

CGSLB

Recueil de CCT

CP 140.03

**Commission paritaire pour
le transport et la logistique
pour compte de tiers**





CP 140.03

COMMISSION PARITAIRE POUR LE TRANSPORT ET LA LOGISTIQUE POUR COMPTE DE TIERS

RECUEIL DE CONVENTIONS COLLECTIVES DE TRAVAIL

Version du 1^{er} décembre 2014

Peter Börner
Responsable Sectoriel national

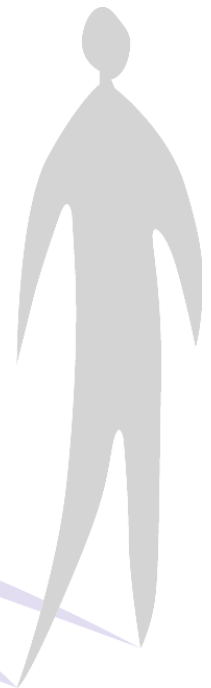




TABLE DES MATIERES

Table des matières	2
Liens intéressants pour le secteur du transport et de la logistique	8
Compétence Commission paritaire 140.03	9
Arrêté royal instituant des sous-commissions paritaires du transport et de la logistique et fixant leur dénomination et leur compétence	9
Avis du 05.03.2010 concernant la composition de sous-commissions paritaires	12
Convention collective de travail du 2 décembre 1996 relative à l'institution d'un comité restreint compétent pour les entreprises de transport de choses par route pour compte de tiers	13
Convention collective de travail du 2 décembre 1996 instituant un comité restreint comptent pour les entreprises de manutention de choses pour compte de tiers	15
Protocole d'accord 2013-2014	18
Réglementation de la profession	20
Arrêté royal relatif au transport de marchandises par route	20
Arrêté royal relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route	51
Annexe 1. - Liste des sommes à percevoir	55
Arrêté royal portant exécution du règlement (CEE) no.3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route	76
Convention collective de travail du 28 septembre 1999 concernant l'utilisation de la feuille journalière de prestations pour le personnel non roulant dans le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers et pour le personnel non roulant du sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers	83
Régimes de travail	86
Convention collective de travail du 28 septembre 1999 relative à la mise en oeuvre de nouveaux régimes de travail applicables au personnel roulant occupé dans les entreprises du sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et du sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers	86
Convention collective de travail du 28 septembre 1999 relative à la mise en oeuvre de nouveaux régimes de travail applicables au personnel non roulant occupé dans les entreprises du sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et du sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers	90
Conditions de travail et de rémunération	94
Conditions de travail et de rémunération - personnel roulant	94
Convention collective de travail du 19 juin 2014 relative à la classification des fonctions du personnel roulant	94
Convention collective de travail du 25 septembre 1997 relative aux conditions de travail applicables au personnel roulant des entreprises appartenant au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers	99
Convention collective de travail du 27 janvier 2005 fixant les conditions de travail et salaires du personnel roulant occupé dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers	101
Annexe à la convention collective de travail du 27 janvier 2005	113
Convention collective de travail du 30 septembre 2005 concernant les conditions de travail et de rémunération du personnel roulant des entreprises qui s'occupent de l'exploitation de "service de messageries" et appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers	115



Convention collective de travail du 26 novembre 2009 fixant les conditions de travail et de rémunération pour le personnel roulant des entreprises qui s'occupent de l'exploitation de « services de messageries »	117
Convention collective de travail du 13 mars 2014 'A travail égal, salaire égal'	119
Conditions de travail et de salaire - personnel de garage	125
Convention collective de travail du 29 juin 2004 relative à la fixation des classifications professionnelles et des salaires des ouvriers et ouvrières occupés dans les garages des entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers (modification: CCT du 15/03/12)	125
Convention collective de travail du 15 mars 2012 relative aux salaires des travailleurs du personnel de garage, occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers, et fixant la cotisation patronale relative au chèque repas et à l'éco-chèque (modifiant la CCT du 29/06/2004)	132
Conditions de travail et de rémunération – personnel non roulant	141
Convention collective de travail du 27 juin 1997 relative à la fixation des salaires de certaines catégories d'ouvriers dans les sous-secteurs de la manutention de choses pour compte de tiers et du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers (modifiée par la CCT du 28.09.99)	141
Convention collective de travail du 26 novembre 2009 fixant les salaires minimums du personnel non-roulant dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers	146
Convention collective de travail du 30 janvier 2006 relative à la classification des fonctions du personnel non-roulant des entreprises du transport et de la manutention de choses pour compte de tiers (modifiée par la CCT 05.12.2006)	149
ANNEXE: Procédure d'appel pour la classification de fonctions du personnel non-roulant	140.04.09 __ 162
Convention collective de travail du 28 août 1997 fixant les conditions de travail dans les entreprises de mailhousing et de préparation pré-postale de courriers	164
Convention collective de travail du 20 octobre 2011 relative au rapprochement des conditions salariales de la CP 140.00 de celles de la CP 127.00	168
Indexation du salaire	171
Convention collective de travail du 19 mars 2002 relative aux salaires minimums et rattachement de ces salaires à l'indice des prix à la consommation du personnel roulant et non-roulant occupé dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers	171
Convention Collective de travail du 26 novembre 2009 relative au rattachement des salaires et des indemnités du personnel roulant et non roulant des secteurs du transport par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, à la moyenne arithmétique de l'indice santé des prix à la Consommation.	175
Convention collective de travail du 15 septembre 2011 concernant le supplément d'ancienneté pour le personnel roulant et non-roulant occupé dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers.	181
Convention collective de travail du 26 novembre 2009 relative aux conditions de travail et de rémunération pour le personnel roulant et non roulant des entreprises qui s'occupent de l'exploitation de 'services de courrier'	185
Bien-être au travail	188
Convention collective de travail du 13 février 2014 relative à l'inscription du point 'gaz toxiques' dans le Plan d'Action annuel des entreprises	188
Convention collective de travail du 11 septembre 1972 modifiée par la CCT du 12.12.01 concernant l'octroi et l'entretien d'un vêtement de travail dans les entreprises de transport de choses	192
Frais de déplacement	194
Convention collective de travail du 13 février 2014 fixant l'intervention patronale dans les frais du déplacement domicile-lieu de travail des travailleurs occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers	194
Annexe	199



Durée du travail	201
Arrêté royal portant exécution du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil	201
Durée du travail	208
Arrêté royal relatif à la durée du travail des travailleurs mobiles occupés dans les entreprises de transport de chose	208
Arrêté royal relatif à la durée du travail du personnel non roulant occupé dans certaines entreprises ressortissant à la Commission paritaire du transport	210
Convention collective de travail du 28 septembre 1999 fixant la durée du travail du personnel non roulant dans le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers et du personnel non roulant du soussecteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers	212
Heures supplémentaires	214
Convention collective de travail du 30 septembre 2005 concernant les heures supplémentaires dans les sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers	214
Jours fériés	216
Arrêté royal fixant, en application de l'article 14, par. 2, alinéa 2, de la loi du 4 janvier 1974 relative aux jours fériés, le mode de calcul du salaire des jours fériés pour les ouvriers des entreprises de transport de marchandises par voie terrestre pour compte de tiers et de manutention de marchandises pour compte de tiers ressortissant à la Commission paritaire du transport	216
Convention collective de travail du 30 septembre 2005 fixant une allocation complémentaire pour les jours fériés, pour le personnel occupé dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers	219
Primes, avantages et indemnités	222
Convention collective de travail du 26 novembre 2009 fixant les indemnités de séjour et RGPT pour le personnel roulant occupé dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers	222
Convention collective de travail du 12 juin 2001 fixant l'indemnité due au personnel roulant pour les heures de liaison dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers	226
Convention collective de travail du 15 octobre 2009 relative à l'introduction ou à l'augmentation de la cotisation patronale du chèque repas et/ou l'introduction d'un éco-chèque pour les ouvriers du personnel non roulant, à l'exception du personnel de garage, occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers, et fixant la cotisation patronale relative au chèques repas et à l'éco-chèque	230
Convention collective de travail du 26 novembre 2009 relative à l'octroi d'éco-chèques au personnel de garage	237
Convention collective de travail du 26 novembre 2009 fixant une indemnité financière pour les prestations de nuit pour les membres du personnel roulant occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers	240
Convention collective de travail du 28 juin 2007 relative à la fixation d'une indemnité financière pour des prestations de nuit pour les membres du personnel non roulant occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour le compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour le compte de tiers	244
Convention collective de travail du 28 juin 2007 fixant une prime d'équipes pour le personnel non roulant dans les sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers	247
Convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à la prime syndicale pour les travailleurs occupés dans les entreprises du transport de choses pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers	249



Convention collective de travail du 26 avril 2004 relative à la prime de fin d'année dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers. _____ 254

Formation _____ 258

Arrêté royal relatif au certificat de formation pour les conducteurs de véhicules transportant par la route des matières radioactives _____ 258

Convention collective de travail du 21 novembre 2013 relative à l'intervention financière dans les frais relatifs à la formation ADR des travailleurs dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers _____ 263

Convention collective de travail du 20 novembre 2014 relative à la formation continue des travailleurs dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers _____ 268

Convention collective de travail du 25 septembre 2009 relative à l'introduction d'un passeport de compétence pour les collaborateurs occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers _____ 275

ANNEXE : PASSEPORT DE COMPETENCES du secteur TRANSPORT ET LOGISTIQUE _____ 279

Permis de conduire _____ 282

Arrêté royal relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E _____ 282

Annexe 1 : Liste des matières pour la qualification initiale et la formation continue _____ 320

Annexe 2 _____ 323

Annexe 3 à l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, d1 D+E (modifié par l'arrêté royal du 21 juillet 2014) _____ 324

Formation syndicale _____ 327

Convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à la formation syndicale pour les travailleurs occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers _____ 327

Petit chômage _____ 332

Convention collective de travail 26 juin 1974 concernant les petits chômages à l'occasion d'événements particuliers accordés aux ouvriers et ouvrières occupés dans des entreprises de transport de choses _ 332

Convention collective de travail du 7 septembre 1978 concernant les absences justifiées pour raisons familiales dans les entreprises de transport de choses _____ 333

Régimes de chômage avec complément d'entreprise (RCC) _____ 334

Convention collective de travail du 21 novembre 2013 relative au régime de chômage avec complément d'entreprise pour les travailleurs occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers modifiée _____ 334

Plan sectoriel de pension _____ 340

Convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à l'instauration d'un plan sectoriel de pension au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers _____ 340

Annexe – 1 Règlement de pension (23/08/2012) _____ 346

Annexe - 2 relative aux cotisations destinées au plan sectoriel de pension _____ 367

Annexe – 3 : Opting Out (version du 22/11/12) _____ 369

Fonds de sécurité d'existence _____ 377

Convention collective de travail du 16 février 2012 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence dénommé 'Fonds Social Transport et Logistique' _____ 377

Convention collective de travail du 15 septembre 2012 relative à la fixation de la cotisation due au Fonds Social Transport et Logistique _____ 389



Intervention pour outils de travail payés par le Fonds de sécurité d'existence	393
Convention collective de travail du 18 avril 2013 relative à l'intervention financière dans les frais relatifs à la sélection médicale des travailleurs dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers	393
Convention collective de travail du 19 septembre 2013 relative à l'intervention dans les frais relatifs à l'obtention du permis C et/ou CE et/ou la qualification de base du chauffeur professionnel C et les examens légaux suivant cette formation des travailleurs étant ou entrant en service d'entreprises appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers	398
Convention collective de travail du 18 avril 2013 relative à l'intervention dans les frais relatifs à la délivrance de la carte de conducteur pour le tachygraphe digital aux ouvriers dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers	402
Indemnités en cas de maladie, d'accident, de grossesse et d'accident du travail payées par le fonds de sécurité d'existence	406
Convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à l'allocation complémentaire de maladie dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers	406
Convention collective de travail du 25 septembre 2009 relative à l'assurance sectorielle hospitalisation pour les ouvriers occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers et fixant la cotisation forfaitaire due au Fonds Social Transport et Logistique en financement de cette assurance sectorielle hospitalisation	411
Convention collective de travail du 16 février 2012 relative au contrat d'assistance, pour les travailleurs mis à l'emploi dans des entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers lors de leurs déplacements professionnels à l'aide d'un véhicule d'entreprise	418
Convention collective de travail du 13 février 2014 relative à l'indemnité en cas d'accident mortel du travail ou de décès sur le lieu du travail dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers	422
Convention collective de travail du 4 juillet 2006 concernant l'accompagnement psychologique des ouvriers et des ouvrières occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers	426
Indemnités au terme du contrat de travail, payées par le fonds de sécurité d'existence	429
Convention collective de travail du 13 février 2014 relative à la prime de départ dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers	429
Convention collective de travail du 19 septembre 2013 fixant le dédommagement en cas de licenciement suite à la perte définitive du certificat de sélection médicale, pour le personnel roulant occupé dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers	433
Autres interventions du Fonds de sécurité d'existence	438
Convention collective de travail du 26 novembre 2009 relative à l'indemnité en cas de détérioration, perte ou vol des effets personnels des ouvriers du personnel roulant occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers	438
Crédit-temps	442
Convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative au crédit-temps pour les travailleurs occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers	442
Convention collective de travail du 19 juin 2014 relative à l'instauration du droit à l'emploi de fin de carrière et à l'élargissement complémentaire du crédit-temps avec motif pour les travailleurs occupés dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers	446



Délais de préavis	449
Délais de préavis pour les contrats de travail pris cours avant le 01.01.2014	449
Groupes à risques	452
Convention collective de travail du 19 septembre 2013 relative aux groupes à risque dans le sous-secteur du transport et de la manutention de choses pour compte de tiers	452
Délégation syndicale	457
Convention collective de travail du 28 juin 2007 fixant le statut de la délégation syndicale	457
Convention collective de travail spéciale	466
Convention collective de travail spéciale du 6 juillet 2007	466



LIENS INTÉRESSANTS POUR LE SECTEUR DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

Vous trouverez plus d'informations quant à la législation sur le travail en général et sur le secteur du commerce en particulier sur les sites suivants :

CGSLB:

- [Le site de la Centrale générale des Syndicats Libéraux de Belgique](#)

Services publics:

- [Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale](#)
- [Office national des pensions](#)
- [Office national de l'emploi \(ONEm\)](#)

Fonds Social Transport et Logistique (FSTL):

- Contact:
Bld. de Smet de Naeyer 115
1090 Bruxelles
Tél.: 02 424 30 80
Siteweb: www.fstl.be



COMPÉTENCE COMMISSION PARITAIRE 140.03

Arrêté royal instituant des sous-commissions paritaires du transport et de la logistique et fixant leur dénomination et leur compétence

A.R. - 22.01.2010 M.B. - 09.02.2010
A.R. - 06.09.2012 M.B. - 09.10.2012

Article 1^{er}

Des sous-commissions paritaires, dénommées "Sous-commission paritaire pour les autobus et autocars", "Sous-commission paritaire pour les taxis", "Sous-commission paritaire pour le transport routier et la logistique pour compte de tiers", "Sous-commission paritaire pour l'assistance en escale dans les aéroports" et "Sous-commission paritaire pour le déménagement" sont instituées dans la Commission paritaire du transport et de la logistique.

Article 2

La Sous-commission paritaire pour les autobus et autocars est compétente pour les travailleurs dont l'occupation est de caractère principalement manuel et leurs employeurs, et ce pour les entreprises pour le transport en autobus et en autocars, à l'exclusion des autobus urbains.

Article 3

La Sous-commission paritaire pour les taxis est compétente pour les travailleurs dont l'occupation est de caractère principalement manuel et leurs employeurs, et ce pour les entreprises pour le transport en taxi.

Article 4

§ 1

La Sous-commission paritaire pour le transport routier et la logistique pour compte de tiers est compétente pour les travailleurs dont l'occupation est de caractère principalement manuel et leurs employeurs, et ce pour les entreprises qui :

- 1 effectuent le transport routier pour compte de tiers et tout autre transport tant hippomobile qu'automobile pour compte de tiers;
- 2 exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques.

§ 2

Par "activités logistiques", on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soit produit de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

¹ Article modifié par l'A.R. 06.09.2012



Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui pour le compte de tiers exercent des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1o, de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

§ 3

La Sous-commission paritaire pour le transport routier et la logistique pour compte de tiers n'est pas compétente pour les entreprises de transport pour le compte de tiers qui relèvent de la compétence de la Commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole, la Commission paritaire de la construction, la Commission paritaire pour le commerce de combustibles, la Commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance et la Commission paritaire du transport urbain et régional.

La Sous-commission paritaire pour le transport routier et la logistique pour compte de tiers n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

La Sous-commission paritaire pour le transport routier et la logistique pour compte de tiers n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques ou pour les entreprises assimilées qui ressortissent à la compétence de la Commission paritaire de l'industrie chimique, la Commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole, la Commission paritaire pour le commerce de combustibles ou la Commission paritaire des ports.

Article 4/1²

La Sous-commission paritaire pour l'assistance en escale dans les aéroports est compétente pour les entreprises d'assistance en escale dans les aéroports.

Par assistance en escale, on comprend l'assistance « opérations en piste », l'assistance « passagers », l'assistance « bagages », l'assistance « transport au sol » et l'assistance « fret et poste » et l'assistance aux membres d'équipage.

² Inséré par A.R. 05.03.12



Par aéroports, il y a lieu d'entendre toute surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant les bâtiments, les installations et le matériel) destinée principalement à l'usage, en totalité ou en partie, par des tiers pour l'arrivée, le départ et les évolutions des avions à la surface.

La Sous-commission paritaire pour l'assistance en escale dans les aéroports n'est pas compétente pour les entreprises d'assistance en escale qui relèvent de la compétence de la Commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole, de la Commission paritaire pour le nettoyage, de la Commission paritaire pour le commerce de combustibles, de la Commission paritaire de l'industrie hôtelière ou de la Commission paritaire de l'aviation commerciale, à l'exception des entreprises qui exploitent des aéroports.

Article 4/2³

La Sous-commission paritaire pour le déménagement est compétente pour les travailleurs dont l'occupation est de caractère principalement manuel et leurs employeurs, et ce pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités de déménagement.

Par pour le compte de tiers il faut entendre : la réalisation d'activités de déménagement pour le compte d'autres personnes physiques ou morales et à condition que les entreprises qui pour le compte de tiers exercent des activités de déménagement ne deviennent à aucun moment propriétaires des biens concernés.

Par activités de déménagement on entend : tout déplacement de biens autres que des biens commerciaux, qui sont destinés à ou sont utilisés comme mobilier, décoration ou équipement d'espaces privés ou professionnels en ce compris, entre autres : des manipulations spécifiques telles que protéger, emballer, débiller, démonter, charger, décharger, monter, conserver, installer ou placer, si nécessaire au moyen d'engins de levage ou d'élévateurs de toute nature.

La Sous-commission paritaire pour le déménagement n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent des activités de déménagement qui ressortissent à la compétence de la Commission paritaire des constructions métallique, mécanique et électrique, la Commission paritaire de la construction, la Commission paritaire de l'ameublement et de l'industrie transformatrice du bois, la Commission paritaire des secteurs connexes aux constructions métallique, mécanique et électrique et la Commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance.

Article 5

Les conventions collectives de travail, conclues au sein des sous-commissions paritaires instituées par l'article 1er, ne doivent pas être approuvées par la Commission paritaire du transport et de la logistique.

Article 6

Le ministre qui a l'Emploi dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

³ Inséré par A.R. 06.09.12



Avis du 05.03.2010 concernant la composition de sous-commissions paritaires

La Vice-Première Ministre et Ministre de l'Emploi et de l'Egalité des chances, chargée de la Politique de migration et d'asile, dont les bureaux sont situés à 1210 Bruxelles, avenue des Arts 7, demande aux organisations concernées, en application de l'article 42, alinéa 2, de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires (Moniteur belge du 15 janvier 1969), de signaler si elles souhaitent entrer en ligne de compte pour être représentées au sein de la Sous-commission paritaire pour les autobus et autocars (n° 140.01), de la Sous-commission paritaire pour les taxis (n° 140.02) et de la Sous-commission paritaire pour le transport routier et la logistique pour compte de tiers (n° 140.03), instituées par l'arrêté royal du 22 janvier 2010 (Moniteur belge du 9 février 2010).

Pour l'application de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires (art. 3), modifiée par la loi du 30 décembre 2009 portant des dispositions diverses, sont considérées comme organisations représentatives des travailleurs et comme organisations représentatives des employeurs :

1. les organisations interprofessionnelles de travailleurs et d'employeurs constituées sur le plan national et représentées au Conseil central de l'Economie et au Conseil national du Travail;
2. les organisations professionnelles affiliées à ou faisant partie d'une organisation interprofessionnelle visée au 1;
3. les organisations professionnelles d'employeurs qui sont, dans une branche d'activité déterminée, déclarées représentatives par le Roi, sur avis du Conseil national du Travail.

Sont, en outre, considérées comme organisations représentatives des employeurs, les organisations interprofessionnelles et professionnelles agréées conformément aux lois relatives à l'organisation des Classes moyennes, coordonnées le 28 mai 1979, qui sont représentatives des chefs d'entreprise de l'artisanat, du petit et du moyen commerce et de la petite industrie et des indépendants exerçant une profession libérale ou une autre profession intellectuelle.

En vue de procéder ensuite, en application de l'article 42 de la loi susmentionnée du 5 décembre 1968, modifié par la loi-programme du 22 décembre 2003, à l'installation des membres de ces sous-commissions paritaires, les organisations intéressées sont invitées, dans le mois qui suit la publication au Moniteur belge du présent avis, à faire savoir si elles désirent être représentées, et, le cas échéant, à justifier leur caractère représentatif.

Ces candidatures doivent être adressées à Monsieur le directeur général de la Direction générale Relations collectives de travail du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale, rue Ernest Blérot 1, à 1070 Bruxelles.



Convention collective de travail du 2 décembre 1996 relative à l'institution d'un comité restreint compétent pour les entreprises de transport de choses par route pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs et aux ouvriers des entreprises de transport routier de marchandises pour compte de tiers, à l'exclusion des entreprises de déménagements et de taxis-camionnettes, qui ressortissent à la Commission paritaire du transport.

Par ouvriers, on entend les ouvriers et ouvrières.

Chapitre II : Création d'un comité restreint et définition du champ de compétence

Article 2

Au sein de la Commission paritaire du transport, il est créé un comité restreint compétent pour les entreprises de transport de choses par route pour compte de tiers qui relèvent de la commission paritaire.

Chapitre III : Composition du comité restreint

Article 3

Le comité restreint régi par la présente convention est composé de :

1. le président de la Commission paritaire du transport;
2. le secrétaire de la Commission paritaire du transport;
3. 4 membres effectifs désignés par les organisations représentatives des employeurs et 4 membres suppléants désignés par les mêmes organisations; La Fédération belge des transporteurs (FEBETRA) désigne 2 membres effectifs et 2 membres suppléants, la "Koninklijke beroepsvereniging goederenvervoerders Vlaamse Gewest en Brusselse hoofdstedelijk gewest" (S.A.V.) et l'"Union Professionnelle du transport par route" (U.P.T.R.) désignent chacune 1 membre effectif et 1 membre suppléant;
4. 4 membres effectifs désignés par les organisations représentatives des travailleurs et 4 membres suppléants désignés par les mêmes organisations. L'Union belge des ouvriers du transport (U.B.O.T.) - Fédération générale du travail de Belgique (F.G.T.B.) et la Centrale chrétienne des ouvriers du transport et du diamant (C.V.D.) - Confédération des Syndicats chrétiens (C.S.C.) désignent chacun 2 membres effectifs et 2 membres suppléants.



Chapitre IV : Fonctionnement du comité restreint

Article 4

Le comité restreint se réunit sur convocation et sous la présidence du président de la commission paritaire.

Article 5

Le comité restreint ne délibère valablement que si toutes les organisations qui y siègent sont représentées.

Les décisions du comité restreint se prennent à l'unanimité des membres présents.

Article 6

Le membre suppléant ne participe aux délibérations du comité restreint que si le membre effectif est absent.

Chapitre V : Missions du comité restreint

Article 7

Le comité restreint assume toutes les missions qui lui sont confiées par les conventions collectives de travail applicables aux employeurs visés à l'article 1er.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 8

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 26 juin 1996 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties moyennant préavis de six mois notifié par lettre recommandée à la poste au président de la Commission paritaire du transport.

La partie qui prend l'initiative de dénoncer la présente convention est tenue d'en faire connaître les motifs.



Convention collective de travail du 2 décembre 1996 instituant un comité restreint compétent pour les entreprises de manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs et aux ouvriers des entreprises de manutention de choses pour compte de tiers qui ressortissent à la Commission paritaire du transport.

Par "manutention de choses", on entend le stockage, l'arrimage et l'expédition de marchandises ainsi que le chargement, le déchargement et le triage des marchandises.

Par "ouvriers", on entend les ouvriers et ouvrières.

Chapitre II : Création d'un comité restreint et définition du champ de compétence

Article 2

§ 1

Au sein de la Commission paritaire du transport, il est créé un comité restreint compétent pour les entreprises de manutention de choses pour compte de tiers qui relèvent de la commission paritaire.

§ 2

Lorsque l'entreprise exerce à la fois l'activité de transport de choses par route pour compte de tiers et celle de manutention de choses pour compte de tiers, le comité restreint régi par la présente convention collective de travail n'est pas compétent.

Le comité restreint compétent pour les entreprises de transport de choses par route pour compte de tiers est compétent à l'égard des entreprises visées par ce paragraphe.

Chapitre III : Composition du comité restreint

Article 3

Le comité restreint régi par la présente convention est composé de :

1. le Président de la Commission paritaire du transport;
2. le secrétaire de la Commission paritaire du transport;
3. 4 membres effectifs désignés par les organisations représentatives des employeurs et 4 membres suppléants désignés par les mêmes organisations; La Fédération belge des transporteurs (FEBETRA) désigne



2 membres effectifs et 2 membres suppléants, la "Koninklijke beroepsvereniging goederenvervoerders Vlaamse Gewest en Brusselse hoofdstedelijk gewest" (S.A.V.) et l'"Union professionnelle du transport par route" (U.P.T.R.) désignent chacune 1 membre effectif et 1 membre suppléant.

4. 4 membres effectifs désignés par les organisations représentatives des travailleurs et 4 membres suppléants désignés par les m^emes organisations. L'Union belge des ouvriers du transport (U.B.O.T.) - Fédération générale du travail de Belgique (F.G.T.B.) et la Centrale chrétienne des ouvriers du transport et du diamant (C.V.D.) - Confédération des Syndicats chrétiens (C.S.C.) désignent chacun 2 membres effectifs et 2 membres suppléants.

Chapitre IV : Fonctionnement du comité restreint

Article 4

Le Comité restreint se réunit sur convocation et sous la présidence du président de la commission paritaire.

Article 5

Le comité restreint ne délibère valablement que si toutes les organisations qui y siègent sont représentées.

Les décisions du comité restreint se prennent à l'unanimité des voix.

Article 6

Le membre suppléant ne participe aux délibérations du comité restreint que si le membre effectif est absent.

Le membre suppléant peut toujours participer aux réunions du comité restreint.

Chapitre V : Missions du comité restreint

Article 7

Le Comité restreint assume toutes les missions qui lui sont confiées par les conventions collectives de travail applicables aux employeurs visés à l'article 1er.



Chapitre VI : Durée de validité

Article 8

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 26 juin 1996 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties moyennant préavis de six mois notifié par lettre recommandée à la poste au président de la Commission paritaire du transport.

La partie qui prend l'initiative de dénoncer la présente convention est tenue d'en faire connaître les motifs.



PROCOLE D'ACCORD 2013-2014

1. Champ d'application

Cet accord s'applique aux employeurs et aux ouvriers des entreprises ressortissant à la Sous-commission paritaire pour les ouvriers du transport routier et la logistique pour compte de tiers.

2. Transport domicile-lieu de travail

L'intervention des employeurs dans les frais de déplacement domicile-lieu de travail par transports en commun est augmentée à 80 % de l'abonnement social.

Les indemnités de déplacement domicile-lieu de travail par véhicule automobile propre sont adaptées au coût de la vie par une augmentation de 9 %.

3. Crédit-temps thématique

Les ouvriers ayant un contrat à temps plein ont un droit supplémentaire au crédit-temps à temps plein-diminution de carrière à concurrence de 36 mois maximum pour soins et formation, comme prévu à l'article 4 de la CCT n° 103 du CNT.

3 bis. Crédit-temps fin de carrière (emploi fin de carrière)

Les ouvriers ayant un contrat à temps plein et une carrière professionnelle de 28 ans ont droit à la prise de crédit-temps 1/5 fin de carrière à partir de l'âge de 52 ans, cf. la réglementation de la CCT n° 103.

4. Salaire égal pour travail égal

Les partenaires sociaux s'engagent à rédiger une CCT relative au principe «salaire égal pour travail égal» afin de lutter contre la concurrence déloyale dans le secteur, notamment par les constructions illégales montées à partir de l'étranger et l'application incorrecte de la réglementation sur le détachement. Cette CCT contiendra aussi des références aux sanctions contenues dans la législation actuelle.

5. Formation permanente

Les partenaires sociaux s'engagent à augmenter le taux de participation à la formation professionnelle pour l'ensemble du secteur de 5 % pour l'année 2014. En particulier pour le personnel roulant qui doit satisfaire aux normes d'aptitude professionnelle (code 95), l'employeur doit prévoir cinq jours de formation par chauffeur dans la période 2009-2016, p.ex. un employeur qui, fin 2015, n'a organisé pour un chauffeur donné qu'un jour de formation, devra, pour la date d'échéance, organiser encore 4 jours de formation pour le code 95. Ces efforts de formation se situent dans le cadre de la loi du 23 décembre 2005 relative au pacte de solidarité entre les générations. Le Fonds social prévoit à cette fin un budget de formation augmenté pour l'année 2014 à condition de l'épuisement des budgets de formation



de l'entreprise des années précédentes. A cet effet, une cotisation de 0,15 % par l'employeur au FSTL est prévue à partir du 1/1/2014, cotisation comprise dans les cotisations patronales prévues conformément aux statuts du FSTL. Les CCT nécessaires à cet objectif seront conclues.

6. CCT en cours

La prolongation des CCT suivantes pour la durée du présent accord:

- RCC
- CCT groupes à risque
- CCT remboursement permis de conduire C/CE
- CCT indemnisation perte définitive de sélection médicale
- CCT intervention ADR

7. L'indemnité en cas d'accident de travail mortel ou de décès au travail est adaptée au coût de la vie et portée ainsi à 4.000 EUR.

8. La prime de départ à la pension et le RCC est adaptée au coût de la vie et portée ainsi à 100 EUR. Le remboursement par l'employeur est porté à 150 EUR.

9. Les mandats de la délégation syndicale sont maintenus en cas de reprise de l'entreprise, jusqu'aux prochaines élections sociales.

10. Les partenaires sociaux s'engagent à négocier un accord de base pour une **assurance hospitalisation** à laquelle les membres de famille des affiliés peuvent adhérer à titre individuel et à leurs frais.

11. Le plan de prévention prévu à la CCT gaz toxiques dans les conteneurs de mer se trouve pour consultation à disposition des secrétaires syndicaux dans l'entreprise.

12. Les conditions de travail et de rémunération du personnel de garage Transport 140.03 seront comparées aux conditions de travail et de rémunération du personnel de garage CP 112.

13. Paix sociale

Les syndicats s'engagent à ne pas entreprendre d'actions qui vont à l'encontre de l'esprit et de la lettre du présent accord social. Les syndicats s'engagent à respecter toutes les règles et procédures en vigueur relatives à la concertation sociale et à la conciliation.



RÉGLEMENTATION DE LA PROFESSION

Arrêté royal relatif au transport de marchandises par route

A.R. - 22.05.2014 - B.S. - 15.07.2014

Titre 1 : Définitions

Article 1

Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par :

1. « loi »: la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route;
2. « Registre des entreprises de transport par route »: le registre électronique visé à l'article 4 de la loi du 15 juillet 2013 relative à l'eRegistre des entreprises de transport par route.

Les notions non définies dans le présent arrêté doivent être comprises conformément aux définitions qui en sont données dans la loi et dans les règlements (CE) nos 1071/2009 et 1072/2009.

Titre 2 : Entreprises établies en Belgique acces à la profession et exercice de la profession

Chapitre 1 : Honorabilité

Section 1 : Preuve

Article 2

§ 1

L'honorabilité de l'entreprise visée à l'article 8 de la loi est attestée par un extrait du casier judiciaire.

Si l'extrait visé à l'alinéa 1er n'a pas été délivré par l'Etat dans lequel l'entreprise a son siège social ou par l'Etat ou les Etats où les personnes physiques visées à l'article 8, § 1er, de la loi sont ou ont été domiciliées ou dont elles sont ou ont été des ressortissants, l'honorabilité peut être prouvée par un document équivalent délivré par ces Etats.

L'extrait ou le document équivalent doit contenir toutes les données qui permettent de juger de l'honorabilité définie à l'article 8 de la loi.



§ 2

Lorsqu'un ou plusieurs des Etats visés au paragraphe 1er ne délivrent pas l'extrait du casier judiciaire ou le document équivalent visés au paragraphe 1er, ceux-ci peuvent être remplacés par une déclaration sous serment ou par une déclaration sur l'honneur devant l'autorité judiciaire ou administrative compétente de ces Etats ou le cas échéant, devant un notaire de ces Etats selon laquelle l'entreprise et les personnes physiques visées à l'article 8, § 1er, de la loi n'ont pas encouru une des condamnations ou interdictions professionnelles visées à l'article 8 de la loi.

§ 3

Les documents visés aux paragraphes 1er et 2 doivent avoir été délivrés moins de trois mois avant leur présentation.

§ 4

Un extrait de l'eRegistre des entreprises de transport par route est ajouté par le ministre ou son délégué aux documents visés aux paragraphes 1er et 2.

§ 5

L'entreprise doit apporter la preuve qu'elle satisfait toujours aux conditions relatives à l'exigence d'honorabilité chaque fois que le ministre ou son délégué le demande par lettre, par télécopie ou par voie électronique.

Sans préjudice de l'article 22, § 3, l'entreprise dispose d'un délai de trois mois à partir de la date de la demande du ministre ou son délégué pour fournir la preuve de l'honorabilité.

Section 2 : Diviseur

Article 3

Le diviseur visé à l'article 8, § 4, alinéa 3, de la loi est fixé conformément à la formule suivante: nombre des décimes additionnels qui sont applicables à la date du jugement ou de l'arrêt en vertu de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales, majoré de 10 et divisé par 10.

Section 3 : Appréciation de l'honorabilité

Article 4

§ 1

Pour l'application de l'article 8, § 8, de la loi, le ministre ou son délégué prend en considération:

1. les circonstances dans lesquelles l'infraction a été commise;
2. l'impact de l'infraction sur la sécurité routière et sur la position concurrentielle;
3. l'évolution dans le comportement de l'entreprise ou des personnes visées à l'article 8, § 1er, de la loi, en ce compris le gestionnaire de transport;
4. le type d'activités de l'entreprise;



5. le nombre de véhicules qui appartiennent à l'entreprise ou qui tombent sous la gestion des personnes visées à l'article 8, § 1er, de la loi, en ce compris le gestionnaire de transport.

Le ministre ou son délégué peut tenir compte de tout renseignement et document qui sont mis à sa disposition par les instances compétentes d'autres Etats.

§ 2

Si le ministre ou son délégué l'estime nécessaire pour l'appréciation de l'honorabilité, il peut solliciter l'avis du Comité de concertation des transports de marchandises par route, visé à l'article 52 de la loi qui, le cas échéant, tient une séance dans le mois qui suit la mise en état de l'affaire.

L'entreprise est convoquée à la séance du Comité de concertation visé à l'alinéa 1er afin d'y être entendue sur les faits; elle peut s'y faire assister ou représenter.

§ 3

Le ministre ou son délégué communique sa décision dans les quatre mois qui suivent le moment où il a pris connaissance de l'infraction s'il s'agit d'une demande de licence de transport.

Si le ministre ou son délégué n'a pas communiqué de décision dans le délai fixé à l'alinéa 1er, la décision est considérée comme étant favorable de plein droit.

§ 4

Lorsque le ministre ou son délégué estime que le refus ou le retrait du statut d'honorabilité n'est pas une mesure disproportionnée, la licence de transport national ou communautaire visée aux articles 18, 19 et 20 de la loi est refusée ou retirée en vertu des articles 23, alinéa 1er, 2°, ou 24, § 2.

Toutefois, le ministre ou son délégué ne peut pas refuser ou retirer le statut d'honorabilité sans que l'avis préalable du Comité de concertation des transports de marchandises par route visé à l'article 52 de la loi n'ait été sollicité.

Chapitre 2 : Capacité professionnelle

Section 1 : Preuve

Article 5

La capacité professionnelle est attestée:

1. soit par une attestation de capacité professionnelle au transport de marchandises par route, délivrée conformément à l'article 8, paragraphe 8, du règlement (CE) n° 1071/2009;
2. soit par un certificat de capacité professionnelle au transport national et international de marchandises par route, délivré avant le 4 décembre 2011 conformément aux dispositions de l'article 11, § 1er, de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route;
3. soit par un certificat de capacité professionnelle au transport national et international de marchandises par route, délivré conformément à l'arrêté royal du 18 mars 1991 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur



- de marchandises par route, dans le domaine des transports nationaux et internationaux;
4. soit par un certificat de capacité professionnelle au transport national ou international de marchandises par route, délivré conformément à l'arrêté royal du 5 septembre 1978 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux;
 5. soit par un certificat de compétence professionnelle au transport international, délivré conformément à l'arrêté ministériel du 7 mars 1967 fixant les conditions de compétence professionnelle exigées pour la délivrance d'une autorisation générale de transport international et modifiant l'arrêté ministériel du 23 septembre 1960 pris en exécution de l'arrêté royal du 22 septembre 1960, portant règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles;
 6. soit par une attestation de capacité professionnelle délivrée conformément à la réglementation communautaire par l'autorité ou l'instance désignée à cet effet par chaque autre Etat membre de l'Union européenne, de l'Espace économique européen ou par la Suisse.

Il n'est pas délivré de duplicata des attestations de capacité professionnelle, hormis dans des circonstances exceptionnelles sur demande expressément motivée du titulaire.

Section 2 : Formation et examen

Article 6

§ 1

Pour pouvoir être agréé conformément au paragraphe 2, l'établissement de formation visé à l'article 12, alinéa 2, de la loi satisfait aux critères de sélection suivants:

1. disposer d'une expérience d'au moins cinq ans en matière de formation en administration des entreprises;
2. disposer de manuels, approuvés par le jury d'examen visé à l'article 12, alinéa 1er, de la loi et relatifs aux cours visés à l'article 12, alinéa 2, de la loi, portant sur toutes les matières prévues à l'article 8, alinéa 1er, du règlement (CE) n° 1071/2009 en ce qui concerne le transport de marchandises par route, ainsi que, le cas échéant, sur toutes les matières déterminées en vertu de l'article 13, 4°, de la loi;
3. être apte à dispenser les cours, visés à l'article 12, alinéa 2, de la loi, en français, en néerlandais et en allemand;
4. être apte à disperser régionalement l'offre de formation sous forme d'enseignement donné dans une salle de cours comme suit: offrir les cours en français dans au moins deux provinces ou dans la Région de Bruxelles-Capitale et au moins dans une province autre que la province du Brabant wallon; offrir les cours en néerlandais dans au moins deux provinces ou dans la Région de Bruxelles-Capitale et au moins dans une province autre que la province du Brabant flamand; offrir les cours en allemand dans un endroit situé dans les Cantons de l'Est;



5. offrir, à côté ou en combinaison avec un enseignement donné dans une salle de cours, la possibilité d'un "e-learning" dans un délai de deux ans à partir de l'entrée en vigueur des modalités d'un "e-learning" établies par le ministre;
6. en même temps être agréé comme établissement de formation ou obtenir l'agrément d'un établissement de formation conformément à l'article 13, alinéa 2, de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006.

§ 2

Pour pouvoir être agréé pour l'organisation des cours visés à l'article 12, alinéa 2, de la loi, l'établissement de formation qui satisfait aux critères de sélection visés au paragraphe 1er, satisfait conformément à l'alinéa 2 aux critères pondérés d'agrément suivants:

1. une infrastructure adéquate pour la formation de tous les participants aux cours, ayant une valeur pondérée de vingt pour cent;
2. le nombre de chargés de cours qui possèdent la formation ou l'expérience professionnelle nécessaire pour pouvoir dispenser des cours portant sur toutes les matières en ce qui concerne le transport de marchandises par route, prévues à l'article 8, paragraphe 1er, du règlement (CE) n° 1071/2009 ainsi que, le cas échéant, sur toutes les matières déterminées en vertu de l'article 13, 4°, de la loi, ayant une valeur pondérée de vingt pour cent;
3. le nombre d'heures de cours que l'établissement de formation peut dispenser dans le cas d'enseignement donné entièrement dans une salle de cours comportant au moins 115 heures, ayant une valeur pondérée de vingt pour cent;
4. le prix pour lequel la formation est offerte, n'excédant pas le montant maximal fixé par le ministre, ayant une valeur pondérée de quarante pour cent.

Pour satisfaire aux critères d'agrément visés à l'alinéa 1er, l'établissement de formation obtient:

1. au moins 50 p.c. des points pour chaque critère pondéré d'agrément visé à l'alinéa 1er;
2. au moins 70 p.c. des points pour l'ensemble des critères pondérés d'agrément visés à l'alinéa 1er;

§ 3

La demande d'agrément comme établissement de formation est introduite par écrit auprès du ministre ou de son délégué.

