruimte. Een niet-fijnmazig ingekaderde bevoegdheid voor lokale beslissingen is dan gewenst, ook om handhavingslasten op centraal niveau en gedetailleerde normstelling (die kenmerkend is voor de huidige wet) te vermijden.

De vraag is verder of er andere dagen zijn die vanuit de optiek van winkeltijden net zo behandeld moeten worden. Het beste is om aan te sluiten bij de dagen die de zondagswet met de zondag gelijkstelt(1). Voor winkeltijdenwet om specifieke regels te geven.

Voornemen

— Bij landelijke regeling wordt zondagsopening verboden. Gemeenten krijgen de bevoegdheid voor het verlenen van vrijstelling en ontheffing. De huidige landelijke vrijstellingen worden gecontinueerd.

— Het zondagsregime geldt voor zondagen en dagen die daarmee op grond van artikel 1 van de Zondagswet zijn gelijkgesteld.

5. Bespreking van neveneffecten van winkeltijdenregelingen

Vergroting van de arbeidsdeelname is hoofddoelstelling van dit kabinet. Vooral in de onderste segmenten van de arbeidsmarkt is sprake van een structureel ontbreken van afstemming

(1) Eerste Kerstdag, Hemelvaartsdag, Tweede Paas-, Pinkster- en Kerstdag, Goede Vrijdag en Nieuwjaarsdag (artikel 1, eerste en tweede lid).

d'accord entre l'offre et la demande. Les groupes visés au premier chef sont constitués d'éléments faiblement scolarisés, de minorités ethniques et de femmes réintégrant le circuit de l'emploi. Des estimations prudentes inspirées par le modèle suédois font apparaître que dans le seul secteur du commerce de détail de denrées alimentaires on puisse s'attendre à la création de 7 000 emplois(1). Les effets que cela pourrait avoir dans les autres secteurs du commerce de détail n'ont pas encore été évalués, pas plus que leur effet prolongé général. Il ressort des tableaux ci-dessous que la création de nouveaux emplois contribue au désengorgement des goulets d'étranglements spécifiques à certains groupes cibles sur le marché de l'emploi.

Pourcentage de femmes travaillant dans le secteur du commerce de détail et économie totale (%)

Année	Commerce de détail	Économie totale
1983	54	33
1993	67	36

Source: EIM

Types de contrat de travail, commerce de détail et entreprises (%)

Année	Commerce de détail		Ensemble des entreprises	
	Temps plein	Temps partiel	Temps plein	Temps partiel
1979	64	36	82	18
1989	55	45	73	27

Pour l'émancipation de la femme, la prolongation des heures d'ouverture des magasins est, en fin de compte, une évolution positive. Le besoin se fait de plus en plus sentir de combiner l'exercice d'un travail rétribué avec celui de tâches ménagères. Cela suppose un large éventail de possibilités de faire des achats et d'emplois à temps partiel et à horaire variable. Pour la femme qui donne un coup de main dans le magasin de l'entrepreneur indépendant, une prolongation des heures d'ouverture peut signifier une plus grande difficulté de concilier emploi rétribué et tâches ménagères. Mais, tout bien considéré, ce qui prédomine, c'est l'effet positif sur le statut des femmes qui combinent emploi rétribué et tâches ménagères.

La prolongation des heures d'ouverture des magasins pourrait avoir une incidence positive sur l'intégration des minorités ethniques. Pareille mesure serait favorable aux habitudes d'achat d'une bonne partie des clients, d'entrepreneurs originaires d'autres ethnies (Ramadan, sabbat, plus longue durée d'ouverture dans leur pays d'origine). Le nombre sans cesse croissant d'entrepreneurs d'autres origines ethniques — il a doublé au cours de la période 1986-1992 — continuera à tirer parti d'une telle mesure. De même, le statut de salariés des minorités ethniques peut lui aussi tirer parti d'une prolongation de la durée d'ouverture des magasins.

Charges de maintien, charges administratives des entreprises

Les interventions des autorités en matière d'heures d'ouverture des magasins est à l'origine de charges qui grèvent l'administration et le citoyen; la loi doit être maintenue, ce qui implique, pour l'appareil judiciaire, une charge autonome liée à

(1) J.J.M. Kremers, E.H.J.M. Gradus, P.J.G. Hermans, Winkelsluiting op de helling, ESB 13 juillet 1994, pp. 628-632, 642.

van vraag en aanbod. Speciale aandachtsgroepen zijn laaggeschoolden, etnische minderheden en herintredende vrouwen op de arbeidsmarkt. Voorzichtige berekeningen op grond van het Zweedse model wijzen uit dat alleen al in de levensmiddelendetailhandel tenminste een banengroei met 7 000 is te verwachten(1). Effecten in andere detailhandelssectoren zijn nog niet berekend, noch de generieke doorwerking. Dat banengroei hier bijdraagt aan oplossing van specifieke doelgroepknelpunten op de arbeidsmarkt, indiceren onderstaande tabellen.

Aandeel van vrouwen in de werkgelegenheid van detailhandel en totale economie (%)

Jaar	Detailhandel	Totale economie
1983	54	33
1993	67	36

Bron: EIM

Soorten dienstverband, detailhandel en particuliere bedrijfsleven (%)

Jaar	Detailhandel		Gehele bedrijfsleven	
	Voltijd	Deeltijd	Voltijd	Deeltijd
1979	64	36	82	18
1989	55	45	73	27

Voor de emancipatie van de vrouw geldt verruiming van winkeltijden per saldo als een positieve ontwikkeling. Er bestaat toenemend behoefte aan combinatie van betaald werk en zorgtaken. Dit vraagt om een ruim aanbod van winkelmogelijkheden en van deeltijd- en flexibele banen. Voor de meewerkende vrouw in het winkelbedrijf van de zelfstandige ondernemer kan verruiming van winkeltijden betekenen dat de combinatie van zorgtaken en betaald werk moeilijker wordt. Afwegende overheerst echter het positieve effect op de positie van vrouwen die betaald werk en zorgtaken combineren.

Verruiming van winkeltijden zal een positief effect kunnen hebben op de integratie van etnische minderheden. Door verruiming wordt tegemoet gekomen aan het winkelpatroon van een groot deel van de klanten van etnische ondernemers (Ramadan, Sabbat, langere openingstijden in landen van herkomst). Hierdoor zal het reeds toenemend aantal etnische ondernemers — in de periode 1986-1992 is hun aantal verdubbeld — een verdere positieve ontwikkeling kunnen doormaken. Ook op de positie van etnische minderheden als werknemers kan de verruiming van winkeltijden een positief effect hebben.

Handhavingslasten, administratieve lasten bedrijfsleven

Overheidsingrijpen op het gebied van winkeltijden leidt tot lasten voor bestuur en burger: de wet moet gehandhaafd worden, wat al een autonome uitvoeringslast voor het justitieel apparaat oplevert. Daarnaast brengt de uitvoering van de hui-

(1) J.J.M. Kremers, H.J.M. Gradus, P.J.G. Hermans, Winkelsluiting op de helling, ESB 13 juli 1994, blz. 628-632, 642.

l'exécution de la loi. À côté de cela, l'exécution de l'actuelle loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins implique des charges pour les communes. Il n'est que de songer aux cartes indiquant les heures d'ouverture délivrées aux 100 000 entreprises dans ce secteur. Les entreprises sont tenues d'apposer une telle carte à chaque entrée du public, cartes pour lesquelles on perçoit des droits d'expédition. Les dispenses individuelles entraînent, elles aussi, des frais. Le fait d'intervenir au niveau des heures d'ouverture des magasins puis d'accorder des dérogations donne, dans la pratique, du fil à retordre. Prenons, à titre d'exemple la vente, d'à-côté dans les stations-service. Il a fallu faire appel à un juge pour déterminer qu'un paquet de chips d'une contenance de 50 g pouvait faire partie de l'assortiment en vente, mais pas un paquet de chips d'une contenance de 200 g; et ce, alors que les stations-service ont le droit de vendre du Coca-Cola en bouteilles de 1 l. Ce genre de délimitation est susceptible de donner lieu à des discussions interminables. Cet état de fait plaide en faveur d'une attitude réservée vis-à-vis des règles en matière d'heures d'ouverture et de fermeture des magasins et d'une approche plus générale de la question là où il s'avère nécessaire de fixer des limites.

Un des objectifs envisagés pour ce qui est de la politique en matière de circulation routière et de transports, est de réduire les embouteillages. En première analyse, une prolongation de la durée d'ouverture des magasins ne semble en fin de compte pas entraîner de modifications significatives au niveau de la circulation routière.

La consommation d'alcool et de tabac peut présenter des effets sociaux négatifs. Pour limiter ces risques, des moyens ont été mis en œuvre qui visent à influencer sur le comportement par le biais de campagnes d'information, en limitant la possibilité de s'en procurer à certains points de vente et en imposant, pour l'achat de boissons alcoolisées, une limite d'âge (16/18 ans). En libéralisant les heures d'ouverture des magasins, on ne réduit pas les restrictions imposées à l'achat de ce type d'articles, si ce n'est que là où la possibilité de faire des achats est accrue, il en va automatiquement de même pour les denrées dont la consommation pose davantage de risques. Mais ce n'est pas davantage une raison pour réglementer les heures d'ouverture des magasins.

Conclusions

1. Il est souhaitable d'offrir beaucoup plus de possibilités d'accorder entre elles l'offre et la demande en matière d'heures d'ouverture des magasins. Pareille évolution est nécessaire pour le dynamisme de l'économie et pour répondre aux mutations socio-culturelles auxquelles on assiste au niveau de la société. Des autorités dans l'esprit du temps n'ont plus à imposer leurs vues en matière d'heures d'ouverture des magasins. C'est une question d'adaptation aux mécanismes du marché et de choix au niveau de l'entreprise.

Telles sont les principales considérations en faveur d'une refonte radicale de l'attitude des autorités vis-à-vis de la question des heures d'ouverture des magasins. Dans certains cas, une libéralisation ira de pair avec des difficultés d'adaptation. Mais c'est là une situation inévitable qui ne justifie pas que la société dans son ensemble demeure privée des bienfaits d'une telle libéralisation.

2. Il sera élaboré une loi sur les heures d'ouverture des magasins, qui portera sur les points principaux suivants:

A. En règle générale, les heures d'ouverture des magasins sont une affaire de choix individuel des entrepreneurs concernés.

B. Nuit.

Entre 24 heures et 6 heures, les magasins sont en principe fermés. Néanmoins, les communes peuvent décider d'autoriser, dans (certains quartiers de) la commune, l'ouverture des magasins.

dige winkelsluitingswet voor de gemeenten uitvoeringslasten met zich mee. Zie alleen al de uitgifte van de winkeltijdenkaarten aan de 100 000 ondernemingen in deze sector. Zij moeten bij elke publieksingang een kaart ophangen, waarvoor per stuk leges gevraagd wordt. Ook worden voor ontheffingen per geval kosten gerekend. Het ingrijpen in de winkeltijden en het daarop maken van uitzonderingen leidt in de praktijk tot een grote beleidsdruk op de afbakeningslijnen. Een voorbeeld is de bijverkoop bij benzinestations waar de rechter er aan te pas moest komen om te bepalen dat een 50 g chipszak wél in het assortiment mag, maar een 200 g chipsverpakking niet; en dat terwijl benzinestations wel een literfles cola mogen verkopen. Afbakeningen kunnen makkelijk leiden tot micro-discussies over assortimenten. Dit pleit voor terughoudendheid met winkelsluitingsregel en een grofmaziger benadering waar het maken van afbakeningen nodig blijft.

Eén van de doelstellingen in het verkeers- en vervoersbeleid is de vermindering van congestie. Verruiming van winkeltijden lijkt per saldo niet tot significante verschuivingen in verkeerscirculatie te leiden, zo wijzen eerste verkenningen uit.

De consumptie van alcohol en tabak kan negatieve maatschappelijke effecten hebben. Om deze risico's te beperken zijn beleidsmiddelen ingezet, gericht op gedragsbeïnvloeding door voorlichting, door beperking van verkrijgingsmogelijkheden tot bepaalde verkooppunten en een leeftijdsgrens (16/18 jaar) bij de verkoop van alcoholhoudende dranken. Door vrije winkeltijden worden deze verkrijgingsbeperkingen niet verminderd, zij het dat waar de koopgelegenheid toeneemt, dit automatisch ook geldt voor meer risicovolle goederen. Dat kan evenwel geen reden zijn voor regulering van openingstijden.

Conclusies

1. Het is wenselijk veel meer ruimte te bieden voor afstemingsmogelijkheden tussen vraag en aanbod van winkeltijden. Dat is nodig voor economische dynamiek en om te beantwoorden aan sociaal-culturele ontwikkelingen in de samenleving. Het is modern overheidsbestuur om niet langer materiële opvattingen op te leggen over wanneer en hoe lang winkels open mogen zijn. Dat is een zaak van marktwerking en ondernemerskeuzes.

