

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2000-2001

5 JUNI 2001

Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, om de zichtbaarheid van zwakke weggebruikers voor vrachtwagenchauffeurs te verbeteren

VERSLAG

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

I. PROCEDURE

Dit wetsvoorstel heeft betrekking op de reglementering op het verkeer en het vervoer en op de techni-

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heer De Grauwe, voorzitter; mevrouw Kestelyn-Sierens, de heren Maertens, Moens, Morael, Ramoudt, Roelants du Vivier, Siquet, Thissen en Steverlynck, rapporteur.
2. Plaatsvervangers : de heren de Clippele, Istasse, Malcorps en mevrouw Vanlerberghe.
3. Andere senator : de heer Timmermans.

Zie :

Stukken van de Senaat :

2-630 - 2000/2001 :

Nr. 1 : Wetsvoorstel van de heer Malcorps c.s.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2000-2001

5 JUIN 2001

Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, en vue d'améliorer la visibilité des usagers vulnérables pour les chauffeurs de camions

RAPPORT

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

I. PROCÉDURE

La présente proposition de loi concerne la réglementation relative aux communications et au trans-

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : M. De Grauwe, président; Mme Kestelyn-Sierens, MM. Maertens, Moens, Morael, Ramoudt, Roelants du Vivier, Siquet, Thissen et Steverlynck, rapporteur.
2. Membres suppléants : MM. de Clippele, Istasse, Malcorps et Mme Vanlerberghe.
3. Autre sénateur : M. Timmermans.

Voir :

Documents du Sénat :

2-630 - 2000/2001 :

N° 1 : Proposition de loi de M. Malcorps et consorts.

sche voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen, in de zin van artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Deze aangelegenheid behoort tot de bevoegdheid van de federale wetgever, maar de uitoefening ervan vereist de betrokkenheid van de gewestregeringen.

Tijdens de eerste vergadering die de commissie aan de bespreking van de tekst wijdde — op 25 april 2001 — stelde de commissie de noodzakelijke betrokkenheid van de gewestregeringen bij de behandeling van het wetsvoorstel vast. Bij brief van dezelfde dag vroeg de voorzitter van de commissie aan de voorzitter van de Senaat om uitvoering te geven aan artikel 57-2 van het Reglement van de Senaat.

De voorzitter van de Senaat nodigde bij schrijven van 4 mei 2001 de Vlaamse regering, de Waalse gewestregering en de Brusselse hoofdstedelijke regering uit één of meer vertegenwoordigers af te vaardigen om deel te nemen aan de commissiebesprekingen.

Bij correspondentie van 17 mei 2001 en 30 mei 2001, werden alle betrokken partijen uitgenodigd voor de commissievergaderingen van respectievelijk 23 mei en 5 juni 2001. De vertegenwoordigers die door de verschillende gewestregeringen zouden worden afgevaardigd, konden aan de debatten deelnemen en hun respectieve standpunten aan de commissie uiteenzetten. Alleen het Vlaamse gewest is op de uitnodiging ingegaan (commissievergadering van 23 mei 2001). De commissie heeft akte genomen van het feit dat de andere gewestregeringen niet zijn ingegaan op het verzoek om deel te nemen aan de besprekingen in de commissie.

De commissie heeft 3 vergaderingen gewijd aan dit voorstel, te weten op 25 april, 23 mei 2001 en 5 juni 2001.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HOOFDINDIENER

Dit wetsvoorstel betreft een technische aangelegenheid, namelijk de uitrusting van voertuigen met noodzakelijke hulpmiddelen om de veiligheid van zwakke weggebruikers te verhogen.

Volgens een schatting van het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid zouden er in de loop van het jaar 2000, 15 zwakke weggebruikers, meestal fietsers, zijn omgekomen door vrachtwagens die rechts afgesloegen aan een kruispunt en bij dat manoeuvre de fietser naast hun voertuig niet opmerkten. Op een tragische manier wordt de fietser gewoonweg vermorzeld door de vrachtwagen. Een studie van KBC-verzekeringen komt zelfs tot een cijfer van 40 doden op jaarbasis voor dit soort ongevallen. Vooral in Vlaanderen is er door een aantal dergelijke, tragische ongevallen de nodige beroering ontstaan.

port et les prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport au sens de l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. C'est une matière qui relève de la compétence du législateur fédéral, mais les gouvernements de région doivent être associés à sa mise en œuvre.