Cette demande contient les données suivantes:

1. les données d'identification de l'établissement de formation;



2. les pièces montrant que l'établissement de formation satisfait aux critères de sélection visés au paragraphe 1er:
 - a. une description détaillée de l'expérience en matière de formation en administration des entreprises dont dispose l'établissement de formation;
 - b. une attestation du jury d'examen visé à l'article 12, alinéa 1er, de la loi approuvant l'ensemble des manuels relatifs aux matières visées au paragraphe 1er, alinéa 1er, 2° ;
 - c. toute pièce probante relative aux langues (français, néerlandais et allemand) utilisées par les chargés de cours pour donner cours;
 - d. dans un délai de deux ans à partir de l'entrée en vigueur des modalités d'un « e-learning » établies par le ministre, une attestation d'approbation par le jury d'examen visé à l'article 12, alinéa 1er, de la loi du programme offert de « e-learning »;
3. les pièces montrant comment l'établissement de formation satisfait aux critères pondérés d'agrément visés au paragraphe 2:
 - a. une description détaillée de l'infrastructure disponible ainsi que le nombre maximal de candidats qui pourront être acceptés par cycle de cours;
 - b. une liste mentionnant, pour chacune des matières visées au paragraphe 2, alinéa 1er, 2°, l'identité, l'adresse et les compétences des chargés de cours ainsi que toute pièce probante relative à ces compétences;
 - c. dans le cas d'enseignement donné entièrement dans une salle de cours, le nombre d'heures de cours qui peut être presté par les chargés de cours;
 - d. le prix de la formation y compris les manuels.

§ 4

Les établissements de formation agréés dispensent les cours visés à l'article 12, alinéa 2, de la loi sur le territoire belge.

Les établissements de formation acceptent les candidats aux cours visés à l'article 12, alinéa 2, de la loi dans l'ordre des demandes d'inscription et à concurrence du nombre de places disponibles.

Ils tiennent un registre annuel dans lequel sont mentionnées par numéro d'ordre: l'identité et l'adresse des candidats inscrits, la date de l'inscription et les dates des cours donnés. Une colonne est réservée aux observations éventuelles.

Ces données peuvent aussi être stockées sur des supports destinés à des traitements informatisés. Les données doivent être conservées pendant six ans.

Les établissements de formation qui ont été agréés avant que les modalités en matière de « e-learning » ne soient déterminées, disposent d'un délai de deux ans à partir de l'entrée en vigueur des modalités d'un « e-learning » établies par le ministre pour satisfaire au critère de sélection visé au paragraphe 1er, 5.

§ 5



Les établissements de formation agréés avertissent immédiatement le ministre ou son délégué de toute modification des données qui ont été communiquées en vue de l'agrément.

Sans préjudice de l'alinéa 1er, les établissements de formation confirment au ministre ou à son délégué, tous les cinq ans, à compter de la date de l'agrément, qu'aucune modification des données qui ont été communiquées en vue de l'agrément n'est intervenue.

§ 6

Le ministre retire l'agrément si un établissement de formation:

1. ne satisfait plus aux exigences visées aux paragraphes 1er ou 2;
2. ne respecte pas les dispositions des paragraphes 4 ou 5;
3. ne respecte pas les instructions qui lui sont données par le ministre ou par son délégué, conformément à la loi ou au présent arrêté.

Le responsable de l'établissement de formation est entendu au préalable par le ministre ou son délégué.

Le retrait est notifié, sous peine de nullité, à l'établissement de formation par lettre recommandée.

Article 7

Le ministre fixe les modalités d'organisation des cours visés à l'article 12, alinéa 2, de la loi et notamment les conditions de participation à ces cours.

Les établissements de formation agréés appliquent les modalités d'organisation des cours visées à l'alinéa 1er.

Article 8

§ 1

L'examen visé à l'article 12, alinéa 1er, de la loi consiste, hormis l'épreuve écrite prévue à l'article 8, paragraphe 1er, du règlement (CE) n° 1071/2009, en une épreuve orale prévue à l'article 8, paragraphe 1er, du règlement (CE) n° 1071/2009 qui porte sur des matières visées à l'article 6, § 2, alinéa 1er, 2°, tirées au sort parmi les matières qui n'ont pas fait l'objet d'une épreuve écrite et pour lesquelles une dispense d'examen n'a pas été obtenue.

§ 2

La participation à l'épreuve orale visée au paragraphe 1er, est subordonnée à la réussite de l'épreuve écrite qui comportera deux parties conformément à l'annexe I, partie II, 1, a), du règlement (CE) n° 1071/2009.

§ 3

Pour chacune des deux parties de l'épreuve écrite ainsi que pour l'épreuve orale, la pondération des points ne peut être inférieure à 25 p.c. ni supérieure à 40 p.c. du total des points à attribuer.

§ 4

Pour réussir l'examen visé à l'article 12, alinéa 1er, de la loi, les candidats doivent obtenir:



1. au moins 50 p.c. des points pour chacune des deux parties de l'épreuve écrite,
2. au moins 50 p.c. des points pour l'épreuve orale et
3. au moins 60 p.c. des points pour l'ensemble de l'examen.

Toutefois, le jury d'examen visé à l'article 12, alinéa 1er, de la loi, peut accepter, pour une des parties de l'épreuve écrite ou pour l'épreuve orale, des notes plus basses pour autant que ce résultat ne soit pas inférieur à 40 p.c. du total des points à attribuer.

Article 9

§ 1

Le ministre fixe la composition, les attributions et le fonctionnement du jury d'examen visé à l'article 12, alinéa 1er, de la loi.

Le président, le vice-président et les assesseurs du jury d'examen sont nommés par le ministre pour une durée de trois ans au maximum. Les mandats sont renouvelables.

§ 2

L'ASBL Institut Transport routier et Logistique Belgique assure un soutien logistique au jury d'examen et elle prend en charge les rémunérations relatives aux prestations effectuées par le président, par le secrétaire et par les membres du jury d'examen ainsi que l'indemnisation des frais occasionnés par l'accomplissement de leur mission.

Les rémunérations de base relatives aux prestations visées à l'alinéa 1er sont fixées comme suit :

1. correction de l'épreuve écrite: 2,49 euros par cahier d'examen;
2. interrogation lors de l'épreuve orale: 41,03 euros par heure, le samedi et 55,95 euros par heure, le dimanche;
3. participation à la délibération du jury d'examen: 24,87 euros par heure;
4. exercer la présidence du jury d'examen: 159,15 euros par session d'examen;
5. exercer la fonction de secrétaire du jury d'examen: 247,42 euros par session d'examen et 1,87 euros par participant à l'épreuve écrite de l'examen, avec un montant maximal de 953,64 euros.

Pour l'indemnisation des frais occasionnés pour l'accomplissement de leur mission, le président, le secrétaire et les membres du jury d'examen sont assimilés aux fonctionnaires de rang A3.

Les rémunérations de base visées à l'alinéa 2 sont adaptées au 1er septembre de chaque année à l'évolution de l'indice santé conformément à la formule suivante: rémunération de base multipliée par le nouvel indice et divisée par l'indice de départ.

Pour l'application de l'alinéa 4, il faut entendre par « nouvel indice », l'indice santé du mois d'août qui précède l'adaptation de la rémunération et par « indice de départ », l'indice santé du mois d'août 2013.

§ 3



L'ASBL Institut Transport routier et Logistique Belgique perçoit pour son compte le droit d'inscription à l'examen. Le montant de ce droit d'inscription est fixé par le ministre.

§ 4

Le ministre fixe les autres modalités d'organisation de l'examen visé à l'article 12, alinéa 1er, de la loi et notamment:

1. la pondération des points pour chaque partie de l'épreuve écrite ainsi que pour l'épreuve orale;
2. la fréquence des sessions d'examen;
3. les modalités relatives à la préparation de l'examen, visé à l'article 12, alinéa 1er, de la loi et les conditions de participation à cet examen;
4. les règles de discipline lors des séances d'examen;
5. les règles relatives à la correction des épreuves et à l'attribution des notes d'appréciation;
6. les règles relatives à la communication des résultats de l'examen.

Section 3 : Gestionnaire de transport

Article 10

L'entreprise doit sans délai apporter la preuve qu'elle satisfait aux conditions relatives à l'exigence de capacité professionnelle prévues à l'article 4 du règlement (CE) n° 1071/2009 chaque fois que le ministre ou son délégué le lui demande par lettre, par télécopie ou par voie électronique.

Sans préjudice de l'alinéa 1er, l'entreprise doit, à la demande des agents visés à l'article 32 de la loi lors d'un contrôle dans son établissement, sans délai apporter la preuve que le gestionnaire de transport dirige effectivement et en permanence les activités de transport.

Article 11

§ 1

Un gestionnaire de transport désigné conformément à l'article 4, paragraphe 1er ou paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1071/2009 informe le ministre ou son délégué:

1. de la date à laquelle il a cessé de diriger les activités de transport de l'entreprise;
2. de la date à laquelle il n'a plus de lien réel visé à l'article 4, paragraphe 1er, b), du règlement (CE) n° 1071/2009 avec l'entreprise dont il gère les activités de transport;
3. de tout changement dans le lien réel visé à l'article 4, paragraphe 1er, b), du règlement (CE) n° 1071/2009 qu'il entretient avec l'entreprise;
4. de la date à laquelle le contrat visé à l'article 4, paragraphe 2, a) et b), du règlement (CE) n° 1071/2009 a pris fin;
5. de tout changement du contrat visé à l'article 4, paragraphe 2, a) et b), du règlement (CE) n° 1071/2009.

La communication doit être faite dans les quinze jours à dater de l'événement ou du changement visé à l'alinéa 1er.



§ 2

La réception de la communication visée au paragraphe 1er, alinéa 2, est confirmée, dans les quinze jours, par le ministre ou son délégué par lettre, par télécopie ou par voie électronique au gestionnaire de transport désigné conformément à l'article 4, paragraphe 1er ou paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1071/2009 et à l'entreprise.

§ 3

L'entreprise dispose d'un délai de six mois à partir des faits visés au paragraphe 1er, alinéa 1er, 1°, 2° ou 4°, pour désigner un remplaçant.

Le délai visé à l'alinéa 1er peut être réduit à trois mois par le ministre ou son délégué lorsque le gestionnaire de transport a dirigé pendant moins d'un an les activités de transport ou lorsque le lien réel ou le contrat avec l'entreprise a duré moins d'un an.

L'entreprise informe le ministre ou son délégué avant la fin du délai fixé à l'alinéa 1er ou à l'alinéa 2, de la désignation d'un nouveau gestionnaire de transport, selon la façon que le ministre ou son délégué définit.

Le délai prévu à l'alinéa 1er ou 2 n'est pas applicable :

1. si l'événement visé au paragraphe 1er, alinéa 1er, 2° ou 4°, survient avant qu'une première licence de transport ait été délivrée à l'entreprise;
2. lorsqu'il est constaté que le gestionnaire de transport n'a pas dirigé effectivement les activités de transport de l'entreprise;
3. lorsqu'il est constaté que le gestionnaire de transport n'avait pas de lien réel comme visé à l'article 4, paragraphe 1er, b), du règlement (CE) n° 1071/2009 avec l'entreprise;
4. lorsqu'il est constaté qu'aucun contrat visé à l'article 4, paragraphe 2, a) et b), du règlement (CE) n° 1071/2009 n'a été conclu.

§ 4

L'entreprise informe le ministre ou son délégué dans le mois du décès ou de l'incapacité physique du gestionnaire de transport désigné conformément à l'article 4, paragraphe 1er ou paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1071/2009.

Le ministre ou son délégué envoie dans les quinze jours par lettre, télécopie ou par voie électronique un accusé de réception à l'entreprise.

L'entreprise dispose d'un délai de six mois à partir des faits visés à l'alinéa 1er, qui sur demande introduite à temps et motivée, adressée au ministre ou son délégué, peut être prolongé de trois mois, pour désigner un remplaçant.

L'entreprise informe le ministre ou son délégué avant la fin du délai visé à l'alinéa 3 de la désignation d'un nouveau gestionnaire de transport, selon la façon que le ministre ou son délégué définit.

Section 4 : Dispense



Article 12

En tenant compte de l'article 8, paragraphe 7, alinéa 1er, du règlement (CE) n° 1071/2009, le ministre détermine les dispenses éventuelles de l'examen visé à l'article 12, alinéa 1er, de la loi, ainsi que la façon dont une dispense doit être invoquée.

Chapitre 3 : Capacité financière

Section 1 : Preuve

Article 13

§ 1

La capacité financière de l'entreprise est prouvée par l'attestation d'un ou de plusieurs des organismes suivants, dont il ressort que l'organisme concerné s'est porté caution solidaire de l'entreprise pour les montants fixés à l'article 7, paragraphe 1er, du règlement (CE) n° 1071/2009:

1. un établissement de crédit de droit belge, agréé conformément au titre II de la loi du 22 mars 1993 relative au statut et au contrôle des établissements de crédit, ou une succursale d'un établissement de crédit relevant du droit d'un autre Etat membre de l'Union européenne, enregistrée conformément à l'article 65 de la loi du 22 mars 1993 précitée, ou un établissement de crédit non établi en Belgique, relevant du droit d'un autre Etat membre de l'Union européenne et exerçant son activité en Belgique sous le régime de la libre prestation de services, conformément à l'article 66 de la loi du 22 mars 1993 précitée;
2. une entreprise d'assurances agréée conformément à la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances;
3. une société de cautionnement collectif agréée par le Ministre des Finances pour les cautionnements des entrepreneurs, concessionnaires et adjudicataires de travaux d'utilité publique.

§ 2

La capacité financière peut également être attestée par un avis de cautionnement en numéraire émanant de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Sans préjudice des dispositions de l'article 18, les espèces déposées à la Caisse des Dépôts et Consignations sont restituées au plus tôt neuf mois après la date à laquelle l'entreprise a cessé d'être titulaire d'une licence de transport. Ce délai de neuf mois est suspendu dans les cas et sous les conditions visés à l'article 18, paragraphes 2 et 3.

Article 14

Le ministre détermine les modèles d'attestations de cautionnement solidaire qui sont établis par les organismes visés à l'article 13, § 1er.

Section 2 : Cautionnement



Article 15

§ 1

Le cautionnement est affecté dans sa totalité, à la garantie des dettes de l'entreprise, pour autant qu'elles soient devenues exigibles durant les périodes visées au paragraphe 2 et pour autant qu'elles résultent:

1. de la fourniture à l'entreprise des biens matériels et services suivants, pour autant qu'ils servent à l'exécution des activités visées à l'article 2, 1° et 2°, de la loi :
 - a. les pneus, ainsi que les autres éléments et les accessoires obligatoires des véhicules;
 - b. les réparations et entretiens des véhicules;
 - c. les prestations du personnel roulant;
2. des contrats de transport, tant principaux qu'en sous-traitance, conclus par l'entreprise;
3. du non-paiement des redevances dues par l'entreprise en vertu de l'article 23 de la loi.

Le cautionnement s'étend à tous les accessoires de la dette principale et de son recouvrement.

Toutefois, le cautionnement n'est pas affecté à la garantie des dettes qui résultent de toute opération de financement, de location et de location-financement.

§ 2

Il ne peut être fait appel au cautionnement que pour autant que les dettes soient devenues exigibles durant la période de 365 jours qui précède la date d'appel au cautionnement.

Lorsqu'un créancier intente une action en justice contre l'entreprise et en fait notification à la caution solidaire, par envoi en recommandé d'une copie de l'acte introductif d'instance, la période de 365 jours visée à l'alinéa 1er est celle qui précède la date de cet envoi en recommandé.

Lorsqu'en cas de faillite de l'entreprise, un créancier introduit une déclaration de créance et en fait notification à la caution solidaire par lettre recommandée, la période de 365 jours visée à l'alinéa 1er est celle qui précède la date de cette lettre recommandée.

Il ne peut toutefois jamais être fait appel au cautionnement pour des dettes:

1. qui étaient déjà exigibles avant la date à laquelle l'attestation visée à la section 1re a été rédigée;
2. qui sont nées après la déclaration de faillite de l'entreprise, sauf lorsque le tribunal de commerce a autorisé la poursuite provisoire des activités commerciales du failli.

Article 16

§ 1



Seuls peuvent faire appel au cautionnement, les titulaires des créances visées à l'article 15, à condition que les pièces visées sous 1° ou 2° soient produites par lettre recommandée adressée à la caution solidaire visée à l'article 13:

1. une décision judiciaire, même non exécutoire, prise en Belgique à charge de l'entreprise, découlant d'une procédure dont la date de l'acte introductif d'instance précède la faillite de l'entreprise;
2. la preuve de l'admission de la créance au passif de la faillite, accompagnée d'une attestation portant confirmation de la date du dépôt du dernier procès-verbal de vérification des créances; ces deux documents doivent être rédigés par le curateur ou par le tribunal de commerce.

§ 2

Sauf en cas d'application des dispositions de l'alinéa 3, les appels au cautionnement sont traités en fonction de la date du dépôt de l'envoi en recommandé adressé à la caution solidaire, la date de la poste faisant foi.

Sauf en cas d'application des dispositions de l'alinéa 3, il est procédé à un partage proportionnel entre les créanciers dont les appels au cautionnement ont été déposés à la poste à la même date si le montant du cautionnement est insuffisant.

En cas de faillite de l'entreprise et jusque trente jours après la date du dépôt du dernier procès-verbal de vérification des créances :

1. la priorité est accordée aux créanciers qui ont fait appel au cautionnement conformément au paragraphe 1er, 1°;
2. il est procédé à un partage proportionnel entre les créanciers qui ont fait appel au cautionnement conformément au paragraphe 1er, 2°.

§ 3

La caution solidaire qui ne conteste pas un appel au cautionnement est tenue de payer le créancier dans les soixante jours qui suivent la réception de l'appel ou, dans le cas visé au paragraphe 2, alinéa 3, 2°, dans les nonante jours qui suivent la date du dépôt du dernier procès-verbal de vérification des créances.

Article 17

§ 1

En cas de prélèvement total ou partiel, opéré sur le cautionnement :

1. la caution solidaire notifie immédiatement au ministre ou à son délégué, par lettre recommandée ou par voie électronique, le montant du prélèvement opéré ainsi que le nom et l'adresse du créancier concerné;
2. la caution solidaire avise sans délai du prélèvement opéré, tous les créanciers qui se sont manifestés par écrit;
3. le ministre ou son délégué transmet au créancier concerné une copie de la notification visée au 1° ;
4. le ministre ou son délégué fait part à l'entreprise du prélèvement opéré;
5. l'entreprise est tenue de reconstituer ou de compléter le cautionnement dans un délai de trente jours à compter de la date d'envoi de la communication visée au 4°.

Lorsque l'entreprise se trouve dans la situation de réorganisation judiciaire visée à la loi du 31 janvier 2009 relative à la continuité des entreprises, ce délai est porté de trente jours à trois mois et est suspendu jusqu'au moment où il est mis fin à la situation de réorganisation judiciaire.



§ 2

Au cas où, de sa propre initiative ou à la demande de l'entreprise, la caution solidaire décide de se dégager, totalement ou partiellement, de ses obligations:

1. la caution solidaire notifie sa décision au ministre ou à son délégué par lettre recommandée ou par voie électronique;
2. la caution solidaire avise immédiatement de sa décision, tous les créanciers qui se sont manifestés par écrit;
3. le ministre ou son délégué fait part à l'entreprise de la décision de la caution solidaire;
4. l'entreprise est tenue de reconstituer ou de compléter le cautionnement dans un délai de trois mois à compter de la date d'envoi de la communication visée au 3°.

Lorsque l'entreprise se trouve dans la situation de réorganisation judiciaire comme prévu à la loi du 31 janvier 2009 relative à la continuité des entreprises, ce délai de trois mois est suspendu jusqu'au moment où il est mis fin à la situation de réorganisation judiciaire.

§ 3

Au cas où la caution solidaire déciderait de reprendre les obligations d'une autre caution solidaire:

1. la caution solidaire qui reprend les obligations notifie sa décision au ministre ou à son délégué par lettre recommandée ou par voie électronique;
2. le ministre ou son délégué fait part de cette reprise des obligations à la caution solidaire dont les obligations ont été reprises;
3. la caution solidaire dont les obligations ont été reprises avise ensuite, immédiatement, de la reprise des obligations, tous les créanciers qui se manifestent par écrit après cette reprise et leur communique l'identité de la caution solidaire qui a repris ses obligations.

Article 18

§ 1

La caution solidaire, sans préjudice des dispositions de l'alinéa 2, est libérée de ses obligations, à l'égard des créanciers éventuels, après un délai de neuf mois à compter de la date à laquelle le ministre ou son délégué a reçu de ladite caution solidaire, la lettre recommandée ou le message électronique lui notifiant sa décision de se dégager totalement ou partiellement de ses obligations.

Toutefois, pendant les six derniers mois du délai visé à l'alinéa 1er, il ne peut être fait appel au cautionnement que pour autant que la créance soit devenue exigible avant le début de ces six derniers mois.

§ 2

Lorsque avant l'expiration du délai de neuf mois visé au paragraphe 1er, un créancier intente une action en justice contre l'entreprise et en fait notification à la caution solidaire, par envoi en recommandé à la poste d'une copie de l'acte introductif d'instance, ce délai est suspendu en faveur de ce créancier; ce délai ne recommence à courir qu'au jour où la décision judiciaire définitive concernant cette affaire, est passée en force de chose jugée.



§ 3

En cas de faillite de l'entreprise, lorsqu'avant l'expiration du délai de neuf mois visé au paragraphe 1er, un créancier introduit une déclaration de créance et en fait notification à la caution solidaire, par envoi en recommandé d'une copie de sa déclaration de créance, ce délai est suspendu en faveur de ce créancier; ce délai ne recommence à courir qu'à la date du dépôt du dernier procès-verbal de vérification des créances.

§ 4

Par dérogation aux paragraphes 1er, 2 et 3, aucun appel ne pourra plus être valablement fait à l'égard de la caution qui s'est dégagée de ses obligations, à partir de la date à laquelle le ministre ou son délégué a reçu une attestation émanant d'une autre caution solidaire qui déclare reprendre les obligations de la caution précédente.

Titre 3 : Licences de transport

Chapitre 1 : Entreprises établies en Belgique Dispositions communes aux licences de transport national et aux licences de transport communautaire

Section 1 : Demande et remplacement

Article 19

Le ministre ou son délégué détermine les modalités de la demande, ainsi que les modalités de la demande après retrait, des licences de transport national et communautaire visées aux articles 18, 19 et 20 de la loi.

Sans préjudice des dispositions de l'article 21, alinéa 2, le ministre ou son délégué détermine les modalités en cas de remplacement des licences de transport national et communautaire.

Section 2 : Validité

Article 20

Les licences de transport national et les licences de transport communautaire ne sont délivrées qu'au nom d'une seule entreprise et ne peuvent être transférées.

Article 21

Les licences de transport national et les licences de transport communautaire ne sont pas valables :

1. lorsqu'elles sont utilisées par une autre entreprise que celle à qui elles ont été délivrées;
2. lorsque l'original est utilisé à la place d'une copie certifiée conforme ou lorsqu'une copie est utilisée à la place de l'original;
3. lorsque les mentions sont devenues illisibles ou inexactes;
4. lorsque les copies certifiées conformes sont utilisées pour un véhicule automobile couvert par un numéro de marque d'immatriculation qui n'est pas enregistré dans l'eRegistre des entreprises de transport par route;



5. lorsqu'elles sont utilisées pour un véhicule ou un train de véhicules dont la masse totale en charge ou dont les dimensions sont supérieures aux normes autorisées pour ce véhicule ou ce train de véhicules ou aux normes autorisées par le règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité;
6. au cas où le véhicule automobile utilisé est pris en location ou en location-financement par le titulaire de la licence de transport:
 - a. lorsque le contrat de location ou de location-financement ou une copie certifiée conforme de ce contrat, mentionnant au moins le nom du loueur, le nom du locataire, la date et la durée du contrat ainsi que l'identification du véhicule, n'accompagne pas le véhicule;
 - b. si le conducteur n'est pas lui-même celui qui prend en location et qu'il manque dans le véhicule :
 - pour les salariés: soit l'original ou une copie du contrat de travail du conducteur, soit une fiche de salaire récente, soit un extrait de la banque de données « Dimona » relative à la déclaration immédiate de mise à l'emploi;
 - pour les dirigeants d'entreprise indépendants: soit la preuve de leur affiliation auprès d'une caisse d'assurances sociales, soit un extrait de la Banque-Carrefour des Entreprises ou un extrait des annexes au Moniteur belge où apparaît la publication de leur mandat, soit un extrait de l'eRegistre des entreprises de transport par route où apparaît leur enregistrement comme gestionnaire de transport;
 - pour les aidants indépendants: la preuve de leur affiliation à une caisse d'assurances sociales.
7. lorsque leur durée de validité est expirée.

L'entreprise qui est détentrice d'une licence de transport national ou communautaire doit demander immédiatement le remplacement de l'original de cette licence et des copies certifiées conformes qui sont détériorés ou dont les mentions sont devenues illisibles ou inexactes. Les exemplaires remplacés doivent être renvoyés au ministre ou à son délégué dans les trente jours qui suivent la réception des nouveaux exemplaires.

L'entreprise doit informer le ministre ou son délégué :

1. du numéro de la marque d'immatriculation, à l'occasion de chaque mise en circulation d'un véhicule automobile avec lequel les activités déterminées à l'article 2, 1° et 2°, de la loi sont exercées, avant le début de ces activités;
2. de chaque modification ou radiation du numéro de la marque d'immatriculation d'un véhicule automobile qui est ou qui a été utilisé pour exercer les activités déterminées à l'article 2, 1° et 2°, de la loi.

L'entreprise qui constate la perte ou le vol de l'original ou d'une copie certifiée conforme d'une licence de transport national ou communautaire doit le signaler immédiatement au ministre ou à son délégué; dans ce cas, l'entreprise peut solliciter un duplicata.



L'entreprise qui cesse d'effectuer du transport rémunéré de marchandises par route, doit, dans le mois, renvoyer pour radiation sa licence de transport national ou communautaire au ministre ou à son délégué.

Article 22

§ 1

Les licences de transport national et communautaire sont valables pour une durée de cinq ans renouvelable à compter de la date de délivrance.

Toutefois, la date d'expiration des copies certifiées conformes des licences de transport visées à l'alinéa 1er ne peut dépasser la date d'expiration de l'original.

§ 2

Sans préjudice des dispositions de l'article 23, alinéa 1er, le ministre ou son délégué peut, par dérogation au paragraphe 1er, alinéa 1er, délivrer des licences de transport

national et communautaire dont le délai de validité est inférieur à cinq ans:

1. lorsqu'il existe un risque réel que l'entreprise les utilise pour commettre des faits punissables qui peuvent générer des avantages patrimoniaux visés à l'article 42, 3°, du Code pénal;
2. lorsqu'il existe des indications que l'entreprise ne répondra pas durablement aux conditions relatives à l'exigence d'établissement ou à l'exigence de capacité professionnelle;
3. lorsque l'entreprise, son gestionnaire de transport ou une personne chargée de la gestion journalière, a commis une ou plusieurs des infractions graves visées à l'article 8, § 1er, 4°, de la loi.

§ 3

Le ministre ou son délégué vérifie, avant la délivrance de l'original des licences de transport national et communautaire, ainsi qu'avant la prolongation quinquennale de l'original des licences de transport, si l'entreprise satisfait aux conditions relatives aux exigences d'établissement, d'honorabilité, de capacité professionnelle et de capacité financière.

Section 3 : Refus

Article 23

La délivrance, la réattribution ou le renouvellement de la licence de transport national ou communautaire est refusé par le ministre ou par son délégué lorsque l'entreprise concernée :

1. ne satisfait pas aux conditions relatives à l'exigence d'établissement, visées à l'article 5 du règlement (CE) n° 1071/2009 et à l'article 7 de la loi;
2. ne satisfait pas aux conditions relatives à l'exigence d'honorabilité visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 1071/2009, au titre 2, chapitre 3, de la loi et au titre 2, chapitre 1er, du présent arrêté;



3. ne satisfait pas aux conditions relatives à l'exigence de capacité professionnelle visées à l'article 4 du règlement (CE) n° 1071/2009, au titre 2, chapitre 4, de la loi et aux articles 10 et 11 du présent arrêté;
4. ne satisfait pas aux conditions relatives à l'exigence de capacité financière visées à l'article 7 du règlement (CE) n° 1071/2009, au titre 2, chapitre 5, de la loi et aux articles 13, 14, 17, § 1er, 5° et § 2, 4°, du présent arrêté.

Le ministre ou son délégué refuse la délivrance de copies certifiées conformes supplémentaires de la licence de transport national ou communautaire :

1. lorsque le gestionnaire de transport qui est désigné dans une ou plusieurs entreprises conformément à l'article 10 de la loi, gérerait de ce fait un nombre de véhicules dépassant le nombre maximum autorisé;
2. lorsque le montant du cautionnement constitué est insuffisant à cette fin.

Section 4 : Retrait

Article 24

§ 1- Le ministre ou son délégué retire l'original de la licence de transport national ou de la licence de transport communautaire, ainsi que les copies certifiées conformes de ces licences, trois mois après que celui-ci ait signifié à l'entreprise concernée qu'elle ne satisfait plus aux conditions relatives à l'exigence d'établissement visées à l'article 5 du règlement (CE) n° 1071/2009 et à l'article 7 de la loi.

§ 2

Le ministre ou son délégué retire les licences de transport visées au paragraphe 1er trois mois après que celui-ci ait signifié à l'entreprise concernée qu'elle ne satisfait plus aux conditions relatives à l'exigence d'honorabilité visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 1071/2009, au titre 2, chapitre 3, de la loi et au titre 2, chapitre 1er, du présent arrêté.

§ 3

Sans préjudice des dispositions de l'article 11, §§ 3 et 4, les licences de transport visées au paragraphe 1er sont retirées par le ministre ou par son délégué, lorsque l'entreprise concernée ne satisfait plus aux conditions relatives à l'exigence de capacité professionnelle visées à l'article 4 du règlement (CE) n° 1071/2009, au titre 2, chapitre 4, de la loi et aux articles 10 et 11, § 1er, du présent arrêté.

Si le retrait visé à l'alinéa 1er découle plus particulièrement de la direction insuffisante des activités de transport de l'entreprise par le gestionnaire de transport, ou de l'absence de lien réel comme visé à l'article 4, alinéa 1er, b), du règlement (CE) n° 1071/2009 entre le gestionnaire de transport et l'entreprise, les licences de transport sont retirées pour une durée de vingt-quatre mois au maximum.

§ 4

Sans préjudice des dispositions de l'article 17, les licences de transport visées au paragraphe 1er sont retirées par le ministre ou par son délégué ou limitées au nombre de copies certifiées conformes pour lequel le cautionnement demeure suffisant, lorsque l'entreprise concernée ne satisfait plus aux conditions relatives à



l'exigence de capacité financière visées à l'article 7 du règlement (CE) n° 1071/2009 et au titre 2, chapitre 5, de la loi.

§ 5

Les licences de transport visées au paragraphe 1er sont retirées par le ministre ou par son délégué pour une durée de trente-six mois au maximum lorsqu'il appert que l'entreprise ou ses préposés ou mandataires ont communiqué des renseignements inexacts ou incomplets ou qu'ils ont fait des déclarations inexactes ou incomplètes en vue d'obtenir ou de conserver la licence de transport.

§ 6

Le ministre ou son délégué peut retirer pour une durée de vingt-quatre mois au maximum, l'original de la licence de transport communautaire, ainsi que les copies certifiées conformes de cette licence de transport ou une partie des copies, lorsque l'entreprise a commis des infractions graves aux réglementations visées à l'article 8, § 1er, 4°, de la loi.

La mesure visée à l'alinéa 1er ne peut être prise sans que l'avis préalable du Comité de concertation des transports de marchandises par route n'ait été sollicité.

Article 25

En cas de retrait de l'original ou d'une copie certifiée conforme d'une licence de transport national ou d'une licence de transport communautaire, l'entreprise doit renvoyer cet original ou cette copie dans les dix jours, par envoi en recommandé, au ministre ou à son délégué.

Le délai visé à l'alinéa 1er prend cours le jour de la réception de la notification visée à l'article 27, § 2.

Article 26

Le ministre ou son délégué vérifie, avant la réattribution d'une licence de transport retirée, si l'entreprise remplit les conditions relatives aux exigences d'établissement, d'honorabilité, de capacité professionnelle et de capacité financière.

Section 5 : Dispositions communes pour le refus et le retrait de licences de transport national ou communautaire

Article 27

§ 1

Le ministre ou son délégué offre à l'entreprise concernée, par lettre recommandée, la possibilité de communiquer ses moyens de défense avant chaque refus ou retrait d'une licence de transport national ou communautaire.

Les moyens de défense doivent, sous peine de non-recevabilité, être communiqués, par lettre recommandée, dans un délai de trente jours. Ce délai prend cours à partir du troisième jour ouvrable qui suit le jour où la lettre du ministre ou de son délégué a été remise aux services postaux.



§ 2

Tout refus ou retrait d'une licence de transport national ou communautaire doit être notifié, sous peine de nullité, à l'entreprise concernée par lettre recommandée.

Le destinataire est supposé avoir reçu la notification le troisième jour ouvrable qui suit le jour de la remise de la lettre aux services postaux par le ministre ou par son délégué.

Section 6 : Redevances

Article 28

Le montant de la redevance annuelle, prévue à l'article 23 de la loi, est fixé à 20 euros par copie certifiée conforme de la licence de transport national ou communautaire.

Le montant visé à l'alinéa 1er est adapté au 1er janvier de chaque année à l'évolution de l'indice santé conformément à la formule suivante: redevance de base multipliée par le nouvel indice et divisée par l'indice de départ.

Pour l'application de l'alinéa 2, il faut entendre par « redevance de base » le montant visé à l'alinéa 1er, par « nouvel indice », l'indice santé du mois de décembre qui précède l'adaptation du montant de la redevance et par « indice de départ », l'indice santé du mois de décembre 2013.

Section 7 : Statistiques

Article 29

Toute entreprise titulaire d'une licence de transport national ou d'une licence de transport communautaire est tenue de fournir les renseignements statistiques qui portent sur les activités visées à l'article 2 de la loi et qui lui sont demandés par le ministre ou son délégué ou par les organismes désignés par lui.

Section 8 : Exécution

Article 30

Le ministre détermine:

1. les documents et justifications à fournir par les entreprises pour la première délivrance, le remplacement, la délivrance d'un duplicata, la réattribution et le renouvellement des licences de transport national et communautaire;
2. le modèle de la licence de transport national;
3. les modalités de perception des redevances.

Chapitre 2 : Entreprises établies hors de l'Union européenne, de l'Espace économique européen et de la Suisse Licence de transport international



Section 1 : Assimilation

Article 31

Pour les entreprises qui ne sont pas établies dans un Etat membre de l'Union européenne, de l'Espace économique européen ou en Suisse, mais bien dans un Etat membre européen du Forum International des Transports (FIT), les documents délivrés par les autorités compétentes de ces Etats sous la dénomination « Autorisation CEMT/ECMT Licence » tiennent lieu de licence de transport international telle que visée à l'article 25 de la loi; ces documents sont conformes au modèle fixé par les résolutions du Conseil des Ministres des Etats membres européens du Forum International des Transports.

Les documents tenant lieu de licence de transport international visés à l'alinéa 1er doivent être accompagnés du carnet de route y afférent et, le cas échéant, des certificats dûment complétés, attestant de la conformité du véhicule utilisé aux normes techniques relatives à la pollution chimique et acoustique ainsi qu'à la sécurité; ces documents sont conformes aux modèles fixés par les résolutions du Conseil des Ministres des Etats membres européens du Forum International des Transports.

Section 2 : Exceptions

Article 32

Les cas où, à défaut de réciprocité en faveur des entreprises établies en Belgique, une licence de transport international visée à l'article 25 de la loi est également exigée pour les remorques et pour le transport de marchandises par route effectué pour compte propre, sont déterminés par les accords bilatéraux ou multilatéraux que la Belgique ou l'Union européenne ont conclus relatifs au transport de marchandises par route.

Les catégories de transport pour lesquelles aucune licence de transport international visée à l'article 25 de la loi ou document en tenant lieu n'est requis sont déterminées par les accords bilatéraux ou multilatéraux que la Belgique ou l'Union européenne ont conclus relatifs au transport de marchandises par route, pour autant que l'entreprise soit établie dans un des Etats concernés par ces accords et pour autant qu'elle réponde aux conditions fixées par la réglementation de cet Etat pour l'exécution des transports rémunérés de marchandises par route.

Article 33

A la demande des agents qualifiés visés à l'article 32 de la loi, le conducteur qui se prévaut des dispenses de la licence de transport international telles que visées à l'article 32, alinéa 2, doit apporter la preuve que:

1. l'activité visée à l'article 2 de la loi satisfait aux conditions spécifiques qui sont liées à la dispense invoquée;



2. l'entreprise concernée répond aux conditions fixées par la réglementation du pays d'établissement de l'entreprise, pour l'exécution des transports rémunérés de marchandises par route.

Section 3 : Validité

Article 34

Les licences de transport international visées à l'article 25 de la loi ne sont délivrées qu'au nom d'une seule entreprise et ne peuvent être transférées.

Article 35

Les licences de transport international ne sont pas valables:

1. lorsqu'elles sont utilisées par une autre entreprise que celle à qui elles ont été délivrées;
2. lorsque les mentions sont devenues illisibles ou inexactes;
3. lorsque les dispositions de l'article 36, alinéa 2, ne sont pas remplies;
4. lorsqu'elles sont utilisées pour un véhicule ou un train de véhicules dont la masse totale en charge ou dont les dimensions sont supérieures aux normes autorisées pour ce véhicule ou ce train de véhicules ou aux normes autorisées par le règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Article 36

La licence de transport international visée à l'article 25 de la loi peut être délivrée sous forme:

1. soit d'une licence au voyage, valable pour un nombre limité de voyages et pour la durée figurant sur cette licence;
2. soit d'une licence à temps, valable pour un nombre illimité de voyages et pour la durée figurant sur cette licence et qui ne peut dépasser treize mois.

Avant d'entrer en Belgique, le conducteur doit compléter à l'encre le compte rendu de transport faisant partie de la licence au voyage.

Section 4 : Refus et retrait

Article 37

La licence de transport international visée à l'article 25 de la loi est refusée ou retirée par le ministre ou par son délégué:

1. en application des accords bilatéraux ou multilatéraux que la Belgique ou l'Union européenne ont conclus relatifs au transport de marchandises par route ou en application d'accords existants;
2. en l'absence de tels accords, lorsqu'il n'est pas ou lorsqu'il n'est plus satisfait aux conditions visées à l'article 25, alinéa 2, 2°, de la loi.



Section 5 : Exécution

Article 38

Le ministre détermine:

1. le mode de délivrance des licences de transport international visées à l'article 25 de la loi;
2. le modèle des licences de transport international visées à l'article 25 de la loi.

Chapitre 3 : Entreprises établies hors de l'Union européenne, de l'Espace économique européen et de la Suisse Licence de cabotage

Section 1 : Assimilations

Article 39

Les documents autorisant le transport international rémunéré de marchandises par route, délivrés par les autorités ou instances compétentes d'Etats ou d'organisations internationales tiennent lieu de licence de cabotage telle que visée à l'article 26 de la loi lorsqu'une telle assimilation est prévue par les accords bilatéraux ou multilatéraux que la Belgique ou l'Union européenne ont conclus relatifs au transport de marchandises par route et pour autant:

1. que les conditions et limitations mentionnées sur ces documents demeurent d'application en Belgique;
2. que, sous réserve de l'application de la réglementation de l'Union européenne, les dispositions légales et réglementaires en vigueur en Belgique soient appliquées aux entreprises étrangères dans les domaines suivants, aux mêmes conditions que celles auxquelles les entreprises belges sont soumises et de manière telle que toute discrimination fondée sur la nationalité ou sur le lieu d'établissement soit effectivement exclue:
 - a. masses et dimensions des véhicules utilitaires;
 - b. prescriptions relatives au transport de certaines catégories de marchandises, notamment les marchandises dangereuses, les denrées périssables et les animaux vivants;
 - c. temps de conduite et de repos;
 - d. taxe sur la valeur ajoutée sur les services de transports;
 - e. lettres de voiture telles que visées à l'article 29 de la loi.

Toutefois, les normes techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules utilisés pour effectuer des opérations de cabotage routier sont celles qui sont imposées aux véhicules admis à la circulation en transport international.

Section 2 : Délivrance

Article 40



Les licences de cabotage visées à l'article 26 de la loi sont délivrées, sur demande, conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux que la Belgique a conclus relatifs au transport de marchandises par route.

Section 3 : Validité

Article 41

Les licences de cabotage visées à l'article 26 de la loi ne sont délivrées qu'au nom d'une seule entreprise et ne peuvent pas être transférées.

Article 42

Les licences de cabotage visées à l'article 26 de la loi ne sont pas valables:

1. lorsqu'elles sont utilisées par une autre entreprise que celle à qui elles ont été délivrées;
2. lorsque les mentions sont devenues illisibles ou inexactes;
3. lorsque les dispositions de l'article 43, alinéa 2, ne sont pas remplies;
4. lorsqu'elles sont utilisées pour un véhicule ou un train de véhicules dont la masse totale en charge ou dont les dimensions sont supérieures aux normes autorisées pour ce véhicule ou ce train de véhicules ou aux normes autorisées par le règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Article 43

La licence de cabotage visée à l'article 26 de la loi peut être délivrée sous forme:

1. soit d'une licence au voyage valable pour un nombre limité de voyages et pour la durée figurant sur cette licence;
2. soit d'une licence à temps, valable pour un nombre illimité de voyages et pour la durée figurant sur cette licence et qui ne peut dépasser treize mois.