Dit zijn de belangrijkste redenen voor een grondige herijking van het overheidsoptreden bij winkeltijden. In bepaalde gevallen zal liberalisatie tot lastige aanpassingsprocessen leiden. Dit is echter onontkoombaar en kan geen reden zijn om de baten voor de samenleving als geheel niet te verzilveren.

2. Er zal een winkelopeningswet worden voorbereid met de volgende hoofdpunten:

A. De algemene regel is dat winkelopeningstijden een zaak zijn voor individuele keuze van ondernemers.

B. Nacht.

Winkels zijn tussen 24 uur en 6 uur in beginsel gesloten. Gemeenten kunnen echter bepalen dat winkels in (delen van) de gemeente geopend mogen zijn.

Une fois rendu l'avis du SER (Conseil socio-économique), du VNG (Association des communes néerlandaises) et du Conseil aux questions d'émancipation, et après avoir poursuivi l'analyse des implications d'un tel projet pour l'ordre et la sécurité publics, le cabinet se penchera sur la question de savoir s'il existe, en matière d'ordre et de sécurité publics, des raisons valables de qualifier d'heures nocturnes les heures comprises entre 22 heures et 6 heures.

C. Dimanche.

Le dimanche, les magasins sont en principe fermés. Néanmoins, les communes peuvent décider d'autoriser, dans (certains quartiers de) la commune, l'ouverture des magasins.

Sont également considérés comme un dimanche les jours y assimilés en vertu de la loi sur le dimanche.

D. Les actuelles possibilités de dispenses et de dérogations nationales sont maintenues. Les limites sont choisies de manière à ce qu'il n'en résulte, pour l'administration et les entreprises concernées, qu'un minimum de désagréments.

Annexe: Détails concernant l'actuelle loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins

Vous trouverez ci-dessous la réglementation détaillée de l'actuelle loi sur les heures d'ouverture et de fermeture des magasins sur la base de laquelle les autorités normalisent les heures d'ouverture des magasins.

Lignes maîtresses du régime d'ouverture et de fermeture des magasins.

a) La durée maximale d'ouverture hebdomadaire est de 55 heures.

b) Les heures d'ouverture doivent tomber dans des plages horaires fixes:

— pour les magasins les jours ouvrables de 6 à 18 h 30 pour les autres commerces de détail (marchés, commerce de rue etc.) de 6 à 19 heures;

— une ouverture en nocturne par semaine de 18 h 30 à 21 heures le jeudi ou le vendredi au choix du conseil municipal (conseil d'arrondissement);

— le samedi pour tous les commerces de détail de 6 à 18 heures;

— les dimanches et jours fériés, les commerces de détail sont en principe fermés.

c) Les communes ont la faculté d'édicter des ordonnances portant exemption ou dérogation aux interdictions formulées par la loi:

— pour maximum dix-huit jours par an;

— pour des raisons touristiques, de trafic transfrontalier et pour les magasins ouverts en nocturne;

— pour les commerçants qui, en raison de leurs convictions religieuses, prennent leur jour de repos hebdomadaire un autre jour que le dimanche (ouverts le dimanche, fermés un autre jour).

d) La loi ne s'applique à la vente via des distributeurs automatiques situés en dehors de magasins, à la vente par correspondance et à la télévente.

e) Deux arrêtés d'exécution (Règlements d'administration publique)

— dispenses municipales en matière d'étalage de denrées;

— dispenses nationales.

Het kabinet zal naar aanleiding van de advisering door de SER, de VNG en de Emancipatieraad alsmede een nader onderzoek naar de effecten voor de openbare orde en veiligheid bezien of goede redenen bestaan op het gebied van openbare orde en veiligheid en arbeidstijden om als nachtelijke uren aan te merken de uren die liggen tussen 22 uur en 6 uur.

C. Zondag.

Winkels zijn 's zondags in beginsel gesloten. Gemeenten kunnen echter bepalen dat winkels in (delen van) de gemeente geopend mogen zijn.

Als zondag worden ook aangemerkt dagen die ingevolge de zondagswet daarmee zijn gelijkgesteld.

D. De huidige landelijke vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden blijven gehandhaafd. Hierbij worden afbakeningen zodanig gekozen dat er minimale lasten zijn voor bestuur en bedrijfsleven.

Bijlage: Detailgegevens huidige Winkelsluitingswet

Hieronder wordt een beeld gegeven van de uitgebreide en gedetailleerde regelgeving van de huidige Winkelsluitingswet waarmee de overheid de winkelopeningstijden inhoudelijk normeert.

Hoofdlijnen van het winkelsluitingsregime

a) Maximale openstellingsduur per week per winkel is 55 uur.

b) Openstellingsuren moeten vallen binnen vastgestelde tijdvakken:

— voor winkels op weekdagen van 6 tot 18.30 uur en voor overige detailhandel (markt en straathandel en andere) van 6 tot 19 uur;

— één wekelijkse koopavond van 18.30 tot 21 uur op donderdag of vrijdag ter keuze aan de (deel)gemeenteraad;

— op zaterdag voor alle detailhandel van 6 tot 18 uur;

— op zon- en feestdagen in beginsel geen detailhandel.

c) Gemeenten kunnen bij verordening vrijstelling en ontheffing verlenen van de verboden van de wet:

— voor ten hoogste achttien dagen per jaar;

— vanwege toerisme, grensoverschrijdend verkeer en avondwinkels;

— voor ondernemers die uit geloofsovertuiging een andere rustdag hebben dan de zondag (zondags open, andere dag gesloten).

d) De wet is niet van toepassing op de verkoop via niet in een winkel geplaatste automaten, postorderverkoop en televerkoop.

e) Twee uitvoeringsbesluiten (AMvB's):

— gemeentelijke ontheffingen ten behoeve van het uitstellen van goederen;

— landelijk geldende vrijstellingen.

Analyse approfondie des dispenses accordées

a) Magasins ouverts en nocturne

Dans chaque commune, le Conseil peut donner au maire et à ses adjoints mandat pour accorder des dispenses aux magasins ouverts en nocturne. Pareille dispense est subordonnée aux conditions que voici :

- fermer entre 00 heures et 16 heures;
- vendre pour l'essentiel des denrées alimentaires et des besoins (à l'exception des besoins fortement alcoolisées);
- une dispense par tranche de 15 000 habitants avec un minimum d'une dispense par commune.

Un magasin ouvert en nocturne n'est pas tenu de fermer le dimanche et n'est pas davantage tenu par le maximum de 55 heures par semaine.

b) Tourisme

Le conseil communal peut décréter que les magasins à vocation touristique ou tributaires du trafic transfrontalier sont autorisés à ouvrir en dehors des jours et heures d'ouverture habituels, voire mandater le maire et ses adjoints de prononcer les dispenses à cette fin utiles. À noter toutefois que le tourisme ne peut pas trouver sa raison d'être dans la possibilité de vente supplémentaire (tourisme centré sur la vente, tels, par exemple, les marchés dominicaux. À l'heure actuelle, on se réfère entre autres à cette réglementation dans les communes dotées d'un centre-ville historique (Amsterdam etc.), dans les stations balnéaires (Scheveningen, Noordwijkerhout etc.), dans les stations de sports nautiques (Aalsmeer, Volendam etc.), les parcs d'attractions (Kaatsheuvel/Efteling, Alphen a/d Rijn/Archeon, etc.), les campings (Buren, Ooststellingwerf, etc.) et les sites naturels (Valkenburg, etc.).

c) Trafic transfrontalier

Cette possibilité de dispense est limitée à la proximité de voies de passage transfrontalier le long de voie qui y donnent accès. Le but poursuivi est de permettre d'effectuer à proximité de points de passage frontaliers ses premiers ou derniers achats avant d'entreprendre/après avoir entrepris un voyage transfrontalier.

d) Ouverture le dimanche pour des raisons historiques

Par le passé, Putte, Baarle-Nassau et quelques communes frontalières de Flandre zélandaise (Hulst, Sluis) obtinrent, du fait de leur situation géographique particulière, d'importantes dispenses pour ce qui concerne l'ouverture des magasins le dimanche; Baarle et Putte parce que le tracé de la frontière traverse le territoire communal, les communes frontalières de Flandre zélandaise parce que ce secteur est davantage en communication avec la Belgique que le reste des Pays-Bas. Tout récemment, la commune de Hulst a encore prolongé la durée d'ouverture des magasins.

e) Autres dispenses communales

Les communes peuvent accorder pour maximum 18 jours dont maximum 8 dimanches ou jours fériés des dispenses ou exemptions. Deux des dimanches ou jours fériés peuvent être attribués par quartier de la commune. Il est en outre prévu que le maire et ses adjoints accorderont, 6 fois par année civile et par entrepreneur, sur simple demande, dispense de l'interdiction d'ouvrir en dehors des heures autorisées jusqu'à 22 heures au plus tard (réceptions, vernissages, manifestations). Cela signifie que, avec l'ouverture en nocturne normale et les six ouvertures en nocturne supplémentaires avant Saint-Nicolas ou Noël, un magasin pourrait au maximum ouvrir 82 soirs par an jusqu'à 21 ou 22 heures.

Les possibilités de dispense et d'exemption ci-dessus sont réglées par la loi. Elles font l'objet de deux arrêtés d'exécution, dont vous trouverez le texte ci-dessous.

Ontheffingen en vrijstellingen nader beschouwd

a) Avondwinkels

In elke gemeente kan de raad B & W mandateren om ontheffing te verlenen ten behoeve van avondwinkels. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden :

- gesloten tussen 00 en 16 uur;
- verkoop van hoofdzakelijk eet- en drinkwaren (met uitzondering van sterke drank);
- één ontheffing per 15 000 inwoners met een minimum van 1 per gemeente.

Voor een avondwinkel geldt de verplichte zondagssluiting niet en evenmin het maximum van 55 uur per week.

b) Toerisme

De gemeenteraad kan bepalen dat winkels ten behoeve van het toerisme en ten behoeve van grensoverschrijdend verkeer buiten de normale openingsuren en dagen geopend mogen zijn, dan wel dat B & W ten behoeve daarvan ontheffing kunnen verlenen. Hierbij zij opgemerkt dat het toerisme niet in de extra koopfaciliteit zelf zijn oorzaak mag vinden (kooptoeisme, bijvoorbeeld als gevolg van zondagse markten. Op dit moment wordt onder meer gebruik gemaakt van deze regeling in gemeenten met een historische binnenstad (Amsterdam en andere), badplaatsen (Scheveningen, Noordwijkerhout, en andere), watersportplaatsen (Aalsmeer, Volendam, en andere), attractieparken (Kaatsheuvel/Efteling, Alphen a/d Rijn/Archeon, en andere), campings (Buren, Ooststellingwerf, en andere) en natuurschoon (Valkenburg, en andere).

c) Grensoverschrijdend verkeer

Deze vrijstellingsmogelijkheid is beperkt tot de nabijheid van grensovergangen langs daarop aansluitende doorgaande wegen. Op deze wijze wordt de mogelijkheid geboden om in de buurt van een grensovergang de eerste of laatste inkopen te doen voor/na een reis over de grens.

d) Zondagopenstelling op historische gronden

In het verleden hebben Putte, Baarle-Nassau en enkele grensgemeenten in Zeeuwsch-Vlaanderen (Hulst, Sluis) vanwege hun bijzondere ligging goedkeuring voor een ruime vrijstellingsmogelijkheid verkregen, met name wat betreft zondagsopenstelling; Baarle-Nassau en Putte omdat de grens dwars over het grondgebied van de gemeente loopt, de grensgemeenten in Zeeuwsch-Vlaanderen omdat dit gebied meer aansluiting vindt bij België dan bij de rest van Nederland. De gemeente Hulst heeft de openstellingstijden op zondag recent nog verder verruimd.

e) Overige gemeentelijke vrijstellingen en ontheffingen

Gemeenten kunnen voor ten hoogste 18 dagen waarvan maximaal 8 zon- of feestdagen vrijstelling of ontheffing verlenen. Twee van de zon- en feestdagen kunnen per deel van de gemeente aangewezen worden. Voorts is bepaald dat B&W 6 maal per kalenderjaar en per ondernemer op verzoek ontheffing moeten verlenen van het verbod van opening buiten de toegestane tijden tot uiterlijk 22 uur (receptie, openingen, demonstraties). Dit betekent in combinatie met de normale koopavond en de zes extra koopavonden voor Sinterklaas en Kerst dat een winkel op maximaal 82 avonden per jaar tot 21 c.q. 22 uur open zou mogen zijn.

Bovenstaande vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheden zijn in de wet geregeld. Daarnaast zijn er twee uitvoeringsbesluiten.

Arrêtés de dispense

Le présent arrêté vaut réglementation nationale directe pour l'ouverture de 24 heures (que l'assortiment des denrées soit ou non limité) pour certains magasins et points de ventes.