Lors de la première réunion qu'elle a consacrée à l'examen du texte, le 25 avril 2001, la commission a constaté la nécessité d'associer les gouvernements de région à l'examen de la proposition de loi. Le même jour, le président de la commission a écrit au président du Sénat pour lui demander d'appliquer l'article 57-2 du Règlement du Sénat.

Par lettre du 4 mai 2001, le président du Sénat a invité le gouvernement régional wallon, le gouvernement flamand et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à déléguer un ou plusieurs représentants pour prendre part aux débats en commission.

Par courrier des 17 et 30 mai 2001, toutes les parties concernées ont été invitées à participer aux réunions de commission respectivement des 23 mai et 5 juin 2001. Les représentants qui seraient délégués par les différents gouvernements régionaux pourraient prendre part aux débats et exposer leurs points de vue respectifs devant la commission. Seule la Région flamande a répondu à l'invitation (réunion de commission du 23 mai 2001). La commission a pris acte du fait que les autres gouvernements régionaux n'ont pas donné suite à la demande de participer aux débats en commission.

La commission a consacré 3 réunions à la discussion de cette proposition, à savoir les 25 avril, 23 mai et 5 juin 2001.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL

La présente proposition de loi porte sur une matière technique, à savoir l'équipement des véhicules en accessoires nécessaires pour améliorer la sécurité des usagers vulnérables.

Selon une estimation de l'Institut belge pour la sécurité routière, 15 usagers vulnérables, des cyclistes pour la plupart, seraient décédés en 2000 des suites d'un accrochage avec des camions qui tournaient à droite à un carrefour et dont le conducteur, en effectuant cette manoeuvre, n'avait pas remarqué, à hauteur de son véhicule, la présence d'un cycliste, qui s'est trouvé alors littéralement broyé par le camion. Une étude de la KBC-Assurances avance même le chiffre de 40 tués par an dans ce genre d'accident. En Flandre surtout, un certain nombre d'accidents tragiques de cette nature n'ont pas manqué de susciter un grand émoi.

De hoge kost aan mensenlevens is onaanvaardbaar, vooral omdat er technische oplossingen zijn die het probleem kunnen verhelpen, namelijk een spiegel of camera op de vrachtwagen die de bestuurder in staat stelt de weggebruikers rechts van zijn voertuig, beter op te merken. Voor de publieke opinie is het onbegrijpelijk dat de overheid een dergelijke kleine aanpassing niet snel bij wet kan verplicht stellen.

Dit wetsvoorstel handelt dan ook over een ogenschijnlijk klein detail, maar met verstrekkende gevolgen voor de veiligheid.

De auteur onderstreept dat hij intens overleg heeft gepleegd met de bevoegde minister van Mobiliteit en Vervoer alvorens dit wetsvoorstel in te dienen.

Tussen de verschillende overheden is momenteel een soort opbod van maatregelen aan de gang. Zo stellen een aantal gemeenten dat de vrachtwagens van aannemers die in hun opdracht werken, met een dergelijke dode- en blindehoekspiegel uitgerust moeten zijn. De gewesten en de federale regering kunnen hetzelfde eisen voor vrachtwagens en autobussen die in hun opdracht rijden. Het probleem is echter dat met dergelijke maatregelen men niet alle zware voertuigen die in België rondrijden, bereikt.

Men zal alleen maar zekerheid hebben wanneer alle grotere motorvoertuigen met die dode- en blindehoekspiegel of met vergelijkbare systemen zijn uitgerust. Daarom is een federaal initiatief nodig.

Uit zijn besprekingen met experts heeft de auteur geleerd dat de bestaande vrachtwagens, mits een vrij goedkope ingreep, met deze spiegels kunnen uitgerust worden. Voor alle nieuwe grotere motorvoertuigen zou een dergelijk toebehoren tot de standaarduitrusting moeten behoren.