Le compte rendu de transport faisant partie de la licence au voyage doit être complété à l'encre par le conducteur avant d'entamer chaque voyage.

Section 4 : Exécution

Article 44

Le ministre détermine:

1. le mode de délivrance des licences de cabotage visées à l'article 26 de la loi;
2. le modèle des licences de cabotage visées à l'article 26 de la loi.

Titre 4 : Attestation de conducteur

Chapitre 1 : Délivrance



Article 45

Conformément aux dispositions de l'article 5 du règlement (CE) n° 1072/2009 une attestation de conducteur est délivrée par le ministre ou par son délégué à toute entreprise titulaire d'une licence de transport communautaire, qui introduit une demande à cet effet pour tout conducteur qui n'est ni ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat membre de l'Espace économique européen ou de la Suisse, ni résident de longue durée dans un de ces Etats au sens de la directive 2003/109/CE du Conseil du 25 novembre 2003 relative au statut des ressortissants de pays tiers résidents de longue durée, et qu'elle emploie ou qui est mis à sa disposition, pour autant que ce conducteur réponde aux conditions suivantes:

1. être titulaire d'un permis de travail délivré en Belgique, sauf si le conducteur n'est pas soumis à cette obligation conformément à la réglementation relative à l'occupation des travailleurs étrangers;
2. être enregistré à la sécurité sociale belge;
3. être employé ou mis à disposition conformément aux conditions de salaires et de travail déterminées par la loi ou par la convention collective de travail.

Chapitre 2 : Validité

Article 46

Une attestation de conducteur ne peut être délivrée qu'au nom d'une seule entreprise et d'un seul conducteur et elle ne peut être transférée.

Une attestation de conducteur est valable, le cas échéant, jusqu'à la date d'expiration du permis de travail délivré au conducteur et, en tout cas, durant un an au maximum à compter de la date de délivrance de cette attestation.

Une attestation de conducteur n'est pas valable :

1. lorsque son délai de validité est expiré;
2. lorsqu'elle est utilisée par un conducteur ou par une entreprise autres que ceux qui y sont mentionnés;
3. lorsque les mentions sont devenues illisibles ou inexactes.

Lorsque qu'une attestation de conducteur est détériorée ou lorsque les mentions y figurant sont devenues illisibles ou inexactes, l'entreprise doit immédiatement renvoyer l'attestation de conducteur au ministre ou à son délégué pour obtenir son remplacement.

L'entreprise qui constate la perte ou le vol d'une attestation de conducteur doit le signaler immédiatement au ministre ou à son délégué; dans le cas susvisé, l'entreprise peut demander un duplicata.

L'entreprise doit, immédiatement, renvoyer une attestation de conducteur au ministre ou à son délégué, en vue de sa radiation:

1. lorsqu'elle n'emploie plus le conducteur concerné ou lorsque ce dernier n'est plus mis à sa disposition;



2. lorsque le conducteur concerné ne satisfait plus aux conditions fixées par l'article 45.

Chapitre 3 : Refus

Article 47

La délivrance d'une attestation de conducteur est refusée par le ministre ou par son délégué lorsque le conducteur concerné ne satisfait pas aux conditions fixées par l'article 45.

Préalablement à toute décision de refus d'une attestation de conducteur, le ministre ou son délégué doit offrir la possibilité à l'entreprise concernée de faire valoir ses moyens de défense par écrit.

La décision de refus d'une attestation de conducteur est notifiée à l'entreprise concernée par lettre recommandée.

Chapitre 4 : Retrait

Article 48

Une attestation de conducteur est retirée par le ministre ou par son délégué :

1. lorsque le conducteur concerné ne satisfait plus aux conditions fixées par l'article 45;
2. lorsqu'il apparaît que l'entreprise concernée ou ses préposés ou mandataires ont fourni des renseignements inexacts ou incomplets ou fait des déclarations inexacts ou incomplètes en vue d'obtenir ou de conserver une attestation de conducteur.

Préalablement au retrait d'une attestation de conducteur, le ministre ou son délégué doit offrir la possibilité à l'entreprise concernée de faire valoir ses moyens de défense par écrit.

Le retrait d'une attestation de conducteur doit être notifié à l'entreprise concernée par lettre recommandée.

En cas de retrait d'une attestation de conducteur, l'entreprise doit la renvoyer par envoi en recommandé au ministre ou à son délégué dans les dix jours, qui commencent à courir à partir du troisième jour ouvrable qui suit le jour où la lettre du ministre ou son délégué portant notification de la décision du retrait a été remise aux services de la poste.

Chapitre 5 : Exécution

Article 49



Le ministre détermine les documents et justifications à produire par l'entreprise pour la première délivrance, le maintien, le remplacement, la délivrance d'un duplicata, la réattribution et le renouvellement d'une attestation de conducteur.

Titre 5 : Lettres de voiture

Article 50

Le ministre peut déterminer pour les lettres de voiture visées à l'article 29 de la loi et destinées pour les entreprises de transport établies en Belgique ou pour le transport de cabotage en Belgique :

1. les mentions supplémentaires qui doivent apparaître sur les lettres de voiture, outre celles qui sont prescrites par la Convention C.M.R., citée à l'article 29 de la loi;
2. le nombre minimum d'exemplaires des lettres de voiture qui doivent être établis, ainsi que la destination de ces exemplaires;
3. les modèles obligatoires de lettres de voiture;
4. les conditions pour la délivrance de lettres de voiture et le contrôle de cette délivrance, ainsi que les organismes habilités à délivrer de lettres de voiture.

Titre 6 : Amendes administratives

Article 51

Sans préjudice de l'article 48, § 1er, alinéa 2, de la loi, les fonctionnaires qui sont désignés pour infliger une amende administrative visée à l'article 47 de la loi doivent être du grade de niveau A et doivent appartenir au service qui est compétent pour le transport par route au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Article 52

Les amendes administratives sont perçues par le Service public fédéral Mobilité et Transports.

L'amende administrative doit être payée dans un délai d'un mois, à compter de la date de notification de la décision par laquelle l'amende a été infligée. Elle est acquittée par versement ou virement au compte bancaire de l'administration qui a le transport par route dans ses attributions, mentionnant la communication structurée jointe à la décision.

Titre 7 : Le comité de concertation des transports de marchandises par route

Article 53

Le Comité de concertation des transports de marchandises par route visé à l'article 52 de la loi est composé :

1. d'un président;



2. de maximum six représentants de l'administration compétente pour le transport de marchandises par route;
3. de maximum six représentants des organisations les plus représentatives des entrepreneurs de transport de marchandises par route;
4. de maximum six représentants des organisations les plus représentatives des travailleurs employés dans les entreprises de transport par route.

Le Comité de concertation des transports de marchandises par route doit se réunir minimum une fois par an.

Le ministre détermine le fonctionnement du Comité de concertation des transports de marchandises par route.

Le Comité de concertation des transports de marchandises par route peut compléter les règles relatives à son fonctionnement, déterminées par le ministre, par un règlement d'ordre intérieur qui est approuvé par le ministre.



Titre 8 : Dispositions modificatives et abrogatoires

Chapitre 1 : Dispositions modificatives- Modifications à l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route

Article 54

A l'article 2 de l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route, remplacé par l'arrêté royal du 27 avril 2007, les mots « Dans les conditions fixées aux articles 32 à 34 de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route » sont remplacés par les mots « Dans les conditions fixées aux articles 38 à 40 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route ».

A l'annexe 1re du même arrêté royal, remplacée par l'arrêté royal du 19 juillet 2013, les tableaux sous a) « Transport de marchandises par route - licences de transport » et b) « transport de marchandises par route - lettre de voiture » sont remplacés par les tableaux repris à l'annexe du présent arrêté.

Chapitre 2 : Disposition abrogatoire

Article 55

Sont abrogés:

1. l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route;
2. l'arrête royal du 8 mai 2002 relatif à l'agrément des organismes organisant les cours de capacité professionnelle pour le transport de choses par route;
3. l'arrêté royal du 10 août 2009 fixant les conditions de l'admission d'entreprises de transport établies sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen au transport intérieur de marchandises par route en Belgique;
4. l'arrêté royal du 1er février 2012 désignant l'autorité compétente chargée de l'application du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil.



Titre 9 : Dispositions transitoires et entree en vigueur

Chapitre 1 : Dispositions transitoires

Article 56

Les cautionnements solidaires constitués conformément aux dispositions de l'article 38, § 2, de l'arrêté royal du 5 septembre 1978 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, les cautionnements constitués conformément aux dispositions du chapitre IV de l'arrêté royal du 18 mars 1991 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, ainsi que les cautionnements constitués conformément au titre II, chapitre III, de l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route sont équivalents en ce qui concerne leur montant, leur champ d'application et leurs conséquences aux cautionnements constitués conformément au titre II, chapitre V, de la loi.

Article 57

La délivrance, le remplacement et le renouvellement de la licence de transport national et communautaire, ainsi que la délivrance de copies certifiées conformes de ces licences de transport, sont refusés à l'entreprise qui demeure en défaut de liquider toutes les redevances dont elle est restée redevable conformément à l'article 33 de l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route.

Article 58

Les licences de transport national et les licences de transport communautaire délivrées conformément à la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route avant le 4 décembre 2011 demeurent valables jusqu'à la date de leur expiration.

Chapitre 2 : Entrée en vigueur

Article 59

Entrent en vigueur le 1er septembre 2014:

1. la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route;
2. le présent arrêté.



Article 60

Le ministre qui a le Transport par route dans ses attributions, le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions, le ministre qui a la Justice dans ses attributions et le ministre qui a les Finances dans ses attributions, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.



Arrêté royal relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route

A.R. - 19.07.2000 - B.S. - 26.07.2000
A.R. - 22.05.2014 - B.S. - 15.07.2014

Article 1

Peuvent seuls être commissionnés par le procureur général près la cour d'appel pour l'application de la procédure faisant l'objet du présent arrêté, les agents de contrôle chargés d'un mandat de police judiciaire et appartenant au Service public fédéral Mobilité et Transports, les membres du personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et locale, ainsi que les agents de l'Administration des Douanes et Accises du Service public fédéral Finances dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 2⁴

Dans les conditions fixées aux articles 38 à 40 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, par les articles 27 à 29 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006, par l'article 65 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 et par l'article 2bis de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, les infractions reprises à l'annexe 1re du présent arrêté et constatées dans un lieu public au sens de l'article 28 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, peuvent donner lieu à la perception par infraction des sommes mentionnées dans la même annexe.

Article 3⁵

Article 4

Le total des sommes à percevoir prévues à l'article 2 ne peut dépasser 2.750 EUR à charge d'un même auteur d'infraction. Ce total s'élève à 5.500 EUR pour les

⁴ Entrée en vigueur : 01.09.2014

⁵ Abrogé par A.R. : 27.04.2007



infractions mentionnées dans les points a11, a12, a14, a15, a16, a17, d4, d20, d21, e11, e14, f10, f11, g6, g7, h7, h8, i4 et i5 de l'annexe 1re.

Article 5

§ 1

En cas de perception, il est fait usage de formulaires numérotés réunis en carnets numérotés et conformes au modèle repris en annexe 2 au présent arrêté. Lorsque plusieurs infractions sont constatées en même temps à charge d'un même contrevenant, celles-ci doivent être mentionnées sur le même formulaire.

Pour l'application de la procédure de perception, ce formulaire peut être remplacé par un procès-verbal lorsque la somme n'est pas perçue au moment de la constatation de l'infraction.

§ 2

Le paiement peut s'effectuer de la manière suivante :

1. Paiement en espèces

1.1. Le paiement en espèces concerne les personnes n'ayant pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique. A cette fin, l'agent qualifié complète les volets A, B et C du formulaire, dont :

- le volet A est envoyé le jour même au ministère public près le tribunal de police compétent;
- le volet B reste attaché au carnet;
- le volet C est remis à l'auteur de l'infraction.

1.2. La somme est acquittée en euros au moyen de billets de banque et, le cas échéant, en pièces de 1 ou 2 euros.

2. Paiement par carte bancaire ou de crédit.

2.1. Le paiement par carte bancaire ou de crédit concerne les personnes ayant ou non un domicile ou une résidence fixe en Belgique.

A cette fin, l'agent qualifié complète les volets A, B et C du formulaire, dont :

- le volet A est envoyé le jour même au ministère public près le tribunal de police compétent;
- le volet B reste attaché au carnet;
- le volet C est remis à l'auteur de l'infraction avec une preuve du paiement effectué.

2.2. La somme à percevoir est toujours mentionnée en euros.

3. Paiement par virement

3.1. Le paiement par virement ne concerne que les personnes ayant un domicile ou une résidence fixe en Belgique. A cette fin, l'agent qualifié complète les volets A, B et C du formulaire dont :



- le volet A est envoyé le jour même au ministère public près le tribunal de police compétent;
 - le volet B reste attaché au carnet;
 - le volet C est remis à l'auteur de l'infraction.
- 3.2. Un document comprenant un bulletin de virement est remis à l'auteur de l'infraction en même temps que le volet C du formulaire ou est envoyé en même temps ou après la copie du procès-verbal. Ce document contient les éléments repris dans le modèle prévu à l'annexe 3 au présent arrêté. Il peut toutefois contenir des informations supplémentaires. Dans le cas prévu au 3.1, la communication structurée figurant sur le bulletin de virement est reprise sur le formulaire.
- 3.3. Le paiement par virement [1 ...]1 est effectué dans un délai de dix jours à compter de la remise ou de l'envoi du document visé au 3.2.
- 3.4. La communication structurée est mentionnée en communication du virement.
La date du paiement par l'organisme bancaire fait foi de la date de paiement.
- 3.5. [...]
- 3.6. La somme à percevoir est toujours mentionnée en euros.

§ 3

Le contrevenant ne peut avoir recours qu'à un seul mode de paiement.

Article 6

§ 1

Lorsque l'auteur de l'infraction n'a pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique et ne paie pas immédiatement la somme proposée, la somme à consigner par infraction est égale à la somme à percevoir.

Le total des sommes à consigner sur place ne peut dépasser 2.750 EUR à charge d'un même auteur d'infraction. Ce total s'élève à [2 5.500 EUR]2 pour les infractions mentionnées dans les points a11, a12, a14, a15, a16, a17, d4, d20, d21, e11, e14, f10, f11, g6, g7, h7, h8, i4 et i5 de l'annexe 1re.

§ 2

En cas de consignation d'une somme, il est fait usage de formulaires numérotés réunis en carnets numérotés et conformes au modèle de l'annexe 2 du présent arrêté. Lorsque plusieurs contraventions sont constatées en même temps à charge d'un même contrevenant, celles-ci doivent être mentionnées sur le même formulaire.

§ 3

La procédure prévue à l'article 5, § 2, 1 et 2, est applicable en cas de consignation d'une somme.



Article 7

Lorsqu'un formulaire de perception ou de consignation d'une somme doit être annulé, l'agent qui le détient constate cette annulation par une mention, datée et signée, sur tous les volets du formulaire.

Article 8

Les sommes perçues en espèces ou consignées conformément aux articles 2, 3 et 6 sont versées au moins une fois toutes les deux semaines, au compte de chèques postaux d'un comptable de l'administration qui a la taxe sur la valeur ajoutée dans ses attributions.

Article 9

Tous les documents relatifs à la perception ou à la consignation d'une somme sont conservés pendant cinq ans dans les bureaux dont dépendent les agents visés à l'article 1.



Annexe 1. - Liste des sommes à percevoir

a) Transport de marchandises par route - licences de transport⁶

	Infractions	Réglementation	Somme à percevoir
1. a.	Il n'y a pas de licence de transport (1) à bord du véhicule et l'existence d'une licence pour le véhicule contrôlé ne peut pas être prouvée immédiatement ou être constatée dans l'eRegistre des entreprises de transport par route.	- Règlement (CE) n°1072/2009 (2), art. 3 et 8, al. 1er.- Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 16, 18, 25, 26, 27 et 33, §4, 2°, a1.- A. R. du 22 mai 2014 (4), art. 31 et 32.	1.500 EUR
1.b.	Il n'y a pas de licence de transport (1) à bord du véhicule mais l'existence d'une licence pour le véhicule contrôlé a été prouvée immédiatement ou a été constatée dans l'eRegistre des entreprises de transport par route.	- Règlement (CE) n°1072/2009 (2), art. 3.- Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 16, 18, 25, 27 et 33, §4, 2°, a1.- A. R. du 22 mai 2014 (4), art. 31 et 32.	55 EUR
2.	La licence de transport présentée (5) est utilisée pour un véhicule dont la plaque d'immatriculation n'est pas reprise dans l'eRegistre des entreprises de transport par route.	- Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 16 et 18. - A. R. du 22 mai 2014 (4) , art. 21, al. 1 er, 4°.	990 EUR
3.	La licence de transport présentée (1) est utilisée pour un véhicule pris en location ou en location-financement sans que les moyens de preuve aient pu être présentés.	- Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 33, §4,2°, b. - A. R. du 22 mai 2014 (4), art. 21, al. 1er, 6°.	55 EUR
4.	La licence de transport présentée (5) comporte des mentions incomplètes ou erronées mais l'existence d'une licence valable pour le véhicule contrôlé a été prouvée immédiatement ou a été constatée dans l'eRegistre des entreprises de transport par route.	- Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 16 et 18. - A. R. du 22 mai 2014 (4), art. 21, al. 1er, 3°.	55 EUR
5.a.	La licence de transport présentée (1) comporte des mentions illisibles qui rendent son identification/contrôle impossible ou est incontrôlable par suite de plastification et l'existence d'une licence pour le véhicule contrôlé ne peut pas être prouvée immédiatement ou être constatée dans l'eRegistre des entreprises de transport par route.	- Règlement (CE) n°1072/2009 (2), art. 3. - Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 16, 18, 25, 26, 27 et 33, §4, 2°, a1. - A. R. du 22 mai 2014 (4), art. 21, al. 1er, 3°, 35, 2° et 42, 2°.	990 EUR
5.b.	La licence de transport présentée (1) comporte des mentions illisibles qui rendent son identification/contrôle impossible ou est incontrôlable par suite de plastification mais l'existence d'une licence pour le véhicule contrôlé a été prouvée immédiatement ou a été constatée dans l'eRegistre des entreprises de transport par route.	- Règlement (CE) n°1072/2009 (2), art. 3. - Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 16, 18, 25, 26, 27 et 33, §4, 2°, a1. - A. R. du 22 mai 2014 (4), art. 21, al. 1er, 3°, 35, 2° et 42, 2°.	55 EUR

⁶ Modifié par A.R. 22/05/2014



6.	La licence de transport présentée (1) est en possession d'une entreprise autre que celle qui y est mentionnée.	- Règlement (CE) n°1072/2009 (2), art. 3. - Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 16, 18, 25 et 27. - A. R. du 22 mai 2014 (4) art. 21, al. 1er, 1° et 35, 1°.	990 EUR
7.	La licence de transport présentée (1) n'est pas valable pour cause de surcharge ou de dimensions excessives.	- Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 16, 18, 25, 27 et 35, § 2. - A. R. du 22 mai 2014 (4), art. 21, al. 1er, 5° et 35, 4°.	(6)
8.	L'autorisation de transport international ou l'autorisation de cabotage produite et/ou le compte rendu de transport joint n'ont pas été (entièrement) complétés.	- Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 27. - A.R. du 22 mai 2014 (4), art. 35, 3° et 42, 3°.	990 EUR
9.	La fréquence d'utilisation de l'autorisation CEMT produite excède le nombre de trajets en charge autorisé.	- Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 25 et 27. - A. R. du 22 mai 2014 (4), art. 31.	1.980 EUR
10.	Le véhicule contrôlé effectue un cabotage illégal.	- Règlement (CE) n°1072/2009 (2), art. 8, al. 2 et 3.	1.980 EUR per onwettig verrichte cabotagerit
11.a.	Il n'y a pas d'attestation de conducteur à bord du véhicule et l'existence de celle-ci ne peut pas être prouvée immédiatement ou être constatée dans l'eRegistre des entreprises de transport par route.	- Règlement (CE) n°1072/2009 (2), art. 3. - Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 21 et 33, § 4, 2°, a2.	990 EUR
11.b.	Il n'y a pas d'attestation de conducteur à bord du véhicule mais l'existence de celle-ci peut être prouvée immédiatement ou être constatée dans l'eRegistre des entreprises de transport par route.	- Règlement (CE) n°1072/2009 (2), art. 3. - Loi du 15 juillet 2013 (3) art. 21 et 33, § 4, 2°, a2.	55 EUR
12.	La licence de transport présentée (1) est contrefaite ou les données qui y sont mentionnées ont été falsifiées.	- Règlement (CE) n° 1072/2009 (2), art. 3. - Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 16, 18, 25, 26, 27 et 33, §4, 2°, a1.	3.960 EUR
13.	L'attestation de conducteur présentée est contrefaite ou les données qui y sont mentionnées ont été falsifiées ou se trouve irrégulièrement entre les mains du conducteur.	- Règlement (CE) n°1072/2009 (2), art. 3. - Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 21 et 33, § 4, 2°, a2.	3.960 EUR
14.	Le conducteur refuse de présenter la licence de transport (1) pour contrôle.	- Règlement (CE) n°1072/2009 (2), art. 3. - Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 16, 18, 25, 26, 27 et 33, §4, 2°, a1.	3.960 EUR
15.	Le conducteur refuse de présenter l'attestation de conducteur pour contrôle.	- Règlement (CE) n°1072/2009 (2), art. 3. - Loi du 15 juillet 2013 (3), art. 21 et 33, § 4, 2°, a2.	3.960 EUR



(1) Selon le cas on entend ici par "licence de transport" : la copie certifiée conforme de la licence de transport national (belge), la copie certifiée conforme de la licence communautaire, l'original de la licence de transport international (ou un document y assimilé) ou l'original de la licence de cabotage (ou un document y assimilé).

(2) Règlement (CE) no 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

(3) Loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil et portant exécution du Règlement (CE) n° 1072/2009 (CE) du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

(4) Arrêté royal du 22 mai 2014 relatif au transport de marchandises par route.

(5) Ici on entend par "licence de transport" : la copie certifiée conforme de la licence de transport national (belge) ou la copie certifiée conforme de la licence de transport communautaire (belge).

(6) L'amende est modulée en fonction du pourcentage de dépassement des dimensions et des masses (voir tableau dans l'appendice 1er).

Annexe 1re - Appendice 1er Dépassement de la masse maximale autorisée et des dimensions maximales

Pourcentage de dépassement du maximum	Dépassement de la masse maximale autorisée et des dimensions maximales par suite du chargement	Dépassement de la masse maximale autorisée et des dimensions maximales par suite de modifications apportées au véhicule
jusqu'à 5 %	66 EUR	90 EUR
plus de 5 % à 10 %	330 EUR	453 EUR
plus de 10 % à 15 %	616 EUR	847 EUR
plus de 15 % à 20 %	880 EUR	1.210 EUR
plus de 20 % à 30 %	1.100 EUR	1.512 EUR
plus de 30 % à 40 %	1.232 EUR	1.694 EUR
plus de 40 %	1.364 EUR	1.875 EUR

b) Transport de marchandises par route - lettre de voiture

	Infraction	Réglementation	Somme à percevoir
1.	Il n'y a pas de lettre de voiture établie pour l'envoi, à bord du véhicule.	- Loi du 15 juillet 2013 (1), art. 29 et 33, § 4, 2°, c.	1.500 EUR

(1) Loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil et portant exécution du Règlement (CE) n° 1072/2009 (CE) du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

c) Temps de conduite et de repos



	Infraction	Réglementation	Somme à percevoir
1	L'âge minimum du convoyeur ou du receveur n'a pas été respecté.	- Règlement (CE) 561/2006 (6), art. 5.	82 EUR
2.	La durée de conduite journalière autorisée a été dépassée.	- Règlement (CE) 561/2006, art. 6.1. - AETR (7), art. 6.1.	(1)
3.	La durée de conduite continue autorisée a été dépassée.	- Règlement (CE) 561/2006, art. 7. - AETR, art. 7.	(2)
4.	Le temps de repos journalier minimum obligatoire n'a pas été respecté.	- Règlement (CE) 561/2006, art. 8 et 9. - AETR, art. 8.	55 EUR (3)
5.	Le temps de repos hebdomadaire minimum obligatoire n'a pas été respecté.	- Règlement (CE) 561/2006, art. 8. - AETR, art. 6.1 et 8.	110 EUR (4)
6.	La durée de conduite hebdomadaire autorisée a été dépassée.	- Règlement (CE) 561/2006, art. 6.2. - AETR, art. 6.1.	110 EUR (5)
7.	La durée de travail hebdomadaire a été dépassée.	- A.R. du 9.4.2007 (9), art. 6/2.	44 EUR (8)
8.	⁷ Le temps de repos hebdomadaire normal, obligatoire au moment du contrôle, est pris à bord du véhicule.	- règlement (CE) N° 561/2006, art. 8. 6 et 8.8. - AETR, art. 8.	1.800 EUR

(1) L'amende est modulée en fonction du nombre d'heures excédant le temps de conduite journalier et du nombre maximum d'heures de temps de repos continu dans la période considérée (voir tableau dans l'appendice 2).

(2) L'amende est modulée en fonction du nombre d'heures excédant le temps de conduite continu maximum autorisé avant que le conducteur n'ait pris une interruption de 45 minutes au total et la durée de la pause ininterrompue la plus longue dans la durée de conduite considérée (voir tableau dans l'appendice 3).

(3) Par tranche d'une demi-heure entamée de temps de repos journalier manquante.

(4) Par heure entamée de temps de repos hebdomadaire manquante.

(5) Par heure entamée excédant la durée de conduite hebdomadaire autorisée.

(6) Règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les Règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil.

(7) Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

(8) Par heure entamée de temps de travail excédant le temps de travail autorisé.

(9) Arrêté royal du 9 avril 2007 portant exécution du Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les Règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil

Annexe 1re - Appendice 2: Dépassement du temps de conduite journalier maximum

⁷ Inséré: AR 19.04.14



	Moins de 3 heures (1)	De 3 heures à moins de 5 heures (1)	De 5 heures à moins de 7 heures (1)	De 7 heures à moins de 9 heures (1)	9 heures ou plus
1 heure ou moins (2)	132 EUR	110 EUR	88 EUR	66 EUR	44 EUR
Plus de 1 heure à 2 heures (2)	198 EUR	170 EUR	143 EUR	115 EUR	88 EUR
Plus de 2 heures à 3 heures (2)	330 EUR	286 EUR	242 EUR	198 EUR	154 EUR
Plus de 3 heures à 5 heures (2)	495 EUR	418 EUR	341 EUR	264 EUR	187 EUR
Plus de 5 heures à 8 heures (2)	968 EUR	825 EUR	682 EUR	550 EUR	418 EUR
Plus de 8 heures à 12 heures (2)	1.452 EUR	1.243 EUR	1.034 EUR	825 EUR	616 EUR
Plus de 12 heures (2)	1.760 EUR	1.496 EUR	1.232 EUR	1.001 EUR	770 EUR

(1) La plus grande période ininterrompue de repos dans la période considérée de durée de conduite journalière.

(2) Le nombre d'heures de conduite journalière excédant la durée de conduite journalière autorisée (9 ou 10 heures).

Annexe 1re - Appendice 3: Dépassement du temps de conduite continu maximum autorisé

	Pas de pause d'au moins 15 minutes (1)	De 15 minutes à moins de 30 minutes (1)	De 30 minutes à moins de 45 minutes.(1)
15 minutes ou moins (2)	44 EUR	33 EUR	22 EUR
Plus de 15 minutes à 30 minutes (2)	88 EUR	66 EUR	44 EUR
Plus de 30 minutes à 1 heure (2)	132 EUR	99 EUR	66 EUR
Plus de 1 heure à 2 heures (2)	264 EUR	198 EUR	132 EUR
Plus de 2 heures à 3 heures (2)	440 EUR	330 EUR	220 EUR
Plus de 3 heures à 5 heures (2)	660 EUR	495 EUR	330 EUR
Plus de 5 heures à 8 heures (2)	1.452 EUR	968 EUR	660 EUR
Plus de 8 heures (2)	2.200 EUR	1.606 EUR	1.100 EUR



- (1) Durée de la pause ininterrompue la plus longue dans la durée de conduite considérée. Une période de pause de moins de 15 minutes n'est pas prise en considération.
 (2) La durée de conduite excédant le temps de conduite ininterrompu autorisée (4 h 30 m)

d) Feuilles d'enregistrement

	Infractions	Réglementation	Somme à percevoir
1.	Le conducteur est dans l'impossibilité de produire une ou plusieurs feuilles d'enregistrement (ou feuilles particulières) pour contrôle, pour la période qui suit le dernier temps de repos hebdomadaire qu'il a pris.	- Règlement (CEE) 3821/85 (1), art. 15.7. - AETR, art. 12.7 de l'annexe.	1.320 EUR
2.	Le conducteur est dans l'impossibilité de produire une ou plusieurs feuilles d'enregistrement (ou feuilles particulières) pour contrôle, pour la période qui suit le dernier temps de repos hebdomadaire qu'il a pris et, en outre, l'agent de contrôle est dans l'impossibilité de vérifier si l'obligation de temps de repos journalier ou hebdomadaire a été remplie durant respectivement les dernières 24 ou 48 heures.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.7. - AETR, art. 12.7 de l'annexe.	1.760 EUR
3.	Le conducteur est dans l'impossibilité de produire une ou plusieurs feuilles d'enregistrement (ou feuilles particulières) pour contrôle, pour la période qui précède le dernier temps de repos hebdomadaire qu'il a pris.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.7. - AETR, art. 12.7 de l'annexe.	660 EUR
4.	Le conducteur refuse de produire une ou plusieurs feuilles d'enregistrement (ou feuilles particulières) pour contrôle, pour la période qui suit le dernier temps de repos hebdomadaire qu'il a pris, ou bien il apparaît que les feuilles d'enregistrement (ou feuilles particulières) pour la même période sont quand même présentes dans le véhicule alors que leur absence avait été constatée.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.7. - AETR, art. 12.7 de l'annexe.	2.640 EUR
5.	Une ou plusieurs feuilles d'enregistrement utilisées ne sont pas conformes au modèle prescrit et/ou ne sont pas appropriées pour être utilisées dans l'appareil installé dans le véhicule, de sorte qu'aucune donnée pertinente n'est enregistrée.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 14.1. - AETR, art. 11.1 de l'annexe.	1.320 EUR
6.	Une ou plusieurs feuilles d'enregistrement sont illisibles et/ou incontrôlables parce qu'elles sont souillées et/ou endommagées et ne sont pas accompagnées de la feuille de réserve.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.1. - AETR, art. 12.1 de l'annexe.	1.320 EUR
7.	Une ou plusieurs feuilles d'enregistrement ont été retirées sans raison valable avant la fin de la journée de travail, de l'appareil de contrôle et/ou celui-ci a été ouvert avant la fin de la journée de travail.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.2. - AETR, art. 12.2 de l'annexe.	1.320 EUR
8.	Une ou plusieurs feuilles d'enregistrement ont été retirées sans raison valable avant la fin de la journée de travail, de l'appareil de contrôle et/ou celui-ci a été ouvert avant la fin de la journée de travail, mais le contrôle des temps de conduite et de repos reste possible.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.2. - AETR, art. 12.2 de l'annexe.	55 EUR
9.	Le conducteur ne veille pas à la stricte application de la réglementation.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 13, 14.1, 15.1 et 15.3.	55 EUR



		- Règlement (CE) 561/2006, art. 12. - AETR, art. 9, 10, 11.1, 12.1 et 12.3 de l'annexe.	
10.	Le conducteur a utilisé plus d'une feuille d'enregistrement par journée de travail, à moins que ce soit nécessaire en cas de changement de véhicule afin de garantir que la feuille d'enregistrement est conforme au modèle prescrit et est appropriée pour être utilisée dans l'appareil installé dans le véhicule.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.2. - AETR, art. 12.2 de l'annexe.	1.320 EUR
11.	Le conducteur a laissé une ou plusieurs feuilles d'enregistrement plus de 24 heures dans l'appareil de contrôle, de sorte que la ligne des temps de conduite est écrasée et que le contrôle est impossible.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.2. - AETR, art. 12.2 de l'annexe.	1.320 EUR
12.	Le conducteur n'a pas enregistré les groupes de temps sur une ou plusieurs feuilles d'enregistrement lorsqu'il s'est éloigné du véhicule.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.2. - AETR, art. 12.2 de l'annexe.	55 EUR
13.	Les données n'ont pas été enregistrées sur la bonne feuille d'enregistrement (dans le cas de 2 conducteurs) (ne se cumule pas avec e.6 et e.10).	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.2. - AETR, art. 12.2 de l'annexe.	1.320 EUR
14.	L'indication de temps sur les feuilles d'enregistrement est inexacte, à savoir à partir d'un écart de UCT + 3 pour les véhicules immatriculés dans l'EEE et selon le tableau ad hoc pour les autres véhicules (à l'exception de l'écart de 12h) (ne se cumule pas avec e.7).	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.3. - AETR, art. 12.3 de l'annexe.	1.320 EUR
15.	Le conducteur a négligé de mentionner une ou plusieurs des indications suivantes sur une ou plusieurs feuilles d'enregistrement : ses nom et prénom (pour autant que son identification soit impossible sur base de la feuille d'enregistrement en co-lecture avec le permis de conduire et la carte d'identité), la date au début d'utilisation de la feuille d'enregistrement, le numéro d'immatriculation du véhicule.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.5. - AETR, art. 12.5 de l'annexe.	1.320 EUR
16.	Le conducteur a négligé de mentionner une ou plusieurs des indications suivantes sur une ou plusieurs feuilles d'enregistrement : la date à la fin d'utilisation de la feuille d'enregistrement, le relevé du compteur kilométrique au début du premier voyage et à la fin du dernier voyage et au moment d'un changement de véhicule éventuel, l'heure de début du changement de véhicule le cas échéant, le lieu au début et à la fin d'utilisation de la feuille.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.5. - AETR, art. 12.5 de l'annexe.	55 EUR
17.	Le conducteur n'a pas établi la feuille particulière (à utiliser pendant la durée où l'appareil de contrôle ne fonctionne pas ou présente des anomalies) conformément aux prescriptions : les indications relatives aux groupes de temps et/ou le nom et/ou le numéro du permis de conduire du conducteur n'ont pas été mentionnés, de sorte que son identification n'est pas possible.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 16.2. - AETR, art. 13.2 de l'annexe.	1.320 EUR
18.	Le conducteur n'a pas établi la feuille particulière (à utiliser pendant la durée où l'appareil de contrôle ne fonctionne pas ou présente des anomalies) conformément aux prescriptions :	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 16.2. - AETR, art. 13.2 de	1.760 EUR



	les indications relatives aux groupes de temps et/ou le nom et/ou le numéro du permis de conduire du conducteur n'ont pas été mentionnés, de sorte que son identification n'est pas possible et l'agent de contrôle est dans l'impossibilité de vérifier si l'obligation de repos quotidien ou hebdomadaire a été remplie durant respectivement les dernières 24 ou 48 heures.	l'annexe.	
19.	Le conducteur n'a pas établi la feuille particulière (à utiliser pendant la durée où l'appareil de contrôle ne fonctionne pas ou présente des anomalies) conformément aux prescriptions : le nom et/ou le numéro du permis de conduire du conducteur n'ont pas été mentionnés ou ont été mentionnés de manière incomplète, mais l'identification du conducteur reste possible.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 16.2. - AETR, art. 13.2 de l'annexe.	55 EUR
20.	Une feuille ou plusieurs feuilles d'enregistrement se trouvent dans le véhicule alors que le conducteur a présenté une attestation d'absence pour la même période.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.7. - AETR, art. 12.7 de l'annexe.	2.640 EUR
21.	Des données sur une ou plusieurs feuilles d'enregistrement ont été falsifiées, effacées ou détruites.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.8. - AETR, art. 12.8 de l'annexe.	2.640 EUR
22.	Dans le cas de transports réguliers de voyageurs, dont question à l'article 16 du règlement 561/2006, il n'y a pas à bord du véhicule d'extrait du registre et/ou de copie de l'horaire de service, de feuilles d'enregistrement ou d'impressions provenant du tachygraphe digital (dans le cas où des services de transport autres que des transports réguliers sont prestés).	- Règlement (CE) 561/2006, art. 16.	1.320 EUR
23.	Dans le cas de transports réguliers de voyageurs, dont question à l'article 16 du règlement 561/2006, il n'y a pas à bord du véhicule de registre établi conformément aux dispositions des §§ 2 et 3 du règlement précité, de sorte que le contrôle des prestations du conducteur est impossible.	- Règlement (CE) 561/2006, art. 16. 1.320 EUR	1.320 EUR
24.	Dans le cas de transports réguliers de voyageurs, dont question à l'article 16 du règlement 561/2006, il n'y a pas à bord du véhicule d'extrait du registre ou du moins pas d'extrait conforme; en outre, l'agent de contrôle est dans l'impossibilité de vérifier si l'obligation de repos quotidien ou hebdomadaire a été remplie durant respectivement les dernières 24 ou 48 heures.	- Règlement (CE) 561/2006, art. 16.	1.760 EUR
25.	Dans le cas de transports réguliers de voyageurs, dont question à l'article 16 du règlement 561/2006, le registre trouvé à bord du véhicule n'a pas été établi conformément aux dispositions des §§ 2 et 3 du règlement précité; toutefois, le contrôle des prestations du conducteur n'est pas impossible.	- Règlement (CE) 561/2006, art. 16.	55 EUR

(1) Règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.



e) Tachygraphe

	Infractions	Réglementation	Somme à percevoir
1.	L'appareil de contrôle dans le véhicule n'est pas conforme à la réglementation (installation ou réparation par un installateur ou un atelier non agréé, scellés absents ou incorrects, plaquette d'installation non valable ou absente).	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 1. - AR du 14.07.2005 (1), art. 14 et 15. - AETR, art. 10.	1.320 EUR
2.	A la suite d'une mauvaise installation, les scellés se sont défaits (brisés) sans compromettre le bon fonctionnement de l'appareil.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 1. - AR du 14.07.2005, art. 14. - AETR, art. 10.	55 EUR
3.	Malgré une différence entre la dimension des pneumatiques et les données sur la plaquette d'installation, la circonférence de la roue correspond avec les données sur la plaquette d'installation.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 1. - AR du 14.07.2005, art. 14. - AETR, art. 10.	55 EUR
4.	L'appareil de contrôle dans le véhicule n'est pas utilisé alors que le véhicule ou le transport n'est pas dispensé de l'utilisation du tachygraphe.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 3. - AETR, art. 2.	1.320 EUR
5.	L'appareil de contrôle dans le véhicule est tombé en panne ou fonctionne mal et la réparation n'a pas été faite conformément aux prescriptions.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 16.1. - AETR, art. 13.1 de l'annexe.	1.320 EUR
6.	L'appareil de contrôle dans le véhicule n'est pas utilisé de manière correcte : lors d'un double équipage, l'enregistrement se fait sur la mauvaise feuille d'enregistrement (ne se cumule pas avec d13).	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.2. - AETR, art. 12.2 de l'annexe.	1.320 EUR
7.	L'appareil de contrôle dans le véhicule n'est pas utilisé de manière correcte : l'indication de temps sur la feuille d'enregistrement est inexacte, à savoir à partir d'un écart supérieur à UTC + 3 pour les véhicules immatriculés dans l'EEE et selon le tableau ad hoc pour les autres véhicules (à l'exception de l'écart de 12h) (ne se cumule pas avec d14).	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.3. - AETR, art. 12.3 de l'annexe.	1.320 EUR
8.	L'appareil de contrôle dans le véhicule n'est pas utilisé correctement : les dispositifs de commutation ne sont pas actionnés ou sont utilisés incorrectement.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.3. - AETR, art. 12.3 de l'annexe.	55 EUR
9.	L'appareil de contrôle dans le véhicule n'est pas utilisé correctement : le code du pays n'a pas été introduit dans le tachygraphe digital (dans le cas où l'introduction des données est manuelle) et/ou le conducteur n'a pas introduit manuellement les groupes de temps lorsqu'il s'est éloigné du véhicule.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.2 et art. 15.5 bis. - AETR, art. 12.2 et 12.5 de l'annexe.	55 EUR
10.	L'appareil de contrôle dans le véhicule n'est pas utilisé correctement : dans le cas de plusieurs conducteurs présents, on n'a pas veillé à ce que les données soient enregistrées sur la feuille d'enregistrement du conducteur qui roule effectivement (dans le cas d'un tachygraphe analogique) ou que chaque conducteur ait inséré sa carte de conducteur dans	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.2. - AETR, art. 12.2 de l'annexe.	1.320 EUR



	l'ouverture correcte du tachygraphe digital (ne se cumule pas avec d13).		
11.	L'appareil de contrôle a été manipulé frauduleusement pour empêcher un enregistrement correct : les données ont été modifiées ou effacées, les données enregistrées sont inaccessibles ou ont été détruites, un dispositif a été installé dans l'intention de commettre les infractions précitées.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.8. - AETR, art. 12.8 de l'annexe.	2.640 EUR
12.	Le véhicule n'est pas équipé d'un appareil de contrôle alors que le véhicule ou le transport n'est pas dispensé de l'utilisation de l'appareil de contrôle.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 3. - AR du 14.07.2005, art. 2. - AETR, art. 2.	1.320 EUR
13.	Le véhicule est équipé d'un tachygraphe analogique alors qu'il doit être équipé d'un tachygraphe digital.	- Règlement (CE) 2135/98, art. 2.1. - AR du 14.07.2005, art. 22. - AETR, art. 13.	1.320 EUR
14.	Le conducteur refuse de faire contrôler l'appareil de contrôle - Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.7.	- AETR, art. 12.7 de l'annexe.	2.640 EUR

(1) Arrêté royal du 14 juillet 1985 portant exécution du Règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

f) Carte de conducteur (dans le cas où le conducteur conduit un véhicule équipé d'un tachygraphe digital)