Les magasins et points de ventes concernés sont énumérés ci-dessous :

- Musée (aucune limitation de l'assortiment de denrées).
- Pharmacies (aucune limitation de l'assortiment de denrées).
- Les magasins et les halls de gare de la SA Chemins de fer néerlandais (aucune limitation de l'assortiment de denrées) et la vente de fleurs et de plantes autre que dans un magasin et à une distance de maximum 100 mètres de celui-ci.
- Les magasins situés sur des terrains d'aviation ouverts au trafic intercontinental et la vente de fleurs et de plantes autre que dans un magasin et à une distance de maximum 100 mètres de celui-ci.
- Les magasins vendant exclusivement des repas, des denrées alimentaires destinées à la consommation directe, des boissons non alcoolisées et, par l'entremise d'un distributeur automatique, du tabac et des articles pour fumeurs, des préservatifs et des serviettes périodiques (snack-bars, traiteurs, restaurants de plats à emporter, etc.).
- Les magasins dont l'activité principale consiste en la location de supports d'images préenregistrés (vidéothèques), à conditions qu'il ne s'y trouve en vente par d'autres articles que les vidéogrammes et autres supports d'images, ainsi que des périodiques et des catalogues en rapport avec l'éventail des articles de location.
- Les magasins situés dans les stations-service, si ces magasins ne vendent (en dehors des 55 heures d'ouverture autorisées par la loi) d'autres articles que :
 - du carburant et des lubrifiants pour engins automobiles et pour bateaux;
 - des articles destinés à l'utilisation, au nettoyage et aux réparations d'urgence de véhicules automobiles ainsi que leurs accessoires;
 - des articles d'hygiène corporelle, des denrées alimentaires non réchauffées, des en-cas chauds, des boissons non alcoolisées et, par l'entremise d'un distributeur automatique, du tabac et des articles pour fumeurs, et autres articles similaires pourvu qu'on ait coutume de les consommer en cours de route dans un véhicule;
 - des quotidiens et des journaux du dimanche.
- Les magasins situés dans des restoroutes en bordure d'autoroute, si ces magasins ne vendent d'autres articles que :
 - des articles d'hygiène corporelle, des denrées alimentaires non réchauffées, des boissons non alcoolisées et, par l'entremise d'un distributeur automatique, du tabac et des articles pour fumeurs, et autres articles similaires pourvu qu'on ait coutume de les consommer en cours de route dans un véhicule;
 - des quotidiens et des journaux du dimanche;
 - des souvenirs;
- La livraison à domicile de repas et de boissons accompagnant ces repas, ainsi que la livraison de gaz en bouteilles et de mazout de chauffage par l'entremise de camions-citernes.
- Les magasins (et la vente ailleurs qu'en magasin) qui vendent des articles exclusivement ou principalement destinés aux bateaux, à l'exception toutefois des bateaux de plaisance.

Vrijstellingenbesluiten

Dit besluit geeft rechtstreeks werkende landelijke regelgeving voor 24-uurs openstelling (al dan niet met een limitatief opsomd assortiment) voor bepaalde winkels en gelegenheden.

Hieronder volgt een opsomming van de bedoelde winkels en gelegenheden waarvoor een 24-uurs vrijstelling geldt en het wettelijk omschreven assortiment :

- Musea (geen assortimentsbeperking).
- Apotheken (geen assortimentsbeperking).
- Winkels in stationstebouwen van de NV Nederlandse Spoorwegen (geen assortimentsbeperking) en de verkoop van bloemen en planten anders dan in een winkel op een afstand van ten hoogste 100 meter daarvan.
- Winkels gelegen op luchtvaartterreinen, die opengesteld zijn voor intercontinentaal verkeer en de verkoop van bloemen en planten anders dan in een winkel op een afstand van ten hoogste 100 meter daarvan.
- Winkels, waar uitsluitend maaltijden, voor directe consumptie geschikte eetwaren, alcoholvrije dranken en, door middel van een automaat, tabak en tabaksproducten, voorbehoedsmiddelen en dames-verband worden verkocht (snackbars, traiteurs, afhaalrestaurants, enz.).
- Winkels, waar de bedrijfsactiviteit hoofdzakelijk bestaat uit het verhuren van voorbespeelde beeld dragers (videotheken), mits in die winkel geen andere goederen worden verkocht dan videobanden en andere beeld dragers, alsmede tijdschriften en catalogi, die betrekking hebben op het te huur aangeboden assortiment.
- Winkels in benzinestations, indien in die winkels (buiten de wettelijk toegestane 55 openstellingsuren) geen andere goederen worden verkocht dan :
 - brandstof en smeermiddelen voor voer- of vaartuigen;
 - benodigheden voor gebruik, reiniging en spoedeisende reparaties van voer- of vaartuigen alsmede accessoires daarvoor;
 - artikelen voor lichaamsverzorging, niet verwarmde eetwaren, warme snacks, alcoholvrije dranken en, door middel van een automaat, tabak en tabaksproducten, een en ander voor zover die in een voertuig onderweg plegen te worden verbruikt;
- dagbladen en zondagskranten.
- Winkels in wegrestaurants gelegen aan een autosnelweg, indien in die winkels geen andere goederen worden verkocht dan :
 - artikelen voor lichaamsverzorging, niet verwarmde eetwaren, alcoholvrije dranken en, door middel van een automaat, tabak en tabaksproducten een en ander voor zover die in een voertuig onderweg plegen te worden verbruikt;
 - dagbladen en zondagskranten;
 - souvenirs;
 - Het aan huizen van afnemers afleveren van maaltijden en bijbehorende dranken, alsmede het afleveren van gas in flessen en van huisbrandolie door middel van tankauto's.
 - Winkels (en verkoop anders dan in een winkel), waar uitsluitend of hoofdzakelijk goederen ten behoeve van schepen, niet zijnde pleziervaartuigen, worden verkocht.

— Les magasins (et la vente ailleurs qu'en magasin) situés au sein d'hôpitaux ou sur le site d'hôpitaux, de homes pour personnes âgées et de centres hospitaliers qui vendent à titre exclusif ou principal des denrées alimentaires et des boissons, des cartes postales illustrées, des journaux et périodiques ainsi que des fleurs et des plantes.

Les autres dispenses sont liées à des jours (fériés) particuliers (tels le jour de l'anniversaire de la reine, la Toussaint/le Jour des morts, le Ramadan), à des événements (tels le carnaval, les fêtes foraines, première communion), à des emplacements (tels les cimetières, les complexes sportifs, les manifestations culturelles, pèlerinages) ou autres points de vente limités quant à l'assortiment, la durée d'ouverture et aux occasions de vente.

Arrêté portant sur les exemptions communales

Celui-ci énonce les règles auxquelles obéissent les exemptions en matière d'étalage de denrées, surtout le dimanche (manifestations, bourses, expositions, salons de l'automobile, de la moto, de la caravane et salons du meuble, galeries d'arts, marchés d'antiquités).

— Winkels (en verkoop anders dan in een winkel), in of op het terrein van ziekenhuizen, bejaardenoorden en verpleeghuizen, waar uitsluitend of hoofdzakelijk eet- en drinkwaren, prentbriefkaarten, nieuwsbladen en tijdschriften alsmede bloemen en planten worden verkocht.

Overige vrijstellingen zijn gebonden aan bepaalde bijzondere (feest)dagen (zoals Koninginnedag, Allerheiligen/Allerzielen, Ramadan), gebeurtenissen (zoals Carnaval, Kermissen, EH Communie), gelegenheden (zoals begraafplaatsen, sportcomplexen, culturele evenementen, bedevaartplaatsen) of anderzins beperkt naar assortiment, openstellingsduur of verkoopgelegenheid.

Besluit gemeentelijke ontheffingen

Dit geeft regels voor het verlenen van ontheffingen ten behoeve van het uitstallen van goederen, vooral op zondag (manifestaties, beurzen, tentoonstellingen, auto-, motor-, caravan- en meubelshows, kunstgaleries, antiekmarkten).

ANNEXE 6

BIJLAGE 6

EXPOSÉ DE M. J. APPELTANTS, PRÉSIDENT EN RÉGION WALLONNE DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES DISTRIBUTEURS ET REVENDEURS DE CARBURANTS ASBL

UITEENZETTING DOOR DE HEER J. APPELTANTS, VOORZITTER VOOR HET WAALSE GEWEST VAN DE «FÉDÉRATION NATIONALE DES DISTRIBUTEURS ET REVENDEURS DE CARBURANTS ASBL»

Généralités

Algemeen

Dans un régime démocratique, l'économie de marché doit s'orienter vers l'intérêt général de toutes ses composantes économiques et sociales.

In een democratisch regime moet de vrije markt het algemeen belang van alle economische en maatschappelijke geledingen ten goede komen.

Cette économie de marché ne peut exister et surtout fonctionner que dans un cadre juridique et institutionnel centré sur le droit à la concurrence.

Een markteconomie staat of valt met vrije concurrentie, en daarvoor is een juridisch en institutioneel kader nodig.

Le rôle des pouvoirs publics est de veiller à ce que les règles du jeu soient respectées par tous les opérateurs économiques, de surveiller et s'opposer à toute pratique plus ou moins ingénieuse ou sournoise tendant à affaiblir la concurrence.

De overheid moet ervoor zorgen dat iedereen de spelregels respecteert en optreden tegen allerhande slinkse praktijken die erop gericht zijn de concurrentie te verzwakken.

Un concurrent dominant est celui qui impose ses propres règles du jeu et l'oligopole pétrolier en est aujourd'hui la démonstration.

Een dominerende concurrent is iemand die zelf de spelregels bepaalt; het huidige oligopolie in de petroleumsector is daarvan een goed voorbeeld.

Le rapport de force est inégal entre les exploitants de stations-service et les pétroliers et ces inégalités se sont amplifiées depuis la première crise pétrolière de 1973.

De uitbaters van benzinstations en de petroleummaatschappijen strijden niet met gelijke wapens, en die ongelijkheid is sinds de eerste oliecrisis van 1973 alleen maar toegenomen.

Il est inconcevable, dans une démocratie humaniste, que les grandes entreprises, qui bénéficient des avantages d'un système économique de libre marché, n'en assument pas également les contraintes.

In een humanistische democratie is het ondenkbaar dat de grote ondernemingen wel de voordelen van een markteconomie zouden genieten, maar dat ze de basisregels van het systeem aan hun laars zouden lappen.

La fausse concurrence ou le détournement de celle-ci ayant été institutionnalisés par certains opérateurs, leur logistique n'a pas tardé à comprendre que l'effort le plus rentable est en fait le lobbying, cependant que la primauté de la satisfaction des besoins de la collectivité sur les exigences de l'appareil de production ou de distribution a été refoulée à l'arrière plan.

Sommigen hebben het vervalsen of zelfs uitschakelen van de concurrentie tot regel verheven, en hebben al lang begrepen dat lobbying veruit de meeste zoden aan de dijk brengt. De belangen van het productie- of distributieapparaat zijn voortaan belangrijker dan de behoeften van de gemeenschap.

La meilleure façon de dissimuler l'abus de puissance économique et de laisser croire à ses partenaires qu'elle obéit à des lois du marché ou d'évolution stimulées et de situer le pouvoir dans d'autres mains que les siennes.

De beste manier om economisch machtsmisbruik te verdoezelen is de anderen te laten geloven dat hier enkel de wetmatigheden van de markt spelen, en dat de macht sowieso elders ligt.

Cette désinformation détourne l'attention. Il se réserve ainsi les profits majeurs en se «dédouant» d'une quelconque responsabilité dans une situation de crise ou de conjoncture économiquement faible pour les opérateurs dominés que représentent actuellement les détaillants en carburants et lubrifiants.

Dat soort desinformatie leidt de aandacht af. De dominerende concurrent gaat zo met de grootste winst lopen, maar wast zijn handen in onschuld in een crisissituatie of in een periode van laagconjunctuur voor de gedomineerde concurrenten, *in casu*, de kleinhandelaren in brandstoffen en smeeroliën.

Victime ainsi de fausses situations en raison de l'utilisation de faux arguments, tout un secteur est à présent tellement mis à mal qu'il doit s'insérer dans d'autres créneaux de distribution tout autant saturés pour simplement survivre dans un marché dépressif et une consommation figée.

Onerlijke argumenten leiden tot een oneerlijke situatie. De malaise in de sector zit momenteel zo diep dat men, louter en alleen om te overleven in een depressieve markt en in een periode van stagnerende consumptie, andere distributiesegmenten is gaan aanboren, die al net zo verzadigd zijn.

La fatalité restant ainsi un alibi notoire même si cette «fatalité» est sciemment organisée par bon nombre d'opérateurs économiques dominants.

Het noodlot heeft van oudsher een zeer brede rug, ook als dit noodlot een vakkundig handje wordt toegestoken door een groot aantal economisch dominerende actoren.