Wat betreft de technische vereisten zelf, meent de auteur dat het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid het best geplaatst is om een afweging te maken tussen de voorhanden zijnde systemen, zodat de wetgever de technische vereisten niet zelf moet vastleggen in de wet.

De hoofdindieners onderstreept vervolgens dat zijn wetsvoorstel overeenkomstig artikel 8 van de richtlijn 98/34/EG betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften, bij de Europese Commissie moet worden aangemeld. Het wetsvoorstel betreft immers een technisch voorschrift in de zin van de voornoemde richtlijn.

Deze notificatie dient onverwijld te gebeuren met dien verstande dat het ontwerp voor een technisch voorschrift zich in een stadium van voorbereiding dient te bevinden « waarin het nog mogelijk is daarin ingrijpende wijzigingen aan te brengen » [Artikel 1 (10) van de richtlijn].

Ce lourd tribut en vies humaines est d'autant moins acceptable qu'il existe des solutions techniques permettant de remédier au problème et consistant à installer sur le camion un rétroviseur ou une caméra grâce auxquels le conducteur peut mieux repérer la présence d'usagers à la droite de son véhicule. L'opinion publique ne comprend pas que les pouvoirs publics ne puissent pas imposer rapidement par la loi une adaptation aussi limitée.

La présente proposition de loi traite dès lors de ce qui est apparemment un détail mais un détail qui a des conséquences majeures sur la sécurité.

L'auteur souligne qu'il s'est longuement concerté avec la ministre compétente de la Mobilité et des Transports avant de déposer la présente proposition de loi.

On assiste actuellement à une « surenchère » de mesures entre les diverses autorités. Certaines communes exigent que les camions des entrepreneurs travaillant pour elles soient équipés d'un rétroviseur anti-angle mort. Les régions et le gouvernement fédéral peuvent imposer la même exigence aux camions et autobus qui roulent à leur service. Le problème est que de telles mesures n'atteignent pas l'ensemble des poids lourds qui sillonnent la Belgique.

On n'aura de certitude que lorsque tous les véhicules à moteur de grandes dimensions seront équipés d'un rétroviseur anti-angle mort ou d'un dispositif comparable. Voilà pourquoi une initiative fédérale s'impose.

Les discussions que l'auteur a eues avec des experts lui ont appris qu'il était possible d'installer à peu de frais de tels rétroviseurs sur les camions existants. Pour tous les nouveaux véhicules à moteur de grandes dimensions, un tel dispositif devrait faire partie de l'équipement de série.

En ce qui concerne les caractéristiques techniques proprement dites, l'auteur estime que l'Institut belge pour la sécurité routière est le plus à même d'évaluer les systèmes disponibles, de sorte que le législateur ne doit pas fixer lui-même les caractéristiques dans la loi.

L'auteur principal souligne ensuite que sa proposition de loi doit être communiquée à la Commission européenne conformément à l'article 8 de la directive 98/34/CE prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques. La proposition de loi concerne en effet une règle technique au sens de la directive précitée.

Cette notification doit avoir lieu sans délai, puisqu'il faut que le projet de réglementation technique se trouve à un stade de préparation où il est encore possible d'y apporter des amendements substantiels [article 1^{er} (10) de la directive].

Volgens artikel 9 (1) van richtlijn 98/34 dient België vervolgens de goedkeuring van het voorstel voor de duur van drie maanden uit te stellen, te rekenen vanaf de datum waarop de Commissie de notificatie heeft ontvangen. Tijdens deze zogenaamde «stand-still» periode, die eventueel tot zes, twaalf of achttien maanden kan worden verlengd, kunnen de Commissie en de andere lidstaten opmerkingen indienen waarmee bij de verdere uitwerking van het technisch voorschrift zoveel mogelijk rekening dient gehouden te worden. De Europese Commissie kan ook eventueel haar voornemen bekendmaken om zelf een richtlijn, een verordening of een beschikking over hetzelfde onderwerp voor te stellen of aan te nemen.