	Infractions	Réglementation	Somme à percevoir
1.	La carte de conducteur n'est pas valable parce que sa durée de validité a expiré.	- Règlement (CEE) 3821/85, art.14.4 et 15.2. - AETR, art. 11.4 et 12.2 de l'annexe.	1.320 EUR
2.	La carte de conducteur n'est pas valable parce qu'elle est défectueuse ou endommagée et que la constatation de cette infraction est faite plus de 15 jours calendrier (ou plus tard s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner le siège de l'entreprise) après l'apparition du défaut ou de la détérioration.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 16.3. - AETR, art. 13.3 de l'annexe.	1.320 EUR
3.	La carte de conducteur se trouve dans le véhicule mais pas dans l'appareil de contrôle.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.2. - AETR, art. 12.2 de l'annexe.	1.320 EUR
4.	La carte de conducteur a été retirée sans raison valable de l'appareil de contrôle avant la fin de la journée de travail alors que le véhicule est utilisé.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.2. - AETR, art. 12.2 de l'annexe.	1.320 EUR
5.	La carte de conducteur se trouve aux mains du conducteur, dans le véhicule, mais a été retirée de l'appareil de contrôle, sans raison valable, avant la fin de la journée de travail, alors que le véhicule n'était pas en mouvement et qu'il n'y avait pas de raison de retirer la carte de l'appareil conformément à l'article 15, § 2 du Règlement n° 3821/85.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.2. - AETR, art. 12.2 de l'annexe.	55 EUR



6.	Le conducteur n'est pas titulaire d'une carte de conducteur alors que le véhicule ou le transport n'est pas dispensé de l'utilisation du tachygraphe.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 3 et 14.3. - AETR, art. 2 et 11.3 de l'annexe.	1.320 EUR
7.	Le conducteur est titulaire d'une carte de conducteur mais il ne peut produire ni la carte parce qu'elle a été perdue ou volée, ni une preuve de déclaration de perte ou de vol.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 16.3. - AETR, art. 13.3 de l'annexe.	1.320 EUR
8.	Le conducteur est titulaire d'une carte de conducteur mais il ne peut pas produire la carte parce qu'elle a été perdue ou volée alors que la constatation de l'infraction a lieu plus de 15 jours (ou plus tard s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner le siège de l'entreprise) calendrier après la perte ou le vol.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 16.3. - AETR, art. 13.3 de l'annexe.	1.320 EUR
9.	Le conducteur est titulaire d'une carte de conducteur mais il ne l'a pas auprès de lui dans le véhicule.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.7. - AETR, art. 12.7 de l'annexe.	1.320 EUR
10.	Le conducteur refuse de présenter la carte de conducteur pour contrôle.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.7. - AETR, art. 12.7 de l'annexe.	2.640 EUR
11.	Le conducteur a utilisé frauduleusement la carte de conducteur : - en utilisant ou en possédant une carte dont une autre personne est titulaire; - en utilisant alternativement deux ou plusieurs cartes attribuées à différents conducteurs, qu'il en soit ou non le titulaire; - en utilisant une carte déclarée volée ou perdue; - en utilisant alternativement plusieurs cartes valables dont il est titulaire; - en utilisant une carte falsifiée ou fausse ou une carte dont les données enregistrées ont été rendues inaccessibles ou ont été détruites.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 14.4 et 15.8. - AR du 14.07.2005, art. 16 §§ 4, 16 et 17. - AETR, art. 11.4 et 12.8 de l'annexe.	2.640 EUR

g) Carte de conducteur (dans le cas où le conducteur conduit un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique)

	Infractions	Réglementation	Somme à percevoir
1.	La carte de conducteur n'est pas valable parce que sa durée de validité est expirée.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 14.4 et 15.2. - AETR, art. 11.4 et 12.2 de l'annexe.	1.320 EUR
2.	La carte de conducteur n'est pas valable parce qu'elle est défectueuse ou endommagée et que la constatation de cette infraction est faite plus de 15 jours calendrier (ou plus tard s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner le siège de l'entreprise) après l'apparition du défaut ou de la détérioration.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 16.3. - AETR, art. 13.3 de l'annexe.	1.320 EUR
3.	Le conducteur est titulaire d'une carte de conducteur mais il ne	- Règlement (CEE)	1.320



	peut produire ni la carte parce qu'elle a été perdue ou volée, ni une preuve de déclaration de perte ou de vol.	3821/85, art. 16.3. - AETR, art. 13.3 de l'annexe.	EUR
4.	Le conducteur est titulaire d'une carte de conducteur mais il ne peut pas produire la carte parce qu'elle a été perdue ou volée alors que la constatation de l'infraction a lieu plus de 15 jours calendrier (ou plus tard s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner le siège de l'entreprise) après la perte ou le vol.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 16.3. - AETR, art. 13.3 de l'annexe.	1.320 EUR
5.	Le conducteur est titulaire d'une carte de conducteur mais il ne l'a pas auprès de lui dans le véhicule.	- Règlement (CEE) 3821/85, art.15.7. - AETR, art. 12.7 de l'annexe.	1.320 EUR
6.	Le conducteur refuse de présenter la carte de conducteur pour contrôle.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.7. - AETR, art. 12.7 de l'annexe.	2.640 EUR
7.	Le conducteur a utilisé frauduleusement la carte de conducteur : - en utilisant ou en possédant une carte dont une autre personne est titulaire; - en utilisant alternativement deux ou plusieurs cartes attribuées à différents conducteurs, qu'il en soit ou non le titulaire; - en utilisant une carte déclarée volée ou perdue; - en utilisant alternativement plusieurs cartes valables dont il est titulaire; - en utilisant une carte falsifiée ou fausse ou une carte dont les données enregistrées ont été rendues inaccessibles ou ont été détruites.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 14.4 et 15.8. - AR du 14.07.2005, art. 16 §§ 4, 16 et 17. - AETR, art. 11.4 et 12.8 de l'annexe.	2.640 EUR

h) Impression des données enregistrées par le tachygraphe digital

	Infractions	Réglementation	Somme à percevoir
1.	En cas d'endommagement ou de mauvais fonctionnement de la carte de conducteur ou si le conducteur n'est pas en possession de celle-ci (à la suite de vol ou de perte), le conducteur ne peut présenter aucune impression des données enregistrées par le tachygraphe digital et/ou le conducteur a négligé de mentionner sur l'impression présentée, les informations non-enregistrées par le tachygraphe, son nom et le numéro de son permis de conduire ou de carte de conducteur (lorsque l'identification du conducteur est impossible) pour la période qui suit le dernier temps de repos hebdomadaire qu'il a pris.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.1 et 16.2. - AETR, art. 13.2 de l'annexe.	1.320 EUR
2.	En cas d'endommagement ou de mauvais fonctionnement de la carte de conducteur ou si le conducteur n'est pas en possession de celle-ci (à la suite de vol ou de perte), le conducteur ne peut présenter aucune impression des données enregistrées par le tachygraphe digital et/ou le conducteur a négligé de mentionner sur l'impression présentée, les informations non-enregistrées par le tachygraphe, son nom et le numéro de son permis de conduire ou de carte de conducteur (lorsque l'identification du conducteur est impossible) et, en outre, l'agent de contrôle est dans l'impossibilité de vérifier si l'obligation de temps de repos	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.1 et 16.2. - AETR, art. 13.2 de l'annexe.	1.760 EUR



	quotidien ou hebdomadaire a été remplie durant respectivement les dernières 24 ou 48 heures.		
3.	En cas d'endommagement ou de mauvais fonctionnement de la carte de conducteur ou si le conducteur n'est pas en possession de celle-ci (à la suite de vol ou de perte), le conducteur ne peut présenter aucune impression des données enregistrées par le tachygraphe digital et/ou le conducteur a négligé de mentionner sur l'impression présentée, les informations non-enregistrées par le tachygraphe, son nom et le numéro de son permis de conduire ou de carte de conducteur (lorsque l'identification du conducteur est impossible) pour la période qui précède le dernier temps de repos hebdomadaire qu'il a pris.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.1 et 16.2. - AETR, art. 13.2 de l'annexe.	660 EUR
4.	Les données imprimées par le tachygraphe digital sont devenues illisibles par négligence ou manque de soin de la part du conducteur.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.1 et 16.2. - AETR, art. 13.2 de l'annexe.	1.320 EUR
5.	Le conducteur, qui a sa résidence normale sur le territoire d'un pays non-membre de l'UE mais partie contractante à l'AETR et auquel une carte de conducteur n'a pas encore pu être délivrée par les autorités compétentes de ce pays, conduit un véhicule, immatriculé dans un pays non-membre de l'UE mais partie contractante à l'AETR, et équipé d'un tachygraphe digital, et ne peut présenter aucune impression des données enregistrées par le tachygraphe digital et/ou il a négligé de mentionner sur l'impression présentée son nom et le numéro de son permis de conduire (lorsque l'identification du conducteur est impossible) pour la semaine en cours et le dernier jour de conduite pendant la semaine précédente. (1)	- AETR, art. 13 de l'Accord et art. 14 de l'annexe.	1.320 EUR
6.	Le conducteur, qui a sa résidence normale sur le territoire d'un pays non-membre de l'UE mais partie contractante à l'AETR et auquel une carte de conducteur n'a pas encore pu être délivrée par les autorités compétentes de ce pays, conduit un véhicule, immatriculé dans un pays non-membre de l'UE mais partie contractante à l'AETR, et équipé d'un tachygraphe digital, et ne peut présenter aucune impression des données enregistrées par le tachygraphe digital et/ou il a négligé de mentionner sur l'impression présentée son nom et le numéro de son permis de conduire (lorsque l'identification du conducteur est impossible) pour la semaine en cours et le dernier jour de conduite pendant la semaine précédente; en outre, l'agent de contrôle est dans l'impossibilité de vérifier si l'obligation de temps de repos quotidien ou hebdomadaire a été remplie durant respectivement les dernières 24 ou 48 heures. (1)	- AETR, art. 13 de l'Accord et art. 14 de l'annexe.	1.760 EUR
7.	Le conducteur refuse de présenter pour contrôle l'impression des données enregistrées par le tachygraphe digital.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.7. - AETR, art. 12.7 de l'annexe.	2.640 EUR
8.	Les données imprimées par le tachygraphe digital sont falsifiées, effacées ou détruites.	- Règlement (CEE) 3821/85, art. 15.8. - AETR, art. 12.8 de l'annexe.	2.640 EUR

(1) Applicable durant la période transitoire de 4 ans, dont question à l'article 14.1 de l'annexe à l'AETR.



i) Transport de voyageurs par route - documents de contrôle et d'autorisation⁸

	Infractions	Réglementation	Somme à percevoir
1.	<u>Véhicules utilisés par une entreprise établie en Belgique</u>		
1.1	Pas de copie certifiée conforme de la licence communautaire à bord du véhicule qui effectue des services occasionnels ou des services réguliers internationaux et l'existence du document ne peut pas être prouvée immédiatement ni être constatée dans l'eRegistre des entreprises de transport par route.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 4 et 19; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 4; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 9.	990 EUR
1.2	Lors de la réalisation d'un transport occasionnel ou d'un transport régulier international, la copie certifiée conforme de la licence communautaire belge n'est pas valable parce que la plaque d'immatriculation du véhicule n'est pas reprise dans l'eRegistre des entreprises de transport par route.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 4 et 19; - Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 12, § 1, 4°.	990 EUR
1.3	Pas de feuille de route valable à bord du véhicule qui effectue des services occasionnels (ni le document remplaçant la feuille de route lors d'un service occasionnel national) et l'existence du document ne peut pas être prouvée immédiatement.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 12 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 1, 2, 6 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 2 et 9.	990 EUR
1.4	La feuille de route à bord du véhicule qui effectue des services occasionnels ne mentionne pas les indications minimales prescrites par l'article 12.3 du règlement (CE) n° 1073/2009.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 12 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 1, 2, 6 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 2 et 9.	990 EUR
1.5	La feuille de route à bord du véhicule qui effectue des services occasionnels ne fait pas mention d'indications autres que les indications minimales prescrites par l'article 12.3 du règlement (CE) n° 1073/2009 (immatriculation du véhicule, nom du (des) conducteur(s), nombre de passagers).	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 12 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 1, 2, 6 et 11;	55 EUR

⁸ Modifié : AR 22.05.2014



		Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 2 et 9.	
1.6	Pas d'autorisation de service régulier international valable à bord du véhicule qui effectue des services réguliers internationaux et l'existence du document ne peut pas être prouvée immédiatement.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 5, 6 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 8 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 4 et 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 5 et 9.	990 EUR
1.7	Pas de copie certifiée conforme de la licence communautaire, de feuille de route (ou le document remplaçant la feuille de route lors d'un service occasionnel national) ou d'autorisation de service régulier international à bord du véhicule qui effectue des services de transport mentionnés sous les points 1.1 à 1.4 et 1.6, mais l'existence du document a été prouvée immédiatement.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 4, 5, 12 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 1, 2, 6, 8 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 4 et 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 2, 5 et 9.	55 EUR (5)
2.	<u>Entreprises établies dans un autre Etat membre de l'EEE ou en Suisse</u>		
2.1	Pas de copie certifiée conforme de la licence communautaire ou de licence similaire suisse à bord du véhicule qui effectue des services réguliers ou occasionnels internationaux et l'existence du document ne peut pas être prouvée immédiatement.	Règlement (CE) n° 1073/2009(1), art. 4, 14 et 19; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 9.	990 EUR
2.2	Pas de feuille de route valable à bord du véhicule qui effectue des services occasionnels internationaux et l'existence du document ne peut pas être prouvée immédiatement.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 12 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 1, 2, 6 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 3 et 9.	990 EUR
2.3	La feuille de route à bord du véhicule qui effectue des services occasionnels internationaux ne mentionne pas les indications minimales prescrites par l'article 12.3 du	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 12 et 19;	990 EUR



	règlement (CE) n° 1073/2009.	Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 1, 2, 6 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 3 et 9.	
2.4	La feuille de route à bord du véhicule qui effectue des services occasionnels internationaux ne fait pas mention d'indications autres que les indications minimales prescrites par l'article 12.3 du règlement (CE) n° 1073/2009 (immatriculation du véhicule, nom du (des) conducteur(s), nombre de passagers).	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 12 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 1, 2, 6 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 3 et 9.	990 EUR
2.5	Pas de feuille de route valable à bord du véhicule qui effectue des services occasionnels de cabotage et l'existence du document ne peut pas être prouvée immédiatement	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 17; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 3 et 9.	55 EUR
2.6	La feuille de route à bord du véhicule qui effectue des services occasionnels de cabotage ne mentionne pas les indications prescrites par l'article 17.2 du règlement (CE) n° 1073/2009.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 17; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 3 et 9.	990 EUR
2.7	La feuille de route à bord du véhicule qui effectue des services occasionnels de cabotage ne fait pas mention d'indications autres que les indications prescrites par l'article 17.2 du règlement (CE) n° 1073/2009 (immatriculation du véhicule, nom du (des) conducteur(s), nombre de passagers).	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 17; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 3 et 9.	990 EUR
2.8	Pas d'autorisation de service régulier international valable à bord du véhicule qui effectue des services réguliers internationaux et l'existence du document ne peut pas être prouvée immédiatement.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 5, 6 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 8 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6;	55 EUR



		A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 5 et 9.	
2.9	Pas d'attestation valable à bord du véhicule lors d'un transport pour compte propre international et l'existence du document ne peut pas être prouvée immédiatement.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 5 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 9 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 7 et 9.	990 EUR
2.10	Pas de copie certifiée conforme de la licence communautaire, de licence similaire suisse, d'autorisation de transport régulier international, de feuille de route ou d'attestation valable à bord du véhicule qui effectue les services de transport mentionnés sous les points 2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.8 et 2.9, mais l'existence du document valable a été prouvée immédiatement.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 4, 5, 12, 14, 15, 17 et 19; - Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 1, 2, 6, 8, 9 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 3, 5, 7 et 9.	55 EUR (5)
3.	<u>Entreprises établies hors de l'EEE ou de Suisse.</u>		
3.1	Pas d'autorisation de service occasionnel international valable à bord du véhicule qui effectue des services occasionnels internationaux non dispensés de l'autorisation et l'existence du document ne peut pas être prouvée immédiatement.	Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 4 et 9.	990 EUR
3.2	Pas d'autorisation de service régulier international valable à bord du véhicule qui effectue des services réguliers internationaux et l'existence du document ne peut pas être prouvée immédiatement.	Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 5 et 9.	990 EUR
3.3	Pas d'autorisation valable à bord du véhicule qui effectue des services de navette internationaux soumis à autorisation et l'existence du document ne peut pas être prouvée immédiatement.	Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 8 et 9.	990 EUR
3.4	Pas d'autorisation bilatérale valable à bord du véhicule qui effectue de transport international (dans le cas où l'accord bilatéral concerné prévoit cette autorisation)	Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 8 et 9.	990 EUR
3.5	Le véhicule fait du cabotage non autorisé sur le territoire belge.	Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 8.	990 EUR
3.6	Pas de feuille de route à bord du véhicule qui effectue des	Loi du 15 juillet 2013	990 EUR



	services occasionnels et l'existence du document ne peut pas être prouvée immédiatement.	(2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 4, 8 et 9.	
3.7	Pas de feuille de route valable à bord du véhicule qui effectue des services de navette internationaux non soumis à autorisation et l'existence du document ne peut pas être prouvée immédiatement.	Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 4, 8 et 9.	990 EUR
3.8	Pas d'autorisation ou de feuille de route à bord du véhicule qui effectue les services de transport mentionnés sous les points 3.1 à 3.4, 3.6 et 3.7, mais l'existence du document a été prouvée immédiatement.	Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 4, 5, 8 et 9.	55 EUR (5)
4.	<u>L'autorisation, l'attestation ou la feuille de route :</u>		
	- a été falsifiée ou rendue inutilisable (en vue du contrôle);		
	- contient des données falsifiées ou rendues		
	- inutilisables (en vue du contrôle); est utilisée de manière frauduleuse.		
4.1	<u>Véhicules utilisés par une entreprise établie en Belgique</u>		
4.1.1	Copie certifiée conforme de la licence communautaire lors d'un service occasionnel ou d'un service régulier international.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 4 et 19; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 4; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 9.	3.960 EUR
4.1.2.	Feuille de route lors d'un service occasionnel (ou document remplaçant la feuille de route lors d'un service occasionnel national).	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 12 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 1, 2, 6 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 2 et 9.	3.960 EUR
4.1.3.	Autorisation lors d'un service régulier international.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 5, 6 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 8 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 5 et 9.	3.960 EUR



4.2	<u>Entreprises établies dans un autre Etat membre de l'EEE ou en Suisse</u>		
4.2.1.	Copie certifiée conforme de la licence communautaire ou licence similaire suisse lors d'un service occasionnel ou d'un service régulier international	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 4, 14 et 19; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 9.	3.960 EUR
4.2.2.	Autorisation à l'occasion d'un service régulier international ou feuille de route à l'occasion d'un service occasionnel.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 5, 12, 17 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 1, 2, 6, 8 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 3, 5 et 9.	3.960 EUR
4.2.3.	Attestation en cas de transport pour compte propre, comme visé au point 2.9.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 5 et 19; - Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 9 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 7 et 9.	3.960 EUR
4.3	<u>Entreprises établies hors de l'EEE ou de Suisse.</u>		
4.3.1.	Autorisation ou feuille de route selon la nature du service de transport, comme visé au point 3.	Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 4, 5, 8 et 9.	3.960 EUR
5.	<u>Le conducteur refuse de produire lors du contrôle l'autorisation, l'attestation ou la feuille de route</u>		
5.1	<u>Véhicules utilisés par une entreprise établie en Belgique</u>		
5.1.1.	Copie certifiée conforme de la licence communautaire lors d'un service occasionnel ou d'un service régulier international.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 4 et 19; - Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 4; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 9.	3.960 EUR
5.1.2.	Feuille de route lors d'un service occasionnel (ou	Règlement (CE) n°	3.960



	document remplaçant la feuille de route lors d'un service occasionnel national).	1073/2009 (1), art. 12 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 1, 2, 6 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 2 et 9.	EUR
5.1.3.	Autorisation lors d'un service régulier international.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 5, 6 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 8 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 5 et 9.	3.960 EUR
5.2	<u>Entreprises établies dans un autre Etat membre de l'EEE ou en Suisse</u>		
5.2.1.	Copie certifiée conforme de la licence communautaire ou licence similaire suisse lors d'un service occasionnel ou d'un service régulier international.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 4, 14 et 19; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 9.	3.960 EUR
5.2.2.	Autorisation à l'occasion d'un service régulier international ou feuille de route à l'occasion d'un service occasionnel.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 5, 12, 17 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 1, 2, 6, 8 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 3, 5 et 9.	3.960 EUR
5.2.3.	Attestation en cas de transport pour compte propre, comme visé au point 2.9.	Règlement (CE) n° 1073/2009 (1), art. 5 et 19; Règlement (UE) n° 361/2014 (4), art. 9 et 11; Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6;	3.960 EUR



		.R. du 22 mai 2014 (3), art. 7 et 9.	
5.3	<u>Entreprises établies hors de l'EEE ou de Suisse.</u>		
5.3.1.	Autorisation ou feuille de route selon la nature du service de transport, comme visé au point 3.	Loi du 15 juillet 2013 (2), art. 6; A.R. du 22 mai 2014 (3), art. 4, 5, 8 et 9.	3.960 EUR

(1) Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006.

(2) Loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006.

(3) Arrêté royal du 22 mai 2014 relatif au transport de voyageurs par route.

(4) Règlement (UE) n° 361/2014 de la Commission du 9 avril 2014 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les documents relatifs aux transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus, et abrogeant le Règlement (CE) n° 2121/98 de la Commission.

(5) Par document manquant.



Arrêté royal portant exécution du règlement (CEE) no.3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

A.R. - 14.07.2005 - B.S. - 26.07.2005
A.R. - 03.02.2011 - B.S. - 28.02.2011

Chapitre X : Cartes tachygraphiques

Article 16

§ 1

Les cartes tachygraphiques, dont les prix sont fixés à l'annexe VII, sont de quatre types :

- carte de conducteur;
- carte d'entreprise;
- carte d'atelier;
- carte de contrôle.

Les demandes d'obtention des cartes sont introduites au moyen de formulaires dont les modèles figurent à l'annexe VIII.

§ 2

Les cartes tachygraphiques restent la propriété de l'Etat, elles sont mises à la disposition des détenteurs.

§ 3

Les cartes tachygraphiques sont refusées ou invalidées par l'organisme compétent lorsque les conditions d'obtention ne sont pas ou plus, entièrement ou partiellement remplies par les demandeurs ou les détenteurs ou lorsque les détenteurs les ont obtenues sur base de déclarations fausses, incorrectes ou incomplètes.

§ 4

La carte de conducteur est personnelle et incessible, elle ne peut être délivrée qu'à une personne répondant aux conditions suivantes :

- avoir sa résidence normale en Belgique : cette condition signifie que le demandeur doit être domicilié officiellement en Belgique ou demeurer habituellement en Belgique pendant au moins 185 jours par année civile;
- conduire ou être amené à conduire, à vide ou en charge, un véhicule affecté au transport de voyageurs ou de marchandises auquel s'applique le Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les Règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (temps de conduite et de repos);
- ne pas être détenteur d'une carte de conducteur en cours de validité, émise en Belgique ou dans un autre pays.



§ 5

L'atelier agréé désigne les personnes physiques répondant aux conditions fixées à l'article 10, alinéa 2. Les cartes d'atelier sont délivrées à l'atelier agréé qui en fait la demande. Elles sont personnelles et incessibles.

§ 6

Le code secret lié à la carte d'atelier est personnel, il est délivré au détenteur d'une carte d'atelier, il ne peut être communiqué à une autre personne physique ou morale et ne peut être utilisé que par le détenteur de la carte.

§ 7

La carte d'atelier ne peut quitter les locaux de l'atelier, sauf dans le cadre d'activités extérieures directement liées aux activités de l'atelier et pour la durée de ces dernières. Lorsqu'elle n'est pas utilisée, elle est conservée dans le local tachygraphe sécurisé.

§ 8

L'atelier agréé est responsable de l'utilisation par ses employés détenteurs et de la restitution des cartes d'atelier dont il dispose.

§ 9

Lorsque le contrat d'emploi qui lie un atelier agréé au détenteur d'une carte d'atelier est rompu ou lorsque le détenteur cesse ses activités, la carte d'atelier est restituée dans les huit jours à l'organisme compétent.

§ 10

La perte ou le vol d'une carte délivrée en Belgique fait l'objet d'une déclaration de dépossession involontaire auprès de la police ou de l'organisme compétent. La déclaration de dépossession involontaire auprès de la police est jointe à la demande de remplacement.

§ 11

Lorsqu'une carte émise par l'autorité d'un pays étranger est perdue ou volée et les faits se sont produits sur le territoire belge, la déclaration de dépossession involontaire est faite auprès de la police.

§ 12

Les agents de contrôle visés à l'article 18, § 2, sont munis d'une carte de contrôleur.

§ 13

Les cartes sont saisies et retirées par les agents de contrôle lorsque la carte a été falsifiée, que le conducteur utilise une carte dont il n'est pas titulaire ou que la carte détenue a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés.

§ 14

Les cartes délivrées en Belgique, endommagées ou défectueuses sont retournées à l'organisme compétent. Le cas échéant, elles sont jointes à la demande de remplacement.



§ 15

Les cartes dont la durée de validité est expirée ou qui ne sont plus utilisées sont restituées par le détenteur dans les six semaines⁹ de la date d'expiration ou de fin d'utilisation à l'organisme compétent.

§ 16

Nul ne peut utiliser une carte déclarée perdue ou volée.

§ 17

Nul ne peut utiliser alternativement deux ou plusieurs cartes de conducteur en cours de validité dont il est détenteur ou non ni détenir une carte dont il n'est pas détenteur.

Chapitre XI : Téléchargement des données stockées dans la mémoire de l'unité embarquée ou des cartes de conducteur

Article 17

§ 1

Les données stockées dans la mémoire de l'unité embarquée sont téléchargées vers un média externe sécurisé au moins tous les deux mois à compter depuis le dernier téléchargement.

Les données stockées dans la mémoire de l'unité embarquée sont téléchargées pour la période courant depuis le dernier téléchargement lorsque le véhicule est retiré de la circulation ou mis à la disposition d'une autre entreprise sous quelque forme que se soit.

Les données stockées dans la mémoire des cartes de conducteur sont téléchargées vers un média externe sécurisé au moins tous les vingt et un jours à compter depuis le dernier téléchargement.

Les données stockées dans la mémoire de la carte de conducteur sont téléchargées pour la période courant depuis le dernier téléchargement lorsque le conducteur cesse ses activités au sein de l'entreprise ou avant que la carte ne soit retournée à l'organisme compétent lors d'un remplacement ou d'un renouvellement.

Un téléchargement des données pour une période déterminée peut être exigé par les agents visés au § 4.

§ 2

Les données téléchargées sont conservées par l'entreprise au moins deux ans.

Les données téléchargées au départ de la mémoire de l'unité embarquée de tous les véhicules appartenant à une même entreprise et de la carte de conducteur de tous les conducteurs employés par cette entreprise sont conservées en un même endroit sécurisé, accessible uniquement aux personnes autorisées.

§ 3

⁹Modifié: AR 03.02.11



Ni le téléchargement, ni la conservation des données ne peuvent modifier ni altérer ces dernières.

§ 4

Les données téléchargées par les entreprises ou les ateliers sont rendues accessibles, à leur demande, aux fins d'analyse :

1. aux agents visés à l'article 18, § 2;
2. aux inspecteurs sociaux et contrôleurs sociaux de l'Inspection sociale du Service public fédéral Sécurité sociale;
3. aux inspecteurs sociaux et contrôleurs sociaux de l'Office national de Sécurité sociale.

Ces agents ont la possibilité de télécharger les données à leur tour sur leur média propre aux fins d'analyse ultérieure.

Chapitre XII : Recherche et constatation des infractions

Article 18

§ 1¹⁰

Les infractions au règlement et au présent arrêté, constatées en Belgique ou dénoncées par l'autorité compétente d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers sont poursuivies conformément aux lois en vigueur. Elles sont punies sur base de l'article 2 de la loi du 18 février 1969 ou de l'article 4 de la loi du 21 juin 1985 précitées, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers, selon qu'elles ont trait aux modalités d'utilisation de l'appareil de contrôle ou à ses caractéristiques techniques.

§ 2

Sont chargés de rechercher et constater les infractions au présent arrêté :

1. le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale;
2. les agents de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière et de la Direction générale Transport terrestre investis d'un mandat de police judiciaire;
3. les agents de l'Administration des Douanes et Accises;
4. les inspecteurs sociaux et les contrôleurs sociaux de l'Inspection des lois sociales du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale;

§ 3

La qualité d'officier de police judiciaire peut être reconnue par Nous aux agents visés à l'article 18, par. 2, point 2.

Article 19

A l'article 2, point 1 point h de l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'une infraction en matière de transport par route, modifié par l'article 67, point 2 de l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route, les dispositions suivantes sont ajoutées :

- infraction à l'article 15, point 8 du même règlement : 2.500 euros;

¹⁰ Modifié : AR 09.04.07



- infraction à l'article 16.2., 2e paragraphe du même règlement : 2.000 euros;
- infraction à l'article 16.3., 1e, 2e, 3e paragraphe du même règlement : 1.000 euros;
- utilisation ou détention d'une carte tachygraphique de conducteur par un conducteur autre que le détenteur : 2.500 euros;
- utilisation par un conducteur alternativement de deux ou plusieurs cartes de conducteur attribuées à des conducteurs différents, qu'il soit ou non détenteur de l'une d'elle : 2.500 euros;
- utilisation d'une carte tachygraphique déclarée perdue ou volée : 2.500 euros;
- utilisation par leur détenteur, alternativement, de plusieurs cartes tachygraphiques en cours de validité : 2.500 euros;
- utilisation d'une carte tachygraphique falsifiée, fausse ou périmée : 2.500 euros.

Chapitre XIII : Attestations d'absence de conduite pour les conducteurs salariés ¹¹

Article 20

Lorsqu'un conducteur n'a pu conduire un véhicule suite à une maladie ou des congés, ou s'il a conduit un véhicule effectuant des transports hors champ d'application du règlement et qu'il ne peut produire des feuilles d'enregistrement ou des prestations sur sa carte de conducteur, il peut apporter à l'instant du contrôle la justification de ses absences au moyen d'une attestation originale de son employeur. L'attestation est du modèle visé à l'annexe de la décision de la Commission C(2007)1470 sur le formulaire relatif à la législation sociale en matière de transport routier.

Chapitre XIV : Dispositions transitoires, finales et abrogatoires

Article 21

Par dérogation aux dispositions de l'article 4, par. 4 du présent arrêté, relatives à la vérification chez le demandeur, un agrément provisoire peut être délivré après examen et acceptation du dossier de demande. L'agrément provisoire a une validité d'un an maximum à dater de sa délivrance.

Article 22

Les véhicules neufs immatriculés à partir du 5 août 2005 sont équipés d'un tachygraphe digital. Toutefois, pour la période comprise entre le 5 août 2005 et le 31 décembre 2005, ils peuvent être équipés d'un tachygraphe analogique si le titulaire de l'immatriculation apporte la preuve de l'impossibilité d'équiper le véhicule d'un tachygraphe digital.

¹¹ Modifié : AR 09.04.07



Avant le 5 août 2006, tous les véhicules munis d'une plaquette d'installation en cours de validité depuis deux ans ou plus sont présentés chez un installateur agréé pour un contrôle comme prévu à l'article 14 à l'issue duquel une plaquette de contrôle est apposée.

Tous les véhicules munis d'une plaquette d'installation en cours de validité depuis six ans sont présentés pour un contrôle de l'exactitude du tachygraphe et de l'installation dans son ensemble à l'issue duquel une plaquette d'installation, comme décrite à l'article 1er est apposée.

Article 23

Le présent arrêté abroge l'arrêté royal du 13 juillet 1984 portant exécution du règlement (CEE) no.3821/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route tel que modifié par l'arrêté royal du 10 novembre 1987.

Article 24

Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Annexe : ANNEXE IRE

Véhicules dans lesquels le tachygraphe ne doit pas être utilisé ou dans lesquels il ne doit pas être installé lorsqu'ils effectuent des transports visés à l'article 2, point 3 du règlement (CE) n° 561/2006 et jusqu'à l'alignement visé au point 3 du même article du règlement¹²

1. véhicules affectés aux transports de marchandises et dont le poids maximal autorisé, y compris celui des remorques ou des semi-remorques ne dépasse pas 3,5 tonnes;
2. véhicules affectés aux transports de voyageurs qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter neuf personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet;
3. véhicules affectés :
 - a) aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km;
 - b) aux transports internationaux réguliers de voyageurs, dont les terminaux de la ligne se trouvent dans une distance de 50 kilomètres à vol d'oiseau d'une frontière avec un autre Etat membre, et dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 100 kilomètres;
4. véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 30 km par heure;
5. véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces responsables du maintien de l'ordre public, ou placés sous le contrôle de ceux-ci;
6. véhicules affectés aux services des égouts, de la protection contre les inondations, de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, de l'enlèvement des immondices, des télégraphes, des téléphones, des envois postaux, de

¹² Modifié : AR 09.04.07



- la radio-diffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de télévision ou de radio;
7. véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;
 8. véhicules spécialisés affectés à des tâches médicales;
 9. véhicules transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;
 10. véhicules spécialisés de dépannage;
 11. véhicules subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
 12. véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de biens dans des buts privés;
 13. véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail;

Mais aussi...

1. véhicules affectés aux transports réguliers de voyageurs;
2. véhicules affectés aux transports de voyageurs qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter 17 personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet;
3. véhicules utilisés par les autorités publiques pour des services publics qui ne concurrencent pas les transporteurs professionnels;
4. véhicules utilisés pour des transports de marchandises par des entreprises agricoles, horticoles, forestières ou de pêche, dans un rayon de 50 km autour de leur point d'attache habituel, y compris le territoire des communes dont le centre est situé dans ce rayon;
5. véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine;
6. véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice-versa, ou des marchés aux abattoirs locaux;
7. véhicules utilisés comme boutiques pour la desserte des marchés locaux ou pour des opérations de vente de porte à porte, ou utilisés pour des opérations ambulantes de banque, de change ou d'épargne, l'exercice du culte, des opérations de prêts de livres, disques ou cassettes, de manifestations culturelles ou des expositions, et spécialement équipés à ces fins;
8. véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, dans un rayon de 50 km autour de leur point d'attache habituel, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur;
9. véhicules affectés aux transports de marchandises, propulsés par gaz produit sur le véhicule ou par électricité, ou équipés d'un ralantisseur, dans la mesure où ces véhicules sont assimilés aux véhicules propulsés par moteur à essence ou gasoil, dont le poids maximal autorisé, y compris celui des remorques ou des semi-remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes;
10. véhicules affectés aux cours de conduite automobile en vue de l'obtention d'un permis de conduire;
11. tracteurs exclusivement affectés à des travaux agricoles et forestiers.



Convention collective de travail du 28 septembre 1999 concernant l'utilisation de la feuille journalière de prestations pour le personnel non roulant dans le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers et pour le personnel non roulant du sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui appartiennent aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui effectuent :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;
5. Pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxi-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.



§ 4

Par "ouvriers", on entend les ouvriers et ouvrières, appartenant à la catégorie du personnel non roulant.

Chapitre II : Feuille journalière de prestations

Article 2

§ 1

L'utilisation d'une feuille journalière de prestations est obligatoire.

§ 2

La feuille journalière de prestations contiendra au minimum les rubriques suivantes :

- période relative à la prestation
- nom et prénom de l'ouvrier
- la fonction exercée par l'ouvrier
- identification de l'employeur
- régime de travail
- la date et le jour
- temps effectif de travail
- temps effectif d'attente
- indemnité(s)
- remarques
- signature de l'ouvrier et de l'employeur.

§ 3

L'employeur a l'obligation de mettre à la disposition de ses travailleurs une feuille journalière de prestations.

Pour le calcul de la rémunération, ainsi que pour la fixation des indemnités des travailleurs, les parties au contrat de travail sont tenues d'utiliser la feuille journalière de prestations.

§ 4

Ce document est reconnu par les parties comme étant le seul document valable en droit auquel il peut être recouru en cas de contestation de la rémunération et des indemnités.

§ 5

L'exemplaire du document, lorsqu'il est signé par les deux parties au contrat de travail, rend toute contestation irrecevable. La contestation ne peut être admise qu'en cas de refus d'une des parties de signer la feuille journalière de prestations. Les travailleurs et les employeurs ne peuvent, sans motif légitime et précis, refuser de signer la feuille journalière de prestations présentée.

Le charge de la preuve incombe à la partir non signataire et, en cas de contestation, à l'employeur.

§ 6



Les feuilles journalières de prestations doivent être conservées pendant la durée prévue à l'arrêté royal du 8 août 1980 relatif à la tenue des documents sociaux (actuellement 5 ans).

Chapitre III : Durée de validité

Article 3

§ 1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1^{er} janvier 2000.

§ 2

Elle est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la commission paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



RÉGIMES DE TRAVAIL

Convention collective de travail du 28 septembre 1999 relative à la mise en oeuvre de nouveaux régimes de travail applicables au personnel roulant occupé dans les entreprises du sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et du sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la commission paritaire du transport et appartiennent aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du Transport et qui effectuent :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;
5. Pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxi-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du Transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.



§ 4

Par "ouvriers, on entend les ouvriers et ouvrières appartenant à la catégorie du personnel roulant.

Chapitre II : Durée du travail

Article 2

§ 1

En exécution de la loi du 17 mars 1987 relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises, ainsi que de la convention collective de travail no. 42 du 2 juin 1987 du Conseil National du Travail relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises, il est permis d'effectuer 12 heures de travail par jour.

§ 2

La durée moyenne hebdomadaire du travail, calculée sur une période de six mois ne peut excéder 39 heures.

Article 3

Pour autant que le temps de travail (voir définition article 4.1 de la convention collective de travail du 25 janvier 1985 fixant les conditions de travail et les salaires des membres d'équipage occupés dans les entreprises de transport routier de marchandises pour compte de tiers) ne dépasse pas 12 heures par jour ou 1014 heures par période de six mois, aucun supplément pour heures supplémentaires n'est dû.

Chapitre III : Salaire journalier et hebdomadaire garanti

Article 4

Conformément à l'article 27 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, toute journée de travail commencée est rémunérée au minimum comme suit, sauf autre disposition reprise au règlement de travail :

1. dans le régime de la semaine de 5 jours : 4 x 8 heures du lundi au jeudi et 1 x 7 heures de salaire et/ou d'indemnité d'attente le vendredi, selon la nature de la présence, avec un salaire minimum garanti de 39 heures de travail par semaine;
2. dans le régime de la semaine de 6 jours : 5 x 7 heures du lundi au vendredi et 1 x 4 heures de salaire et/ou d'indemnité d'attente le samedi, selon la nature de la présence, avec un salaire minimum garanti de 39 heures de travail par semaine;
3. en dehors des régimes de travail repris sub 1 et 2, c'est-à-dire 5 ou 6 jours/semaine, tout autre régime de travail prévu au règlement de travail doit garantir un minimum de 4 heures de travail par jour et 39 heures de travail par semaine.



Chapitre IV : Dispositions complémentaires

Article 5

§ 1

Tous les accords d'entreprise plus avantageux que la présente convention de travail sont maintenus.

§ 2

Les ouvriers concernés par l'introduction de nouveaux régimes de travail doivent être occupés dans les liens d'un contrat de travail à durée indéterminée ou dans les liens d'un contrat de remplacement. Ces ouvriers doivent bénéficier d'un contrat de travail à temps plein.

Chapitre V : Instauration du nouveau régime de travail dans les entreprises

Article 6

§ 1

Dans les entreprises où il existe un conseil d'entreprise et/ou un comité de protection et de prévention, cette convention collective de travail ne peut être appliquée qu'après l'accord préalable du conseil d'entreprise ou, à défaut de conseil d'entreprise, qu'après accord préalable du comité de protection et de prévention.

§ 2

Les entreprises qui, au 31 décembre 1998 avaient déjà instauré les nouveaux régimes de travail conformément aux prescriptions de la convention collective de travail du 9 décembre 1988 relative à l'instauration de nouveaux régimes de travail pour le personnel non roulant des entreprises de transport routier de marchandises pour compte de tiers (Moniteur belge 22 septembre 1989), sont considérés comme ayant satisfait aux obligations visées sous le par. 1^{er} du présent article.

§ 3

Nul ne peut refuser d'inscrire à l'ordre du jour du conseil d'entreprise ou du comité de prévention de protection le point relatif à l'application de la présente convention collective de travail.

§ 4

En cas de non accord au sujet de l'application de cette convention collective de travail, le refus motivé sera envoyé au Président de la Commission paritaire du transport et aux organisations représentées au sein de la Commission paritaire du transport.

§ 5

Le Président de la Commission paritaire du transport convoquera le Comité restreint instauré par le biais de la convention collective de travail du 2 décembre 1996 (Moniteur belge du 24 mars 1998) qui prendra une décision de façon motivée endéans les 2 mois, et ce à la majorité simple.



Chapitre VI : Durée de validité

Article 7

§ 1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1^{er} janvier 1999.

§ 2

Elle remplace la convention collective de travail du 9 décembre 1988 relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail pour les le personnel non-roulant occupé dans les entreprises de transport de marchandises pour compte de tiers. (Arrêté royal du 25 mai 1989).

§ 3

Elle est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 28 septembre 1999 relative à la mise en oeuvre de nouveaux régimes de travail applicables au personnel non roulant occupé dans les entreprises du sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et du sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui effectuent :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;
5. Pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.



§ 4

Par "ouvriers", on entend les ouvriers et ouvrières, appartenant à la catégorie du personnel non roulant.