Projet de loi visant la modification de la loi du 24 juillet 1973 instaurant une fermeture obligatoire du soir dans les entreprises de commerce, d'artisanat et des services

Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 24 juli 1973 tot instelling van een verplichte avondsluiting in handel, ambacht en dienstverlening

Dans la situation actuelle de la vente au détail des carburants, se pencher sur la nécessité de prolonger les heures d'ouverture des stations-service afin de protéger la pérennité de ces activités

Een discussie over de noodzakelijke verlening van de openingsuren in benzinstations teneinde het voortbestaan van deze stations te garanderen, toont aan hoe zwak de kleinhandel in

démontre de leur faiblesse économique ne constitue qu'un détail par rapport au fond du problème. Une organisation professionnelle représentant les exploitants de stations-service a pour mission la défense des intérêts de cette corporation et donc de tous ses membres exploitants, quelle qu'en soit la taille et l'envergure économique. Cette catégorie sociale qui, faut-il le rappeler, contribue à l'écoulement de quotités énormes de taxes et accises en constante et régulière augmentation.

Cette évolution provoque le gonflement de leurs fonds de roulement sans que leurs marges de distribution ne soient adaptées, diminuent dangereusement leur rentabilité et laisse souvent les plus faibles sans le moindre cash-flow.

Cette évolution qui a démarré lors de la première crise pétrolière de 1973, a fait prendre conscience aux exploitants de la chute de leur rentabilité et à leurs fournisseurs pétroliers que des revenus d'appoint par d'autres créneaux de distribution complémentaires devenaient indispensables à la pérennité des activités économiques de ce genre, les détaillants en carburants et lubrifiants ont été ainsi projetés dans un secteur complémentaire qui, de quelques paquets de cigarettes, a évolué vers une distribution de style superette. En clair, vendre des carburants à faible marge de rentabilité et en produit d'appel (comme le font les grandes surfaces de distribution) des produits d'épicerie, journaux, loto, snacks, boulangeries et pizzeria et ... même des lignes d'articles frais en fruits et légumes.

Garder la sympathie des autres opérateurs et de leurs groupes professionnels? ... c'est difficile, étant donné qu'on ne sait (ou ne veut) pas rétribuer de façon décente la vente d'un produit de base d'activités: les carburants.

Cette évolution a provoqué au fil du temps l'avènement d'une autre espèce d'exploitation et ainsi, l'existence de deux catégories de stations-service distinctes:

- Les entreprises de petite ou moyenne dimension qui se sont adaptées tant bien que mal au fil du temps. Tandis que bon nombre ont à présent disparu, d'autres ont été reprises par des indépendants sans marque. Ces entreprises qui ont résisté représentent encore à ce jour une large majorité dans le créneau de distribution.

- Les nouvelles entreprises multipolaires de grande envergure qui construisent et exploitent une ou plusieurs unités ou encore de véritables chaînes ou groupes de distribution. Elles s'inscrivent sur plusieurs tableaux qui vont de l'immobilier, en synergie avec de grands groupes, à l'exploitation de véritables centres commerciaux. Les grandes sociétés pétrolières s'insèrent principalement dans cette catégorie. Ce groupe — aidé en cela par les sociétés pétrolières — fait pression afin que le projet de modification de la loi les libère de toute obligation de respect des heures de fermeture du soir et du jour de repos hebdomadaire obligatoire.

C'est probablement et inéluctablement cette seconde catégorie qui constituera l'avenir du secteur. Toutefois, la défense des intérêts de tous les opérateurs économiques du secteur nécessite aussi que la première catégorie ne se retrouve pas dans l'exclusion sans la moindre alternative et sans couverture sociale.

La seconde catégorie, pour prendre les parts de marché de la première, doit offrir plus. Elle tente aujourd'hui de le faire et d'éliminer la première en ouvrant plus tôt, en fermant plus tard,... ou en ne fermant pas du tout, ce qui, en fonction des risques d'agression du soir et de nuit, viole les lois de pratiques du commerce existantes derrière les guichets de nuit et les vitres pare-balles...

- Les arguments utilisés sont la fonction d'appoint et de dépannage. Ils soulignent la fonction complémentaire et argumentent que les gammes de produits sont plus restreintes que celle des commerces traditionnels.

brandstoffen er momenteel voorstaat; ze behandelt eigenlijk slechts het topje van de ijsberg. Een beroepsvereniging die de uitbaters van benzinstations vertegenwoordigt, moet de belangen van deze corporatie verdedigen; ze treedt op voor al haar leden, hoe groot of belangrijk ze economisch gezien ook zijn. Zoals bekend gaat het hier om een maatschappelijke groep die erg veel en ook steeds meer taksen en accijnzen genereert.

Hierdoor neemt het bedrijfskapitaal van de uitbaters weliswaar toe, maar hun winstmarges worden niet aangepast. Hun rendabiliteit komt in gevaar en de zwaksten zitten vaak volledig zonder cash-flow.

Deze ontwikkeling, die werd ingeluid door de eerste oliecrisis van 1973, deed de uitbaters beseffen dat hun rendabiliteit sterk gedaald was. De leveranciers van hun kant zagen in dat dit soort economische activiteiten slechts kon overleven indien men een bijkomend inkomen kan puren uit complementaire distributiesegmenten. Wat begon met enkele pakjes sigaretten, evolueerde voor de kleinhandelaren in brandstoffen en smeeroïlen al snel naar een pure superette, zodat ze eigenlijk in een complementaire sector belandden. Ze verkochten nu brandstoffen met een kleine winstmarge, en daarnaast (precies zoals de warenhuizen) een reeks lokartikelen zoals kruidenierswaren, dagbladen, lottoproducten, snacks, brood en pizza's, en... zelfs verse artikelen zoals groenten en fruit.

Op goede voet blijven met de andere actoren en hun beroepsverenigingen? Dat is moeilijk, als men geen correcte winstmarge kan (of wil) toekennen aan de verkoop van brandstoffen, die toch een basisproduct zijn.

In de loop der jaren is er dan ook een nieuw type uitbater naar voren betreden, zodat er nu eigenlijk twee soorten benzinstations zijn:

- De kleine en middelgrote ondernemingen die zich zo goed mogelijk hebben aangepast. Vele zijn intussentijd van het toneel verdwenen, andere werden overgenomen door zelfstandigen die niet onder een merknaam werken. Dit soort ondernemingen heeft stand gehouden en neemt ook nu nog het grootste deel van de distributie voor zijn rekening.

- De nieuwe, grote, multipolaire ondernemingen die één of meer eenheden bouwen en uitbaten, of zelfs heuse ketens of distributiegroepen. Deze ondernemingen bespelen vele registers, gaande van vastgoed, in synergie met grote groepen, tot uitbating van heuse winkelcentra. De grote petroleummaatschappijen zitten vooral in deze groep die, met de steun van deze maatschappijen, druk uitoefent om via het ontwerp tot wijziging van de wet bevrijd te worden van elke verplichting tot naleving van de sluitingsuren 's avonds en van de verplichte wekelijkse rustdag.

In de toekomst zal deze tweede groep ongetwijfeld de dienst uitmaken. Als men echter de belangen van alle economische actoren in de sector wil verdedigen, dan mag de eerste groep niet verweesd en zonder sociaal vangnet achterblijven.

Om de marktaandeelen van de eerste groep in te palmen, moet de tweede groep meer bieden. Momenteel proberen ze de eerste groep van de markt te drummen door vroeger te openen en later te sluiten, ... of door helemaal niet te sluiten, wat gezien het risico op agressie 's avonds en 's nachts een overtreding vormt van de huidige wetten op de handelspraktijken. Ze doen dit in nachtloketten en achter kogelvrij glas...

- Men schermt hier vooral met het argument dat deze shops complementair zijn met andere winkels, en dat ze een depannage-functie vervullen. Men wijst er ook op dat het productengamma beperkter is dan in de traditionele handelszaken.

Rien n'est moins vrai, car la grande majorité s'oriente maintenant vers des synergies avec de grands groupes de distribution où les consommateurs peuvent trouver de tout comme dans les commerces traditionnels. Certains pétroliers ont déjà conclu des accords de partenariat avec des grandes surfaces.

Nombreux sont ceux qui, dans ce nouveau concept, sont confrontés avec de nombreux caddies qui s'alignent devant la caisse des shops, tandis que le pauvre automobiliste qui à simplement fait le plein doit patienter dans la file avec d'autres consommateurs qui ont fait leur shopping sans achat de carburant. Pour cet automobiliste, payer son plein représente parfois un temps d'attente insupportable qui n'existe pas dans la station-service classique implantée dans son quartier.

Il est donc erroné de prétendre que les shops service ne sont que des magasins de complémentarité, et qu'ils ne sont pas des concurrents objectifs des autres secteurs de la distribution dans tout le sens du terme.

Dans ces conditions, il ne serait pas logique que les stations-service bénéficient d'une plus grande mansuétude ou de dispositions particulières vis-à-vis du respect des lois de protection de la concurrence, de fermeture du soir ou encore du jour de repos (donc de fermeture) hebdomadaire obligatoire et qu'elles puissent utiliser des dérogations pour conquérir leurs parts de marché en éliminant les plus économiquement faibles.

Quant à assurer la fourniture de carburants à temps plein aux consommateurs, il n'y a pas que les implantations sur autoroute qui sont en mesure de le faire, les automates ont été créés (et à quel prix !) afin d'assurer cette mission dans n'importe quel point de vente de carburants, petit ou grand et à quelque endroit qu'il se trouve.

Les arguments qui tendent à conditionner la survie des stations-service à ce genre d'exploitation permanente sont de faux arguments qui servent en fait à assurer la conquête d'un maximum de parts de marché au détriment du commerce traditionnel ou des stations-service de taille plus modeste qui exploitent en couple ou en famille depuis des années et qui n'ont ni l'envergure, ni les moyens de s'offrir les services d'un personnel de vente permanente.

En matière de rentabilité et de compétitivité, cette évolution a été influencée par des comportements pétroliers visant à réduire les marges bénéficiaires et à instaurer de la concurrence déloyale par rapport à la loi du 5 août 1991 sur la protection de la concurrence économique. On a ainsi assisté au non-respect des marges minimales de distribution qui sont définies dans l'annexe technique du contrat programme pétrolier et à l'organisation de bradages sélectifs, parfois même au sein de marques pétrolières identiques, qui ont pour objet, et en tout cas pour effet, de déforcer les uns pour les désinvestir ensuite au profit d'autres plus importants et donc plus rentables pour les sociétés pétrolières.

L'activité de base étant la distribution de carburants, il serait bon de s'inquiéter des causes fondamentales de la faible rentabilité pour les détaillants de la vente des produits pétroliers et sur la nécessité ainsi générée de s'insérer dans des créneaux nettement saturés, est-il logique d'être contraint à vendre des produits de boulangerie dans les effluves de carburants «pour tenir le coup» ?

Est-il normal qu'enfin de couvrir les charges considérables inhérentes à la vente de carburants, ces opérateurs soient contraints d'aller grignoter d'autres créneaux économiques en s'insérant en ouverture permanente dans ceux déjà trop denses des circuits de vente de produits d'épicerie, d'alcools, de tabacs et autres ?

Ce moyen se résumant dans le concret à trouver ailleurs un complément de rentabilité servant en finale à compenser une

Niets is minder waar: de grote meerderheid streeft momenteel naar synergie met grote distributiegroepen waar de consumenten alles vinden, net als in de traditionele handelszaken. Sommige petroleummaatschappijen hebben al partnerschapsovereenkomsten afgesloten met warenhuizen.

In dit nieuwe concept treft men vaak een lange rij winkelwagentjes aan bij de kassa: de arme automobilist die gewoon kwam tanken, schuift geduldig aan met de consumenten die boodschappen gedaan hebben zonder daarom brandstof te kopen. Deze automobilist moet soms veel te lang wachten om te betalen, wat niet hoeft wanneer hij tankt in het goeie ouwe tankstation in zijn buurt.

Het is dus fout te beweren dat de tankshops slechts een aanvulling zijn op de andere winkels, en dat ze geen objectieve concurrentie vormen voor de andere sectoren van de distributie in de breedste zin van het woord.

In die omstandigheden is het dan ook niet logisch dat de tankstations zouden kunnen rekenen op een mildere behandeling, of op bijzondere bepalingen wat betreft de naleving van de wetten tot bescherming van de mededinging, in verband met avondsluiting of nog met de verplichte wekelijkse rust-(en dus ook sluitings)dag. Het zou niet logisch zijn dat ze op grond van afwijkingen nieuwe marktaandeelen zouden kunnen veroveren ten koste van de economisch zwaksten.

Vierentwintig uur op vierentwintig brandstof leveren aan de consument kan ook al, niet alleen in de vestigingen langs de autosnelwegen, maar ook aan de automaten die men hiervoor (en tot welke prijs!) geïnstalleerd heeft in grote en kleine verkooppunten van brandstoffen, waar ook te lande.