De hoofdauteur hoopt van harte dat dit laatste ook zal gebeuren. Daartoe zijn trouwens zowel op Europees als op nationaal vlak reeds resoluties aangenomen. In de Europese Unie zouden jaarlijks naar schatting 1 000 weggebruikers om het leven komen door het probleem van de «dode en blinde» hoek. Hij hoopt dan ook dat de Europese Commissie haar verantwoordelijkheid zal opnemen en een eigen regelgeving zal uitvaardigen. Daarvoor zal een nieuwe richtlijn nodig zijn, wat ook een «zwaar» instrument is om tot een regeling te komen.

Volgens dit lid is het ook de uitdrukkelijke wens van de bevoegde minister dat Europa zou optreden. De minister heeft overigens herhaaldelijk aangekondigd van het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie gebruik te willen maken om het probleem aan te kaarten en liefst te regelen. Elk jaar dat het probleem blijft duren, vallen er doden en dit niet alleen in België, maar ook in de andere lidstaten van de Europese Unie.

Dit wetsvoorstel wil een duidelijk signaal vormen van de wil van de Belgische wetgever dat er vooruitgang moet worden geboekt. Mochten de Europese Commissie en de andere lidstaten eventueel niet reageren, dan kan op nationaal vlak de procedure die met voorliggend wetsvoorstel is ingezet, worden verdergezet zodat op zijn minst voor het Belgisch grondgebied deze problematiek zou geregeld zijn.

III. ALGEMENE BESPREKING

Verskillende leden verklaren te kunnen instemmen met de inhoud en de doelstelling van dit wetsvoorstel dat tot doel heeft de zwakke weggebruikers te beschermen. Het gaat immers om een belangrijk probleem dat binnen de kortste mogelijke tijd zou moeten opgelost kunnen worden.

Een lid hekelt evenwel de werkwijze: door dit wetsvoorstel in te dienen, vragen de auteurs dat de Senaat een wet zou stemmen om een koninklijk besluit te wijzigen. Dit gaat volledig in tegen de gewenste vereenvoudiging van de wetgevende procedures. Deze werkwijze is des te ongewoner daar de

Aux termes de l'article 9 (1) de la directive 98/34, la Belgique doit ensuite reporter l'adoption de la proposition de trois mois à compter de la date de la réception par la Commission de la communication. Au cours de cette période de *statu quo*, qui peut éventuellement être portée à six, douze ou dix-huit mois, la Commission et les autres États membres peuvent adresser des observations dont il faudra tenir compte dans la mesure du possible lors de la mise au point ultérieure de la règle technique. La Commission européenne peut aussi, éventuellement, faire part de son intention de proposer ou d'arrêter une directive, un règlement ou une décision sur le même sujet.

L'auteur principal espère de tout cœur qu'il en sera ainsi. Des résolutions ont d'ailleurs déjà été adoptées en l'espèce au niveau européen comme au niveau national. Selon des estimations, 1 000 usagers de la route perdraient la vie, dans l'Union européenne, à cause de ce problème de l'«angle mort». Il espère par conséquent que la Commission européenne prendra ses responsabilités et édictera sa propre réglementation. Il faudra pour cela une nouvelle directive, ce qui est aussi un instrument «pesant» pour aboutir à une réglementation.

Selon le membre, la ministre compétente souhaite aussi expressément que l'Europe intervienne. Elle a d'ailleurs annoncé à plusieurs reprises vouloir mettre à profit la présidence belge de l'Union européenne pour aborder, et de préférence régler, cette question. Chaque année où le problème persiste apporte son lot de décès, non seulement en Belgique mais aussi dans les autres États membres de l'Union européenne.

Cette proposition de loi se veut un signal clair de la volonté du législateur belge d'avancer dans ce dossier. Si la Commission européenne et les autres États membres devaient ne pas réagir, on pourrait poursuivre au niveau national la procédure engagée par la proposition de loi à l'examen, de manière à régler le problème au moins sur le territoire belge.

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

Plusieurs membres déclarent pouvoir souscrire au contenu et à la finalité de la présente proposition de loi, qui vise à protéger les usagers vulnérables. Il s'agit en effet d'un problème important qui devrait pouvoir être résolu dans les plus brefs délais.