Chapitre II : Durée du travail

Article 2

§ 1

En exécution de la loi du 17 mars 1987 relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises, ainsi que de la convention collective de travail no. 42 du 2 juin 1987 du Conseil national du travail relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises, il est permis de prester 10 heures de travail par jour.

§ 2

Pour la fixation de la durée du travail, le temps d'attente au sens de l'article 3 de la présente convention n'est pas considéré comme temps de travail.

Article 3

Le temps d'attente est le temps pendant lequel l'ouvrier est à la disposition de l'employeur bien qu'il ne puisse pas effectuer de prestation en raison de l'absence de véhicules et/ou de marchandises dont il devrait s'occuper.

Article 4

§ 1

Le temps d'attente est limité à 2 heures par jour.

§ 2

Il ne peut excéder 10 heures par semaine.

Article 5

La durée moyenne hebdomadaire du travail, calculée sur une période de 6 mois, ne peut excéder 39 heures.

Article 6

Pour autant que le temps de travail ne dépasse pas 10 heures par jour ou 1014 heures par période de six mois, aucun supplément pour heures supplémentaire n'est dû.

Article 7

Entre deux prestations journalières, un temps de repos minimum ininterrompu de douze heures sera accordé.



Chapitre III : Salaire journalier et hebdomadaire garanti

Article 8

Conformément à l'article 27 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, toute journée de travail commencée est rémunérée au minimum comme suit, sauf autre disposition reprise au règlement de travail :

1. dans le régime de la semaine de 5 jours : 4 x 8 heures du lundi au jeudi et 1 x 7 heures de salaire et/ou d'indemnité d'attente le vendredi, selon la nature de la présence, avec un salaire minimum garanti de 39 heures de travail par semaine;
2. dans le régime de la semaine de 6 jours : 5 x 7 heures du lundi au vendredi et 1 x 4 heures de salaire et/ou d'indemnité d'attente le samedi, selon la nature de la présence, avec un salaire minimum garanti de 39 heures de travail par semaine;
3. en dehors des régimes de travail repris sub 1 et 2, c'est-à-dire 5 ou 6 jours/semaine, tout autre régime de travail prévu au règlement de travail doit garantir un minimum de 4 heures de travail par jour et 39 heures de travail par semaine.

Chapitre IV : Dispositions complémentaires

Article 9

§ 1

Tous les accords d'entreprise plus avantageux que la présente convention de travail sont maintenus.

§ 2

Les ouvriers concernés par l'introduction de nouveaux régimes de travail doivent être occupés dans les liens d'un contrat de travail à durée indéterminée ou dans les liens d'un contrat de remplacement. Ces ouvriers doivent bénéficier d'un contrat de travail à temps plein.

Chapitre V : Instauration du nouveau régime de travail dans les entreprises

Article 10

§ 1

Dans les entreprises où il existe un conseil d'entreprise et/ou un comité de protection et de prévention, cette convention collective de travail ne peut être appliquée qu'après l'accord préalable du conseil d'entreprise ou, à défaut de conseil d'entreprise, qu'après accord préalable du comité de protection et de prévention.

§ 2

Les entreprises qui, au 31 décembre 1998 avaient déjà instauré les nouveaux régimes de travail conformément aux prescriptions de la convention collective de



travail du 9 décembre 1988 relative à l'instauration de nouveaux régimes de travail pour le personnel non roulant des entreprises de transport routier de marchandises pour compte de tiers (Moniteur belge du 22 septembre 1989), sont considérées comme ayant satisfait aux obligations visées sous le par. 1^{er} du présent article.

§ 3

Nul ne peut refuser d'inscrire à l'ordre du jour du conseil d'entreprise ou du comité de prévention et de protection le point relatif à l'application de la présente convention collective de travail.

§ 4

En cas de non-accord au sujet de l'application de cette convention collective de travail, le refus motivé sera envoyé au Président de la Commission paritaire du transport et aux organisations représentées au sein de la Commission paritaire du transport.

§ 5

Le Président de la Commission paritaire du transport convoquera le Comité restreint instauré par le biais de la convention collective de travail du 21 décembre 1996 (Moniteur belge du 24 mars 1998), qui prendra une décision de façon motivée endéans les 2 mois, et ce à la majorité simple.

Article 11

Par convention d'entreprise signée au moins par les secrétaires régionaux des deux centrales professionnelles siégeant au sein de la Commission paritaire du transport, il peut être prévu que la durée hebdomadaire résultant de l'application du présent chapitre doit être respectée sur base annuelle.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 12

§ 1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1^{er} janvier 1999.

§ 2

Elle remplace la convention collective de travail du 9 décembre 1988 relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail pour le personnel non roulant occupé dans les entreprises de transport routier de marchandises pour compte de tiers.

§ 3

Elle est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE REMUNERATION

CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE RÉMUNÉRATION - PERSONNEL ROULANT

Convention collective de travail du 19 juin 2014 relative à la classification des fonctions du personnel roulant

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru dans le Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée ;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.



§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises, qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par ouvriers, on entend les ouvriers et ouvrières, relevant de la catégorie ONSS 083. Par "personnel roulant" on entend chaque fonction, qui transporte des choses par voie terrestre pour compte de tiers au moyen d'un véhicule ou d'un autre moyen de transport (cela inclut l'exécution du transport ainsi que les tâches qui en découlent) à l'aide d'un moyen de transport (vélo(moteur), voiture, camionnette ou d'un poids lourd) de manière efficace et responsable tout en tenant compte des conditions préalables spécifiques (telles que la législation et/ou les accords internes). Concrètement il s'agit de travailleur assistant, de l'accompagnateur, du chauffeur de poids lourds, chauffeur de camionnettes, messenger en vélo, skater etc.



Chapitre II : Classification de fonction

Article 2 : fonction du personnel roulant

Finalités principales (applicable à CHAQUE ouvrier)

- o Prendre connaissance et s'approprier la mission de travail, réaliser les préparatifs nécessaires (ex. faire le plein, déterminer l'itinéraire, repérer les tâches administratives qui devront être réalisées) afin de mener à bien cette mission.
- o Effectuer une inspection préalable du véhicule (tant du camion que de la remorque, le cas échéant) (ex. état des pneus, niveau d'huile, du carburant, fonctionnement du tachographe, dégâts éventuels, propreté, clés nécessaires, présence éventuelle d'équipements vestimentaires spécifiques, ...).
- o Préparation du trajet: S'assurer que tous les documents (de bord et personnels) soient présents (ex. les papiers d'assurance, licence de transport, certificat d'immatriculation, permis de conduire valable); insertion correcte pour le GPS et ordinateur de bord.
- o Veiller à la sécurité du chargement (ex. (laisser) fixer les marchandises et éléments du poids-lourd correctement, se conformer aux formalités, prévention contre le vol, présence éventuelle de gaz toxiques).
- o Vérifier que les marchandises soient entières et non-endommagées et réagir de manière adéquate en cas d'irrégularités (ex. noter sur CMR, ...).
- o Préparer le véhicule pour le chargement et déchargement (ex. enlever, fermer et/ou ouvrir les bâches, contrôler des twistlocks);
- o Conduire (de manière économique, efficace, écologique, responsable, défensif, obéissant aux instructions de la police et/ou des services de contrôle (ex. passer par un scanner quand indiquée), et en respectant le code de la route);
- o Respecter en permanence la législation applicable en matière de transports, avec un accent particulier sur le respect des temps de conduite et de repos (ex. utilisation correcte du tachygraphe (digital)).
- o Exécuter les tâches administratives nécessaires (ex. CMR, rapport de prestations, déclaration d'accident (en cas de besoin), ...) afin d'être en ordre en permanence. Veiller à ce que les éventuelles inefficacités en matière de trajets (déviations, accidents) puissent être justifiées administrativement.
- o Manipuler le véhicule et ses équipements "en bon père de famille"; signaler les problèmes immédiatement (au supérieur, garage, dispatching ou toute autre autorité désignée).
- o Utiliser des équipements et porter des vêtements de protection adaptés si nécessaire ou obligatoire (ex. porter des gants,, chaussures et/ou lunettes de sécurité, mettre un casque, ...).
- o Remettre des documents et des données (disques, CMR, clés, ...) après finition des tâches.
Exemples de tâches supplémentaires potentielles (PAS applicable à chaque ouvrier) (liste n'est pas exhaustive)
- o Charger et décharger
- o Effectuer des raccordements entre le véhicule et les équipements qui ne font pas partie du véhicule;
- o Vérifier les équipements qui ne font pas partie du véhicule.



- o Détecter des gaz toxiques ou autres produits dangereux et réagir adéquatement si besoin;
- o Effectuer des calculs complexes éventuels demandés (ex. calculer la capacité d'une citerne par rapport au volume chargé; prendre en compte les marges de sécurité (ex. expansion potentiel du produit).
- o Porter des vêtements spécifiques (uniformes spécifiques aux clients) supplémentaires à l'équipement de sécurité obligatoire.
- o Utiliser des équipements ou machines supplémentaires qui éventuellement ne font pas partie du véhicule (p.ex. grue, chariot élévateur, système informatique, auto-déchargeur,...);
- o Effectuer des tâches d'entretien éventuelles (supplémentaires) (p.ex. nettoyer les tuyaux, vider les containers, vérifier la pression dans les installations);
- o Former des tiers (chauffeur - instructeur);
- o Prendre en compte les procédures de consignes de sécurité et le bien-être des collègues (covoageurs) ou tiers;
- o Devoir s'exprimer dans une (ou des) autre(s) langue(s) que celle du contrat de travail;
- o Planifier l'ordre des trajets et des chargements (de manière efficace et en fonction des besoins du fournisseur).
- o Exécuter des tâches administratives supplémentaires (ex. des formulaires administratifs de machines ou équipement des tiers);
- o Gérer de l'argent (en fonction de la mission);
- o Effectuer le transfert des voitures en vue du chargement;
- o Effectuer des activités qui n'ont pas directement à voir avec la conduite ("handling") (ex. nettoyer des chantiers, rincer les réservoirs, ranger les quais de chargement, (dé)placer des marchandises de ou jusqu'à des endroits qui n'ont plus à avoir avec la conduite en soi, ...) .
- o Devoir gérer le matériel de tierces personnes (ex. dispositif de balayage, les clés (d'accès) des magasins où des livraisons de nuit doivent être effectuées).

Chapitre III : Pondération des fonctions

Article 3 : Facteurs de différenciation

Les fonctions de chauffeur diffèrent sur base des 10 critères suivants, qui donnent l'image des activités normales (= la plus part du temps) à exécuter dans la fonction.

1. Type du permis de conduire nécessaire B/BE/C/CE
2. Degré d'autonomie et planification
3. Nombre d'adresses de livraison par jour
4. Efforts physiques
5. Compétences nécessaires à la manipulation d'outils, à l'utilisation d'applications ou à la réalisation d'installations techniques supplémentaires
6. Niveau de contrôle au niveau de chargement (ou non)
7. Niveau de complexité du processus de chargement et déchargement (à exécuter par le personnel roulant)
8. Niveau de connaissances techniques ou réglementaires supplémentaires requis
9. Tâches supplémentaires devant être effectuées
10. Parrainage/formations d'autres chauffeurs



Article 4 : Pondération des facteurs de différenciation pour le personnel roulant

La pondération se fait à l'aide d'une grille jointe en annexe (annexe 1.)

L'employeur détermine le niveau de fonction du chauffeur en indiquant pour chacun des 10 critères différenciateurs le niveau le plus correspondant à ce qui est généralement (= le plus souvent) demandé dans la fonction concernée.

Dans la grille jointe en annexe chaque niveau a un score de comptage (dans la grille à remplir dans la colonne droite). La somme des valeurs dans la colonne droite indique un total.

Le total des points de comptage est repris dans la répartition dans l'article 5.

Article 5 : Différents classes de personnel roulant

Classe	Fonction
R1 10-14 points	Personnel roulant niveau 1
R2 15-18 points	Personnel roulant niveau 2
R3 19-25 points	Personnel roulant niveau 3
R4 26-36 points	Personnel roulant niveau 4

Article 6 : Commission sectorielle de classification

- Les parties conviennent de composer une commission sectorielle de classification de fonctions, laquelle sera chargée de la rédaction, l'évaluation et l'actualisation
- Des procédures applicables lors de l'introduction de la classification des fonctions dans l'entreprise
- Du manuel de fonctions
- De la fixation des procédures à suivre lorsque le travailleur estime que l'employeur n'a pas classé sa fonction dans la catégorie appropriée

Chapitre IV : Durée de validité ¹³

Article 7

Elle est conclue pour une durée indéterminée et peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées.

Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date de l'envoi de la lettre recommandée précitée.

¹³ Cette CCT est conclue sous la condition suspensive que la CCT encore à rédiger relative au rattachement des salaires à la nouvelle classification des fonctions sectorielle sera sous-signée par les parties.



Convention collective de travail du 25 septembre 1997 relative aux conditions de travail applicables au personnel roulant des entreprises appartenant au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et appartiennent au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers appartenant à la catégorie du personnel roulant.

§ 2

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du Transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

§ 3

Par ouvriers, on entend les ouvriers et ouvrières.

§ 4

Par "personnel roulant", on entend les chauffeurs.

Chapitre II : Conventions collectives de travail applicables

Article 2

Les employeurs visés à l'article 1er sont tenus d'appliquer à l'égard de leurs ouvriers appartenant à la catégorie du personnel roulant les conventions collectives de travail applicables au personnel roulant des entreprises appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers.

Article 3

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers, on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui effectuent :



1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

Pour l'application des conventions collectives de travail, les taxiscamionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

Chapitre III : Durée de validité

Article 4

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1er janvier 1997 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties moyennant notification, par lettre recommandée à la poste au président de la commission paritaire, d'un préavis de dénonciation de six mois.



Convention collective de travail du 27 janvier 2005 fixant les conditions de travail et salaires du personnel roulant occupé dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

- 1.1. La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.
- 1.2. Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend : les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui effectuent :
- 1) le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
 - 2) le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
 - 3) la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
 - 4) la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.
 - 5) pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxi-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.
- 1.3. Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend : les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui, en dehors des zones portuaires :
- 1) effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
 - 2) et/ou fournissent tous les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.
- 1.4. Par "ouvriers", on entend : tous les travailleurs appartenant à la catégorie du personnel roulant, mentionnés ci-après travailleur(s).



Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente CCT, une distinction est faite entre :

- 2.1. le temps de travail
- 2.2. le temps de disponibilité
- 2.3. le temps de service
- 2.4. les interruptions du temps de travail
- 2.5. les temps de repos
- 2.6. le travail supplémentaire
- 2.7. le séjour fixe

Article 3 : Définitions

3.1. : Temps de travail

- 3.1.1. Le temps de travail comme prévu à l'article 3, a) "temps de travail" point 1 et point 2 de la Dir. Parl. eur. et Conseil C.E. 2002/15/CE du 11 mars 2002, à savoir le temps consacré :
 - à la conduite, au chargement et au déchargement;
 - au nettoyage et à l'entretien technique du véhicule;
 - aux travaux visant à assurer la sécurité du véhicule ou du chargement;
 - aux travaux visant à remplir les obligations légales ou réglementaires liées au transport, y compris le contrôle des opérations de chargement et de déchargement, les formalités administratives avec les autorités policières, douanières, etc.
- 3.1.2. Pour certains transports spécifiques, certaines formes d'opérations de chargement et de déchargement peuvent faire l'objet d'une dérogation à l'article 3.1.1. moyennant un accord préalable de la Commission paritaire du transport.
- 3.1.3. Les temps d'attente lors du chargement et/ou du déchargement dont la durée présumée/prévisible est dépassée.
- 3.1.4. Les autres temps de travail physique dans le cadre du travail du travailleur sont également considérés comme du temps de travail en exécution de la législation générale du travail.
- 3.1.5. Seul le temps de travail tel que défini ci-dessus est pris en considération pour le calcul de la durée moyenne du travail dont il est question dans la loi sur le travail.

3.2. Temps de disponibilité

- 3.2.1. Le temps de disponibilité comme prévu à l'article 3, b) "temps de disponibilité" de la Dir. Parl. Eur. et Conseil C.E. 2002/15/CE du 11 mars 2002, à savoir :
 - les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le chauffeur n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou d'effectuer d'autres travaux;



- les périodes pendant lesquelles le travailleur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train;
- les périodes d'attente aux frontières ou lors du chargement et/ou du déchargement sont présumées être connues à l'avance comme stipulé ci-après :
 - deux heures par opération de chargement et/ou de déchargement en transport national;
 - quatre heures par opération de chargement et/ou de déchargement en transport international;
 - deux heures pour les périodes d'attente aux frontières;sauf si l'employeur a fait connaître au travailleur une autre durée prévisible, soit avant le départ, soit juste avant le début effectif de la période en question.
- les périodes d'attente dues à des interdictions de circuler;
- le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette;
- le temps supplémentaire dont le chauffeur a besoin pour parcourir les distances de et vers l'endroit où le véhicule se trouve s'il n'est pas placé à l'endroit habituel;
- les temps d'attente se rapportant aux faits de douane, de quarantaine ou médicaux;
- le temps pendant lequel l'ouvrier reste à bord ou à proximité du véhicule, en vue d'assurer la sécurité du véhicule et des marchandises, mais ne fournit aucun travail;
- le temps pendant lequel aucun travail n'est effectué mais au cours duquel la présence à bord ou à proximité du véhicule est requise aux fins de respecter les règlements sur la circulation ou d'assurer la sécurité routière.

La durée prévisible des deux derniers temps mentionnés ci-avant est présumée être de 96 heures par mois au maximum.

3.2.2. Ne sont pas considérés comme temps de disponibilité :

- le temps consacré aux repas ;
- le temps constituant une interruption et/ou un temps de repos au sens du Règl. Comm. CE. n° 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route ;
- le temps dont le travailleur peut disposer librement ;
- le temps que le travailleur s'octroie.

3.2.3. Le temps de disponibilité et les interruptions du temps de travail et les temps de repos dont question ci-après ne sont pas pris en considération pour le calcul de la durée moyenne du travail dont il est question dans la loi sur le travail.

3.3. Temps de service

On entend par temps de service la somme des temps de travail et des temps de disponibilité, y inclus les heures passées sur le train ou le ferryboat pour des trajets



de moins de quatre heures, à l'exclusion des autres heures passées sur le train ou le ferry-boat et des heures de séjour fixe.

3.4. Interruptions du temps de travail

La somme des temps suivants :

- 3.4.1. L'interruption réglementaire du temps de conduite ;
- 3.4.2. Le temps consacré aux repas ;
- 3.4.3. Le temps dont le travailleur peut disposer librement ;
- 3.4.4. Le temps que le travailleur s'octroie.

3.5. Temps de repos :

- 3.5.1. Les temps de repos journalier et hebdomadaire sont fixés dans les dispositions réglementaires en la matière ;
- 3.5.2. Est compris dans le temps de repos journalier :
 - 3.5.2.1. Le temps nécessaire à l'habillage et à la toilette avant et après le travail;
 - 3.5.2.2. Le temps nécessaire pour parcourir la distance de son domicile à l'entreprise ou à l'endroit habituel du véhicule et inversement;
 - 3.5.2.3. En cas de transport spécifique requérant légalement la présence permanente du travailleur, on considère que le travailleur a pris au moins huit heures de repos si une indemnité de séjour lui est accordée. En aucun cas, le paiement d'autres prestations ne peut être cumulé avec l'indemnité de séjour.

3.6. Travail supplémentaire :

Sans préjudice des dispositions de la CCT en vigueur relative à la mise en oeuvre de nouveaux régimes de travail applicables au personnel roulant occupé dans les entreprises du sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et du sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers, on entend par travail supplémentaire le travail dans le sens de l'article 3.1. de la présente CCT, effectué au-delà des limites fixées par la loi sur le travail.

3.7. Séjour fixe :

On parle de "séjour fixe" lorsque par suite de nécessité de service, le travailleur n'effectue aucune prestation entre deux repos journaliers, ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire, tels que prévus dans le Règl. Comm. C.E. no. 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, pris en dehors de son domicile ou du poste de travail prévu dans son contrat de travail.

Ces heures n'entrent pas en ligne de compte pour le calcul de la durée moyenne de travail, visée dans la loi sur le travail.



Chapitre III : Rémunération

Article 4

La rémunération dont question dans la présente CCT ne s'applique qu'au temps de travail, au temps de disponibilité, au temps de service et aux temps de disponibilité, au temps de service et aux indemnités du personnel roulant.

Article 5 : Salaire horaire de base

Pour les membres d'équipage, le salaire horaire minimum est fixé selon la classification des fonctions ci-dessous :

Salaires en vigueur le 01-01-2005	38 h-semaine	39 h-semaine avec 6 jours de compensation payées
1. Manoeuvre-onvoyeur	8,5675 EUR	8,3480 EUR
2. Travailleur en formation (accompagné d'un travailleur d'expérience)	8,5675 EUR	8,3480 EUR
3. Travailleur d'un véhicule dont la charge utile est inférieure à 7 T, travailleur services de messagerie < 6 mois d'ancienneté dans le secteur	8,8985 EUR	8,6700 EUR
4. Travailleur d'un véhicule dont la charge utile est de 7 à moins de 15 T, travailleur services de messagerie > 6 mois d'ancienneté dans le secteur	9,0980 EUR	8,8650 EUR
5. Travailleur d'un véhicule dont la charge utile est égale ou supérieure à 15 T, un travailleur d'un véhicule articulé, un travailleur d'un véhicule ADR agréé, un travailleur d'un véhicule frigorifique, travailleur d'une entreprise de courrier ou service taxi-camionnettes	9,4165 EUR	9,1755 EUR

5.1. Si des avantages plus favorables sont accordés au niveau de l'entreprise, ceux-ci priment sur les salaires précités.

5.2. Un travailleur en formation : six mois après son engagement, il recevra le salaire de la catégorie à laquelle appartient le véhicule qu'il conduit. L'objectif est de mieux former le personnel à la qualification de chauffeur professionnel. Le temps de formation dans l'entreprise sera toutefois limité à trois mois pour les travailleurs ayant terminé avec fruit la formation professionnelle de chauffeur poids lourd organisée par le FOREM.

Le travailleur en formation accompagné d'un travailleur ne peut être considéré comme faisant partie d'un double équipage dans le sens du Règl. Comm. C.E. no. 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.



- 5.3. Lorsque le travailleur conduit des véhicules de tonnage différent, il a droit au salaire le plus élevé, pour autant qu'il effectue au moins 50 % de son temps journalier dans cette catégorie.

Article 6

- 6.1. Les salaires dont question à l'article 5 de la présente CCT sont liés à l'indice des prix à la consommation et correspondent à l'indice de référence 116,59 des prix à la consommation.
- 6.2. Un salaire forfaitaire correspondant à huit heures de travail est accordé au personnel roulant, en cas de séjour fixe comme prévu dans l'article 3.7 de cette CCT. Ces heures n'entrent pas en ligne de compte pour le calcul de la durée moyenne du travail, visée dans la loi sur le travail.
- 6.3. Les prestations effectuées les dimanches et les jours fériés sont rémunérées avec un supplément de 100 pct. (donc à 200 pct.) en vertu de la législation relative aux jours fériés.

Article 7 : Rémunération effective du temps de travail et du temps de disponibilité

- 7.1. Le temps de travail dont il est question à l'article 3.1. de la présente CCT est payé à 100 % du salaire horaire de base de la catégorie correspondante.
- 7.2. Les temps de disponibilité effectifs dont il est question à l'article 3.2.1. de la présente CCT, à l'exclusion des périodes pendant lesquelles le travailleur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, sont rémunérés comme suit :
- à 95 % du salaire horaire de base de la catégorie correspondante du 01/04/2004 au 31/12/2004;
 - à 97 % du salaire horaire de base de la catégorie correspondante du 01/01/2005 au 31/12/2006;
 - à 99 % du salaire horaire de base de la catégorie correspondante à partir du 01/01/2007.
- 7.3. Les périodes pendant lesquelles le travailleur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train sont rémunérées à 90 % du salaire horaire de base de la catégorie correspondante, sauf lorsque le travailleur peut prendre son repos journalier conformément aux conditions fixées à l'article 9 du Règl. Comm. C.E. no. 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, à savoir :
- Par dérogation à l'article 8, paragraphe 1 du Règl. Comm. C.E. no.3820/85 mentionné, le repos journalier ne peut être interrompu qu'une seule fois;
 - la partie du repos journalier prise à terre doit pouvoir se situer avant ou après la partie du repos journalier prise à bord du ferry-boat ou du train;
 - la période entre les deux parties du repos journalier doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser une heure avant



l'embarquement ou après le débarquement, les formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement;

- pendant les deux parties du repos journalier, le conducteur doit pouvoir disposer d'un lit ou d'une couchette;
- le repos journalier ainsi interrompu est augmenté de deux heures.

7.4. Les indemnités relatives aux temps de disponibilité tombant les dimanches et jours fériés sont égales à 150 % du montant dû en application des articles 7.2. et 7.3. de cette CCT.

Chapitre IV : Sursalaire

Article 8 : Définition et rémunération du travail supplémentaire

Sans préjudice des dispositions de la CCT en vigueur relative à la mise en oeuvre de nouveaux régimes de travail applicables au personnel roulant occupé dans les entreprises du sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et du sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers, on entend par travail supplémentaire le travail dans le sens de l'article 3.1. de la présente CCT, effectué au-delà des limites fixées par la loi sur le travail.

Si un sursalaire est dû, celui-ci s'élève à 50 % du salaire horaire fixé à l'article 5 de la présente convention collective de travail.

En vertu de la loi sur le travail, le sursalaire dû pour les prestations effectuées les dimanches et les jours fériés est déjà compris dans le supplément mentionné à l'article 6.3.

Chapitre V : Suppléments pour le dépassement du temps de service moyen

Article 9

9.1. En cas de dépassement du temps de service moyen de 60 h par semaine, les suppléments suivants sont octroyés sur base du salaire horaire comme fixé à l'article 5 de cette CCT.

- DU 01.04.2005 AU 31.12.2005 :
sur base d'un temps de service moyen hebdomadaire sur une période de trois mois :
 - au-dessus de 60 h de temps de service jusqu'à 65 h de temps de service, un supplément de 10 % est dû;
 - au-dessus de 65 h de temps de service jusqu'à 70 h de temps de service, un supplément de 20 % est dû;
 - au-dessus de 70 h de temps de service, un supplément de 50 % est dû.
- DU 01.01.2006 AU 31.12.2006 :
sur base d'un temps de service moyen hebdomadaire sur une période de



trois mois :

- au-dessus de 60 h de temps de service jusqu'à 70 h de temps de service, un supplément de 20 % est dû;
- au-dessus de 70 h de temps de service, un supplément de 50 % est dû.
- DU 01.01.2007 AU 31.12.2007 :
sur base d'un temps de service moyen hebdomadaire sur une période de deux mois :
 - au-dessus de 60 h de temps de service jusqu'à 70 h temps de service, un supplément de 30 % est dû;
 - au-dessus de 70 h de temps de service, un supplément de 50 % est dû.
- DU 01.01.2008 AU 31.12.2008 :
sur base d'un temps de service moyen hebdomadaire sur une période de deux mois :
 - au-dessus de 60 h de temps de service jusqu'à 70 h de temps de service, un supplément de 40 % est dû;
 - au-dessus de 70 h de temps de service, un supplément de 50 % est dû.
- A PARTIR DU 01.01.2009 sur base d'un temps de service moyen hebdomadaire sur une période d'un mois :
 - au-dessus de 60 h de temps de service, un supplément de 50 % est dû.

9.2. Les limites mentionnées ci-dessus seront par mois calculées comme suit :

- DANS UN REGIME DE 5 JOURS/SEMAINE :
 - Le temps de service mensuel maximal de 260 h (en ce qui concerne la limite de 60 h) est diminué de 12 h par jour assimilé ou séjour fixe pendant la semaine de travail.
 - Le temps de service mensuel maximal de 281,66 h (en ce qui concerne la limite de 65 h) est diminué de 12 h par jour assimilé ou séjour fixe pendant la semaine de travail.
 - Le temps de service mensuel maximal de 303,33 h (en ce qui concerne la limite de 70 h) est diminué de 12 h par jour assimilé ou séjour fixe pendant la semaine de travail.
 - On entend par 'jour assimilé', les jours assimilés comme prévu dans la loi sur les vacances annuelles, à l'exception des jours de récupération ou repos compensatoire au sens des heures supplémentaires, à condition que ces jours soient pris en jours complets.
- DANS UN REGIME DE 6 JOURS/SEMAINE :
 - Le temps de service mensuel maximal de 260 h (en ce qui concerne la limite de 60 h) est diminué de 10 h par jour assimilé ou séjour fixe pendant la semaine de travail.
 - Le temps de service mensuel maximal de 281,66 h (en ce qui concerne la limite de 65 h) est diminué de 10 h par jour assimilé ou séjour fixe pendant la semaine de travail.
 - Le temps de service mensuel maximal de 303,33 h (en ce qui concerne la limite de 70 h) est diminué de 10 h par jour assimilé ou séjour fixe pendant la semaine de travail.



- On entend par 'jour assimilé', les jours assimilés comme prévu dans la loi sur les vacances annuelles, à l'exception des jours de récupération ou repos compensatoire au sens des heures supplémentaires, à condition que ces jours soient pris en jours complets.

- Les autres régimes de travail sont calculés au pro rata.

Chapitre VI : Rémunération du repos compensatoire

Article 10

Le repos compensatoire sera payé sur base du salaire applicable au moment où le repos compensatoire est pris.

Article 11

Le repos compensatoire est pris d'un commun accord entre parties pendant le délai et suivant les dispositions fixées par la loi.

Chapitre VII : Mode de calcul des indemnités et suppléments

Article 12

Les calculs relatifs au montant de l'indemnité pour une heure de disponibilité et des suppléments suite à un dépassement du temps de service sont exécutés jusqu'à la quatrième décimale étant entendu que :

- la quatrième décimale n'est pas utilisée lorsqu'elle est égale ou inférieure à deux;
- la quatrième décimale est arrondie à cinq lorsqu'elle est égale à trois et inférieure à huit;
- la quatrième décimale est arrondie à la première décimale supérieure lorsqu'elle est égale à ou supérieure à huit.

Chapitre VIII : Norme salariale

Article 13

La croissance des coûts induite par cette CCT sera réévaluée par les parties signataires sur la base de la masse salariale enregistrée par le FST sur la base des chiffres du 31 décembre 2002.



Chapitre IX : Paix sociale

Article 14

Les parties signataires marquent explicitement leur accord à propos du maintien de la paix sociale pendant la durée de la présente CCT dans l'ensemble du secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers et dans chaque entreprise en particulier.

Pour autant que cette convention collective de travail, ainsi que les autres conventions en vigueur soient respectées, elles s'abstiendront de toute action, y compris la grève, susceptible de menacer directement ou indirectement la paix sociale.

Chapitre X : Diffusion et respect

Article 15

En vue de faire appliquer les CCT, les parties conviennent d'établir :

- une brochure
- une fiche de salaire type avec la mention explicite du solde du temps de service et du solde des heures à récupérer.

Chapitre XI : Feuille journalière de prestations

Article 16

La feuille de prestations contient au minimum les rubriques suivantes :

- la période relative à la prestation;
- le nom et prénom du travailleur;
- la fonction exercée par le travailleur;
- l'identification de l'employeur;
- le régime de travail;
- la date et le jour;
- le temps effectif de travail;
- le temps effectif de disponibilité;
- le temps de service;
- les indemnité(s);
- les remarques;
- la signature de l'ouvrier et de l'employeur;
- l'utilisation d'une feuille journalière de prestations est obligatoire;
- l'employeur a l'obligation de mettre à la disposition de ses travailleurs une feuille journalière de prestations. Ce document sera rédigé en double, dont un exemplaire sera destiné à l'employeur et un exemplaire au travailleur.



Pour le calcul de la rémunération ainsi que pour la fixation des indemnités des travailleurs, les parties liées par le contrat de travail sont tenues d'utiliser la feuille journalière de prestations.

Ce document est admis par les parties comme étant le seul instrument auquel il peut être recouru en cas de contestation de la rémunération.

L'exemplaire du document, lorsqu'il est signé par les deux parties liées par le contrat de travail, rend toute contestation irrecevable. La contestation ne peut être admise qu'en cas de refus d'une des parties de signer la feuille de prestations. Les travailleurs et les employeurs ne peuvent sans motif légitime et précis refuser de signer la feuille journalière de prestations présentée.

La charge de la preuve incombe à la partie non signataire et, en cas de contestation, à l'employeur.

Les feuilles journalières de prestations doivent être conservées pendant la durée prévue à l'A.R. du 8 août 1980 relatif à la tenue des documents sociaux (actuellement cinq ans).

En vue de faire appliquer cette CCT, les parties conviennent d'établir une feuille journalière de prestations valable en droit uniquement pour le calcul du salaire.

Chapitre XII : Dispositions finales

Article 17

Les parties signataires s'engagent à ne pas poser de revendications supplémentaires concernant les points susmentionnés, tant sur le plan sectoriel que sur celui des entreprises pour la durée de cet accord.

Chapitre XIII : Définition de suppression

Article 18

La présente CCT remplace la CCT du 26 avril 2004 enregistrée sous le no.72.084/CO/140.04.09 fixant les conditions de travail et les salaires du personnel roulant occupé dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers.



Chapitre XIV : Durée de validité

Article 19

- 19.1. La présente CCT entre en vigueur le 01.04.2005 et est conclue pour une durée indéterminée, à l'exclusion du Chapitre VIII "Norme salariale" qui est conclu pour une durée déterminée jusqu'au 31/12/2009.
- 19.2. Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.
- 19.3. Cette CCT est conclue sous la condition suspensive que le Roi modifie l'A.R. du 25 avril 1986 relatif à la durée du travail de certains ouvriers occupés dans les entreprises de transport de choses, conformément à l'avis des parties signataires, dont copie en annexe.



Annexe à la convention collective de travail du 27 janvier 2005

Arrêté royal du 25 janvier 2005, relatif à la durée du travail des travailleurs mobiles occupés dans les entreprises de transport de choses et de manutention de choses pour compte de tiers.

Article 1er. Le présent arrêté s'applique aux travailleurs mobiles ressortissant à la Commission paritaire du transport et s'occupant de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers.

Art. 2. Pour la détermination de la durée du travail, ne sont pas considérés comme temps de travail :

- a) le temps de disponibilité comme prévu à l'article 3, b) "temps de disponibilité" de la Dir. Parl. Eur. et Conseil C.E. 2002/15/CE du 11 mars 2002, à savoir :
 - les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le chauffeur n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou d'effectuer d'autres travaux;
 - les périodes pendant lesquelles le travailleur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train;
 - les périodes d'attente aux frontières ou lors du chargement et/ou du déchargement dont la durée est connue à l'avance ou dont la durée prévisible est présumée être connue à l'avance comme fixée dans une convention collective de travail conclue au sein de la Commission paritaire du transport;
 - les périodes d'attente dues à des interdictions de circuler;
 - le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette;
- b) le temps supplémentaire dont le chauffeur a besoin pour parcourir les distances de et vers l'endroit où le véhicule se trouve s'il n'est pas placé à l'endroit habituel;
- c) les temps d'attente se rapportant aux faits de douane, de quarantaine ou médicaux;
- d) le temps pendant lequel le travailleur reste à bord ou à proximité du véhicule, en vue d'assurer la sécurité du véhicule et des marchandises, mais ne fournit aucun travail. La durée prévisible de ce temps est présumée être connue à l'avance, comme fixée dans une convention collective de travail conclue au sein de la Commission Paritaire du transport;
- e) le temps consacré aux repas;
- f) le temps correspondant aux interruptions du temps de conduite prévues à l'article 7 du Règl. Comm. C.E. n° 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transport par route;
- g) le temps pendant lequel aucun travail n'est presté, mais au cours duquel la présence à bord ou à proximité du véhicule est requise aux fins de respecter les règlements sur la circulation ou d'assurer la sécurité routière. La durée prévisible de ce temps est présumée être connue à l'avance, comme fixée dans une convention collective de travail conclue au sein de la Commission Paritaire du transport.



Art. 3. Les limites de la durée du travail fixées par les articles 19 et 20 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail peuvent être dépassées à condition qu'il ne soit pas travaillé plus de 48 heures au cours d'une semaine, 92 heures au cours de deux semaines consécutives et à condition que la durée hebdomadaire de travail fixée par la loi ou par une convention collective de travail soit respectée en moyenne sur une période d'un trimestre au maximum.

Art. 4. Le repos compensatoire auquel ont droit les ouvriers occupés au travail le dimanche est octroyé dans les treize jours qui suivent le dimanche.

Art. 5. L'arrêté royal du 25 avril 1986 relatif à la durée du travail de certains ouvriers occupés dans les entreprises de transport de choses est abrogé.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 24 septembre 2006.

Le Ministre de l'Emploi,
P. VANVELTHOVEN



Convention collective de travail du 30 septembre 2005 concernant les conditions de travail et de rémunération du personnel roulant des entreprises qui s'occupent de l'exploitation de "service de messageries" et appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers, et qui s'occupent de l'exploitation de "service de messageries", ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui effectuent :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non, destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non, destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "ouvriers" on entend les ouvriers et ouvrières appartenant à la catégorie du personnel roulant.

Pour l'application de la présente convention, sont assimilés aux ouvriers les personnes liées par un contrat de travail soumis à la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, qui effectuent principalement du travail manuel, peu importe la qualification juridique donnée par les parties au contrat de travail.

Article 2

Par "service de messageries" on entend aussi bien les transports nationaux que les transports internationaux, effectués généralement avec des véhicules de moins de



15 tonnes et pour lesquels un permis a été délivré par le Ministère des Communications et de l'infrastructure. Les nombreuses destinations différentes des petites charges individuelles (plusieurs), à livrer journalièrement, peuvent se situer dans les régions les plus diverses.

Chapitre II : Salaire horaire brut minimum pour le temps de travail

Article 3

Dans le service de messageries, on distingue deux catégories de personnel roulant, à savoir :

- Catégorie A : moins de 6 mois d'ancienneté dans le secteur;
- Catégorie B : 6 mois ou plus d'ancienneté dans le secteur.

A partir du 1er janvier 2005, le salaire horaire brut minimum est fixé à :

- pour la catégorie A : 8,8985 euro (lié au salaire horaire brut minimum du chauffeur de véhicules de moins de 7 tonnes du personnel roulant du transport de choses); dans la semaine de 38 heures;
- pour la catégorie A : 8,6700 euro (lié au salaire horaire brut minimum du chauffeur de véhicules de 7 à moins de 15 tonnes du personnel roulant du transport de choses), dans la semaine de 39 heures avec 6 jours de compensation payés;
- pour la catégorie B : 9,0980 euro (lié au salaire horaire brut minimum du chauffeur de véhicules de moins de 7 tonnes du personnel roulant du transport de choses); dans la semaine de 38 heures;
- pour la catégorie B : 8,8650 euro (lié au salaire horaire brut minimum du chauffeur de véhicules de 7 à moins de 15 tonnes du personnel roulant du transport de choses), dans la semaine de 39 heures avec 6 jours de compensation payés.

Ces salaires horaires brut minimum sont liés à l'indice 116,59 (base 1998 = 100).

Chapitre V : Durée de validité

Article 7

§ 1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1er octobre 2005.

§ 2

Elle est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire du transport, qui en avisera sans délais les parties intéressées.

Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 26 novembre 2009 fixant les conditions de travail et de rémunération pour le personnel roulant des entreprises qui s'occupent de l'exploitation de « services de messageries »

Chapitre I - Champ d'application

Article 1.

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui s'occupent de l'exploitation de services de messageries », ainsi qu'à leurs ouvriers et ouvrières du personnel roulant.

Chapitre II. - Définition

Article 2.

Par « services de messageries », on entend aussi bien les transports nationaux que les transports internationaux, effectués généralement avec des véhicules de moins de 15 tonnes et pour lesquels un permis à été délivré par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Les nombreuses destinations différentes des petites charges individuelles (plusieurs), à livrer journalièrement, peuvent se situer dans les régions les plus diverses.

Chapitre III. - Conditions de travail et de rémunération du personnel roulant

Article 3.

Le salaire horaire minimum du personnel roulant des services de messageries, est dans la semaine de 38 heures de travail depuis le 1er octobre 2008, fixé à € 9,8245 salaire horaire de début et à € 10,0450 après 6 mois de service. Le chauffeur qui peut prouver 6 mois de service effectif dans le secteur des services de messageries, reçoit au moment de l'embauche le salaire horaire de € 10,0450.

Article 4.

Les salaires horaires plus élevés qui sont d'application dans les entreprises du secteur, restent maintenus.

Article 5

Toutes les conventions collectives de travail en vigueur, conclues dans la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique, concernant le personnel roulant des secteurs du transport par voie terrestre pour compte de tiers et de la



manutention pour compte de tiers, sont également applicables au personnel roulant des services de messageries.

Chapitre V. - Indexation des salaires et des indemnités

Article 6.

A partir du 01.01.2010, les salaires et les rémunérations du personnel roulant et non-roulant des services de courrier, sont adaptés chaque année le 1er janvier, en fonction du coût de la vie, et ce comme prévu dans la convention collective de travail du 26 novembre (également) relative au rattachement des salaires du personnel roulant et non roulant des secteurs du transport par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, à la valeur moyenne arithmétique de l'indice santé des prix à la consommation.

Chapitre VI. - Cadre juridique

Article 7.

La présente convention collective de travail remplace la convention collective de travail du 7 octobre 1992 (AR 15.09.1993 – MB 06.10.1993) fixant les conditions de travail et de rémunération du personnel roulant des entreprises qui s'occupent de l'exploitation de services de messageries.

Article 8.

Elle est conclue en exécution du protocole d'accord pour les années 2009 et 2010 dans les secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers.