Stellen dat het voortbestaan van een tankstation afhangt van dit soort permanente uitbating is een loos argument. Het eigenlijke doel van permanente uitbating is zoveel mogelijk marktaandeelen te veroveren ten koste van de traditionele handel of van de kleinere tankstations, die sinds jaar en dag worden uitgebait door een koppel of een gezin dat zich onmogelijk het nodige personeel kan veroorloven voor permanente verkoop.

De petroleummaatschappijen hebben deze evolutie inzake rendabiliteit en concurrentievermogen, beïnvloed: ze wilden de winstmarges naar beneden halen en oneerlijke concurrentie invoeren ten opzichte van de wet van 5 augustus 1991 tot bescherming van de economische mededinging. De minimale winstmarges die waren vastgelegd in de technische bijlage van de programma-overeenkomst voor de petroleumsector, werden niet nageleefd. Er waren ook selectieve prijsacties, soms zelfs binnen hetzelfde petroleummerk. De bedoeling, of in ieder geval het resultaat, was dat men sommigen op de knieën kreeg, om vervolgens de investeringen terug te schroeven ten voordele van grotere verdelers, die uiteraard rendabeler zijn voor de petroleummaatschappijen.

Wanneer verdeling van brandstoffen de basisactiviteit is, en de rendabiliteit zo laag is dat de kleinhandelaars in petroleumproducten zich verplicht zien andere, eveneens verzadigde, segmenten aan te boren, dan moet men zich toch eens afvragen wat hier de fundamentele oorzaken van zijn. Is het normaal dat iemand brood met een benzinegeurtje moet verkopen om het hoofd boven water te houden ?

Is het normaal dat men de aanzienlijke lasten op de verkoop van brandstoffen tracht op te vangen door naar andere economische segmenten uit te wijken, zoals de permanente verkoop van kruidenierswaren, alcoholische dranken, tabaksproducten en dergelijke, een circuit dat ook al overvol zit ?

Het komt er in feite op neer dat men een lage rendabiliteit op de basisproducten tracht te compenseren met een betere rendabi-

rentabilité médiocre sur les produits de base de l'activité, un plus pour compenser un moins, autrement dit: une opération blanche.

Ce concept ne peut intéresser que les groupes puissants en laissant pour compte une multitude d'opérateurs existant depuis de nombreuses années et dont les moyens de développement économique ont été jusqu'ici entravés par des marges de distribution insuffisantes en fonction des nécessités de financement de stocks considérables en taxes et accises, des obligations en charges et d'une fiscalité agressive qui les ont maintenu depuis longtemps dans un système trop contraignant pour assumer leur fonction exclusivement sur leurs fonds propres.

D'autre part, une liberté totale appliquée à toutes stations-service avec shop entraînerait l'extension d'ouverture à toutes les stations (pour survivre) et aurait par effet de «vase communicant», comme conséquence de réduire encore les parts de marché disponibles et d'augmenter les charges d'exploitation ouvrant grande la porte aux desseins des grandes surfaces de distribution trouvant ainsi une possibilité inespérée de prolonger leur temps d'ouverture et d'ouverture le dimanche, provoquant ainsi l'aggravation de la situation du petit et moyen commerce en général, dont les petites stations-service. Certains voudraient prolonger les heures d'ouverture pour autant que les autres concurrents plus faibles ne les prolongent pas...

Une espèce de «club de luxe» représentant les opérateurs les plus puissants de la profession et méprisant tous les autres économiquement plus faibles et forcément moins performants se développe. Il serait regrettable pour la profession qu'un quartier d'opérateurs puissants impose ses ambitions à la majorité qui compose ce secteur et qui s'en trouve ainsi menacée.

Quant à la suppression d'emplois qui serait entraînée par le respect des lois existantes, il convient de rappeler que ces emplois sont maintenus uniquement du fait que la violation de ces obligations a fait l'objet pendant trop longtemps de trop de laxisme et que des habitudes ont été ainsi pratiquement institutionnalisées. À ce niveau, si le secteur pétrolier prétend à présent qu'il existe environ 2 000 points de vente qui devront disparaître à terme afin de permettre aux autres de se développer, ces rescapés économiques représentent ensemble au moins 4 000 postes de travail indépendants et il est illusoire d'espérer que les nouvelles implantations qui se poursuivent sans désespérer malgré l'excédent prétendu créeront autant de postes de remplacement pour ceux qui, ayant souvent dépassé l'âge d'accès au marché du travail, seront ainsi fatalement contraints de déguerpir du marché, sans alternative, sans aucun statut social convenable.

À moins de vouloir exclure du marché bon nombre de petits exploitants de stations-service et d'autres petits commerçants de la distribution en général, le respect par tous de la loi en vigueur et pour tous doit rester une priorité ou, à défaut, faire l'objet d'une approbation majoritaire des opérateurs du secteur, ce qui est loin d'être le cas.

Conclusion

— L'ensemble des groupements professionnels se positionnant contre une liberté de changement des règles pour le seul secteur des stations-service;

— Le Conseil supérieur des classes moyennes ayant rendu un avis circonstancié entériné le 10 mars 1998 (document annexé);

— Une enquête ayant été réalisée sur le terrain, en Région wallonne, à Bruxelles et en Flandre, les exploitants interrogés s'étant prononcés contre cette évolution dans une quotité de 90,34%, (4,13% se sont prononcés pour et 5,51% se déclarent sans opinion) (tableau annexé).

liteit op aanvullende producten, een winst voor een verlies, met andere woorden een nuloperatie.

Dit concept is alleen interessant voor de machtige groepen, alle anderen, ook al zijn ze talrijk en werken ze sinds jaren in de sector, blijven in de kou staan. De winstmarges zijn onvoldoende om de uitbaters in staat te stellen zich economisch te ontwikkelen, en er gaat ook teveel geld naar taksen en accijnzen, lasten en een agressieve fiscus. In dit strenge keurslijf kunnen de uitbaters onmogelijk uitsluitend op eigen kapitaal groeien.

Totale vrijheid voor tankstations met shop zou de andere stations er bovendien toe verplichten ook hun openingsuren uit te breiden, willen ze overleven. Van de weeromstuit zouden er nog minder marktaandeelen ter beschikking zijn, terwijl de bedrijfskosten zouden stijgen, wat dan weer in de kaart speelt van de warenhuizen die hier een unieke kans krijgen om hun openingsuren uit te breiden en ook op zondag te openen. Voor de kleine en middelgrote handelaar in het algemeen en ook voor het kleine benzinstation zouden de zaken er alleen maar op verslechteren. Sommigen zouden de openingsuren graag uitbreiden op voorwaarde dat hun zwakkere concurrenten dat niet doen...

Hier is een «luxclub» in de maak, die enkel toegankelijk is voor de machtigsten uit de sector en die alle anderen, die economisch zwakker staan en dus ook minder presteren, links laat liggen. Het zou jammer zijn mocht een handvol machtige actoren uit de sector zijn ambities opleggen aan de meerderheid en haar uiteindelijk bedreigen.

Het naleven van de huidige wetten zou dan weer leiden tot baanverlies, of dat wordt ten minste beweerd. Hier dient opgemerkt dat deze banen alleen maar blijven bestaan omdat schendingen van de wettelijke verplichtingen al te vaak en al te lang door de vingers werden gezien; er is nu bijna sprake van gewoonterecht. Nog op dit vlak beweert de petroleumsector dat er op termijn 2 000 verkooppunten moeten verdwijnen om de anderen te kunnen ontwikkelen. In deze met uitsterving bedreigde verkooppunten werken 4 000 zelfstandigen. Het is uitgesloten dat de nieuwe vestigingen, die ondanks het zogenaamde overschot overal tot stand komen, evenveel banen zullen scheppen om deze mensen op te vangen. Vaak zijn ze te oud voor de arbeidsmarkt, en uiteindelijk zullen ze noodgedwongen moeten ophoepelen, zonder alternatief en zonder degelijk sociaal statuut.

Als men wil vermijden dat een groot aantal kleine uitbaters van benzinstations en andere kleine handelaars in de distributiesector in het algemeen uit de markt worden gewerkt, dan is het absoluut noodzakelijk dat de huidige wet door iedereen wordt nageleefd, of op zijn minst door een grote meerderheid in de sector wordt goedgekeurd, wat lang niet het geval is.

Besluit

— Aangezien de beroepsverenigingen in hun geheel er bezwaar tegen hebben dat enkel de sector van de tankstations de regels zou mogen veranderen;

— Aangezien de Hoge raad van de middenstand een omstandig advies heeft bekrachtigd op 10 maart 1998 (document in bijlage);

— Aangezien een enquête in het Waalse Gewest, in Brussel en in Vlaanderen, uitwijst dat 90,34% van de ondervraagde uitbaters tegen ontwikkeling is (4,13% is voor, 5,51% heeft geen mening) (tabel in bijlage).

En conséquence, la Fédération nationale des distributeurs et revendeurs de carburants :

- se prononce pour le maintien et le strict respect des règles et des lois existantes;
- s'oppose à la discrimination qui deviendrait effective au cas où une plus large liberté d'ouverture serait accordée au secteur exclusif des stations-service, liberté qui d'ailleurs ne serait accessible qu'à des opérateurs de grande taille et d'importance notoire;
- exige le respect des avis exprimés par les opérateurs de l'ensemble du secteur et l'avis du Conseil supérieur des classes moyennes et des interfédérales qui le composent.
- Propose qu'une réelle concertation objective sur les causes fondamentales de la prolétarianisation des exploitants qui dépassent le cadre de la présente audience soit plutôt envisagée sereinement sans délai au sein des instances du pouvoir et des partenaires concernés.

J. Appeltants

Président en Région wallonne

G. Ver Eycken

Président fédéral

Stelt de *Fédération nationale des distributeurs et revendeurs de carburants* het volgende :

- zij is vóór het behoud en de strikte naleving van de bestaande regels en wetten;
- zij is tegen de discriminatie die zou ontstaan wanneer alleen de sector van de tankstations meer vrijheid zou krijgen op het vlak van openingsuren; van deze vrijheid zouden trouwens alleen de grote en machtige actoren profiteren;
- ze eist dat de adviezen uitgebracht door de sector in zijn geheel worden nageleefd en vraagt ook het advies van de Hoge raad van de middenstand en van de interfederale groeperingen die deze Hoge raad vormen.
- Ze stelt voor dat er grondig en objectief overlegd zou worden over de fundamentele oorzaken van de proletarisering van de uitbater; deze materie, die het kader van deze hoorzitting overstijgt, zou zo snel mogelijk het voorwerp moeten uitmaken van een sereen debat tussen alle betrokkenen uit de overheid en de sector.

J. Appeltants

Voorzitter voor het Waalse Gewest

G. Ver Eycken

Federaal voorzitter

ANNEXE À L'EXPOSÉ DE M. J. APPELTANTS

Avis d'initiative du Bureau sur la problématique des exploitants de stations-service

(Entériné par le Conseil supérieur des Classes moyennes le 10 mars 1998)

Les 2 décembre 1997 et 27 janvier 1998, les Bureaux Interfédéraux n^{os} 4 et 8 du Conseil supérieur des Classes moyennes ont examiné la problématique des exploitants de stations-service.

Sur la base des conclusions de ces réunions, le Conseil supérieur des Classes moyennes, faisant usage de son droit d'initiative qui lui est reconnu par l'article 15 des lois coordonnées le 28 mai 1979 concernant l'organisation des Classes moyennes, émet l'avis suivant.

Mode de travail

Pour une lecture plus claire, une distinction visuelle a été apportée dans le texte. Le texte en italiques contient l'information de fond tandis que les commentaires du Conseil sont imprimés en caractère normal.

Considérations préliminaires

Le Conseil supérieur émet cet avis de sa propre initiative et sur la base de divers contacts avec des indépendants et des PME du secteur. Il tient également à mettre en évidence dans le présent avis la position de faiblesse des indépendants et PME par rapport aux sociétés pétrolières et aux banques.

Avant d'examiner les problèmes spécifiques et généraux qui se posent aux indépendants qui exploitent des stations-service, le Conseil supérieur des Classes moyennes attire l'attention sur la diminution constante ces dernières années du nombre total d'exploitations en Belgique.

Tableau: évolution du nombre de stations-service en Belgique

Année	Nombre de stations-service	%
1991	6 273	100
1994	5 540	88,3
1996	5 100	81,3

Source: Fédération pétrolière belge - Rapports annuels d'activités.

Depuis 1991, plus de 1 150 stations-service ont dû mettre la clé sous la porte, soit près de 20 % du nombre total d'exploitations. Ces chiffres témoignent de la gravité de la situation.

Problèmes spécifiques

1. Application des marges minimales prévues par le contrat-programme pour les produits pétroliers

Le contrat-programme prévoit des marges minimales pour les détaillants-revendeurs et pour les détaillants-gérants. La marge minimale du détaillant-revendeur est de 1,98 franc/l sur les essences et le gasoil-routier et de 0,90 franc/l (avec service) ou 0,70 franc/l (self-service) pour les détaillants-gérants.