Un membre déplore toutefois la procédure suivie: en déposant cette proposition, les auteurs demandent au Sénat de voter une loi pour modifier un arrêté royal. C'est tout à fait contraire à la simplification souhaitée des procédures législatives. Le procédé est d'autant plus inhabituel que l'auteur principal de la

hoofdindieners van het wetsvoorstel een lid van de regerende meerderheid is. Waarom contacteert deze de bevoegde minister niet om de nodige wijzigingen aan het koninklijk besluit van 15 maart 1968 aan te brengen? Op die manier zou nog meer tijd gewonnen kunnen worden om de noodzakelijke technische aanpassing van vrachtwagens op te leggen.

De signaalfunctie van het wetsvoorstel kan ook gegeven worden door de minister door het koninklijk besluit te wijzigen. Bij de notificatie aan de Europese instanties zullen deze ook verplicht worden om te reageren en een standpunt in te nemen.

Enkele leden merken op dat het voorliggende wetsvoorstel inderdaad voorstelt om een aantal wijzigingen in een koninklijk besluit aan te brengen. Het optreden van de wetgever in een aangelegenheid waarvan hij de regeling had overgedragen aan de uitvoerende macht, stuit echter niet op grondwettigheidsbezwaren.

Trouwens, dit parlementair initiatief sluit perfect aan bij de eerder gestemde resolutie nr. 2-448/2 over de mobiliteit.

Volgens een ander lid stelt de Europese Commissie een aantal richtlijnen voor. Niets belet evenwel dat de lidstaten stringenter regels opleggen, die dus verder reiken dan de richtlijnen.

Een commissielid merkt op dat het opschrift van het wetsvoorstel en de toelichting laten uitschijnen dat het toepassingsgebied beperkt zou blijven tot de vrachtwagens. De vraag rijst of dit niet uitgebreid moet worden tot de autobussen. Een autobus is op zichzelf zelfs gevaarlijker dan een vrachtwagen omdat de achteras ervan bij het uitvoeren van een manoeuvre, de vooras niet volgt. Bij een vrachtwagen is dat wel het geval, omdat daar met een oplegger wordt gewerkt.

Een ander lid verwijst naar artikel 3 van het wetsvoorstel waarin sprake is van «alle motorvoertuigen van de categorieën N2 en N3». Hij vermoedt dat de autobussen hieronder vallen.

IV. STANDPUNT VAN DE GEWESTREGERINGEN

De heer Rik Haekens, vertegenwoordiger van het Vlaamse Gewest, is verheugd dat er een initiatief wordt genomen op het federale niveau om zichtverbeterende systemen op vrachtwagens in te voeren. Het Vlaamse Gewest zal een dergelijk initiatief dan ook ten volle ondersteunen.

Op het niveau van het Vlaamse Gewest zijn reeds een aantal initiatieven genomen om zichtverbeterende systemen in te voeren op voertuigen die onder het beheer van het Vlaamse Gewest vallen. Zo worden vanaf nu systematisch alle vrachtwagens die

proposition de loi est membre de la majorité au pouvoir. Pourquoi ne contacte-t-il pas la ministre compétente afin qu'elle apporte les modifications qui s'imposent à l'arrêté royal du 15 mars 1968? On pourrait ainsi gagner davantage de temps encore pour imposer aux camions l'adaptation technique indispensable.

Le signal que veut être la proposition de loi peut tout aussi bien être lancé par la ministre, en modifiant l'arrêté royal. La notification aux instances européennes contraindrait aussi celles-ci à réagir et à prendre position.

Quelques membres constatent que la proposition de loi à l'examen propose effectivement d'apporter une série de modifications à un arrêté royal. L'intervention du législateur dans une matière qu'il avait déléguée à l'exécutif ne soulève toutefois pas d'objections constitutionnelles.

Par ailleurs, cette initiative parlementaire s'inscrit parfaitement dans le prolongement de la résolution n° 2-448/2 sur la mobilité, votée précédemment.

Selon un autre membre, la Commission européenne propose un certain nombre de directives, mais il est tout à fait permis aux États membres de prendre des règles plus contraignantes que ce qui est prévu dans les directives.