Chapitre VII. – Durée de validité

Article 9.

§1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1er janvier 2010.

§2

Elle est conclue pour une durée indéterminée.

§3

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 13 mars 2014 'A travail égal, salaire égal'

Chapitre I : Champ d'application

§ 1

La présente convention collective s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission paritaire du transport et de la logistique et appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers, conformément à l'Arrêté royal du 7 mai 2007 modifiant l'Arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'Arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activité connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31/05/2007).

§ 2

Par «sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers », on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent:

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par «sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers», on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires:

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.



Par «activités logistiques», on entend: réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par «pour le compte de tiers», il faut entendre: la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux «entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques», les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par «groupe d'entreprise liées», on entend: les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 10 de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par «ouvriers», on entend les ouvriers et ouvrières appartenant au personnel roulant des entreprises susmentionnées.

Chapitre 2 : Constats

Les partenaires sociaux du secteur du transport et de la logistique constatent que les employeurs et les travailleurs du secteur sont confrontés à la présence d'entreprises et de chauffeurs étrangers qu'ils ne peuvent concurrencer. Il s'agit généralement d'entreprises étrangères qui occupent de la main-d'oeuvre à bas coûts grâce à des constructions diverses et, par conséquent, font baisser le prix du transport. Les entreprises belges constatent que les tarifs du transport se trouvent sous pression et, dès lors, ne cessent de diminuer. Les chauffeurs belges perdent leur emploi, tandis que les entreprises belges font faillite ou, souvent, se voient contraintes de créer une entreprise dans un autre Etat membre de VUE, où les coûts sont sensiblement inférieurs à ceux pratiqués en Belgique.

Les partenaires sociaux constatent que, dans le cadre de cette problématique, employeurs et travailleurs sont, ensemble, victimes de l'absence de réglementation



européenne et du manque de contrôle et de sanctions, à la fois au niveau belge et au niveau européen.

Chapitre 3 : Définitions

- Employeur belge: toute personne physique ou morale dont l'entreprise est établie en Belgique.
- Travailleur: toute personne engagée par un employeur pour une durée déterminée ou indéterminée, qui accomplit habituellement son travail pour l'employeur dans l'entreprise établie en Belgique ou à partir de celle-ci.
- Conditions de travail: les conditions salariales et de travail telles que convenues en commission paritaire (salaire et autres indemnités, temps de travail, y compris heures supplémentaires, temps de repos, temps de disponibilité, travail de nuit, pauses, durée des vacances et travail le dimanche et les jours fériés).
- Lieu d'attache: lieu à partir duquel le travailleur accomplit habituellement ses missions de transport, reçoit les instructions pour ses missions et organise son travail, et où se trouvent les instruments de travail, par exemple: lieu où le travailleur prend son camion au début d'une nouvelle période d'occupation, ou lieu où le travailleur rentre ou devrait rentrer son camion à la fin de la période d'occupation. Les éléments suivants entrent en ligne de compte: où le transport est-il principalement effectué, où les marchandises sont-elles chargées et déchargées et où le travailleur revient-il après ses missions.
- Période d'occupation: période pendant laquelle des prestations de travail sont effectuées conformément à la loi du 5 mars 2002 transposant la directive détachement 96/71 en droit belge et la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, concrétisée pour le secteur par la CCT du 27 janvier 2005 fixant les conditions de travail et les salaires du personnel roulant.

Chapitre 4 : Mise à disposition de personnel et travailleurs détachés

§ 1 : Détachement

La loi du 5 mars 2002 transposant la directive détachement 96/71 en droit belge définit le travailleur détaché en Belgique comme étant toute personne qui effectue une prestation de travail en Belgique et qui:

- soit travaille habituellement sur le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres autres que la Belgique;
- soit a été engagée dans un pays autre que la Belgique.

Lorsqu'un travailleur est occupé en Belgique par un employeur établi dans un autre pays, deux situations distinctes peuvent se produire:

1. Un employeur dont le siège social est établi en dehors du territoire belge envoie temporairement des travailleurs en Belgique pour y effectuer des prestations de travail: détachement de travailleurs;
2. L'employeur susmentionné occupe un travailleur en Belgique de façon permanente.



L'employeur étranger qui occupe des travailleurs détachés en Belgique est tenu de respecter, pour les prestations de travail qui y sont effectuées (quelles qu'en soient l'ampleur ou la durée), les conditions de travail, de rémunération et d'emploi qui sont prévues par les dispositions légales, réglementaires ou conventionnelles sanctionnées pénalement.

Le considérant 17 du règlement 1072/2009 du 21/10/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route stipule explicitement que les dispositions de la directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services s'appliquent aux sociétés effectuant un transport de cabotage.

Le principe du détachement implique qu'il faut rentrer une déclaration LIMOSA. L'employeur étranger qui détache des travailleurs salariés en Belgique doit en faire la déclaration sur le site internet www.limosa.be.

Les employeurs belges s'engagent à vérifier, pour chaque travailleur détaché, si l'attestation LIMOSA -1 a bien été délivrée. Lorsque celle-ci ne peut être présentée, l'employeur belge doit le signaler aux autorités belges.

§ 2 : Mise à disposition

La loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs définit les conditions spécifiques dans lesquelles un travailleur, lié à un employeur par un contrat de travail, peut être mis par celui-ci à la disposition (être prêté) d'un tiers qui utilise le travailleur et exerce sur lui une part de l'autorité qui est normalement exercée par l'employeur «d'origine». Le travailleur n'effectue pas de prestations de travail pour l'employeur avec lequel il a conclu un contrat de travail, mais est temporairement «prêté» à un tiers. L'employeur du travailleur mis à disposition délègue une part de son droit d'autorité à l'employeur chez lequel le travail doit être accompli.

L'employeur s'engage à respecter strictement les dispositions de la loi du 24 juillet 1987.

Les employeurs s'engagent à recourir uniquement à des agences de travail intérimaire reconnues par les Régions.

§ 3

L'employeur belge est tenu de stipuler dans le contrat avec l'entreprise établie à l'étranger que les conditions de travail belges s'appliqueront aux travailleurs mis à la disposition de l'employeur belge.

§ 4

L'employeur belge est tenu d'informer les travailleurs visés aux paragraphes 1 et 2 du présent chapitre des conditions de travail qui s'appliquent à eux. A cette fin, une synthèse des conditions salariales et de travail applicables sera rédigée en 4 langues (NL/FR/AL/EN) afin d'être diffusée.



§ 5

Les paragraphes 1, 2, 3 et 4 du présent article ne sont pas d'application lorsque les travailleurs sont mis à disposition par des entreprises établies en Belgique qui relèvent directement des conditions salariales et de travail belges.

Chapitre 5 : Dispositions relatives à la sous-traitance

§ 1

L'employeur belge est tenu de stipuler, dans les contrats de sous-traitance exécutés dans ou à partir de l'entreprise établie en Belgique et conclus avec des entrepreneurs étrangers qui interviennent en tant qu'employeurs, que les conditions de travail belges s'appliqueront aux travailleurs du sous-traitant lorsque ceci découle de la directive détachement ou lorsque ces travailleurs sont liés à un lieu d'attache belge, même s'il a été opté pour le droit d'un pays autre que la Belgique.

§ 2

L'employeur belge est tenu d'informer les travailleurs visés par le paragraphe 1er du présent chapitre des conditions de travail qui s'appliquent à eux.

§ 3

Les paragraphes 1 et 2 du présent article ne sont pas d'application lorsque les travailleurs susmentionnés relèvent directement des conditions salariales et de travail belges.

Chapitre 6 : Cabotage

Les deux parties reconnaissent que le cabotage (transport intérieur effectué par une entreprise établie à l'étranger) relève de la directive détachement. Les parties ont convenu d'entrer conjointement en concertation avec les instances concernées afin de promouvoir le respect de la réglementation relative au cabotage.

Les employeurs belges s'engagent à vérifier si le document LIMOSA-1 a été délivré et, le cas échéant, à procéder à la notification légalement prescrite.

Chapitre 7 : Respect de la CCT

Les deux parties s'engagent à collaborer afin d'inciter les services d'inspection à effectuer les contrôles nécessaires chez les entrepreneurs pour lesquels il existe des indications de constructions manifestement illégales. Ce point sera de préférence réglé dans un accord de partenariat.

Les parties s'engagent en outre à promouvoir au maximum l'existence de la présente CCT auprès de leurs affiliés.



Chapitre 8 : Durée de validité

§ 1

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 01/03/2014.

§ 2

Elle est conclue pour une durée indéterminée.

§ 3

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit être faite au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée à la poste, adressée au président de la Commission paritaire du transport et de la logistique, qui en avisera sans délai les parties concernées. Le délai de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE SALAIRE - PERSONNEL DE GARAGE

Convention collective de travail du 29 juin 2004 relative à la fixation des classifications professionnelles et des salaires des ouvriers et ouvrières occupés dans les garages des entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers (modification: CCT du 15/03/12)

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend : les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et qui effectuent :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;
5. Pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxi-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend : les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;



2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

§ 4

Par "ouvriers", on entend : les ouvriers et ouvrières, appartenant à la catégorie du personnel de garage. La convention collective de travail n'est pas applicable aux apprentis sous contrat d'apprentissage reconnu par le Ministère des Classes Moyennes.

Chapitre II : Classification professionnelle

Article 2

Les ouvriers/ouvrières occupés dans le garage d'une entreprise visée à l'article 1 sont classés en 10 catégories reprises ci-après, compte tenu de la nature des travaux qu'ils effectuent, de leur qualification professionnelle et leur degré d'autonomie et de responsabilité dans l'exécution des tâches qui leur sont confiées.

A. manoeuvre - niveau a.1.

- 1.1. Manoeuvre "Service" - niveau A L'ouvrier qui ne doit posséder ni connaissance spéciale, ni expérience, ni aptitude physique particulière. Il ne lui faut aucune formation spécifique et il exécute les travaux les plus implantés ne requérant que l'application de consignes d'exécution. Il n'exécute en outre aucune autre tâche que pompiste, laveur, portier.
- 1.2. Manoeuvre "Service" (10 ans d'ancienneté dans l'entreprise) - niveau A.1. L'ouvrier tel que décrit au point 1.1. et qui compte 10 ans d'ancienneté dans l'entreprise.
- 1.3. Manoeuvre "Service" (20 ans d'ancienneté dans l'entreprise)- niveau A.1. L'ouvrier tel que décrit au point 1.1. et qui compte 20 ans d'ancienneté dans l'entreprise.

A.2.1. manoeuvre - niveau a.2.

L'ouvrier qui ne doit posséder ni connaissance spéciale, ni aucune expérience, ni aptitude physique particulière. Il ne lui faut aucune formation spécifique et il exécute les travaux les plus simples ne requérant que l'application de consignes d'exécution. Sont rangés dans cette catégorie :

- le balayeur;
- le veilleur de nuit;
- le laveur de pièces;
- le lustreur de voitures neuves.

A.2.2. manoeuvre (10 ans d'ancienneté dans l'entreprise) - niveau a.2.

L'ouvrier tel que décrit au point A.2.1. et qui compte 10 ans d'ancienneté dans l'entreprise.



A.2.3. Manoeuvre (20 ans d'ancienneté dans l'entreprise) - niveau A.2.

L'ouvrier tel que décrit au point A.2.1. et qui compte 20 ans d'ancienneté dans l'entreprise.

B. OUVRIER SPECIALISE - Niveau B

L'ouvrier effectuant habituellement des travaux simples qui peuvent être journalièrement répétés et n'exigent qu'une formation professionnelle acquise après une courte assimilation. L'exécution n'exige aucune initiative personnelle et est effectuée sous surveillance.

Sont notamment rangés dans cette catégorie :

- B.1. l'aide mécanicien : l'ouvrier effectuant sous contrôle direct les travaux simples et généralement répétés de mécanique.
- B.2. le graisseur : l'ouvrier travaillant au pont et dans la fosse et qui effectue l'entretien courant des véhicules. Il doit pouvoir déceler les défauts apparentes et les signaler à son chef direct.
- B.3. le magasinier-manutentionnaire : l'ouvrier chargé de la manutention et de la mise en rayons de pièces détachées, ainsi que du contrôle quantitatif des pièces de rechange.
- B.4. l'aide-électricien : l'ouvrier effectuant, sous contrôle direct, les travaux courants d'entretien et de réparation électrique.
- B.5. l'aide ponceur : l'ouvrier effectuant le ponçage et/ou le polissage d'un véhicule sous contrôle direct.
- B.6. le préparateur : l'ouvrier vérificateur des véhicules neufs qui effectue à l'atelier les contrôles préalables à la livraison.
- B.7. le monteur de pneus : l'ouvrier qui effectue le montage de pneumatiques sur tout véhicule.
- B.8. l'équilibreur de roues : l'ouvrier qui effectue l'équilibrage des roues.
- B.9. le réparateur de pneus : l'ouvrier qui effectue les réparations de pneumatiques.

C. OUVRIER QUALIFIE – Niveau C

L'ouvrier qui, sous les directives de supérieurs, effectue habituellement des travaux exigeant la connaissance d'un métier acquise par l'expérience. Il ne travaille pas de manière autonome et sa responsabilité est limitée à son propre travail.

Sont notamment rangés dans cette catégorie :

- C.1. le mécanicien d'entretien : l'ouvrier qui effectue l'entretien courant des véhicules. Il doit pouvoir en vérifier l'état général et le signaler à son chef direct. Sans effectuer le travail de réparation mécanique proprement dit, il effectue cependant des opérations de contrôle.
- C.2. le mécanicien : l'ouvrier effectuant des réparations courantes de mécanique générale sous les directives d'un ouvrier d'une catégorie supérieure.
- C.3. l'électricien : l'ouvrier qui possède la connaissance de la partie électrique d'un véhicule et qui effectue tous les travaux courants y afférents, y compris le



placement des accessoires électriques, sous les directives d'un ouvrier d'une catégorie supérieure.

- C.4. l'outilleur : l'ouvrier effectuant tous les travaux d'outillage sous les directives d'un ouvrier d'une catégorie supérieure.
- C.5. le chauffeur : l'ouvrier conduisant habituellement des véhicules sur la voie publique et chargé de certaines missions à l'extérieur de l'entreprise.
- C.6. le tôlier : l'ouvrier effectuant des travaux de l'image et de disquage, ainsi que des travaux courants de débosselage et de réparation de tôlerie y compris la soudure et l'ajustage, sous les directives d'un ouvrier d'une catégorie supérieure.
- C.7. le soudeur : l'ouvrier effectuant des travaux simples d'ajustage et de soudure à l'oxyacétylène ou électrique, sous les directives d'un ouvrier d'une catégorie supérieure.
- C.8. le ponceur : l'ouvrier achevant manuellement le ponçage d'un véhicule après masticage et le préparant au pistolage. Il est également susceptible d'effectuer du polissage.
- C.9. le masticqueur : l'ouvrier préparant les surfaces à mastiquer, les enduisant et les poncent, sous les directives d'un ouvrier d'une catégorie supérieure.
- C.10. le retoucheur : l'ouvrier effectuant des travaux de finition après peinture et des retouches au pinceau (généralement de bords), sous les directives d'un ouvrier d'une catégorie supérieure.
- C.11. le garnisseur : l'ouvrier qui façonne des éléments simples de garniture ou qui place des accessoires de carrosserie, sous les directives d'un ouvrier d'une catégorie supérieure.
- C.12. le réparateur de pneus : l'ouvrier qui effectue les réparations de pneus pour engins et appareils de génie civil et forestier.
- C.13. le vulcanisateur-rechapeur : l'ouvrier qui effectue la vulcanisation ou le rechapage de pneumatiques.
- C.14. le contrôleur de géométrie : l'ouvrier qui contrôle et régie les commandes de pièces détachées.
- C.15. le magasinier : l'ouvrier qui prend et prépare les commandes de pièces détachées.

D. OUVRIER QUALIFIE - Niveau D

L'ouvrier effectuant habituellement des travaux professionnels exigeant la connaissance d'un métier, consolidée par une expérience de quelques années et, si possible, par une formation théorique. Il est appelé à exécuter certains travaux de manière autonome et éventuellement à assister de ses directives un ouvrier de catégorie inférieure. Il doit pouvoir fournir dans sa spécialité les éléments constitutifs d'un devis en temps et en matière.

Sont notamment rangés dans cette catégorie :

- D.1. le mécanicien : l'ouvrier qui a la connaissance de l'ensemble de la mécanique d'un véhicule et qui effectue les vérifications et travaux y afférents.
- D.2. l'électricien : l'ouvrier qui a la connaissance complète de la partie électrique d'un véhicule et qui effectue les travaux y afférents, y compris le placement des accessoires électriques. Il doit en outre être capable de lire couramment des schémas d'installations électriques.



- D.3. l'outilleur : l'ouvrier qui exécute le façonnage, le tournage et l'ajustage des pièces mécaniques avec ou sans lecture de plans. Il doit être capable d'entretenir l'outillage de l'atelier et d'y effectuer des réparations courantes.
- D.4. le tôlier niveau D : l'ouvrier effectuant les travaux de bosselage et de réparation de tôlerie, y compris la soudure, l'ajustage et le patinage.
- D.5. le soudeur : l'ouvrier effectuant les travaux de soudure autogène ou électrique et les travaux d'assemblage.
- D.6. le mastiqueur : l'ouvrier capable de juger l'état de présentation de la tôle avant masticage, qui prépare les surfaces à mastiquer, les enduit et les ponce.
- D.7. le pistoleur : l'ouvrier capable de juger les travaux préparatoires au pistolage et effectuant le pistolage des couches de finition sur carrosseries.
- D.8. le retoucheur : l'ouvrier capable de juger l'état des travaux préparatoires aux retouches et effectuant les travaux de finition après peinture et les retouches, même en plein panneau.
- D.9. le garnisseur : l'ouvrier pouvant garnir et dégarnir un véhicule et effectuant la réparation des éléments de garniture, y compris le réglage de ceux-ci. Il doit en outre être capable de déterminer les sources de bruits et infiltrations et d'y remédier.
- D.10. le magasinier : l'ouvrier qui prend et prépare les commandes de pièces et qui, en outre, a la responsabilité de l'application des prix et de la gestion de stock.

E. HORS CATEGORIE - Niveau E

L'ouvrier qui effectue habituellement, en toute autonomie, des travaux de qualité exigeant un haut degré de connaissances professionnelles et une expérience acquise à la suite de plusieurs années de pratique, consolidée, si possible, par une formation théorique. Il doit pouvoir organiser éventuellement un travail d'équipe et pouvoir établir dans sa spécialité les éléments constitutifs d'un devis en temps et en matière.

Sont notamment rangés dans cette catégorie :

- E.1. le mécanicien hors catégorie : l'ouvrier qui a la connaissance complète de l'ensemble de la mécanique des véhicules et qui y effectue, en toute autonomie, tous les travaux de vérification et de réparation.
- E.2. le tôlier hors catégorie : l'ouvrier effectuant en toute autonomie tous les travaux de débosselage et de réparation de tôlerie, y compris la soudure, le façonnage d'éléments de carrosserie, l'ajustage et le platinage. Il doit être capable de lire les plans, de procéder au tracé de développement de profils spéciaux.
- E.3. le soudeur hors catégorie : l'ouvrier qui effectue en toute autonomie tous les travaux de soudure autogène ou électrique, de rivetage et d'ajustage, avec ou sans lecture de plans.
- E.4. le pistoleur-coloriste : l'ouvrier capable, en toute autonomie, de juger tous les travaux préparatoires au pistolage et effectuant le pistolage des couches de finition sur carrosserie, y compris le choix, la préparation et la composition des teintes.



- E.5. le garnisseur hors catégorie : l'ouvrier qui, en toute autonomie, effectue en plus des travaux de garnissage, le façonnage des premontages et des éléments complexes de garnissage.
- E.6. l'essayeur : l'ouvrier en possession d'un permis de conduire qui effectue les essais sur la voie publique. Il a la connaissance de l'ensemble de la mécanique d'un véhicule et est capable d'effectuer les travaux y afférents et/ou de les contrôler. Il doit être capable de diagnostiquer les travaux à effectuer après essai.
- E.7. l'outilleur hors catégorie : l'ouvrier exécutant, en toute autonomie, tous travaux de tournage et d'ajustage, avec ou sans lecture de plans, capable d'utiliser l'outillage de précision et de calculer les données d'usinage (filetage, conicité, excentricité). Il doit avoir la connaissance de la technologie des métaux, être capable de fabriquer de l'outillage d'atelier et de fournir les éléments constitutifs d'un devis en temps et en matière.
- E.8. l'électricien hors catégorie : L'ouvrier qui a la connaissance complète de la partie électrique des véhicules et qui effectue, en toute autonomie, tous les travaux y afférents, y compris le placement et les réparations des accessoires électriques.

Article 3 : Mention sur la fiche de salaire et le décompte salarial

Sur chaque fiche de salaire individuelle et sur chaque décompte salarial doit être mentionnée la classification professionnelle correcte à laquelle appartient l'intéressé.

Chapitre III : Salaires et conditions de travail¹⁴

Chapitre IV : Définition de suppression

Article 7

La présente convention collective de travail remplace la convention collective de travail du 20 juin 2000, AR du 26 février 2002, MB du 24 octobre 2002, enregistrée sous le no. 55.304/CO/140.04.09, fixant des classifications professionnelles et des salaires des ouvriers et ouvrières occupés dans les garages des entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers.

Chapitre V : Durée de validité

Article 8

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1er mai 2004.

Elle est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à

¹⁴ Abrogé par : CCT 15.03.12



l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées.

Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 15 mars 2012 relative aux salaires des travailleurs du personnel de garage, occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers, et fixant la cotisation patronale relative au chèque repas et à l'éco-chèque (modifiant la CCT du 29/06/2004)

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :



1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par « travailleurs/personnel de garage », on entend: les ouvriers et ouvrières appartenant au personnel non-roulant, occupés dans un garage des entreprises, comme décrit dans l'article 2 du cct du 29 juin 2004 fixant la qualification professionnelle et les salaires du personnel de garage des entreprises du sous-secteur du transport des choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou du sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers.



Chapitre II : Cadre juridique

Article 2

La présente convention collective de travail est conclue conformément à et en exécution de :

- La convention collective de travail numéro 98 relative aux éco-chèques conclue au Conseil National du Travail du 20 février 2009
- La Convention collective de travail n° 98 bis du 21 décembre 2010 modifiant la convention collective de travail n°98 du 20 février 2009 concernant les éco-chèques
- Avis CNT nr 1758 du 21.12.2010 - exécution des avis n°s 1675 et 1728 concernant les éco-chèques - évaluation du système des écochèques
- Le projet d'arrêté royal modifiant les articles 19 bis,§1,et 19 quater,§1, de l'arrêté royal du 28 novembre 1969 en exécution de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 relatif à la sécurité sociale des travailleurs, approuvé par le conseil des ministres du 4 novembre 2011.
- Articles 13 et 14 de la cct du 26 novembre 2009 (AR 22.06.2010 - MB 18.08.2010) relative à l'octroi d'éco-chèques au personnel de garage du transport de choses par voie terrestre et la manutention de choses pour compte de tiers.
- Arrêté royal fixant les conditions d'agrément et la procédure d'agrément pour les éditeurs des titres-repas sous forme électronique, exécutant les articles 183 à 185 de la loi du 30 décembre 2009 portant des dispositions diverses (MB 23 novembre 2010)

Chapitre III : Pouvoir d'achat du personnel de garage

Article 3

Sauf pour les employeurs du personnel non-roulant des entreprises qui octroient pour leur personnel de garage la même augmentation du pouvoir d'achat comme prévue dans la convention collective du 15 octobre 2009 introduisant ou augmentant la cotisation patronale pour les chèques-repas et/ou introduisant les éco-chèques, pour les ouvriers du personnel non-roulant employé occupés dans les entreprises du transport des choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou manutention de choses pour compte de tiers, et établissant la contribution patronale dans les chèques-repas et/ou éco-chèques, un avantage afin d'augmenter le pouvoir d'achat est attribué au personnel de garage pour les années 2011 et 2012.

Article 4

La concrétisation du pouvoir d'achat défini dans les articles 13 et 14 de la cct du 26 novembre 2009 a un caractère récurrent et est satisfaite pour 2011 et 2012 pour une valeur s'élevant à EUR 250 par an (cotisations ONSS pour l'employeur et le travailleur incluses).

Article 5



Pour l'année 2011 l'augmentation du pouvoir d'achat est concrétisée par l'octroi d'éco-chèques d'une valeur de EUR 250, selon les modalités prévues par les articles 5 à 12 inclus de la cct du 26 novembre 2009, sauf dans le cas où l'augmentation du pouvoir d'achat prévu à l'article 4 a déjà été concrétisée sous une autre forme.

Les éco-chèques pour l'année 2011 doivent être octroyés au plus tard le 31 décembre 2011.

Article 6

Dès l'année 2012 l'employeur peut choisir de payer cet avantage soit par instauration de chèques-repas pour le personnel de garage avec une valeur nominale de minimum 2,09 euro, avec la quote-part de l'employeur d'un euro au minimum et la quote-part de l'ouvrier de 1,09 euro, soit par l'octroi de 250 euro d'éco-chèques à payer à l'ayant-droit au plus tard le 31 décembre de l'année en cours.

Dans ces entreprises où il est déjà octroyés des chèques repas aux ouvriers concernés au 1 janvier 2012, et dans lesquelles on a attribué des éco-chèques en 2010 et 2011, les chèques repas sont augmentés à partir du 01.01.2012 d'un euro, (cotisation patronale).

Article 7

La valeur nominale maximum de l'éco-chèque attribué conformément à l'article 4 de la présente convention collective de travail s'élève à 10,00 euro par chèque.

Article 8

L'éco-chèque est délivré au nom de l'ouvrier. Cette condition est censée être remplie si son octroi et les données y relatives sont mentionnés au compte individuel du travailleur, conformément à la réglementation relative à la tenue des documents sociaux.

Article 9

La durée de validité de 24 mois de l'éco-chèque doit être clairement indiquée, de même que son utilisation exclusive pour l'achat de produits et de services à caractère écologique, repris dans la liste en annexe à la convention collective de travail numéro 98.

Article 10

Les éco-chèques ne peuvent pas, même partiellement, être échangés contre de l'argent.

Article 11



Pour l'attribution des éco-chèques, on tient compte par période de référence, des jours prestés par le travailleur à temps plein.

Article 12

§ 1

Sont assimilés à des jours de travail, tous les jours repris à l'article 8 de la convention collective de travail numéro 98 susmentionnée.

§ 2

Sont également assimilés à des jours de travail, tous les jours de chômage temporaire, ainsi que 30 jours de maladie ou d'absence suite à un accident (du travail) en plus des jours couverts par le salaire mensuel garanti.

Article 13

Un montant au prorata sera payé dans les cas suivants :

- les ouvriers qui sont entrés en service ou qui ont quitté l'entreprise au cours du semestre concerné, ont droit à un prorata des tranches semestrielles sur base de 1/52 par semaine avec un maximum de 52/52e. Pour l'application de cet alinéa, on entend par «semaine »chaque semaine comprenant au moins 1 jour presté ou assimilé ;
- les travailleurs à temps partiel ont droit à un prorata en fonction de la fraction d'occupation. La fraction d'occupation représente le rapport entre la durée du travail hebdomadaire moyenne de l'ouvrier et la durée du travail hebdomadaire moyenne d'un ouvrier à temps plein.

Article 14

Lorsqu'un ouvrier quitte l'entreprise, les éco-chèques, octroyés au prorata, doivent être payés au plus tard au 31 décembre de ladite année. Au moment de quitter l'entreprise l'employé est informé du nombre d'éco-chèques qui lui sont attribués et du moment où ils lui seront remis.

Chapitre IV : Modalités d'octroi du chèque repas

Article 15

Le régime du chèque repas est introduit conformément aux dispositions de l'article 19bis de l'arrêté royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs.

Article 16

§ 1



Le nombre de titres-repas octroyés doit être égal au nombre de journées au cours desquelles l'ouvrier - à temps plein ou à temps partiel - a fourni un travail effectif normal, des prestations supplémentaires moyennant repos compensatoire et d'autres prestations supplémentaires moyennant repos compensatoire

§ 2

Les entreprises dans lesquelles différents régimes de travail sont simultanément d'application, peuvent utiliser un calcul alternatif selon lequel le nombre de chèques repas est calculé sur la base du rapport entre le nombre total d'heures que l'ouvrier a effectivement prestées au cours du trimestre et le nombre total d'heures de travail par jour dans l'entreprise (p.ex. 38/5), le résultat obtenu (arrondi à l'unité supérieure) étant limité au nombre maximum de jours ouvrables d'un ouvrier à temps plein dans l'entreprise par trimestre.

Les entreprises qui souhaitent appliquer ce mode de calcul alternatif doivent le prévoir par convention collective de travail ou, pour les entreprises dans lesquelles il n'y a pas de représentation syndicale, dans le règlement du travail.

Cette convention collective ou le règlement de travail détermine par ailleurs le nombre normal d'heures par jour des ouvriers à temps plein, ainsi que le mode du calcul maximal des jours prestables des ouvriers à temps plein.

Article 17

Les chèques-repas sont établis au nom du travailleur et délivrés (en une ou plusieurs fois) sur la base du nombre présumé de jours de prestations effectives.

Une régularisation doit avoir lieu au plus tard le dernier jour du premier mois suivant le trimestre et le nombre de chèques doit être mis en conformité avec le nombre de jours auxquels l'ouvrier a effectivement fourni des prestations au cours du trimestre. Les chèques repas sont remis au nom de l'ouvrier ou figurent au compte individuel de l'ouvrier.

Article 18

Les chèques-repas mentionnent clairement que leur durée de validité est limitée à trois mois et qu'ils ne peuvent être utilisés que pour payer un repas ou pour l'achat d'alimentation prête à consommer.



Chapitre V : Indexation des salaires

Article 19

A partir du 01/02/2011 les salaires sont fixés comme suit :

	Jours de repos compensatoire payés	Jours de repos compensatoire non payés ou effectivement 38h/semaine
manoeuvre "service" - niveau A	11,01	11,21
manoeuvre "service" 10 ans d'ancienneté - niveau A.1.	11,43	11,72
manoeuvre "service" 20 ans d'ancienneté niveau A.1.	12	12,31
manoeuvre - niveau A.2.	11,43	11,72
manoeuvre 10 ans d'ancienneté - niveau A.2.	12	12,31
manoeuvre 20 ans d'ancienneté - niveau A.2.	12,57	12,89
ouvrier spécialisé - niveau B	12,57	12,89
ouvrier spécialisé - niveau C	13,94	14,3
ouvrier spécialisé - niveau D	14,63	15
ouvrier hors catégorie	15,66	16,06

Ces salaires sont, suite à la dissociation des salaires de la Commission paritaire des entreprises de garage, à partir du 1er janvier 2012 couplés à l'indice comme défini dans la cct du 26 novembre 2009 - 'cct relative au rattachement des salaires et des indemnités du personnel roulant et non roulant des secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, à la moyenne arithmétique de l'indice santé des prix à la consommation'.

Article 20

À partir du 1er janvier 2012 les salaires sont annuellement indexés selon les modalités ci-dessous :

§ 1

L'indexation se fera en multipliant les salaires minimums de décembre de l'année précédente par le coefficient calculé à 4 décimales, de la division de la valeur moyenne arithmétique de l'indice santé du mois de décembre précédent par la valeur moyenne arithmétique de l'indice santé du mois de décembre de l'avant-dernière année.

§ 2



Pour éviter des arrondissements automatiques du 4ème décimale, les nouveaux salaires horaires minimums sont calculés jusqu'à la 5ème décimale, qui est ensuite immédiatement omise. La 4ème est 0 si elle est égale ou inférieure à 2, elle est arrondie à 5 si elle est au moins égale à 3 et inférieure à 8, et est arrondie à la première décimale supérieure si elle est égale ou supérieure à 8.

Article 21

§ 1

L'adaptation des salaires horaires minimums entre en vigueur le premier jour du mois de janvier de l'année concernée. Les salaires réels s'adapteront au même moment, donc au 1er janvier, et avec le même montant que le montant calculé pour adapter les salaires horaires minimums en fonction de l'article 3 de la présente convention.

§ 2

Si en même temps une augmentation conventionnelle des salaires et une indexation doivent s'appliquer, l'augmentation conventionnelle doit être appliquée en premier lieu avant de procéder à l'indexation.

Article 22

À titre de mesure de transition l'indexation au 1er janvier 2012 doit être calculée exceptionnellement sur base de l'indice lissé de janvier 2011, date de la dernière synchronisation avec le CP 112, par rapport à l'indice lissé de décembre 2011.

Chapitre VI : Supplément d'ancienneté pour le personnel de garage

Article 23

À partir du 01.01.2012 un supplément d'ancienneté est payé au personnel de garage avec une ancienneté dans l'entreprise d'un an sans interruption, sauf dans le cas d'employeurs qui ont déjà prévu un supplément d'ancienneté équivalent.

Article 24

Ce supplément d'ancienneté est payé par l'employeur à 100% pour toutes les heures de travail et s'élève à 0,05 euro par heure.

Article 25

Le supplément d'ancienneté mentionné est payé à partir du mois où l'ancienneté requise dans l'entreprise est atteinte.

Article 26

Le supplément d'ancienneté pour le personnel de garage sera adapté chaque année au 1er janvier en fonction du coût de la vie et ce comme prévu dans la convention collective de travail du 26 novembre 2009 relative au rattachement des salaires du personnel roulant et non roulant des secteurs du transport de choses par voie



terrestre pour compte de tiers et de la manutention des choses pour compte de tiers, à la moyenne arithmétique de l'indice santé des prix à la consommation et ceci pour la première fois à partir du 1er janvier 2013.

Article 27

Le supplément d'ancienneté est mentionné séparément sur la fiche de salaire, vu qu'il est considéré comme une partie séparée de la 'rémunération', comme prévu dans l'article 2 de la loi du 12 avril 1965 'concernant la protection de la rémunération des travailleurs' et doit dès lors être pris en compte pour les revenus de remplacement, pour la sécurité sociale et pour toutes les indemnités calculées sur base de la 'rémunération'.

Article 28

Les dispositions plus favorables existant déjà sur le plan de l'entreprise, sont maintenues.

Chapitre VII : Durée de validité

Article 29

§ 1

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1er janvier 2011 et est conclue pour une durée indéterminée. Les articles 4, 5 et 6 de la convention collective du 29 juin 2004 sont annulés par la présente cct.

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée à la poste adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE RÉMUNÉRATION – PERSONNEL NON ROULANT

Convention collective de travail du 27 juin 1997 relative à la fixation des salaires de certaines catégories d'ouvriers dans les sous-secteurs de la manutention de choses pour compte de tiers et du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers (modifiée par la CCT du 28.09.99)

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et appartiennent au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers.

Elle s'applique également aux ouvriers appartenant à la catégorie du personnel non roulant des entreprises appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers ainsi qu'à leurs employeurs.

§ 2

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

§ 3

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la commission paritaire du transport et qui effectuent :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.



Pour l'application de la présente convention, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

Pour l'application de la présente convention, les entreprises de courrier sont considérées comme des entreprises appartenant au soussecteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers.

§ 4

Par ouvriers, on entend les ouvriers et ouvrières.

§ 5

Par "personnel non roulant des entreprises appartenant au soussecteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les ouvriers occupés dans les magasins ou sur les quais de ces entreprises.

Chapitre II : Cadre Juridique

Article 2

La présente convention collective de travail est conclue en application du chapitre IV du titre III de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité et de l'arrêté royal du 24 février 1997 contenant des conditions plus précises relatives aux accords pour l'emploi en application des articles 7, par. 2, 30, par. 2 et 33 de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité.

Elle exécute l'article 3 de la convention collective de travail du 15 mai 1997 contenant un accord pour l'emploi dans le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers et en ce qui concerne le personnel non roulant des entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers.

Chapitre III : Classification des fonctions

Article 3

La classification reprise à l'article 5 sera appliquée dans les entreprises appartenant au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers.

La classification reprise à l'article 5 est également applicable à l'égard du personnel non roulant des entreprises appartenant au soussecteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers.

Article 4



La classification de fonctions comporte les catégories suivantes :

1. manoeuvre, à savoir les ouvriers qui, en dehors des entreprises de courrier, effectuent uniquement le chargement et le déchargement;
2. personnel d'entretien;
3. réceptionnaire de marchandises qui a moins de six mois d'ancien neté dans le secteur;
4. réceptionnaire de marchandises qui a au moins six mois d'ancien neté dans le secteur;
5. personnel non roulant des entreprises de courrier;
6. ouvrier polyvalent qui a moins de six mois d'ancienneté dans le secteur;
7. ouvrier polyvalent qui a au moins six mois d'ancienneté dans le secteur;
8. cariste qui a moins de six mois d'ancienneté dans le secteur;
9. cariste qui a au moins six mois d'ancienneté dans le secteur;
10. chef d'équipe qui a la responsabilité d'au moins six ouvriers et de vingt ouvriers au plus;
11. chef d'équipe qui a la responsabilité de plus de vingt ouvriers.

La classification de fonctions applicable au personnel de garage est déterminée par les conventions collectives de travail conclues au sein de la commission paritaire des entreprises de garages.

Chapitre IV : Salaires

Article 5

Le présent chapitre ne s'applique pas au personnel de garage à l'égard duquel les salaires sont fixés conformément aux dispositions des conventions collectives de travail conclues au sein de la commission paritaire des entreprises de garage.

Article 6

Dans le régime de 40 heures par semaine, les salaires horaires minima sont fixés à partir du 1er juillet 1997 comme suit :

1. manoeuvre : 296,10 F;
2. personnel d'entretien : 296,10 F;
3. réceptionnaire de marchandises ayant moins de six mois d'ancienneté dans le secteur : 296,10 F;
4. réceptionnaire de marchandises qui a au moins six mois d'ancienneté dans le secteur : 310 F;
5. personnel non roulant des entreprises de courrier : 310 F;
6. ouvrier polyvalent qui a moins de six mois d'ancienneté dans le secteur: 310 F
7. cariste qui a moins de six mois d'ancienneté dans le secteur : 310 F;
8. ouvrier polyvalent qui a au moins six mois d'ancienneté dans le secteur : 315,48 F;
9. cariste qui a au moins six mois d'ancienneté dans le secteur : 315,48F;
10. chef d'équipe ayant la responsabilité d'au moins six ouvriers et de vingt ouvriers au plus : 334,70 F;



11. chef d'équipe ayant la responsabilité de plus de vingt ouvriers: 348,75F.

Article 7

Les conditions salariales plus favorables restent en vigueur.

Chapitre V : Durée du travail¹⁵

Chapitre VI : Indexation des salaires

Article 13

Les salaires résultant de l'application de la présente convention sont indexés conformément au système prévu par la convention collective de travail du 9 février 1984 fixant les salaires minimums des ouvriers et ouvrières des entreprises de transport de choses et de messageries et rattachement de ces salaires à l'indice des prix à la consommation, rendue obligatoire par l'arrêté royal du 21 juin 1984 (Moniteur belge du 20 juillet 1984).

Chapitre VII : Dispositions transitoires

Article 14

§ 1

Les employeurs qui, au 30 juin 1997, payent un salaire horaire inférieur à celui résultant de l'application des dispositions de la présente convention peuvent, dans les conditions définies au paragraphe 2, obtenir du comité restreint compétent pour le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers un report de la date d'application de l'augmentation de salaires.

§ 2

L'employeur doit introduire, par lettre recommandée à la poste, une demande motivée auprès du président de la commission paritaire avant le 15 septembre 1997. La demande doit prouver qu'au 31 décembre 1996, l'employeur octroyait un paquet de rémunération dont la contre-valeur en salaire horaire était supérieure au salaire résultant de l'application de la présente convention.

§ 3

Le report de la date d'application de l'augmentation du salaire horaire n'est accordé qu'à l'unanimité des membres du comité restreint.

Chapitre VIII : Durée de validité

¹⁵ Les articles 8 à 12 sont abrogées par la CCT du 28/09/1999



Article 15

La présente convention entre en vigueur le 1er juillet 1997 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties moyennant notification, par lettre recommandée à la poste au président de la commission paritaire, d'un préavis de dénonciation de six mois.



Convention collective de travail du 26 novembre 2009 fixant les salaires minimums du personnel non-roulant dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1 La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2 Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3 Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.



Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1 ° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4 Par "ouvriers" on entend : les ouvriers et les ouvrières du personnel non roulant.

Chapitre II : Classification des fonctions

Article 2

Les salaires du personnel non roulant visé à l'article 1er sont déterminés en fonction de la classification de fonctions fixée dans la CCT du 30 janvier 2006 et du 5 décembre 2006.



Les classes et catégories sont en résumé les suivantes:

Classe	Fonction
8	Fonction de supervision dans le magasin type 4
6	Fonction de supervision dans le magasin type 3
5	Contrôleur qualité
5	Fonction de supervision dans le magasin type 2
4	Magasinier type 8
4	Fonction de supervision de magasin type 1
3	Magasinier type 6
3	Magasinier type 4
3	Magasinier type 7
2	Homme à tout faire (F/M)
2	Magasinier type 2
2	Magasinier type 3
2	Magasinier type 5
2	Technicien de surface
1	Magasinier type 1

Chapitre VI : Cadre juridique

Article 7

La présente convention collective de travail produit ses effets le 1er janvier 2010 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire pour le transport et la logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 30 janvier 2006 relative à la classification des fonctions du personnel non-roulant des entreprises du transport et de la manutention de choses pour compte de tiers (modifiée par la CCT 05.12.2006)

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et qui effectuent :

1. Le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée.
2. Le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée.
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée.
4. La location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.
5. Pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxi camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé.
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.



§ 4

Par "ouvriers", on entend les ouvriers et ouvrières appartenant à la catégorie du personnel non roulant.