La garantie de marge minimale octroyée aux détaillants-gérants cesse ses effets dès que le revenu annuel global du point de vente atteint 927 000 francs. Le contrat-programme détermine également les prix maxima des produits pétroliers à ne pas

BIJLAGE BIJ DE UITEENZETTING VAN DE HEER J. APPELTANTS

Spontaan uitgebracht advies van het Bureau over de problematiek van de uitbaters van benzinstations

(Bekrachtigd door de Hoge raad van de middenstand op 10 maart 1998)

Op 2 december 1997 en 27 januari 1998 hebben de Interfederale Bureaus nrs. 4 en 8 van de Hoge raad van de middenstand de problematiek van de uitbaters van tankstations onderzocht.

Gebruikmakend van het initiatiefrecht dat hem is toegekend bij artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 28 mei 1979, brengt de Hoge raad van de middenstand na deze vergaderingen volgend advies uit.

Werkwijze

Om het de lezer gemakkelijk te maken is er gewerkt met verschillende lettertypes: de belangrijkste informatie staat cursief gedrukt, de toelichting van de Hoge raad is in een gewoon lettertype weergegeven.

Inleidende beschouwingen

De Hoge raad verleent dit advies uit eigen beweging en op grond van allerlei contacten met zelfstandigen en KMO's uit de sector. In dit advies wil de raad ook de aandacht vestigen op de bijzonder zwakke positie van deze zelfstandigen en KMO's tegenover de petroleummaatschappijen en de banken.

De specifieke en algemene problemen van zelfstandige uitbaters van tankstations komen hierna aan bod, maar eerst wijst de Hoge raad van de middenstand erop dat het aantal tankstations in België de laatste jaren voortdurend is gedaald.

Tabel: verloop van het aantal tankstations in België

Jaar	Aantal tankstations	%
1991	6 273	100
1994	5 540	88,3
1996	5 100	81,3

Bron: Belgische Petroleumfederatie - Jaarlijkse activiteitenverslagen.

Sinds 1991 zijn meer dan 1 150 tankstations dichtgegaan, dat is ongeveer 20% van het hele park. De situatie is dus duidelijk zeer ernstig.

Specifieke problemen

1. Toepassing van de minimummarges vastgelegd in de programma-overeenkomst voor petroleumproducten

De programma-overeenkomst legt minimummarges vast voor de kleinhandel, zowel voor de wederverkopers als voor de zaakvoerders. Voor de wederverkoper bedraagt de minimummarge 1,98 frank/l voor de diverse benzinesoorten en voor diesel, voor de zaakvoerders is dat 0,90 frank/l (met bediening) of 0,70 frank/l (selfservice).

De gewaarborgde minimummarge die aan de kleinhandelaars-zaakvoerders wordt toegekend, geldt niet meer wanneer het globale jaarinkomen van het verkooppunt 927 000 frank bereikt. De programma-overeenkomst legt voor petroleumpro-

dépasser. Les dispositions du contrat-programme ont un caractère de droit public.

Conscient de la crise que traverse ce secteur, le Conseil supérieur des classes moyennes constate tout d'abord que le secteur est exclu de toutes les discussions concernant le contrat programme et entourant plus particulièrement la fixation des marges à l'intérieur du contrat programme.

Il insiste pour que les représentants de la profession participent aux négociations relatives à la fixation des marges minimales des détaillants-revendeurs et des détaillants-gérants dans le cadre du contrat-programme pour les produits pétroliers. Il ne peut en effet admettre que les principaux intéressés soient tenus à l'écart de ces négociations.

Le Conseil supérieur souhaite que les représentants de la profession puissent participer aux discussions où des décisions quant à leur avenir sont prises. Dans cette perspective, le Conseil demande aux ministres compétents d'inventer une représentation des petits exploitants de stations-service tout en s'assurant que les représentants du secteur fassent partie des instances représentatives des classes moyennes.

D'autre part, le Conseil fait remarquer que le secteur a dû faire face ces dernières années au développement spectaculaire des cartes magnétiques de paiement et de crédit, et des cartes de sociétés et de clubs.

Il constate qu'au vu de cette évolution des marges minimales prévues dans le contrat-programme ne sont plus respectées dans la réalité et son amputées en aval de nombreuses charges financières (frais d'installation et d'entretien, frais bancaires, frais téléphoniques, impôts spécifiques sur les automates, ...) liées à l'utilisation des diverses cartes de crédit et de paiement.

Le Conseil estime que les exploitants de stations-service ne doivent pas supporter tous les coûts liés aux nouveaux modes de paiement. Il souligne à cet égard que les exploitants se trouvent dans une position de faiblesse vis-à-vis des grandes sociétés pétrolières et des banques.

En outre, il faut signaler que certaines sociétés pétrolières obligent les exploitants à participer financièrement aux actions de promotion (cadeaux, timbres, ...) et perçoivent, en supplément des loyers, des commissions sur les chiffres d'affaires des magasins qui font partie de certaines stations-service.

Le cumul de ces charges financières est tel que les exploitants ne bénéficient pas de la marge minimale garantie par le contrat-programme.

Le Conseil supérieur attire l'attention sur le fait que toutes ces charges ne peuvent être répercutées sur le consommateur en raison des prix maxima des produits pétroliers et qu'elles érodent par conséquent la marge minimale qui est laissée aux exploitants au point de mettre en péril la viabilité de leur entreprise.

Le Conseil supérieur demande au ministre de faire respecter la législation en vigueur sur le contrat programme et insiste pour que les marges minimales soient considérées comme des marges minimales nettes garanties à l'exploitant. Ces marges minimales nettes doivent absolument être respectées par toutes les compagnies pétrolières. Elles ne peuvent en aucun cas servir à financer des charges qui sont imposées de façon arbitraire aux exploitants par les sociétés pétrolières.

2. Faiblesse de la position des vendeurs de carburants-gérants

Les relations entre les fournisseurs et les exploitants de stations-service sont à l'origine de nombreux problèmes.

ducten ook maximumprijzen vast die niet mogen worden overschreden. De bepalingen van de programma-overeenkomst zijn van publiekrechtelijke aard.

De Hoge Raad van de middenstand, die zeer goed beseft dat hier sprake is van een crisissituatie, stelt eerst en vooral vast dat de sector geweerd wordt bij besprekingen over de programma-overeenkomst, meer bepaald over het vastleggen van de marges.

De Raad dringt erop aan dat de vertegenwoordigers van de sector zouden deelnemen aan de onderhandelingen over de minimummarges voor kleinhandelaars-wederverkopers en kleinhandelaars-geranten in het kader van de programma-overeenkomst voor petroleumproducten. Het is toch al te gortig dat de belangrijkste betrokkenen hier buitenspel worden gezet.

De Hoge Raad spreekt de wens uit dat de vertegenwoordigers van de sector zouden mogen deelnemen aan besprekingen waar beslissingen worden genomen over hun toekomst. De Raad verzoekt de bevoegde ministers dan ook een vertegenwoordiging van de kleine uitbaters van tankstations in het leven te roepen, met dien verstande weliswaar dat de vertegenwoordigers van de sector deel moeten uitmaken van de representatieve organisaties van de middenstand.

De Raad wijst er verder ook op dat de sector de afgelopen jaren te maken heeft gehad met de spectaculaire ontwikkeling van magnetische betaal- en kredietkaarten, en van allerhande bedrijfs- en clubkaarten.

Hierdoor worden de minimummarges die zijn vastgelegd in de programma-overeenkomst in werkelijkheid niet langer gerespecteerd, en worden ze ook nog eens afgeroomd door de talrijke financiële lasten die het gebruik van allerlei krediet- en betaalkaarten met zich meebrengt (kosten voor installatie en onderhoud, bankkosten, telefoonkosten, speciale belastingen op automaten).

De Raad meent dat de uitbaters van tankstations niet moeten opdraaien voor alle kosten van deze nieuwe betaalwijzen en benadrukt dat de uitbaters hier erg zwak staan tegenover de grote petroleummaatschappijen en de banken.

Het dient ook gezegd dat sommige petroleummaatschappijen de uitbaters verplichten geld te steken in promotiecampagnes (geschenken, zegels,...). Voor de winkels die bij sommige tankstations horen, krijgen de petroleummaatschappijen, bovenop de huur, een commissie op de omzet.

De financiële lasten stapelen zich dermate op dat de minimummarge die de programma-overeenkomst waarborgt, niet meer wordt gehaald.

De Hoge Raad vestigt er de aandacht op dat, gelet op de maximumprijzen voor petroleumproducten, al deze financiële lasten niet kunnen worden afgewenteld op de consument. De minimummarge die er voor de uitbater overblijft, wordt zodanig uitgehold dat de levensvatbaarheid van het bedrijf in het gedrang komt.

De Hoge Raad vraagt dat de minister de huidige wetgeving op de programma-overeenkomst zou doen naleven, en dringt erop aan dat de minimummarges zouden beschouwd worden als gewaarborgde nettominimummarges voor de uitbater. Het is absoluut noodzakelijk dat alle petroleummaatschappijen deze nettominimummarges eerbiedigen. De marges mogen in geen geval gebruikt worden om de lasten te financieren die de petroleummaatschappijen naar willekeur opleggen aan de uitbaters.

2. De zwakke positie van zaakvoerders-verkopers van brandstoffen

De relatie tussen leveranciers en uitbaters van benzinstations doet vele problemen rijzen.

Le statut du pompiste de 1981 a cessé d'être appliqué en 1986. Des pourparlers sont en cours au département des Affaires économiques en vue de l'adoption d'un nouveau cadre juridique pour les pompistes.

Le Conseil supérieur part du constat que la conclusion d'une convention de gérance avec un fournisseur est souvent source de difficultés pour les petits exploitants de stations-service. Cela étant, il estime indispensable d'assurer une meilleure protection aux exploitants.

Afin de rétablir un certain équilibre dans les rapports entre l'exploitant et le fournisseur, le Conseil supérieur insiste pour que les discussions actuellement en cours au département des Affaires économiques aboutissent rapidement à l'adoption d'un nouveau statut du pompiste.

Par ailleurs, le Conseil supérieur considère qu'il est important, pour les personnes désireuses d'entrer dans la profession, d'avoir une idée claire de ses conditions d'exercice et des coûts réels liés à l'exploitation d'une station-service. Le Conseil estime nécessaire de bien former les personnes qui souhaitent s'établir dans cette profession.

3. Bradage des prix

Un certain nombre de stations-service pratiquent des prix anormalement bas sur les produits pétroliers. La loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur interdit un certain nombre de pratiques illicites, dont la vente à perte. La loi du 5 août 1991 sur la protection de la concurrence économique interdit d'appliquer, à l'égard de partenaires commerciaux, des conditions inégales à des prestations équivalentes et de leur infliger de ce fait un désavantage dans la concurrence.

Le Conseil supérieur considère que l'exploitant peut accorder des réductions de prix pour autant qu'il respecte la législation sur les pratiques du commerce et la marge minimale prévue dans le contrat-programme.

Il souligne que la loi sur la protection de la concurrence économique ainsi que la réglementation en vigueur sur les pratiques du commerce doivent être respectées par tous y compris par les sociétés pétrolières.

PROBLÈMES GÉNÉRAUX

4. Jour de repos hebdomadaire et fermeture obligatoire du soir

En ce qui concerne la fermeture du soir, la réglementation prévoit une exception pour les entreprises qui vendent du carburant et de l'huile au détail.

Outre les carburants, les stations-service vendent également d'autres produits dans leurs magasins. En vertu de la loi, ces magasins doivent fermer à 20 heures. La législation n'est toutefois pas appliquée correctement. Les contrôles sont quasi inexistantes. Ils ne se font le plus souvent que sur la base de plaintes.

En ce qui concerne le jour de repos hebdomadaire, on constate que certaines stations-service sont obligées de fermer un jour par semaine tandis que d'autres sont ouvertes sept jours sur sept.

Le Conseil supérieur estime qu'il faut offrir un minimum de garanties quant à la viabilité d'une station-service même si ses activités se limitent exclusivement à de la distribution d'essence aux clients.

C'est pourquoi le Conseil exige le respect des lois existantes en matière de jour de repos hebdomadaire et de fermeture du soir. Il souligne le rôle social important de cette législation.

Le Conseil supérieur préconise l'application correcte et uniforme de cette législation à toutes les stations-service.

Het statuut van pomphouder van 1981 wordt sinds 1986 niet meer toegepast. Er zijn besprekingen aan de gang op het departement van Economische Zaken om een nieuw juridisch kader voor pomphouders aan te nemen.

De Hoge Raad stelt vast dat de kleine uitbaters van benzine-stations vaak moeilijkheden ondervinden bij de bedrijfsverpachting door een leverancier. Er is dus dringend behoefte aan een betere bescherming van de uitbaters.