Un commissaire fait remarquer que l'intitulé de la proposition de loi et les développements laissent entendre que le champ d'application resterait limité aux camions. La question est de savoir si ce champ d'application ne doit pas être étendu aux autobus. Un autobus est en soi plus dangereux encore qu'un camion parce que, lors d'une manœuvre, l'essieu arrière ne suit pas l'essieu avant, contrairement à ce qui se passe pour un camion, parce que celui-ci utilise une semi-remorque.

Un autre membre renvoie à l'article 3 de la proposition de loi, où il est question de «tous les véhicules à moteur des catégories N2 et N3». Il présume que les autobus en font partie.

IV. POINT DE VUE DES GOUVERNEMENTS RÉGIONAUX

M. Rik Haekens, représentant de la Région flamande, se réjouit qu'une initiative soit prise au niveau fédéral en vue d'équiper les camions de systèmes visant à améliorer la visibilité. La Région flamande soutiendra dès lors pleinement une telle initiative.

Au niveau de la Région flamande, une série d'initiatives ont déjà été prises pour équiper les véhicules gérés par elle de systèmes visant à améliorer la visibilité. C'est ainsi que désormais, tous les camions achetés par les services de la Région flamande sont systé-

aangekocht worden door de diensten van het Vlaamse Gewest uitgerust met zichtverbeterende systemen. Dat is ook het geval voor de autobussen van De Lijn. Het Vlaamse Gewest wil daar zo ver als de wet toelaat in gaan.

De heer Haekens deelt de omzendbrief OW 2001/1 van 10 april 2001 mee, die vrij gedetailleerd beschrijft welke werkwijze het Vlaamse Gewest op dit ogenblik toepast voor aannemers die op dit ogenblik in opdracht van het Vlaamse Gewest werken. Spreker vermeldt dat die omzendbrief ook meer en meer overgenomen wordt door andere besturen, zodat er nu al heel wat gemeentebesturen zijn die dezelfde regelingen toepassen.

Vanzelfsprekend is dit maar een klein aandeel van het totale vrachtwagenpark. Vanuit die context is het goed dat er nu een federaal initiatief voorligt om de maatregel uit te breiden naar het volledige vrachtwagenpark.

Er worden geen opmerkingen gemaakt bij deze uiteenzetting.

De commissie neemt akte van het feit dat de Brusselse en de Waalse gewestregeringen geen afgevaardigd hebben gestuurd naar de vergaderingen.

V. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

De artikelen 1 tot 3 geven geen aanleiding tot verdere vragen en worden eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden. Het wetsvoorstel in zijn geheel wordt met dezelfde eenparigheid aangenomen.

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De rapporteur,
Jan STEVERLYNCK.

De voorzitter,
Paul DE GRAUWE.

*
* *

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als de tekst
van het wetsvoorstel
(zie stuk Senaat nr. 2-630/1 - 2000/2001)**

matieusement équipés de tels systèmes. Il en va de même des autobus de *De Lijn*. La Région flamande entend aller aussi loin que la loi le permet.

M. Haekens communique la circulaire OW 2001/1, du 10 avril 2001, qui décrit de manière assez détaillée la procédure que la Région flamande applique actuellement aux entrepreneurs qui travaillent pour son compte. L'intervenant précise que cette circulaire est de plus en plus adoptée par d'autres administrations, de sorte que dès maintenant, nombre d'administrations communales appliquent déjà les mêmes règles.

Il va de soi que cela ne concerne qu'une petite partie de l'ensemble du parc de camions. Dans ce contexte, il est bon qu'une initiative soit prise maintenant au niveau fédéral en vue d'étendre la mesure à l'ensemble des camions.

Cet exposé n'a fait l'objet d'aucune observation.

La commission prend acte du fait que les gouvernements régionaux bruxellois et wallon n'ont pas envoyé de délégués aux réunions.

V. DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Les articles 1^{er} à 3 ne suscitent aucune autre question et sont adoptés à l'unanimité des 8 membres présents. L'ensemble de la proposition de loi a été adopté à la même unanimité.

Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le rapporteur,
Jan STEVERLYNCK.

Le président,
Paul DE GRAUWE.

*
* *

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte
du projet de loi
(voir le doc. Sénat n° 2-630/1 - 2000/2001)**