Chapitre II : Classification de fonctions

Article 2

Les travailleurs sont répartis en 8 classes et 15 catégories (voir article 3).

Il relève de la responsabilité de l'employeur de classer les fonctions sur base de leur contenu réel dans l'entreprise.

La répartition dans l'une des classes de la fonction concrète telle qu'elle est exercée par le travailleur dans l'entreprise doit se faire en application des procédures qui seront fixées par la commission sectorale de la classification des fonctions.

Article 3

Les classes et catégories sont en résumé les suivantes :

Classe	Fonction
8	Fonction de supervision dans le magasin type 4
6	Fonction de supervision dans le magasin type 3
5	Contrôleur qualité
5	Fonction de supervision dans le magasin type 2
4	Magasinier type 8
4	Fonction de supervision de magasin type 1
3	Magasinier type 6
3	Magasinier type 4
3	Magasinier type 7
2	Homme à tout faire (F/M)
2	Magasinier type 2
2	Magasinier type 3
2	Magasinier type 5
2	Technicien de surface
1	Magasinier type 1

Article 4 : La fonction de magasinier



§ 1 : Facteurs différentiels

Trois facteurs peuvent différencier les magasiniers entre eux :

1. Le degré de difficulté/complexité dans l'utilisation des outils (élevé / faible);
2. Le niveau de compréhension nécessaire du fonctionnement du magasin (large / étroit)
3. La diversité des tâches à accomplir (nombreuses / limitées)

La combinaison de ces facteurs donne 8 types de fonctions qui apparaissent dans le tableau ci-dessous. A chaque type correspond un niveau dans la classification.

Diversité des tâches			
<p>LIMITÉES : Le magasinier exécute, de façon habituelle, seulement 1 des activités principales décrites (par exemple, uniquement chargement OU déchargement).</p>		<p>NOMBREUSES : Le magasinier combine plusieurs activités principales et peut être affectée à l'ensemble des tâches opérationnelles au sein du magasin (par exemple chargement ET déchargement)</p>	
Niveau de compréhension nécessaire dans le fonctionnement de la fonction			
<p>ETROIT: L'exécution correcte des activités ne nécessite pas de compréhension spécifique des autres activités se déroulant dans le magasin (par exemple, composer une commande d'après une liste de sélection). Les problèmes de fonctionnement sont immédiatement transmis au chef d'équipe ou éventuellement à un collègue plus expérimenté pour recevoir des instructions complémentaires.</p>	<p>LARGE : Le magasinier dispose d'une compréhension du fonctionnement global du magasin et de la manière dont les différents processus s'agencent (par exemple, si les palettes sont mal empilées le chargement ne pourra avoir lieu comme prévu et le camion aura du retard sur l'horaire -> conséquences financières). Le magasinier peut, sur base de son expérience et sa connaissance du magasin, guider un(des) collègue(s) en l'absence de lien hiérarchique et peut prendre de manière autonome des décisions qui ont une implication limitée sur l'organisation</p>	<p>ETROIT : L'exécution correcte des activités ne nécessite pas de compréhension spécifique des autres activités se déroulant dans le magasin (par exemple, composer une commande d'après une liste de sélection). Les problèmes de fonctionnement sont immédiatement transmis au chef d'équipe ou éventuellement à un collègue plus expérimenté pour recevoir des instructions complémentaires</p>	<p>LARGE : Le magasinier dispose d'une compréhension du fonctionnement global du magasin et de la manière dont les différents processus s'agencent (par exemple, si les palettes sont mal empilées, le chargement ne pourra avoir lieu comme prévu et le camion aura du retard sur l'horaire -> conséquences financières). Le magasinier peut, sur base de son expérience et sa connaissance du magasin, guider un(des) collègue(s) en l'absence de lien hiérarchique et peut prendre de manière autonome des décisions qui ont une implication limitée sur l'organisation.</p>



Degré de difficulté/complexité dans utilisation des outils			
TYPE 1	TYPE 2	TYPE 3	TYPE 4
<p>FAIBLE : Le magasinier requiert l'utilisation d'outils simples pour la bonne exécution des activités. L'apprentissage se fait sans formation formelle ou avec un apprentissage limité sur le lieu du travail. Dans la plupart des cas, une courte explication orale suffit. Les règles de sécurité sont également facilement assimilables. L'outil ne peut être utilisé que d'une seule manière qui ne nécessite pas d'interprétation (par exemple, appareil de scanning, lecture d'un écran d'ordinateur, utilisation d'un transpalette, d'un diable, etc.)</p>			
Degré de difficulté/complexité dans utilisation des outils			
TYPE 5	TYPE 6	TYPE 7	TYPE 8
<p>ELEVE : Le magasinier requiert l'utilisation d'outils exigeant un apprentissage au travers d'une formation formelle et/ou un apprentissage pratique sur le lieu du travail. L'application correcte de l'outil exige une bonne compréhension de son fonctionnement ainsi que la faculté d'interpréter des données ou des conditions d'utilisation (par exemple, chariot élévateur, engins de manutention, applications informatiques demandant de l'interprétation, etc.). Les compétences spécifiques nécessaires pour ce niveau sont :</p> <ul style="list-style-type: none">• des connaissances de base des éléments techniques composant l'outil• la connaissance des risques liés à l'utilisation de l'outil• les sens des responsabilités dans l'utilisation prudente et sûre de l'outil, tant de façon réactive que pro-active, pour éviter les situations dangereuses			

§ 2 : Description globale de la fonction de magasinier

Le magasinier s'occupe d'exécuter le processus de manutention des marchandises (de la réception des marchandises jusqu'à l'expédition de celles-ci), en tout ou en partie, afin d'effectuer les tâches attribuées dans le respect des contraintes de temps et de qualité données.

Toutes les activités du magasinier sont liées à un processus dont les étapes sont les suivantes :

- réception de marchandises,
- transport interne,
- composition de commandes (order picking),
- emballage de biens (packing),
- traitement de marchandises (p.ex services à valeur ajoutée),
- expédition.

Les activités du magasinier sont, en grande partie, de nature routinière, c.à.d :

- les manipulations à effectuer sont toujours les mêmes et reviennent plusieurs fois par heure,
- quand un problème survient, il est clairement mentionné quelle procédure doit être suivie (par exemple, communication immédiate au chef d'équipe).



§ 3 : Activités principales de la fonction de magasinier :

1. Réception de marchandises :
 - décharger les marchandises hors des camions, containers, péniches, semi-remorques,...
 - identifier et contrôler les quantités et l'état des marchandises reçues
 - signaler les dommages constatés,
 - ...
2. Transport interne :
 - déplacer des marchandises dans l'enceinte du magasin,
 - placer des marchandises à un endroit prédéterminé dans le magasin en tenant compte du système en place,
 - éventuellement, décider d'un emplacement de stockage,
 - ...
3. Composition de commandes et emballage (order picking & packing) :
 - sortir du stock des marchandises selon des listes de commandes (picking list),
 - préparer des marchandises pour le client en suivant des directives clairement décrites,
 - emballer des marchandises,
 - exécuter le montage de palettes stables,
 - apposer des étiquettes pour l'expédition,
 - exécuter un premier contrôle de qualité quant à l'exactitude des marchandises rassemblées,
 - ...
4. Traitement des marchandises (Handling):
 - créer une valeur ajoutée au produit par l'exécution de manipulations clairement demandées et décrites par le client (par exemple, ajout d'un élément ou d'une notice),
 - réparer sommairement des emballages endommagés,
 - trier des marchandises (par exemple, suppression des palettes abîmées)
 - ...
5. Expédition :
 - préparer des plans de chargement des moyens de transport en prenant en compte le poids des marchandises, leur ordre de livraison, etc.,
 - charger des marchandises dans des camions, containers, semi-remorques, péniches, etc. sur base d'un plan de chargement préétabli,
 - ...
6. Entretien du poste de travail :
 - ranger de son propre poste de travail,
 - entreposer le matériel en lieu sûr,
 - ...
7. Souci de la qualité :
 - être responsable pour la qualité de son propre travail,
 - être conscient des exigences de qualité en matière d'emballages, d'entreposage, d'ordonnancement des marchandises, etc. et appliquer les normes,
 - effectuer les premiers contrôles visuels des marchandises rassemblées et leur emballage,



- ...

8. Sécurité :

- porter attention à et appliquer les règles de sécurité en vigueur dans l'entreprise,
- appliquer les règles de sécurité comme définies dans la législation.

9. En fonction de la charge de travail journalière, le magasinier peut intervenir dans d'autres fonctions de nature équivalente.

§ 4 : Profil type/aptitudes

- Une expérience préalable au sein d'un magasin n'est pas requise.
- Etre capable d'effectuer un travail physique et de comprendre des instructions simples.
- Travailler de manière précise et correcte.
- Etre attentif à l'ordre, à la propreté et à la sécurité.
- Etre flexible

Article 5 : La fonction du magasinier de supervision

§ 1 : Facteurs différentiels

Nous retrouvons pour cette fonction différents types en niveaux. Le facteur principal qui différencie les différentes fonctions de supervision tient au champ d'action de la supervision assurée : le magasinier de supervision dirige-t-il tous les magasiniers y compris les chefs d'équipes, ou seulement une équipe de collaborateurs qui est, à son tour, dirigée par un chef magasinier.

Lorsque la fonction dirige une équipe, la taille de l'équipe peut varier d'organisation à organisation. Lorsque la fonction dirige l'ensemble des magasiniers, c'est la taille du magasin qui marque la différence entre les organisations.

La combinaison de ces facteurs donne 4 types différents de fonction qui apparaissent dans le tableau ci-dessous. Chaque type correspond à un certain niveau dans la classification.

Diriger :



Grandeur de l'équipe	<p>UNE EQUIPE D'OUVRIERS :</p> <p>le titulaire permet de diriger une équipe de magasiniers. Le plus souvent il y a plusieurs équipes dirigées chacune par un chef d'équipe. Les différents chefs d'équipe sont, à leur tour, dirigés par un "chef de magasin" qui n'exerce plus de tâches d'exécution. La fonction de magasinier de supervision n'est donc PAS la plus élevée au sein du magasin..</p>		<p>LA TOTALITE DES OUVRIERS DANS LE MAGASIN:</p> <p>Le titulaire permet de diriger l'ensemble des magasiniers (y compris les chefs d'équipe) présents au sein du magasin. Il rapporte directement au responsable du magasin au niveau de la direction (par exemple : Manager Logistique, Directeur General. Cette fonction de magasinier de supervision est la plus élevée au sein du magasin..</p>	
	<p>Petite : L'équipe se compose de +/- 5 personnes</p>	<p>TYPE 1</p>	<p>Petit : les 5 à 10 personnes travaillant dans le magasin ne sont pas réparties en équipes et/ou le magasin est très faiblement automatisé.</p>	<p>TYPE 3</p>
	<p>Grande: L'équipe se compose de +/- 15 personnes</p>	<p>TYPE 2</p>	<p>Grand : les 25 personnes travaillant dans le magasin sont réparties en équipes et/ou le magasin est fortement automatisé.</p>	<p>TYPE 4</p>

§ 2 : Description globale de la fonction du magasinier de supervision

- 2.1 Le magasinier de supervision est polyvalent et travaille de façon autonome.
- 2.2 Il a une connaissance approfondie du fonctionnement global du magasin, des interactions entre les différents processus et de l'impact des activités sous sa responsabilité sur le bon fonctionnement du magasin.
- 2.3 Il utilise des outils et des moyens inhérents à la nature du travail dont l'apprentissage demande une formation spécifique et un training sur le lieu de travail. La bonne utilisation de ces outils et moyens exige la connaissance de leur fonctionnement ainsi que la capacité à interpréter des informations ou des conditions qui en affectent l'usage (exemples : chariot élévateur, engins de manutention, applications informatiques spécifiques et systèmes automatisés, ...).

§ 3 : Activités principales



1. Activités principales applicables à toutes les fonctions de supervision dans le magasin

a) Administration :

- rédiger des rapports sur les activités exécutées, problèmes rencontrés, etc.,
- établir des documents d'envoi,
- signer des documents de réception,
- introduire des données dans un système de gestion des marchandises,
- ...

b) Souci de la qualité :

- prendre la responsabilité pour la qualité de son propre travail ET pour la qualité du travail fourni par ses collaborateurs et/ou chefs d'équipe,
- connaître de façon approfondie les exigences de qualité en rapport avec l'emballage, l'étiquetage et l'ordonnement des marchandises, ...
- effectuer des sondages sur la qualité de la manutention des marchandises (emballage adéquat, quantité correcte, absence de dommage, ...)

c) Sécurité :

- connaître de façon approfondie, appliquer et se tenir à jour à propos des règles de sécurité (tant légales que propres à l'entreprise) ET veiller à ce que les magasiniers et/ou chefs d'équipe respectent les règles de sécurité,
- ...

d) Entretien du lieu de travail et/ou du magasin :

- ranger son propre lieu de travail,
- veiller à ce que les magasiniers et/ou chefs d'équipe entretiennent correctement leur lieu de travail,
- garder un œil sur la sécurité,
- ...

2. Activités principales supplémentaires spécifiques pour type 1 et 2 (diriger une équipe)

a) Coordination de l'équipe des magasiniers :

- distribuer les tâches à accomplir parmi les membres de l'équipe,
- contrôler la bonne exécution de la manutention des marchandises,
- intervenir en cas de conflits entre membres de l'équipe et, au besoin, proposer les mesures disciplinaires qui en découlent après en avoir informé le responsable du magasin,
- former et suivre les nouveaux collaborateurs dans l'équipe,
- guider les collaborateurs lors de problèmes de fonctionnement,
- ...

b) Rapports :

- rapporter régulièrement l'état de la situation au responsable du magasin,
- prévenir immédiatement le responsable du magasin lors de problèmes rencontrés par l'équipe.

3. Activités principales supplémentaires spécifiques pour type 3 (chef d'un petit magasin)

a) Coordination des magasiniers :



- distribuer les tâches à accomplir entre les magasiniers,
 - contrôler la bonne exécution de la manutention des marchandises,
 - intervenir en cas de conflits entre magasiniers,
 - former et suivre les nouveaux collaborateurs,
 - guider les collaborateurs lors de problèmes de fonctionnement,
 - ...
- b) Coordination des activités du magasin :
- organiser le magasin, les sections du magasin et les processus de travail à suivre,
 - organiser les inventaires,
 - assurer le suivi continu des mouvements de marchandises,
 - suivre le budget du magasin,
 - assurer que les collaborateurs sont au courant, à tout moment, de nouvelles règles, de tâches particulières, ...
 - ...
- c) amélioration du fonctionnement du magasin :
- faire des propositions qui visent à améliorer l'organisation du magasin,
 - guider la mise en oeuvre d'action ou de projets d'amélioration.
- d) Rapporter :
- rapporter régulièrement à la direction l'état de la situation dans le magasin,
 - informer immédiatement la direction lors de problèmes et proposer des solutions.

4. Activités principales supplémentaires spécifiques pour type 4 (chef d'un grand magasin)

- a) Coordination des chefs d'équipe :
- réceptionner les ordres de travail journalier, déterminer les priorités, distribuer et discuter le travail avec les chefs d'équipe,
 - établir les règlements de congés pour le personnel du magasin,
 - soutenir les chefs d'équipe en cas de problèmes par exemple, charge de travail du personnel, problèmes de fonctionnement,
 - ...
- b) Coordination des activités du magasin :
- organiser le magasin, les sections dans le magasin et les processus de travail à suivre,
 - organiser les inventaires,
 - assurer le suivi continu des mouvements de marchandises,
 - suivre le budget du magasin,
 - assurer que les collaborateurs sont au courant, à tout moment, de nouvelles règles, tâches particulières, ...
- c) Amélioration du fonctionnement du magasin :
- faire des propositions qui visent à améliorer l'organisation du magasin,
 - guider la mise en oeuvre d'actions ou projets d'amélioration.
- d) Rapporter :
- rapporter régulièrement à la direction l'état de la situation dans le magasin, informer immédiatement la direction lors de problèmes et proposer des solutions.

§ 4 : Profil type/aptitudes



- Plusieurs années d'expérience dans un magasin.
- Capacité de gestion d'équipe.
- Formation de conducteur de chariot élévateur et autres engins de manutention (pouvoir conduire ces engins correctement et en respectant les règles de sécurité).
- Capacité à s'orienter dans l'espace,
- Compréhension approfondie du fonctionnement global et des interactions au sein du magasin.
- Aptitude à la communication.
- Capacité à transmettre des messages simples, par exemple aux chauffeurs.
- Résistance au stress.

Article 6 : La fonction du contrôleur qualité

§ 1 : Description globale de la fonction du contrôleur qualité

Le contrôleur qualité s'occupe d'organiser et d'exécuter diverses inspections sur le terrain, afin de contrôler la qualité des activités et, éventuellement, des marchandises entreposées lors des différentes étapes de leur manutention et proposer des améliorations sur base des constats effectués.

Il a une compréhension approfondie du fonctionnement complet du magasin, des interactions entre les différents processus et du fonctionnement des activités de l'entreprise dans son ensemble.

Il connaît l'ensemble des règles de qualité en vigueur au sein de l'entreprise et imposées par les services centraux.

Il connaît les directives et dispositions légales, par exemple en matière d'emballage de certaines marchandises.

Il travaille de manière autonome, organise lui-même ses activités et coordonne celles-ci avec les différents services.

§ 2 : Activités principales du contrôleur qualité

1. Réaliser des contrôles ponctuels sur la qualité du travail fourni.
2. Organiser et exécuter des contrôles internes.
3. Organiser et exécuter des inventaires et contrôles complémentaires.
4. Participer aux discussions concernant la qualité avec les équipes/personnes impliquées à propos des manquements constatés pour pouvoir fournir une interprétation et être en mesure de faire des propositions d'amélioration.
5. Etablir des rapports relatifs aux contrôles et tests effectués et les résultats qui en découlent.
6. Rassembler les éléments de preuve nécessaires pour le constat de dommages aux marchandises entrantes afin d'éviter les litiges.
7. Traiter les plaintes, par exemple en matière d'emballage de marchandises, de contenu erroné de caisses expédiées, etc.
8. Sur base des constats, proposer des améliorations quant à l'organisation du magasin.

§ 3 : Profil type/aptitudes



- Plusieurs années d'expérience dans un magasin.
- Pouvoir travailler avec un PC, Internet, e-mail, etc.
- Compréhension approfondie du fonctionnement global et des interactions au sein du magasin.
- Sens du détail et de la précision.
- Bonne aptitude à la communication.

Article 7 : La fonction de l'homme à tout faire

§ 1 : Description globale de la fonction de l'homme à tout faire (m/f)

Sur base d'instructions de travail clairement définies, l'homme à tout faire effectue des tâches simples et principalement manuelles relatives à des travaux d'entretien des bâtiments et de l'infrastructure.

Il doit pouvoir comprendre et appliquer un nombre limité d'instructions de travail et de règles ainsi qu'utiliser des outils professionnels simples.

Il effectue principalement des opérations manuelles exigeant une habileté physique pouvant être acquise sur une courte période.

Cette fonction peut s'exercer dans différents lieux de travail dans l'entreprise.

L'homme à tout faire aide à l'entretien de l'infrastructure et est indépendant des activités du magasin. Il peut s'agir, par exemple, de remplacer des lampes, d'effectuer des travaux de peinture, de plomberie, etc.

§ 2 : Activités principales de l'homme à tout faire

1. De manière autonome, exécuter des missions spécifiques sur base d'instructions claires concernant le QUOI devant être réalisé, le COMMENT étant la plupart du temps laissé à l'appréciation du titulaire.
2. Exécuter principalement des tâches manuelles comme le placement, le montage, la réparation, la manutention, le déménagement, etc.
3. Effectuer des travaux préparatoires, comme la collecte du matériel nécessaire, le transport de ce matériel jusqu'au lieu de travail et prendre les dispositions nécessaires (par exemple, marquage, cloisonnage, etc.) afin de pouvoir commencer le travail.
4. Ranger les surfaces de travail après la clôture des activités afin de garantir un espace propre et sécurisé.
5. Utiliser de l'outillage courant (par exemple : foreuse, tournevis, scie électrique, etc.).
6. Signaler immédiatement tout problème à son chef.
7. Accomplir des tâches administratives simples (le plus souvent établir de courts rapports écrits).
8. Connaître les consignes en matière de sécurité et les appliquer.

§ 3 : Profil type/aptitudes de l'homme à tout faire

- Pas d'exigence en terme d'expérience.
- Etre capable d'effectuer un travail physique et de comprendre des instructions simples.
- Etre 'débrouillard'.



- Travailler de manière précise et correcte.
- Être attentif à l'ordre, à la propreté et à la sécurité.

Article 8 : La fonction du technicien de surface

§ 1 : Description globale de la fonction du technicien de surface

Le technicien de surface s'occupe de nettoyer les bureaux et/ou le magasin où la propreté et l'hygiène sont indispensables et cela dans le cadre d'un planning prédéterminé.

Il manipule des produits d'entretien et de nettoyage d'usage courant.

Il n'est pas responsable du nettoyage de l'appareillage délicat de l'entreprise comme, par exemple, des appareils de tests, des serveurs informatiques, des instruments sophistiqués,...

Il peut requérir l'usage de machines d'entretien comme, par exemple une machine à nettoyer les sols.

§ 2 : Activités principales du technicien de surface

1. Dépoussiérer le mobilier, entretenir les tapis, aspirer et nettoyer les sols et les murs, éventuellement à l'aide d'une machine.
2. Nettoyer les vestiaires, les toilettes, les douches, etc.
3. Veiller à maintenir un stock suffisant et en bon état de produits et appareils de nettoyage et au besoin passer les commandes au magasin.
4. Remplacer les essuie-mains et réapprovisionner le papier toilette, le savon et autres produits désinfectants.
5. Vider les poubelles et corbeilles et évacuer les déchets suivant les procédures établies.
6. Signaler les manques et autres irrégularités constatées au chef.
7. En fonction de la charge de travail journalière, peut intervenir dans d'autres fonctions de nature équivalente, par exemple préparer le café, disposer les salles de réunion, etc.

§ 3 : Profil type/aptitudes

- Pas d'exigence en terme d'expérience.
- Être capable d'effectuer un travail physique et de comprendre des instructions simples.
- Travailler de manière précise et correcte être attentif à l'ordre, à la propreté et à la sécurité.

Article 9

La classification des fonctions applicables au personnel de garage est déterminée en fonction des conventions collectives de travail conclues au sein de la Commission Paritaire des Entreprises de garage.

Article 10



Les parties conviennent de composer une commission sectorielle de classification de fonctions laquelle sera chargée :

- des procédures applicables lors de l'introduction de la classification des fonctions dans l'entreprise,
- de l'évaluation et de l'actualisation du manuel de fonctions,
- de la fixation des procédures à suivre lorsque le travailleur estime que l'employeur n'a pas classé sa fonction dans la catégorie appropriée,
- du rattachement des salaires à la classification des fonctions sectorielle - propositions.

Article 10bis : Procédure d'appel¹⁶

Les parties conviennent de recourir aux règles en fonction de la procédure d'appel, en annexe de la présente convention collective de travail

Chapitre III : Durée de validité

Article 11

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 31 décembre 2005 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées.

Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.

¹⁶ Inséré(e) : CCT 05.12.06



ANNEXE: Procédure d'appel pour la classification de fonctions du personnel non-roulant 140.04.09¹⁷

Tout travailleur ou employeur, ou leurs organisations représentatives, qui estime qu'il se trouve des inexactitudes dans la description de la fonction, la classification de la fonction et/ou sa barémisation, peut interjeter appel.

Tout travailleur ou employeur qui estime qu'il y a eu des erreurs de procédure lors de l'introduction de la classification de fonction peut interjeter appel sur cette base.

Il importe que toutes les parties concernées partent en premier lieu du contexte de la fonction à examiner et de la définition de fonction: ce n'est donc pas le titre de la fonction qui compte, mais ce qu'une personne fait effectivement.

Si l'employeur et le travailleur n'arrivent pas à un accord au sujet de la description de la fonction, le bureau de conciliation de la commission paritaire sera saisi du litige avant que celui-ci ne soit soumis à la commission sectorielle d'appel.

Si un compromis entre l'employeur et le travailleur n'est pas possible, la procédure d'appel doit être engagée.

Cette procédure d'appel se déroulera comme suit/

1. Phase A - au niveau de l'entreprise

Le travailleur transmet sa réclamation par écrit à ses supérieurs hiérarchiques, au responsable du personnel ou à la direction, selon les usages dans l'entreprise. Le travailleur peut toujours - tant lors de l'introduction de la réclamation que durant le traitement de celle-ci - se faire assister par un représentant de l'organisation syndicale, reconnue et représentative au sein de la commission paritaire de transport, à laquelle il est affilié et/ou par la délégation syndicale, si elle existe.

L'employeur peut, s'il le souhaite, se faire assister par un représentant de l'organisation d'employeurs, reconnue et représentative au sein de la commission paritaire de transport, à laquelle il est affilié.

L'objection doit être dûment motivée. L'employeur est tenu, dans les trente jours à compter de la date d'introduction de l'objection, d'avoir une entrevue avec le travailleur ou les travailleurs concerné(s) et de rechercher une solution. En cas d'accord entre l'employeur et le travailleur, la procédure d'appel s'éteint. Tant dans le cas d'un accord, que dans celui de l'absence d'accord, l'employeur communiquera le résultat par écrit aux personnes concernées dans les sept jours civils.

2. Phase B - au niveau du secteur

La commission d'appel sectorielle compte 12 membres, à savoir 6 représentants des organisations de travailleurs reconnues et représentatives et 6 représentants des

¹⁷ Inséré par la CCT du 05/12/2006



organisations d'employeurs reconnues et représentatives au sein de la commission paritaire de transport.

Si, dans le délai susmentionné de trente jours, aucun accord n'a pu être dégagé durant la phase A au niveau de l'entreprise, la partie lésée a le droit d'interjeter appel par l'intermédiaire de l'organisation de travailleurs ou d'employeurs, reconnue et représentative au sein de la commission paritaire de transport, à laquelle elle est affiliée.

L'appel doit être notifié dans un délai de trente jour suivant la communication écrite après conclusion de la phase A, à la commission d'appel sectorielle avec copie de la lettre aux autres organisations siégeant à la commission d'appel.

La commission d'appel sectorielle examine la plainte sur la base du dossier. Elle peut à cet effet effectuer toutes les démarches qu'elle estime nécessaire. Elle peut entendre les diverses parties concernées (initiateur de la réclamation, responsables hiérarchiques, collègues, représentants syndicaux, ...).

Dans les trois mois après avoir été saisie, la commission d'appel sectorielle rendra sa décision, qui liera toutes les parties. Si la fonction est classée dans une autre classe, cette nouvelle classification sera valable à partir du premier du mois suivant l'introduction écrite de la réclamation.

Les travailleur et employeur concernés seront informés de cette décision par le président de la commission d'appel, par écrit et dans les sept jours civils. Si, dans le délai fixé de trois mois, aucune décision impérative n'est prise par la commission d'appel sectorielle, la partie lésée pourra saisir le tribunal du travail.

3. Protection du travailleur

L'employeur qui emploie un travailleur qui, soit au niveau de l'entreprise qui l'emploie, conformément aux accords en vigueur concernant la procédure d'appel, soit au niveau du secteur, selon la procédure d'appel en vigueur, introduit une plainte dûment motivée regardant la classification de fonctions, ou qui saisit le tribunal du travail en rapport avec la classification des fonctions, ne peut terminer la relation de travail, ni modifier unilatéralement les conditions de travail, sauf pour des raisons étrangères à la plainte ou à l'action en justice.

Les règles légales en matière de licenciement arbitraire restent d'application.



Convention collective de travail du 28 aout 1997 fixant les conditions de travail dans les entreprises de mailhousing et de préparation pré-postale de courriers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs visés au paragraphe 2 du présent article qui ressortissent à la Commission paritaire du transport ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

La présente convention collective de travail est applicable aux entreprises qui s'occupent, pour compte de tiers, de mailhousing et/ou de la préparation pré-postale de courriers ("routage").

Par "mailhousing", on entend le tri de la poste internationale et les opérations permettant l'envoi de la poste internationale pour compte de tiers.

Par "préparation pré-postale de courriers" (courtage), on entend tout ou partie des opérations suivantes : la manutention de documents, brochures et/ou paquets en vue de réaliser des mailings (pliage, mise sous emballage ou sous enveloppe, l'adressage, etc...) ainsi que le tri de ces mailings et les opérations permettant leur envoi pour compte de tiers.

§ 3

Par ouvriers, on entend les ouvriers et ouvrières.

Chapitre II : Cadre juridique

Article 2

La présente convention collective de travail est conclue en application du Chapitre IV du Titre III de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde de la compétitivité et de l'arrêté royal du 24 février 1997 contenant des conditions plus précises relatives aux accords pour l'emploi en application des articles 7, par. 2, 30, par. 2 et 33 de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde de la compétitivité.

Elle exécute l'article 3 de la convention collective de travail du 15 mai 1997 contenant un accord pour l'emploi dans le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers et en ce qui concerne le personnel non roulant des entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers. Les employeurs visés par la présente convention ressortissent au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers.



Chapitre III : Classification de fonctions

Article 3

La classification de fonctions reprise à l'article 4 s'applique dans les entreprises appartenant au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers qui s'occupent, pour compte de tiers, de mailhousing et/ou de la préparation pré-postale de courriers ("routage").

Article 4

La classification de fonctions comporte les catégories suivantes :

- a) catégorie I : les ouvriers qui effectuent tout ou partie des activités suivantes : stamping, stickering, sorting et export; Par "stamping", on entend le timbrage du matériel entrant, le marquage manuel de matériel qui ne peut être affranchi par une machine, la transmission du matériel affranchi au département sorting/bagging, que ce matériel soit ou non relié; Par "stickering", on entend : le marquage de matériel que ce marquage soit réalisé ou non par une machine; Par "sorting", on entend le tri du matériel entrant suivant le routage en vigueur et/ou les "disposal matrix"; Par "export", on entend le tri, le reliage et l'emballage du matériel entrant suivant la "routing matrix" applicable, la réalisation des I.T.L. et autres documents d'accompagnement, la transmission des documents nécessaires à l'administration;
- b) catégorie II : les ouvriers qui s'occupent du bagging; Par "bagging", on entend : le tri par mise en sacs du matériel relié, la fermeture et le pesage des sacs remplis, l'introduction des données relatives aux sacs dans un P.C., la répartition et la transmission par fax du "travail papier";
- c) catégorie III : les ouvriers qui s'occupent du check-in; Par "check-in", on entend le contrôle du poids, du nombre de pièces et du conditionnement du matériel entrant, le scannage des documents d'accompagnement entrants, la transmission du matériel enregistré aux différents départements; les ouvriers polyvalents, à savoir les ouvriers qui effectuent tant les activités appartenant à la catégorie I que celles appartenant à la catégorie II et le check-in;
- d) catégorie IV : le chef d'équipe qui a la responsabilité d'au moins six et d'au plus vingt ouvriers;
- e) catégorie V : le chef d'équipe qui a la responsabilité de plus de vingt ouvriers.

Article 5

L'ouvrier opérateur de machine, à l'exclusion de l'opérateur des machines d'affranchissement et/ou de marquage, appartient à la catégorie II.

L'ouvrier opérateur de machines d'affranchissement et/ou de marquage appartient à la catégorie I.



Chapitre IV : Salaires

Article 6

Dans le régime de 40 heures par semaine, les salaires horaires minima sont fixés à partir du 1er juillet 1997 comme suit :

1. catégorie I : 296,10 F;
2. l'ouvrier qui exerce les activités appartenant à la catégorie II et qui ne compte pas six mois d'ancienneté dans le secteur : 296,10 F;
3. l'ouvrier qui exerce les activités appartenant à la catégorie II et qui compte six mois d'ancienneté dans le secteur : 310 F;
4. l'ouvrier qui exerce les activités appartenant à la catégorie III et qui ne compte pas six mois d'ancienneté dans le secteur : 310 F;
5. l'ouvrier qui exerce les activités appartenant à la catégorie III et qui compte six mois d'ancienneté dans le secteur : 315,48 F;
6. le chef d'équipe qui a la responsabilité d'au moins six ouvriers et de maximum vingt ouvriers : 334,70 F;
7. le chef d'équipe qui a la responsabilité de plus de vingt ouvriers : 348,75 F.

Article 7

Les conditions salariales plus favorables restent en vigueur.

Chapitre V : Durée du travail

Article 8

La durée hebdomadaire de travail est fixée à 40 heures par semaine.

Article 9

Les conditions plus favorables qui existent au plan des entreprises sont maintenues.

Article 10

Dans les entreprises où la durée hebdomadaire de travail est inférieure à 40 heures par semaine, les salaires horaires minima fixés par l'article 6 doivent être péréquats.

Article 11

La durée hebdomadaire de travail résultant de l'application du présent chapitre doit être respectée en moyenne sur une période de six mois.

Dans toutes les entreprises, la période de six mois couvre d'une part la période du 1er janvier au 30 juin et d'autre part la période du 1er juillet au 31 décembre.

Article 12



Par convention d'entreprise signée au moins par les secrétaires régionaux des deux centrales professionnelles siégeant au sein de la Commission paritaire du transport, il peut être prévu que la durée hebdomadaire résultant de l'application du présent chapitre doit être respectée sur base annuelle.

Dans toutes les entreprises visées à l'alinéa précédent, l'année couvre la période du 1er janvier au 31 décembre.

Chapitre VI : Indexation des salaires

Article 13

Les salaires résultant de l'application de la présente convention sont indexés conformément au système prévu par la convention collective de travail du 9 février 1984 fixant les salaires minimums des ouvriers des entreprises de transport de choses et de messageries et rattachement de ces salaires à l'indice des prix à la consommation, rendue obligatoire par l'arrêté royal du 21 juin 1984 (Moniteur belge du 20 juillet 1984).

Chapitre VII : Durée de validité

Article 14

La présente convention entre en vigueur le 1er juillet 1997 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties moyennant notification, par lettre recommandée à la poste au président de la commission paritaire, d'un préavis de dénonciation de six mois.



Convention collective de travail du 20 octobre 2011 relative au rapprochement des conditions salariales de la CP 140.00 de celles de la CP 127.00

Article 1 : Champ d'application

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission Paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission Paritaire pour les employés du commerce international du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par «sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers», on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxi-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est inférieure ou égale à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires:

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé,
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.



Par «activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestions des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par «compte de tiers» il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par «groupe d'entreprises liées», on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11,1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission Paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par «travailleurs» on entend les ouvriers et ouvrières déclarés dans la catégories ONSS 083 sous le code travailleur 015 ou 027.

Cette convention collective de travail ne s'applique toutefois pas :

- a) Aux apprentis dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 035.
- b) Aux apprentis qui, à partir du 1er janvier de l'année au cours de laquelle ils atteignent 19 ans, sont déclarés sous le code travailleur 015, mais sont occupés par contrat d'apprentis-sage, comme déclaré à l'ONSS avec mention type apprenti dans la zone « type contrat d'apprentissage ».

Article 2 : Cadre juridique

La présente convention collective de travail est conclue en exécution du protocole d'accord sectoriel 2011-2012 signé le 10 mai 2011.

Article 3 : Réalisation du rapprochement des conditions salariales de la Commission Paritaire 140 de celles de la Commission Paritaire 127



Lorsque le transport pour compte de tiers de combustibles sera placé dans une sous-commission paritaire autonome, les partenaires sociaux s'engageront pour le personnel roulant:

- a) à réaliser pour le 31.12.2012 un plan d'étapes visant à rapprocher les conditions salariales de la Commission Paritaire 140 de celles de la Commission Paritaire 127.
- b) à analyser les conditions de travail concernées.

En attendant, les barèmes réels des chauffeurs concernés seront augmentés de EUR 0,30 par heure à partir du 1er janvier 2012, sans toutefois dépasser les barèmes de la Commission Paritaire 127.

Article 4 : Durée de validité

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1er janvier 2012 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du transport et de la logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



INDEXATION DU SALAIRE

Convention collective de travail du 19 mars 2002 relative aux salaires minimums et rattachement de ces salaires à l'indice des prix à la consommation du personnel roulant et non-roulant occupé dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "Sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend : les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui effectuent :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;
5. Pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxicamionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "Sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend : les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;



2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par "ouvriers", on entend : les ouvriers et ouvrières appartenant à la catégorie du personnel roulant et/ou non roulant.

Chapitre II : Salaires et liaison à l'indice

Article 2

Les salaires horaires minimums de base des ouvriers et ouvrières visés à l'article 1er, fixés par la Commission paritaire du transport et qui correspondent à un indice de référence, sont liés à la moyenne lissée sur 4 mois de l'index santé des prix à la consommation, sans préjudice de l'application de l'arrêté royal no.180 du 30 décembre 1982 portant certaines mesures en matière de modération des rémunérations.

Article 3

Ces salaires horaires minimums de base sont augmentés de 2 p.c., lorsque l'indice du mois a atteint ou dépassé l'indice de référence augmenté de 2 p.c.; ils sont diminués de 2 p.c. lorsque l'indice du mois a atteint ou est inférieur à l'indice de référence diminué de 2 p.c.

Article 4

Les calculs pour l'indice de référence sont effectués jusqu'à la troisième décimale, étant entendu que la troisième décimale est négligée si elle est inférieure à 5 et qu'elle est arrondie au centième supérieur si elle est égale ou supérieure à 5.

Les calculs pour les salaires sont effectués jusqu'à la quatrième décimale, étant entendu que la quatrième décimale est négligée si elle est égale ou inférieure à 2, qu'elle est arrondie à 5 si elle est égale à 3 et inférieure à 8 et qu'elle est arrondie à la première décimale supérieure si elle est égale ou supérieure à 8.

Article 5

Les salaires adaptés suite aux fluctuations de l'indice sont chaque fois considérés comme nouveaux salaires horaires minimums de base.

L'adaptation salariale suivante, suite aux fluctuations de l'indice, est calculée sur ces nouveaux salaires horaires minimums de base.

Article 6



L'adaptation des salaires devient effective à partir du premier jour de la période de paie suivant la date de publication au Moniteur belge de l'indice des prix à la consommation qui entraîne la modification des salaires.

Article 7

Si les fluctuations de l'indice entraînent une adaptation des salaires minimums de base, les salaires effectivement payés sont augmentés ou diminués du même montant.

Article 8

Les salaires horaires minimums de base qui correspondent à une durée hebdomadaire du travail de 39 heures, sont fixés pour le personnel roulant comme dans la convention collective de travail du 25 janvier 1985 et modifiée pour la dernière fois par la convention collective de travail du 12 juin 2001 et pour le personnel non-roulant dans la convention collective de travail du 27 juin 1997 et modifiée pour la dernière fois par la convention collective de travail du 12 juin 2001.

Article 9

Les salaires horaires minimums de base d'application au 1er janvier 2002 sont liés à l'indice de référence 107,71 (indice de base 1996).

- | | |
|---|----------|
| 1. Convoyeur-manoevre: | 7,7925 € |
| 2. Chauffeur en formation accompagné d'un chauffeur expérimenté: | 7,7925 € |
| 3. Chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est inférieure à 7 tonnes: | 8,0962 € |
| 4. Chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est de 7 à - 15 tonnes: | 8,2796 € |
| 5. Chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est égale ou supérieure à 15 tonnes, ainsi qu'un chauffeur d'un véhicule articulé, un chauffeur d'un véhicule ADR agréé et un chauffeur d'un véhicule frigorifique: | 8,5722 € |

Les indices de références suivants, calculés conformément à l'article 4, sont : 109,86, 112,06, 114,30, 116,59, 118,92, 121,30, 123,73.

Chapitre III : Cadre juridique

Article 10

La présente convention collective de travail remplace celle du 9 février 1984, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, fixant les salaires minimums des ouvriers et ouvrières des entreprises de transport de choses et de messageries et rattachant ces salaires à l'indice des prix à la consommation, rendue obligatoire par l'arrêté royal du 21 juin 1984, (Moniteur belge du 20 juillet 1984).

Chapitre IV : Durée de validité



Article 11

La présente convention collective de travail produit ses effets le 1er janvier 2002 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention Collective de travail du 26 novembre 2009 relative au rattachement des salaires et des indemnités du personnel roulant et non roulant des secteurs du transport par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, à la moyenne arithmétique de l'indice santé des prix à la Consommation.

Chapitre I : Champ d'application

Article 1.

§1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :



1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1 ° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

CHAPITRE II. – Notions

Article 2

§1. Par "ouvriers" on entend : Ses ouvriers et les ouvrières

§2. Par "indice lissé" on entend « la valeur moyenne de l'indice santé au cours des 4 derniers mois ».



CHAPITRE III :rattachement des salaires à l'indice pour le personnel roulant tant que pour le personnel non roulant (à l'exclusion du personnel de garage)

Article 3

§1.

En exécution de l'accord protocole sectoriel pour les années 2009 - 2010, les salaires horaires minimums des ouvriers et ouvrières visés à l'article 1er, fixés par la Commission paritaire du transport et de la logistique seront à partir du 01.01.2010, adaptés chaque année le 1er janvier au coût de la vie.

§2

Cette adaptation est liée à l'évolution réelle de la valeur moyenne de l'indice santé des prix à la consommation {tel que visé dans l'arrêté royal du 24 décembre 1993, portant exécution de la Loi du 6 janvier 1989 de sauvegarde de la compétitivité du pays (MB du 31 décembre 1993)} - fixée mensuellement par le Ministère des Affaires Economiques et publiée dans le Moniteur Belge - et se base sur les 12 mois précédents, avec comme chiffres de référence la valeur moyenne de l'indice santé des prix à la consommation (l'indice lissé) du mois de décembre de l'avant-dernière année et l'indice fixe du mois de décembre qui précède l'adaptation.