Om de verhouding tussen uitbater en leverancier opnieuw evenwichtig te maken dringt de Hoge Raad erop aan dat de besprekingen die momenteel gevoerd worden in het departement van Economische Zaken, snel zouden leiden tot een nieuw statuut voor de pomphouder.

Wie in het beroep wil stappen moet volgens de Raad een duidelijk beeld hebben van de manier waarop er gewerkt wordt, en van de reële kosten die de uitbating van een tankstation met zich meebrengt. De Raad meent dat mensen die in de sector willen werken, een goede vorming nodig hebben.

3. Prijzenstag

Een aantal tankstations verkoopt petroleumproducten aan abnormaal lage prijzen. De wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument verbiedt een aantal onwettige praktijken, waaronder verkoop met verlies. De wet van 5 augustus 1991 tot bescherming van de economische mededinging verbiedt dat men ten opzichte van handelspartners ongelijke voorwaarden toepast bij gelijke prestaties en dat men hen daarmee nadeel berokkent bij de mededinging.

De Hoge Raad meent dat de uitbater kortingen kan toestaan zolang hij de wetgeving op de handelspraktijken en de minimummarge vastgelegd in de programma-overeenkomst respecteert.

De Raad onderstreept dat de wet tot bescherming van de economische mededinging en de huidige regelgeving op de handelspraktijken door iedereen moeten worden gerespecteerd, ook door de petroleummaatschappijen.

ALGEMENE PROBLEMEN

4. Wekelijkse rustdag en verplichte avondsluiting

Wat de avondsluiting betreft, voorziet de regelgeving in een uitzondering voor de kleinhandel in brandstof en olie.

Naast brandstoffen verkopen de tankstations ook andere producten in hun winkels, die krachtens de wet moeten sluiten om 20 uur. De wetgeving wordt echter niet correct toegepast, en controles zijn er niet of nauwelijks, en dan nog vooral na klachten.

Wat de wekelijkse rustdag betreft stelt men vast dat sommige benzinstations één dag per week moeten sluiten, terwijl andere zeven dagen op zeven open zijn.

De Hoge Raad meent dat er minimale waarborgen moeten zijn voor de levensvastbaarheid van een benzinstation, zelfs als er uitsluitend benzine verkocht wordt.

De Hoge Raad eist dan ook dat de huidige wetten inzake wekelijkse rustdag en avondsluiting worden nageleefd, en wijst op de belangrijke maatschappelijke impact van deze wetgeving.

De Raad is voorstander van een correcte en eenvormige toepassing van de wetgeving in alle tankstations.

5. Sécurité

Les stations-service courent un risque spécifique d'être agressées.

Le Conseil supérieur souligne que les stations-service ont été la cible de multiples agressions ces dernières années.

Compte tenu de cette insécurité, il estime qu'il est indiqué de prendre des mesures particulières en vue de promouvoir la sécurité des exploitants de stations-service.

Le Conseil supérieur attire l'attention du ministre de l'Intérieur sur ce point important et demande de rechercher des solutions satisfaisantes pour mettre un frein à cette évolution inquiétante.

CONCLUSIONS

Le Conseil supérieur constate que les exploitants de stations-service doivent faire face à de graves difficultés résultant de l'augmentation des coûts d'exploitation de leur entreprise et de la prise en charge de certains coûts qui devraient normalement être supportés par les sociétés pétrolières.

Les coûts en question qui ne peuvent être répercutés sur le consommateur en raison des prix maxima des produits pétroliers, érodent la marge minimale qui est laissée aux exploitants dans le contrat-programme au point de mettre en péril la viabilité de leur entreprise.

Cette situation a eu pour effet de contraindre de nombreux exploitants de stations-service à mettre la clé sous la porte ces dernières années.

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil supérieur estime qu'il est nécessaire et urgent :

- de faire appliquer de façon correcte les dispositions du contrat-programme et de considérer les marges minimales fixées dans le contrat programme pour les produits pétroliers comme des marges minimales nettes qui doivent absolument être respectées par les fournisseurs de carburant;

- de mettre en place une représentation des indépendants et des PME du secteur des stations-service issue des instances représentatives des Classes moyennes;

- d'associer les représentants de stations-service aux négociations relatives à la fixation des marges minimales du contrat programme;

- de mettre en place un nouveau statut du pompiste;

- de faire appliquer correctement la législation sur les pratiques du commerce et notamment la loi du 5 août 1991 sur la protection de la concurrence économique;

- de veiller à l'application correcte de la législation sur le jour de repos hebdomadaire et la fermeture du soir;

- d'améliorer la formation des personnes qui souhaitent exercer la profession;

- de soutenir toutes les initiatives visant à améliorer la sécurité des stations-service.

5. Veiligheid

Tankstations lopen een bijzonder risico op agressie.

De Hoge Raad onderstreept dat de benzinstations de afgelopen jaren het mikpunt geweest zijn van talloze daden van agressie.

Bijzondere maatregelen om de veiligheid van de uitbaters van tankstations te bevorderen dringen zich dan ook op.

De Hoge Raad vestigt de aandacht van de minister van Binnenlandse Zaken op dit fenomeen, en vraagt dat men bevredigende oplossingen zou zoeken om deze onrustwekkende evolutie een halt toe te roepen.

BESLUITEN

De Hoge Raad stelt vast dat de uitbaters van tankstations met zware moeilijkheden kampen ten gevolge van de stijgende bedrijfskosten en van een aantal kosten die normaal voor rekening van de petroleummaatschappijen komen.

Gezien de maximprijzen die voor petroleumproducten gelden, kunnen deze kosten niet worden afgewenteld op de consument. De minimummarge voor de uitbaters waarin de programma-overeenkomst voorziet, wordt dan ook dermate aangetast dat de levensvatbaarheid van het bedrijf in het gedrang komt.

Hierdoor heeft een groot aantal uitbaters van benzinstations er de laatste jaren noodgedwongen de brui aan gegeven.

Rekening houdend met wat voorafgaat, pleit de Hoge Raad voor volgende noodzakelijke en dringende maatregelen :

- de bepalingen van de programma-overeenkomst moeten correct worden toegepast; de minimummarges voor petroleumproducten die in de programma-overeenkomst worden vastgelegd moeten beschouwd worden als nettominimummarges; de leveranciers van brandstof moeten deze nettomarges absoluut respecteren;

- de zelfstandigen en de KMO's uit de sector van de benzinstations moeten vertegenwoordigd worden in een orgaan afkomstig uit de representatieve instanties van de middenstand;

- de vertegenwoordigers van de tankstations moeten betrokken worden bij de onderhandelingen betreffende de vaststelling van de minimummarges in de programma-overeenkomst;

- er moet een nieuw statuut komen voor pomphouders;

- de wetgeving op de handelspraktijken moet correct worden toegepast, in het bijzonder de wet van 5 augustus 1991 tot bescherming van de economische mededinging;

- men moet er op toezien dat de wetgeving op de wekelijkse rustdag en de avondsluiting correct wordt toegepast;

- wie in het beroep wil stappen, moet een betere vorming krijgen;

- initiatieven om de veiligheid in de tankstations te verbeteren moeten stevast ondersteund worden.

QUESTIONNAIRE STATIONS-SERVICE

Enquête sur la libération des heures et jours d'ouverture

Qté	Pour	Contre	S/Opinion	Feuille n°
1		7		1
2		6	1	2
3	1	5		3
4		5	2	4
5		6		5
6		6		6
7		7		7
8		5	1	8
9		5	1	9
10		6		10
11	1	5		11
12		6		12
13		4		13
14		7		14
15		6		15
16		4	1	16
17		5		17
18	1	5		18
19		6		19
20		5	1	20
21	1	6		21
22		5	1	22
23	1	5		23
24		5		24
25		5	1	25
26		6		26
27	1	6		27
28	1	5	1	28
29		5		29
30		7		30
31		6		31
32		5		32
33		6	1	33
34		6	1	34
35	1	6		35
36		7		36
37		4	1	37
38		5		38
39	1	5	1	39
40	1	6	1	40
41		5		41
42	1	6		42
43	1	4	1	43
44		6		44
45		6		45
46		6		46
47		7		47

Total: 47 feuillets.

VRAGENLIJST TANKSTATIONS

Enquête over de vrijheid van openingsuren en openingsdagen

Aantal	Voor	Tegen	Geen mening	Blad nr.
1		7		1
2		6	1	2
3	1	5		3
4		5	2	4
5		6		5
6		6		6
7		7		7
8		5	1	8
9		5	1	9
10		6		10
11	1	5		11
12		6		12
13		4		13
14		7		14
15		6		15
16		4	1	16
17		5		17
18	1	5		18
19		6		19
20		5	1	20
21	1	6		21
22		5	1	22
23	1	5		23
24		5		24
25		5	1	25
26		6		26
27	1	6		27
28	1	5	1	28
29		5		29
30		7		30
31		6		31
32		5		32
33		6	1	33
34		6	1	34
35	1	6		35
36		7		36
37		4	1	37
38		5		38
39	1	5	1	39
40	1	6	1	40
41		5		41
42	1	6		42
43	1	4	1	43
44		6		44
45		6		45
46		6		46
47		7		47

Totaal: 47 bladen.

**Résultats en date du 31 août 1998,
Flandre-Wallonie-Bruxelles
(Enquête continuée)**

Pour: 12; contre: 262; sans opinion: 16.

Résultat

Total: 290 = 100,00000 %
Pour: 12 = 4,13793 %
Contre: 262 = 90,34483 %
Sans opinion: 16 = 5,51724 %

ENQUÊTE STATIONS-SERVICE

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Question posée

Êtes-vous pour ou contre une ouverture illimitée de la station-service que vous exploitez ?

Remarques

La majorité des choix «sans opinion» révèle que ces réponses sont en général données par des étudiants ou du personnel de remplacement.

Environ trois pour cent des points de vente visités et interrogés ont refusé de participer par crainte d'une désapprobation de leurs sociétés ou fournisseurs et parfois sous prétexte du danger de pressions ou sanctions de leurs partenaires pétroliers, ces opérateurs donnent l'impression d'évoluer sous une chape de plomb et sans autre alternative.

**Resultaten op 31 augustus 1998,
Vlaanderen-Wallonië-Brussel
(Enquête wordt voortgezet)**

Voor: 12; tegen: 262; geen mening: 16.

Resultaat

Totaal: 290 = 100,00000 %
Voor: 12 = 4,13793 %
Tegen: 262 = 90,34483 %
Geen mening: 16 = 5,51724 %

ENQUÊTE BENZINESTATIONS

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Vraag

Bent u voor of tegen volledige vrijheid inzake openingsuren voor het benzinestation dat u uitbaat ?

Opmerkingen

De keuze «geen mening» is vooral afkomstig van studenten of van plaatsvervangend personeel.

In pakweg 3% van de verkooppunten weigerde men deel te nemen aan de enquête uit angst voor een afkeurende reactie van de maatschappijen of de leveranciers, en soms ook onder voorwendsel dat hun partners uit de petroleumsector druk konden uitoefenen of zelfs sancties nemen. Deze uitbaters zitten blijkbaar in een ijzeren greep, zonder enig alternatief.

ANNEXE 7

EXPOSÉ DE M. R. CARPENTIER, DIRECTEUR DU LIBÉRAAL VERBOND VOOR ZELFSTANDIGEN***En route vers une libéralisation des heures d'ouverture***

Sur base des enquêtes et de ses propres expériences, le LVZ estime que la législation actuelle sur la fermeture du soir obligatoire n'est plus adaptée à la réalité moderne et est d'avis que la loi du 24 juillet 1973 doit être modifiée dans le sens d'une libéralisation des heures d'ouverture.

Une première possibilité réside dans les magasins de nuit. Après une dizaine d'années de discussions, période au cours de laquelle beaucoup de personnes ont privilégié la législation stricte prévoyant l'interdiction formelle de l'existence des «magasins de nuit», sans penser à la réalité dans notre société moderne, limitée mais existante. Le projet de loi propose de légaliser le phénomène existant.

En même temps, ce projet permet de réaliser que les heures d'ouverture sont un moyen de se mesurer à la concurrence au lieu de l'exclure.

Une libéralisation des heures d'ouverture a des avantages indiscutables :

— Les commerçants ont la possibilité de jouer sur l'évolution de notre société. Il est contradictoire de demander de la flexibilité dans les entreprises afin qu'elles puissent avoir un rendement plus élevé et de l'autre côté de refuser aux salariés la possibilité d'être considérés comme consommateurs après 20 heures le soir;

— Cela donne des possibilités au niveau des entreprises innovatrices;

— Cela donne des possibilités aux commerçants au niveau de la concurrence avec les grands magasins. La flexibilité joue, à la fois, en faveur du commerçant et en faveur du consommateur;

— Cela permet d'éviter le sentiment d'insécurité qui règne dans les centres commerciaux, le soir et pendant la nuit. La présence des magasins de nuit est un avantage et renforce les efforts pour rendre les centres commerciaux plus attrayants;

Cela permet d'améliorer la mobilité actuelle, étant donné l'étalement des heures de travail, de déplacement.

L'expérience à l'étranger nous prouve qu'une libéralisation des heures d'ouverture provoque une baisse des prix de consommation, une hausse de l'économie et un accroissement de l'emploi, en même temps que l'augmentation du nombre des petits magasins.

La vie privée et la vie sociale n'en pâtiront pas comme certaines personnes veulent nous le laisser croire. Au contraire, étant donné qu'il existe une liberté dans le choix des heures d'ouverture, la possibilité de mener une vie normale en fonction du commerce, devient de plus en plus attrayante pour les jeunes entrepreneurs et donne une possibilité de bien diversifier son temps entre la vie privée et la vie professionnelle.

BIJLAGE 7

UITEENZETTING DOOR DE HEER R. CARPENTIER, DIRECTEUR VAN HET LIBERAAL VERBOND VOOR ZELFSTANDIGEN***Op weg naar een verdere liberalisering van de openingsuren***

Het LVZ is, op basis van enquêtes en op basis van eigen ervaringen, tot de conclusie gekomen dat de actuele wetgeving op de avondsluiting niet meer aangepast is aan de maatschappelijke realiteit, en dat de wet van 1973 geleidelijk zal moeten aangepast worden in de richting van een liberalisering van de openingsuren.

De nachtwinkels vormen daartoe een eerste gelegenheid. Na méér dan 10 jaar discussie, waarbij aanvankelijk velen bleven vasthouden aan een strikte toepassing van het bestaande verbod op nachtopening, en voorbijgingen aan een beperkte maar niettemin reële maatschappelijke behoefte, vormt het voorliggende wetsontwerp een legalisatie van het fenomeen.

Tegelijk betekent het een eerste doorbraak van het principe dat openingsuren een middel vormen voor de middenstand om de concurrentie beter aan te kunnen, in plaats van een middel om concurrentie uit te sluiten.

Een liberalisering van de openingsuren heeft onmiskenbare voordelen :

— Het geeft de handelaars de kans om in te spelen op de evoluties binnen onze maatschappij. Het zou tegenstrijdig zijn mochten wij enerzijds zoveel mogelijk flexibiliteit op de arbeidsmarkt bepleiten om onze bedrijven toe te laten méér te renderen, en anderzijds de flexibel werkende medewerkers na 20 uur weigeren te bedienen als consument.

— Het biedt kansen om innoverend te ondernemen, een nieuw «gat in de markt» in te vullen.

— Het moet de middenstander de wapens in handen geven om de concurrentiestrijd met de grootdistributie en de muurwinkels aan te gaan. De flexibiliteit van de kleine ondernemer is een troef die moet kunnen uitgespeeld worden.

— Het is een middel om de binnenstad ook 's avonds en 's nachts leefbaar te houden. De aanwezigheid van de handelsfunctie voorkomt verloedering en onveiligheid in de binnenstad. Het versterkt de inspanningen (cf. de Mercurius-projecten van de Vlaamse overheid) om het commercieel centrum terug aantrekkelijk te maken.

— Het is ten slotte ook een middel om onze mobiliteit te verbeteren wanneer we niet allen op dezelfde uren blijven werken, winkelen en ons verplaatsen.

De ervaringen in het buitenland hebben geleerd dat een liberalisering van de openingsuren een daling van de consumptieprijzen teweeg brengt, de economie en de werkgelegenheid eerder doet toenemen, en het aantal kleinere winkels zelfs nog doet toenemen.

Ook het sociale en privé-leven van de zelfstandige ondernemer wordt, in tegenstelling tot wat men soms nog eens beweert, niet negatief beïnvloed door een vermeende toename van de concurrentiedruk. Integendeel, de mogelijkheid om zelf zijn agenda te bepalen, en het groeiende besef — vooral bij de jongere generatie zelfstandigen — dat men zelf de discipline moet opbrengen om een gezonde scheidslijn tussen privé- en zakenleven te trekken — ook wat de verdeling van de besteedbare tijd betreft — bevorderen veeleer de levenskwaliteit van de zelfstandige ondernemer.

La réglementation proposée des magasins de nuit

Deux aspects du projet reflètent exactement le point de vue du LVZ.

1. Le principe selon lequel le commerçant est obligé de choisir entre l'exploitation d'un magasin qui est ouvert pendant la journée et un magasin qui est ouvert pendant la nuit. Une ouverture de 24 heures sur 24 n'est pas acceptable, ni possible. Si la fermeture de nuit est obligatoire pour le magasin qui est ouvert pendant la journée, il est évident que l'ouverture du magasin de nuit est limitée aux heures de nuit.

2. Une limitation du nombre des magasins de nuit dépendant du nombre des habitants d'une ville est tombée à l'eau et n'est plus reprise dans le projet.

Deux autres aspects sont limitatifs :

1. Le nombre d'heures pendant lesquelles les magasins peuvent être ouverts ne peut pas influencer le choix du commerçant. Il n'est pas correct que le magasin qui est ouvert pendant la journée, puisse ouvrir pendant 15 heures tandis que le magasin de nuit ne peut être ouvert que pendant 13 heures. Il est évident qu'il faut égaliser le nombre d'heures d'ouverture. Nous demandons que pour les magasins de nuit, la barre soit placée à un total identique de 15 heures.

En même temps le LVZ propose l'instauration d'une enquête qui devra permettre de déterminer si l'ouverture durant 15 heures dépend bien du choix personnel du commerçant ou de l'état du marché. Il faut surtout examiner si l'on peut introduire semblable réglementation sans que les petits commerces soient les victimes de formalités administratives supplémentaires et d'un contrôle exagéré. Il faut au contraire un système de contrôle simple.

2. Le principe d'égalité nous encourage dans notre opposition à une limitation du nombre des produits qu'on peut présenter dans un magasin de nuit.

Un magasin de nuit doit pouvoir répondre souplement à tous les besoins du consommateur. Pour un magasin situé dans les environs d'un immeuble de bureaux, la flexibilité des heures de travail peut constituer une occasion de proposer des articles de bureau. Pourquoi interdirait-on aux magasins de nuit de vendre des piles dont le consommateur peut avoir un besoin (très) urgent (tard) le soir ?

Au demeurant, il est complètement déraisonnable d'un point de vue socio-économique d'interdire aux petits commerçants indépendants de s'adapter aux opportunités concrètes offertes par le marché à une époque où la technique moderne permettra très bientôt toutes sortes d'autres formes de commerce, comme les distributeurs automatiques, qui se multiplient dès à présent. Nous ne pouvons tout de même pas pousser nous-mêmes le commerce de détail à sa perte, avec tous les emplois qu'il génère, en instaurant une législation limitative.

Les magasins collaborant avec une station d'essence

Enfin, le projet de loi aborde également le problème des magasins liés à une station-service.

Aussi longtemps que les commerçants doivent choisir entre le magasin de nuit et le magasin qui est ouvert pendant la journée, il ne peut être question pour le LVZ d'ouvrir les magasins, collaborant avec des stations-services, 24 heures sur 24.

De voorgestelde regeling inzake de nachtwinkels

Twee aspecten van het voorliggende wetsontwerp op de nachtwinkels sluiten perfect aan op de inzichten die het LVZ reeds lang heeft verworven, onder meer op basis van enquêtes :

1. Het principe dat een handelaar de keuze moet maken, ofwel een dagwinkel ofwel een nachtwinkel uit te baten, is correct. Een 24-uren-opening is niet gewenst noch haalbaar. Wanneer de avondsluiting aangehouden wordt voor de dagwinkel, moet ook de nachtwinkel beperkt worden tot de avondlijke en de nachturen.

2. De beperking van het aantal nachtwinkels afhankelijk van de bevolkingsdichtheid van de stad, zoals ze enerzijds in het ontwerp van minister Bourgeois was opgenomen, is gelukkig weg gebleven.

Twee andere aspecten uit de voorgestelde regeling stoppen de nachtwinkels echter te zeer in een eng keurslijf :

1. Het gelijkheidsbeginsel vereist dat de keuze van de handelaar voor een dag- of een nachtwinkel geen invloed mag hebben op het aantal uren dat de winkel kan open blijven. Het is niet verantwoord dat de nachtwinkel slechts 13 uren kan openblijven, terwijl de dagwinkel 15 uren mag open blijven. We vragen dat de lat voor de nachtwinkels zou gelijk gelegd worden op dezelfde totaliteit van 15 uren.

Naar de mening van het LVZ verdient het minstens een ernstig onderzoek om na te gaan of het in de toekomst praktisch mogelijk is elke handelszaak een quotum van 15 openingsuren van 15 uren per dag toe te kennen, die hij vrij kan invullen volgens de eigen behoefte en volgens de noodwendigheden van zijn marktomgeving. Vooral moet onderzocht worden of een dergelijke regeling kan ingevoerd worden zonder dat de kleinhandel het slachtoffer wordt van een bijkomende complexe administratie en overdreven controle, maar integendeel via een eenvoudig controlesysteem.

2. Het gelijkheidsbeginsel motiveert eveneens ons verzet tegen een beperking van het assortiment van producten die de nachtwinkel mag verkopen.

Een nachtwinkel moet soepel kunnen inspelen op alle bestaande behoeften van de consument. Flexibele arbeidsuren kunnen voor de nachtwinkel in de buurt van een kantorencomplex een opportuniteit vormen om bureelbenodigdheden aan te bieden. En waarom zou men de nachtwinkels verbieden om batterijtjes te verkopen waaraan de consument plots op een (laat) avondlijk uur zeer dringende behoefte kan aan hebben ?

Het is overigens sociaal-economisch totaal onverantwoord om de zelfstandige kleinhandel te verbieden om in te spelen op concrete markt-opportunities wanneer we vaststellen dat de moderne technologie zeer binnenkort allerlei alternatieve handelsvormen zal mogelijk maken, en de onpersoonlijke muurwinkels nu reeds aan het oprukken zijn. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat we de teloorgang van de zelfstandige kleinhandel met alle tewerkstelling die er aan verbonden is, zelf gaan organiseren door een bekrompen wetgeving in te voeren.

De tankshops

Ten slotte snijdt het wetsontwerp ook de problematiek aan van de shops die verbonden zijn aan een tankstation.

Zolang de handelaars in het algemeen verplicht worden tot een keuze tussen dag- of nachtwinkel, is het ondenkbaar voor het LVZ dat alle tankshops 24 uren zouden mogen geopend blijven.

Cela laisserait la porte ouverte à un circuit de rechange dans lequel les magasins des stations-services pourraient proposer toutes sortes de produits — et la gamme se diversifie de plus en plus dans la pratique — 24 heures sur 24, alors que leur voisin direct en ville serait obligé, en tant que commerçant, d'ouvrir 15 heures au maximum. Nous organiserions ainsi une nouvelle forme de discrimination et de perturbation du marché.

Par contre, l'exception qui est faite pour les stations-services le long des autoroutes est justifiée parce qu'elle correspond à une réalité très particulière et surtout celle du transport international, où l'on utilise les stations pour se reposer.

Nous ne sommes pas opposés à une définition maximaliste de l'exception autorisant l'ouverture 24 heures sur 24 non seulement des stations-services situées le long d'une route qui, du point de vue de la circulation, doit être considérée comme une autoroute, mais aussi de celles situées le long d'une route utilisée en grande partie pour le transport international, du moins aussi longtemps que l'on peut trouver une définition cohérente et contrôlable.

Bruxelles, le 12 novembre 1998.

R. CARPENTIER,

Directeur LVZ.

Dit zou de poort wagenwijd openzetten voor een alternatief circuit waarbij de tankshops alle mogelijke producten — en het gamma wordt nu reeds in de praktijk groter en groter — ongestoord 24 uur op 24 kunnen aanbieden, terwijl hun onmiddellijke buur in de stad verplicht wordt om als handelaar maximaal 15 uren open te blijven. Wij zouden op deze manier een nieuwe vorm van discriminatie en verstoring van de markt organiseren.

De uitzondering die gemaakt wordt voor de tankstations langs de autosnelwegen is daarentegen verantwoord omdat zij tegemoet komt aan een heel aparte realiteit van nationaal en vooral internationaal transport dat de stations aanwendt in de rustpauzes.

Wij kanten ons niet tegen een maximalistische definitie van deze uitzondering waarbij de 24-uren-opening niet alleen toegelaten wordt voor de tankstations die zich bevinden langs een weg die verkeerstechnisch moet aanzien worden als een autosnelweg, maar ook langs een weg die in belangrijke mate voor het internationaal vervoer wordt aangewend, tenminste zolang een sluitende en controleerbare definitie kan gevonden worden.

Brussel, 12 november 1998,

R. CARPENTIER,

Directeur LVZ.