§3

L'indexation se fera en multipliant les salaires minimums du décembre de l'année précédente avec le coefficient, calculé jusqu'aux 4 décimales, de la division de la valeur moyenne de l'indice santé du mois de décembre précédent par la valeur moyenne de l'indice santé du mois de décembre de l'avant-dernier an (par ex. pour l'adaptation au 01.01,2011 : l'indice lissé de décembre 2010 par rapport à l'indice lissé de décembre 2009).

§4

Pour éviter des arrondissements automatiques du 4ème décimale, les nouveaux salaires horaires minimums sont calculés jusqu'à la 5ème décimale, qui est ensuite immédiatement omise. La 4 décimale est 0 si elle est égale ou inférieure à 2, elle est arrondie à 5 si elle est au moins égale à 3 et inférieure à 8, et est arrondie à la première décimale supérieure si elle est égale ou supérieure à 8.

Article 4

§1

L'adaptation des salaires horaires minimums entre en vigueur le premier jour du mois de janvier de l'année concernée. Les **salaires réels** s'adapteront au même moment, donc au 1er janvier, et avec le même montant que le montant calculé pour adapter les **salaires horaires** minimums en fonction de l'article 3 de Sa présente convention.

§2

Si au même temps il est prévu une augmentation conventionnelle et une indexation, l'augmentation conventionnelle doit être premièrement appliquée avant de procéder à l'indexation.

Article 5



Pour le personnel roulant, les salaires horaires minimums sont déterminés par la convention collective de travail du 26 novembre 2009 (également), fixant les conditions de salaire et de travail du personnel roulant occupé dans les entreprises du transport de marchandises pour le compte de tiers et de la manutention pour le compte de tiers, et ce conformément à la classification des fonctions courante, reprise dans la même cct du 26 novembre 2009.

Article 6

Pour le personnel non-roulant, les salaires horaires minimums sont déterminés par la convention collective de travail du 26 novembre 2009 (également), fixant les conditions de salaire et de travail du personnel non roulant occupé dans les entreprises du transport de marchandises pour le compte de tiers et de la manutention pour le compte de tiers, et ce conformément à la classification des fonctions courante, reprise dans la même cct du 26 novembre 2009.

Chapitre IV : Indexation de certaines indemnités pour le personnel roulant et/ou non roulant des entreprises visées à l'article 1er de cette cct

Article 7

Conformément au protocole d'accord sectoriel 2009-2010, les indemnités RGPT et de séjour pour le personnel roulant sont également adaptés au coût de la vie à partir du 1er janvier 2010.

Article 8

Cette adaptation sera appliquée de la même façon et selon les mêmes principes que celle des salaires, prévue dans les articles 3 et 4 de la présente cct, étant entendu que ce n'est qu'à partir du 1er janvier 2011 que « l'indice santé des prix à la consommation » sera remplacé par « la valeur moyenne de l'indice santé des prix à la consommation ». A partir du 1er janvier 2011 donc, les indemnités RGPT et de séjour d'application au 1er décembre de l'année précédente seront multipliées avec le coefficient calculé jusqu'à la 4^{ième} décimale de la division de l'indice lissé de décembre de l'année précédente par l'indice lissé du mois de décembre qui précède l'année précédente.

Article 9

Les indemnités suivantes seront également adaptées au coût de la vie à partir du 1er janvier 2010 et ce de la même façon et selon les mêmes principes que pour l'adaptation des salaires horaires, fixée aux articles 3 et 4 de la présente cct :

- Le supplément d'ancienneté pour le personnel roulant et non-roulant (incluant le personnel de garage), fixé par la cct du 26 novembre 2009 (également), relative au supplément d'ancienneté occupé pour le personnel roulant et non roulant dans les entreprises du transport de marchandises par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers.



- L'indemnité financière pour des prestations de nuit, fixée dans la cct du 26 novembre 2009 (également), relative à l'indemnité pour des prestations de nuit pour les membres du personnel roulant occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers
- L'allocation complémentaire de maladie pour le personnel roulant et non roulant, telle que prévue par la cct du 26 novembre (également) concernant l'allocation complémentaire de maladie dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers.
- L'indemnité couvrant la détérioration, la perte ou le vol des effets personnels pendant les déplacements à titre professionnel, prévue pour le personnel roulant, par l'article 7 des statuts du fonds social, modifiés dernièrement par la cct du 16.10.2007, conclue au sein de la commission paritaire du transport et de la logistique, modifiant la dénomination du « fonds social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers » en « fonds social Transport et Logistique ».

Chapitre V : Mécanismes de correction pour les salaires et certaines indemnités 2010

Article 10

Exceptionnellement, la prochaine indexation des salaires, notamment le 01.01.2010 se fera en multipliant les salaires horaires minimums de décembre 2009 avec le coefficient, calculé jusqu'à la 4^{ième} décimale de la division de décembre 2009 par l'indice de référence dépassé du mois de septembre 2008.

Article 11

§ 1

Exceptionnellement la prochaine indexation des indemnités RGPT et de séjour, notamment au 01.01.2010 se fera en multipliant les indemnités RGPT et de séjour de décembre 2009 avec le coefficient, calculé jusqu'à la 4^{ième} décimale de la division de l'indice santé de décembre 2009 par l'indice santé du mois de mars 2009.

Article 12

Exceptionnellement également, le résultat éventuellement négatif des calculs visés aux articles 9, 10 et 11 ne peut entraîner le 1^{er} janvier 2010, une diminution des salaires ou des indemnités. Lors de la première indexation positive, l'augmentation ne sera calculée que sur les montants calculés (mais pas appliqués) de l'indexation négative.

Chapitre VI : Durée de validité



Article 13

§ 1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1er janvier 2010.

§ 2

Elle est conclue pour une durée indéterminée mais peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois avant le début de la période de référence fixée à l'article 2 de la présente convention collective de travail.

La dénonciation doit être adressée par lettre recommandée au président de la Commission paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.

§ 3

Cette convention collective de travail modifie l'article 6 de la convention collective de travail du 27 janvier 2005 fixant les conditions de travail et salaires du personnel roulant occupé dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers.



Convention collective de travail du 15 septembre 2011 concernant le supplément d'ancienneté pour le personnel roulant et non-roulant occupé dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers.

Chapitre I: Champ d'application

Article 1.

§1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :



1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés. Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 10 de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

Chapitre II: – Définitions

Article 2

Par 'travailleurs, on entend les ouvriers et ouvrières déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 015 ou 027, à l'exclusion du personnel de garage.

Chapitre III: Supplément d'ancienneté

Article 3

L'employeur paie un supplément d'ancienneté aux travailleurs ayant les années de service suivantes sans interruption dans son entreprise :

- 1 an de service



- 3 ans de service
- 5 ans de service
- 8 ans de service
- 10 ans de service
- 15 ans de service
- 20 ans de service

Article 4

Ce supplément d'ancienneté est payé par l'employeur à 100 % pour toutes les heures de travail et heures de liaison/heures d'attente et s'élève à:

- 0,05 euro après 1 an de service
- 0,0510 euro après 3 ans de service (soit au total 0,1010 euro)
- 0,0510 euro après 5 ans de service (soit au total 0,1520 euro)
- 0,0510 euro après 8 ans de service (soit au total 0,2030 euro)
- 0,0510 euro après 10 ans de service (soit au total 0,2540 euro)
- 0,0510 euro après 15 ans de service (soit au total 0,3050 euro)
- 0,0510 euro après 20 ans de service (soit au total 0,3560 euro)

Article 5

Le supplément d'ancienneté mentionné est payé à partir du mois où l'ancienneté requise dans l'entreprise est atteinte.

Article 6

A partir du 01.01.2010, les montants fixés aux chapitres II et III, sont adaptés chaque année le 1er janvier, en fonction du coût de la vie, et ce comme prévue dans la convention collective de travail du 26 novembre relative au rattachement des salaires du personnel roulant et non roulant des secteurs du transport par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, à la moyenne arithmétique de l'indice santé des prix à la consommation.

Article 7

Le supplément d'ancienneté est mentionné séparément sur la fiche de salaire, vu qu'il est considéré comme une partie séparée de la rémunération. Cependant, il ressortit sous la notion 'rémunération', comme prévu dans l'article 2 de la loi du 12 avril 1965 'concernant la protection de la rémunération des travailleurs' et doit dès lors être pris en compte pour les revenus de remplacement, pour la sécurité sociale et pour toutes les indemnités, calculées sur base de la 'rémunération'.

Article 8

Les dispositions plus favorables existant déjà sur le plan de l'entreprise, sont maintenues.

Chapitre IV : Cadre juridique



Article 9

Cette convention collective de travail remplace la convention collective de travail du 26 novembre 2009 (AR 30.07.2010 / MB 09.09.2010) concernant le supplément d'ancienneté pour le personnel roulant et non roulant occupé dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou la manutention de choses pour compte de tiers.

Elle est conclue en exécution du protocole d'accord pour les années 2011-2012 du 19 mai 2011 dans le secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers.

CHAPITRE IV. Durée de validité

Article 10

§1. La présente convention collective de travail entre en vigueur le **01.01.2012** et est conclue pour une durée indéterminée.

§2. Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées.

Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 26 novembre 2009 relative aux conditions de travail et de rémunération pour le personnel roulant et non roulant des entreprises qui s'occupent de l'exploitation de 'services de courrier'

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui s'occupent de l'exploitation de services de courrier, ainsi qu'à leurs ouvriers.

Chapitre II : Définition

Article 2

Les activités de courrier répondent à la norme du transport par voie terrestre pour le compte de tiers : le transporteur n'acquiert en effet à aucun moment la propriété de la chose transportée.

La petite dimension qu'ont généralement les véhicules avec lesquels ces transports sont effectués est telle qu'à aucun titre ou permis de transport n'est nécessaire.

La charge varie fortement et sa dimension et son poids sont généralement petits. Le délai entre la réception et le transport de la charge étant très court, il est d'une façon générale, permis de faire état de transport à grande vitesse.

Chapitre III : Conditions de travail et de rémunération du personnel roulant

Article 3

Le salaire horaire minimum du personnel roulant des services de courrier est depuis le 1er octobre 2008, fixé à EUR 10,3970 (dans la semaine de 38 heures de travail).

Article 4

Les salaires horaires plus élevés qui sont d'application dans les entreprises du secteur, restent maintenus.

Article 5

Toutes les conventions collectives de travail en vigueur, conclues dans la Commission du Transport et de la Logistique, concernant le personnel roulant des secteurs du transport par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers, sont également applicables au personnel roulant des services de courrier.



Chapitre IV : Conditions de travail et de rémunération du personnel non-roulant

Article 6

Le salaire horaire minimum du personnel non roulant des services de courrier (2^{ème} classe de la classification des salaires du personnel non roulant des entreprises du secteur du transport par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers - voir la cct de 26.11.2009 également) est depuis le 1^{er} octobre 2008, fixé à EUR 11,0190 (dans la semaine de travail de 38 heures).

Article 7

Les salaires horaires plus élevés qui sont d'application pour le personnel non roulant dans les entreprises du secteur, restent maintenus.

Article 8

Toutes les conventions collectives de travail en vigueur, conclues dans la Commission du Transport et de la Logistique, concernant le personnel non roulant des secteurs du transport par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers, sont également applicables au personnel non roulant des services de courrier.

Chapitre V : Indexation des salaires et des indemnités

Article 9

A partir du 01.01.2010, les salaires et les rémunérations du personnel roulant et non roulant des services de courrier, sont adaptés chaque année le 1^{er} janvier, en fonction du coût de la vie, et ce comme prévue dans la convention collective de travail du 26 novembre (également) relative au rattachement des salaires du personnel roulant et non roulant des secteurs du transport par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, à la valeur moyenne de l'indice santé des prix à la consommation.

Chapitre VI : Cadre juridique

Article 10

La présente convention collective de travail remplace la convention collective de travail du 7 octobre 1992 (AR 15.09.1993 - MB 06.10.1993). fixant les conditions de travail et de rémunération pour le personnel roulant et non roulant des entreprises qui s'occupent de l'exploitation de "services de courrier".

Article 11



Elle est conclue en exécution du protocole d'accord pour les années 2009 et 2010 dans les secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers.

Chapitre VII : Durée de validité

Article 12

§ 1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1er janvier 2010.

§ 2

Elle est conclue pour une durée indéterminée.

§ 3

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



BIEN-ÊTRE AU TRAVAIL

Convention collective de travail du 13 février 2014 relative à l'inscription du point 'gaz toxiques' dans le Plan d'Action annuel des entreprises

Chapitre I : Champs d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru dans le Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

- 1° Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
- 2° Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation n'est pas exigée;
- 3° La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
- 4° La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

- 1° effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur



transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;

2° et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par "activités logistiques", on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que soient fabriqués de nouveaux, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux "entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques", les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par "travailleurs", on entend les ouvriers et ouvrières, du personnel roulant et non-roulant des entreprises mentionnées ci-dessus.

Chapitre II : Constatations

Article 2

Les partenaires sociaux du secteur du transport et de la logistique constatent que les employeurs et les travailleurs du secteur sont confrontés à la présence de gaz toxiques dans les conteneurs. Il s'agit soit de conteneurs à fumigation active dans lesquels des gaz toxiques ont été injectés (par ex. pour combattre la vermine, conserver des produits, etc.), soit de conteneurs à fumigation passive dont les produits eux-mêmes dégagent des gaz toxiques. Dans certains cas, ces gaz peuvent présenter des risques de santé très graves pour les travailleurs.



Des études montrent que 10 à 20 % des conteneurs peuvent être considérés comme "conteneurs à risque".

Les partenaires sociaux constatent que la labellisation de ces conteneurs fait souvent entièrement défaut et/ou ne traduit pas avec précision les dangers possibles d'une mauvaise manipulation des conteneurs et de leur chargement.

Les partenaires sociaux constatent qu'aucune réglementation en matière de labellisation n'est prévue pour les conteneurs à fumigation passive, alors que l'ouverture ou la pénétration dans ces conteneurs peut présenter dans certains cas des risques pour la santé des travailleurs concernés. Quant aux conteneurs à fumigation active, les partenaires sociaux constatent que la labellisation réglementaire obligatoire fait souvent défaut ou est endommagée et donc illisible.

Chapitre III : Informaton et sensibilisation

Article 3

La campagne d'information et de sensibilisation qui avait déjà été élaborée par le Fonds social Transport et Logistique sera actualisée et, après discussion par un groupe de travail, elle sera relancée via les canaux appropriés.

L'objectif de la campagne est de fournir une information objective aux employeurs, travailleurs et conseillers en prévention concernés des services internes et externes de prévention et de les sensibiliser à cette problématique afin qu'ils la traitent avec circonspection et appliquent les mesures de prévention nécessaires.

Chapitre IV : Prévention

Article 4

Les employeurs et les travailleurs conviennent que dans les entreprises concernées du secteur, la problématique des "gaz toxiques dans les conteneurs" fera obligatoirement partie du Plan annuel d'action pour la prévention et la protection au travail, un plan qui sera arrêté annuellement par le Comité pour la prévention et la protection au travail. A cette fin, les plans globaux de prévention seront adaptés dans le cadre de la procédure prévue à cet effet.

A défaut de Comité pour la prévention et la protection au travail, ce plan sera élaboré en concertation avec la Délégation syndicale et à défaut de Délégation syndicale, il sera élaboré en concertation directe avec les travailleurs eux-mêmes comme prévu par l'arrêté royal du 10 août 2001.

L'employeur devra en tout cas informer les travailleurs et les services externes pour la prévention et la protection au travail des mesures de prévention prises. Le résultat des discussions ainsi que les instructions nécessaires seront portés par écrit à la connaissance de tous les membres du personnel.



Ces instructions auront un caractère préventif aussi bien primaire (avant et pendant l'ouverture des conteneurs) que secondaire (mesures à prendre en cas d'intoxication pendant et après l'ouverture des conteneurs).

Le plan de prévention dont question dans la présente convention collective de travail pourra être consulté à l'entreprise par les secrétaires des organisations syndicales reconnues représentées au sein de la commission paritaire 140.03. Une copie du plan de prévention sera sur simple demande mise à la disposition des secrétaires des organisations syndicales reconnues. Si le plan de prévention n'est pas disponible, l'entreprise disposera de trois mois pour remédier à cette situation.

Chapitre V : Durée de validité

Article 5

§ 1

La présente convention collective de travail remplace dès le 1er février 2014 la convention collective de travail du 13 septembre 2010 (enregistrée sous le numéro 102.059/CO/140) et entre en vigueur le 1er février 2014.

§ 2

Elle est conclue pour une durée indéterminée.

§ 3

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes et ce au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée à la poste, adressée au président de la Commission paritaire du transport et de la logistique qui en informera sans délai les parties concernées. Le délai de trois mois prend cours à la date d'expédition de la lettre recommandée dont question ci-dessus.



Convention collective de travail du 11 septembre 1972 modifiée par la CCT du 12.12.01 concernant l'octroi et l'entretien d'un vêtement de travail dans les entreprises de transport de choses

I. Champ d'application

Article 1

La présente convention collective de travail s'applique :

1. aux ouvriers et ouvrières des entreprises qui ressortissent à la Commission paritaire nationale du transport et s'occupent principalement du transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, à l'exclusion des entreprises de déménagement et leurs activités connexes;
2. aux employeurs qui occupent les ouvriers et ouvrières visés au point 1er.

II. Dispositions particulières

Article 2

L'employeur est tenu de mettre un vêtement de travail à la disposition de tous ses ouvriers et ouvrières.

Article 3

Le vêtement de travail est et reste la propriété de l'employeur. L'entretien de ce vêtement de travail est à charge de l'employeur.

Article 4

L'ouvrier et l'ouvrière sont tenus d'apporter les soins nécessaires du vêtement de travail mis à leur disposition. Il ne leur est pas permis d'emporter chez eux le vêtement de travail prêté, sans autorisation de l'employeur.

Article 5¹⁸

Par dérogation aux articles 2 et 3, l'employeur que occupe moins de 20 personnes peut s'acquitter des obligations que lui sont imposées par lesdits articles en payant une indemnité de 4,96 EUR par mois.

Article 6

La présente convention collective de travail remplace les dispositions du chapitre Ier, c'est-à-dire les articles 1 à 5, de la convention collective de travail du 2 juin 1967 de la Commission paritaire nationale du transport concernant l'octroi et l'entretien le vêtements de travail, rendue obligatoire par l'arrêté royal du 21 août 1967.

¹⁸ Modifié :CCT 12.12.01



III. Durée de validité

Article 7

La présente convention collective de travail produit ses effets le 1er mai 1972 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes moyennant un préavis de trois mois, notifié par lettre recommandée à la poste, adressée au Président de la Commission paritaire nationale du transport.



FRAÏS DE DÉPLACEMENT

Convention collective de travail du 13 février 2014 fixant l'intervention patronale dans les frais du déplacement domicile-lieu de travail des travailleurs occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru dans le Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

- 1° Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
- 2° Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée ;
- 3° La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
- 4° La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.



§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

- 1° effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou con-sécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
- 2° et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par "activités logistiques", on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par travailleurs, on entend les ouvriers et ouvrières, relevant de la catégorie ONSS 083.



Article 2

§ 1

Pour les travailleurs qui font usage du transport public organisé par la SNCB, l'intervention de l'employeur dans le prix du titre de transport est majorée à 80% du prix de la carte-train 2^{ème} classe pour la distance correspondante à partir du premier kilomètre.

§ 2

Il est recommandé aux entreprises de conclure avec la SNCB un régime de tiers payant pour le transport en train, prévoyant la prise en charge des 20% restants par les pouvoirs publics de sorte que le travailleur bénéficie de la gratuité du transport en train pour ses déplacements domicile - lieu de travail, sans frais supplémentaires pour son employeur et par le biais d'une procédure administrative simplifiée.

En vertu de cette convention de régime de tiers payant, la SNCB s'engage à délivrer gratuitement aux travailleurs de l'entreprise concluant un accord de tiers payant, des billets de validation gratuits. Les coûts en sont immédiatement récupérés pour 80% auprès de l'employeur et pour 20% auprès de l'Autorité.

Article 3

§ 1

Lorsque les travailleurs font usage d'autres transports en commun publics que les chemins de fer, l'intervention de l'employeur dans le prix des abonnements est également majorée à 80% des coûts réels.

§ 2

Cette disposition s'applique lorsque le prix du transport est proportionnel à la distance ainsi que lorsque le prix est fixe quelque soit la distance.

Article 4

§ 1

Lorsque le travailleur combine le train (2^{ème} classe) et un ou plusieurs autres moyens de transport commun, l'intervention de l'employeur est également fixé à 80% du coût réel.

§ 2

Cette disposition s'applique non seulement lorsqu'un seul titre de transport est délivré pour couvrir la distance totale (sans que dans ce titre de transport une subdivision soit faite par moyen de transport en commun public), mais aussi lorsque plusieurs titres de transport sont délivrés pour couvrir la distance totale. Dans ce dernier cas, il y lieu d'additionner les montants des interventions patronales pour chaque titre de transport.

§ 3



Si une carte de train est combinée avec un titre de transport de la STIB, il est également possible aux entreprises de conclure un accord de tiers paiement avec la SNCB, sans que ces entreprises ne doivent pas non plus payer des coûts supplémentaires et en bénéficiant aussi d'une procédure administrative simplifiée. L'intervention du 20% de la part de l'Autorité est donc accordée tant pour le déplacement par train en 2ième classe que pour le déplacement effectué au moyen de la STIB.

Pour les déplacements effectués par un moyen de transport du TEC ou De Lijn, aucune intervention n'est prévue par l'Autorité.

Article 5

Les dispositions reprises dans les articles 7 à 10 de la CCT du CNR n° 19octies relatives à l'intervention financière de l'employeur dans les prix des transports des travailleurs restent entièrement applicables.

Chapitre II : Transport privé

Article 6

Les travailleurs faisant usage d'un moyen de transport privé pour se déplacer sur une distance de plus de 5 kilomètres ont également droit, à charge de l'employeur, à une intervention dans les prix du déplacement entre le domicile et le lieu du travail.

Cette intervention, telle que prévue initialement dans la CCT du 4 mai 2009, est adaptée à l'évolution du coût de la vie par le biais d'une augmentation de 9% des montants du tableau mis en annexe de la CCT susmentionnée du 04.05.2009.

Les résultats de ce calcul sont repris dans le tableau mis en annexe de la présente.

Article 7

Pour les travailleurs qui font le trajet du déplacement entre le domicile et le lieu du travail avec un moyen de transport privé, l'indemnité mensuelle, telle que reprise dans le tableau en annexe et qui dépend du nombre de kilomètres à parcourir, peut être reconvertie à un montant journalier sur base de la formule suivante :

- multiplier le montant mensuel pour la distance correspondante par 3 et diviser par 65 (semaine de 5 jours).
- multiplier le montant mensuel pour la distance correspondante par 3 et diviser par 78 (semaine de 6 jours).

Pour le bon ordre, les résultats de ce calcul sont également repris par tranche de kilomètres dans le tableau en annexe.

Pour les régimes de travail autres que les régimes de 5 ou de 6 jours par semaine, un calcul analogue (au calcul susmentionné) est effectué pour déterminer le montant journalier, lequel consiste à multiplier le montant mensuel par 3 et à diviser ce résultat par le nombre normal de jours de travail à prester dans une période de 3 mois.



Le montant journalier ainsi obtenu est multiplié pour chaque période de paiement, par le nombre de jours de travail effectivement prestés pendant lesquels le trajet entre le domicile et le lieu du travail a été effectué par un véhicule privé.

Chapitre III : Dispositions communes

Article 8

Sans préjudice des dispositions des chapitres II et III de la présente, les conditions plus favorables en matière des frais du déplacement entre le domicile et le lieu du travail au niveau de l'entreprise, sont maintenues.

Article 9

Lorsque l'employeur assure gratuitement, par ses propres moyens ou par son intervention le transport de ses travailleurs, les travailleurs ne peuvent pas prétendre au paiement des frais du déplacement domicile - lieu du travail.

Article 10

Le paiement de l'intervention domicile - lieu du travail se fait au moins 1 fois par mois.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 11

§ 1

Cette CCT est de durée indéterminée entre en vigueur le 01.03.2014 et remplace dès le 01.03.2014 la CCT du 04.05.2009 (enregistrée sous le numéro 53847/CO/140.04.09), conclue au sein de la Commission du Transport et de la Logistique, fixant l'intervention patronale dans les frais de transport des travailleurs occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers.

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Annexe

Distance (km)	Cotisation employeur hebdomadaire	Montant journalier semaine de 5 jours	Montant journalier semaine de 6 jours	Cotisation employeur mensuelle	Cotisation employeur tri-mensuelle	Cotisation employeur annuelle	Cotisation employeur personnes à temps partiel
5	6,76	1,0263	0,8552	22,24	63,22	224,54	8,07
6	7,19	1,0967	0,9139	23,76	66,49	237,62	8,72
7	7,52	1,1671	0,9726	25,29	70,85	252,88	9,37
8	7,96	1,2275	1,0229	26,60	74,12	267,05	9,81
9	8,39	1,3080	1,0900	28,34	78,48	281,22	10,25
10	8,83	1,3583	1,1319	29,43	82,84	295,39	10,68
11	9,37	1,4589	1,2158	31,61	87,20	311,74	11,23
12	9,81	1,5092	1,2577	32,70	91,56	325,91	11,55
13	10,25	1,5595	1,2996	33,79	95,92	343,35	12,10
14	10,68	1,6602	1,3835	35,97	100,28	357,52	12,43
15	11,12	1,7105	1,4254	37,06	103,55	371,69	12,86
16	11,66	1,7859	1,4883	38,70	109,00	388,04	13,19
17	12,10	1,8614	1,5512	40,33	112,27	402,21	13,63
18	12,54	1,9117	1,5931	41,42	116,63	417,47	13,95
19	13,08	2,0123	1,6769	43,60	122,08	433,82	14,39
20	13,52	2,0626	1,7188	44,69	125,35	447,99	14,82
21	13,95	2,1381	1,7817	46,33	129,71	462,16	15,15
22	14,39	2,2135	1,8446	47,96	134,07	478,51	15,59
23	14,93	2,2890	1,9075	49,60	138,43	494,86	16,02
24	15,37	2,3393	1,9494	50,69	142,79	510,12	16,35
25	15,70	2,4399	2,0333	52,87	147,15	525,38	16,68
26	16,35	2,4902	2,0752	53,96	151,51	541,73	17,33
27	16,68	2,5657	2,1381	55,59	155,87	555,90	17,66
28	17,00	2,6663	2,2219	57,77	160,23	571,16	17,99
29	17,66	2,7166	2,2638	58,86	163,50	586,42	18,31
30	17,99	2,7669	2,3058	59,95	167,86	600,59	18,64
31-33	18,75	2,9178	2,4315	63,22	176,58	628,93	19,40
34-36	20,27	3,1191	2,5992	67,58	188,57	674,71	20,93
37-39	21,47	3,3203	2,7669	71,94	201,65	718,31	22,13
40-42	22,89	3,5215	2,9346	76,30	213,64	763,00	23,54



43-45	24,20	3,7228	3,1023	80,66	226,72	809,87	24,85
46-48	25,72	3,9240	3,2700	85,02	238,71	853,47	26,05
49-51	26,92	4,1755	3,4796	90,47	232,17	899,25	27,80
52-54	27,80	4,3265	3,6054	93,74	260,51	930,86	28,89
55-57	28,89	4,4271	3,6892	95,92	268,14	959,20	29,98
58-60	29,98	4,5780	3,8150	99,19	277,95	992,99	31,07
61-65	31,07	4,7289	3,9408	102,46	288,85	1030,05	32,16
66-70	32,70	4,9805	4,1504	107,91	303,02	1082,37	34,34
71-75	33,79	5,2320	4,3600	113,36	317,19	1131,42	36,52
76-80	35,97	5,4332	4,5277	117,72	330,27	1180,47	37,61
81-85	37,06	5,6848	4,7373	123,17	345,53	1232,79	39,79
86-90	38,70	5,9363	4,9469	128,62	359,70	1282,93	41,42
91-95	40,33	6,1375	5,1146	132,98	373,87	1336,34	43,06
96-100	41,42	6,3891	5,3242	138,43	386,95	1383,21	45,24
101-105	43,06	6,6406	5,5338	143,88	402,21	1435,53	46,87
106-110	44,69	6,8922	5,7435	149,33	357,52	1487,85	47,96
111-115	46,33	7,0934	5,9112	153,69	430,55	1536,90	49,60
116-120	47,96	7,3449	6,1208	159,14	445,81	1593,58	51,23
121-125	49,05	7,5462	6,2885	163,50	459,98	1640,45	53,41
126-130	50,69	7,7977	6,4981	168,95	474,15	1691,68	54,50
131-135	52,32	8,0492	6,7077	174,40	488,32	1745,09	56,68
136-140	53,41	8,3008	6,9173	179,85	502,49	1793,05	56,68
141-145	55,59	8,5020	7,0850	184,21	515,57	1841,01	58,86
146-150	57,77	8,8038	7,3365	190,75	535,19	1911,86	61,04
151-155	57,77	8,9548	7,4623	194,02	542,82	1941,29	-
156-160	59,95	9,1560	7,6300	198,38	556,99	1989,25	-
161-165	61,04	9,4075	7,8396	203,83	571,16	2037,21	-
166-170	62,13	9,6088	8,0073	208,19	584,24	2086,26	-
171-175	64,31	9,8603	8,2169	213,64	597,32	2134,22	-
176-180	65,40	10,1118	8,4265	219,09	611,49	2182,18	-
181-185	67,58	10,2628	8,5523	222,36	624,57	2231,23	-
186-190	68,67	10,5143	8,7619	227,81	637,65	2279,19	-
191-195	69,76	10,7658	8,9715	233,26	651,82	2327,15	-
196-200	71,94	10,9671	9,1392	237,62	664,90	2376,20	-



DURÉE DU TRAVAIL

Arrêté royal portant exécution du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil

A.R. - 09.04.2007
A.R. - 08.10.2012

B.S. - 11.04.2007
B.S. - 31.10.2012

Chapitre I : Dispositions générales

Article 1

Pour l'application du présent arrêté, on entend par : Le règlement : le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil.

Chapitre II : Recherche et constatation des infractions

Article 2

Les infractions au règlement et au présent arrêté, constatées en Belgique ou dénoncées par l'autorité compétente d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers constituent des infractions punies conformément aux articles 2 et 2bis de la loi du 18 février 1969 précitée, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers.

Article 3

§ 1

Sont chargés de rechercher et constater les infractions au règlement et au présent arrêté et appliquer la mesure d'immobilisation visée à l'article 4 du présent arrêté;

1. le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale;
2. les agents de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière et de la Direction générale Transport terrestre investis d'un mandat de police judiciaire;
3. les agents de l'Administration des Douanes et Accises;
4. ° les inspecteurs sociaux et les contrôleurs sociaux de l'Inspection des lois sociales du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale;
5. les inspecteurs sociaux et contrôleurs sociaux de l'Inspection sociale du Service public fédéral Sécurité sociale;



6. les inspecteurs sociaux et contrôleurs sociaux de l'Office national de Sécurité sociale.

§ 2¹⁹

Sont chargés de rechercher et constater les infractions au Chapitre IV/1 du présent arrêté et appliquer la mesure d'immobilisation visée à l'article 4 du présent arrêté :

1. le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale;
2. les agents de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière et de la Direction générale Transport terrestre investis d'un mandat de police judiciaire;
3. les agents de l'Administration des Douanes et Accises;
4. les agents de contrôle compétents de la Direction générale Contrôle et Médiation du Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie.

Article 4

Le véhicule conduit par l'auteur d'une ou plusieurs infractions aux articles 6, 7 et 8 du règlement ou au présent arrêté peut être immobilisé aux frais et risque de l'auteur de l'infraction jusqu'à ce qu'il soit remédié à la cause de l'infraction, notamment en vue d'obliger le conducteur à observer un temps de repos journalier.

Chapitre III : Age des convoyeurs

Article 5

Pour les transports nationaux effectués dans un rayon de 50 kilomètres du point d'attache du véhicule, y compris les communes dont le centre se trouve dans ce rayon, l'âge minimal des convoyeurs est ramené à 16 ans, à condition que ce soit à des fins de formation professionnelle et dans les limites des dispositions nationales en matière d'emploi.

Chapitre IV : Dérogations

Article 6

Ne sont pas soumis aux articles 5 à 9 du règlement, les transports effectués par les véhicules suivants :

- a) véhicules appartenant à des pouvoirs publics ou loués sans conducteur par ceux-ci pour effectuer des transports par route qui ne concurrencent pas les entreprises de transport privées;
- b) véhicules utilisés ou loués sans chauffeur par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise;

¹⁹ Inséré : AR 08.10.2012



- c)) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;
- d) véhicules ou combinaisons de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13, de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel; ou pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions.

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;

- e) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;
- f) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et à l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;
- g) véhicules comportant de 10 à 17 sièges destinés exclusivement au transport de voyageurs à des fins non commerciales;
- h) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;
- i) véhicules de projet mobile spécialement équipés, destinés principalement à des fins d'enseignement lorsqu'ils sont à l'arrêt;
- j) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail;
- k) véhicules spécialisés pour le transport d'argent et/ou d'objets de valeur;
- l) véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine;
- m) véhicules utilisés exclusivement sur route dans des installations de plates-formes telles que les ports, ports de transbordement intermodaux et terminaux ferroviaires;
- n) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon de 50 km.



Chapitre IV/1 : Temps de travail des conducteurs indépendants²⁰

Article 6/1

Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1. "conducteur indépendant" : toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération sous couvert d'une licence communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer du transport routier, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec un ou plusieurs clients.
Aux fins de cet arrêté les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères sont soumis aux mêmes obligations et bénéficient des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles par l'exécution de la Directive 2002/15/CE.
2. "temps de travail des conducteurs indépendants" : toute période comprise entre le début et la fin du travail durant laquelle le conducteur indépendant est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.
3. "semaine" : la période qui commence à 0 heure le lundi et prend fin à 24 heures le dimanche;
4. "période nocturne" : toute période d'au moins cinq heures, entre 0 heure et 7 heures;
5. "travail de nuit" : tout travail accompli durant la période nocturne;

Article 6/2

La durée hebdomadaire moyenne du travail des conducteurs indépendants est limitée à quarante-huit heures. La durée maximale hebdomadaire du travail peut être portée à soixante heures, pour autant qu'une moyenne de quarante-huit heures par semaine sur six mois ne soit pas dépassée.

Ne sont pas considérés comme du temps de travail :

1. le temps de disponibilité prévu à l'article 3, b) de la Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, à savoir :
 - a) les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le conducteur indépendant n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des

²⁰ Inséré : AR 08.10.2012



- appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou d'effectuer d'autres travaux;
- b) les périodes pendant lesquelles le conducteur indépendant accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train;
 - c) les périodes d'attente aux frontières ou lors du chargement et/ou du déchargement;
 - d) les périodes d'attente dues à des interdictions de circuler;
 - e) le temps passé par le conducteur indépendant, pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette, en cas de conduite en équipage;
2. le temps supplémentaire dont le conducteur indépendant a besoin pour parcourir les distances de et vers l'endroit où le véhicule se trouve s'il n'est pas placé à l'endroit habituel;
 3. les temps d'attente se rapportant aux faits de douane, de quarantaine ou médicaux;
 4. le temps pendant lequel le conducteur indépendant reste à bord ou à proximité du véhicule, en vue d'assurer la sécurité du véhicule et des marchandises, mais ne fournit aucun travail;
 5. le temps consacré aux repas;
 6. le temps correspondant aux interruptions du temps de conduite prévues à l'article 7 du Règlement CEE n° 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route;
 7. le temps pendant lequel aucun travail n'est presté, mais au cours duquel la présence à bord ou à proximité du véhicule est requise aux fins de respecter les règlements sur la circulation ou d'assurer la sécurité routière.

Article 6/3

Si du travail de nuit est effectué (par des conducteurs indépendants), le temps de travail quotidien ne peut dépasser dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures.

Article 6/4 : Temps de pause

Sans préjudice du niveau de protection prévu par le Règlement (CEE) n° 561/2006 ou, à défaut, par l'accord AETR, les conducteurs indépendants ne peuvent en aucun cas travailler pendant plus de six heures consécutives sans pause. Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures. Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

Chapitre V : Dispositions modificatives, abrogatoires, transitoires et finales



Article 7

A l'arrêté royal du 14 juillet 2005 portant exécution du règlement (CEE) 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, sont apportées les modifications suivantes :

1. A l'article 1er, alinéa 1er, le membre de phrase suivant est supprimé ", modifié par le règlement (CEE) n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 et adapté au progrès technique par le règlement (CEE) n° 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002".
2. A l'article 2, alinéa 2 est ajouté le membre de phrase suivant : "et aux véhicules visés à l'article 6 de l'arrêté royal du 9 avril 2007 ».
3. A l'article 16, § 4, 2e tiret, le membre de phrase suivant est ajouté «, ou un permis de conduire provisoire valable pour la catégorie C et C + E ou la sous-catégorie C1 et C1 + E. ».
4. Le § 1er de l'article 18 est supprimé et remplacé par :
"§ 1er. Les infractions au règlement et au présent arrêté, constatées en Belgique ou dénoncées par l'autorité compétente d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers sont poursuivies conformément aux lois en vigueur. Elles sont punies sur base de l'article 2 de la loi du 18 février 1969 ou de l'article 4 de la loi du 21 juin 1985 précitées, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers, selon qu'elles ont trait aux modalités d'utilisation de l'appareil de contrôle ou à ses caractéristiques techniques."
5. Article 20 Le texte de l'article 20 est supprimé et remplacé par le texte qui suit : « lorsqu'un conducteur n'a pu conduire un véhicule suite à une maladie ou des congés, ou s'il a conduit un véhicule effectuant des transports hors champ d'application du règlement et qu'il ne peut produire des feuilles d'enregistrement ou des prestations sur sa carte de conducteur, il peut apporter à l'instant du contrôle la justification de ses absences au moyen d'une attestation originale de son employeur. L'attestation est du modèle visé à l'annexe de la décision de la Commission C(2007)1470 sur le formulaire relatif à la législation sociale en matière de transport routier. »
6. A l'annexe Ire :
 - a) le texte du titre est supprimé et remplacé par le texte qui suit :
"Véhicules dans lesquels le tachygraphe ne doit pas être utilisé ou dans lesquels il ne doit pas être installé lorsqu'ils effectuent des transports visés à l'article 2, point 3 du règlement (CE) n° 561/2006 et jusqu'à l'alignement visé au point 3 du même article du règlement";
 - b) la phrase "A. Véhicules utilisés en transport national ou international" est supprimée.
 - c) le point B. "véhicules utilisés exclusivement en transport national" est supprimé.

Article 8

L'arrêté royal du 13 mai 1987 portant exécution du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des



transports par route, est abrogé. Toutefois l'article 1er reste en vigueur jusqu'aux dates visées à l'article 28 du Règlement.

Article 9

Dans l'arrêté royal relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route du 19 juillet 2000, les références au règlement (CEE) 3820/85 précité sont considérées comme faisant référence au règlement.

Article 10

Le présent arrêté entre en vigueur le 11 avril 2007.

Article 11

Notre Ministre de la Mobilité est chargé de l'exécution du présent arrêté.



DURÉE DU TRAVAIL

Arrêté royal relatif à la durée du travail des travailleurs mobiles occupés dans les entreprises de transport de chose

A.R. - 10.08.2005 - B.S. - 05.09.2005

Vu la loi du 16 mars 1971 sur le travail, notamment l'article 16, alinéa 3, l'article 19, alinéa 3, point 1, et l'article 24, par. 1er, point 2, remplacé par l'arrêté royal no.225 du 7 décembre 1983 et modifié par la loi du 22 janvier 1985;

Vu l'arrêté royal du 25 avril 1986 relatif à la durée du travail de certains travailleurs occupés dans les entreprises de transport de choses;

Vu la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier;

Vu la demande de la Commission Paritaire pour le transport;

Article 1

Le présent arrêté s'applique aux travailleurs mobiles ressortissant à la Commission paritaire du transport et s'occupant de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers à l'exclusion des entreprises de déménagements, garde-meubles et leurs activités connexes.

Article 2

Pour la détermination de la durée du travail, ne sont pas considérés comme du temps de travail :

1. le temps de disponibilité comme prévu à l'article 3, b) de la Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, à savoir :
 - a) les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le travailleur n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou d'effectuer d'autres travaux;
 - b) les périodes pendant lesquelles le travailleur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train;
 - c) les périodes d'attente aux frontières ou lors du chargement et/ou du déchargement dont la durée est connue à l'avance ou dont la durée prévisible est prévue dans une convention collective de travail conclue au sein de la Commission paritaire du transport;
 - d) les périodes d'attente dues à des interdictions de circuler;



- e) le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette;
2. le temps supplémentaire dont le chauffeur a besoin pour parcourir les distances de et vers l'endroit où le véhicule se trouve s'il n'est pas placé à l'endroit habituel;
3. les temps d'attente se rapportant aux faits de douane, de quarantaine ou médicaux;
4. le temps pendant lequel le travailleur reste à bord ou à proximité du véhicule, en vue d'assurer la sécurité du véhicule et des marchandises, mais ne fournit aucun travail. La durée prévisible de ce temps est fixée dans une convention collective de travail conclue au sein de la Commission paritaire du transport.
5. le temps consacré aux repas;
6. le temps correspondant aux interruptions du temps de conduite prévues à l'article 7 du Règlement CEE no.3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route;
7. le temps pendant lequel aucun travail n'est presté, mais au cours duquel la présence à bord ou à proximité du véhicule est requise aux fins de respecter les règlements sur la circulation ou d'assurer la sécurité routière. La durée prévisible de ce temps est fixée dans une convention collective de travail conclue au sein de la Commission paritaire du transport.

Article 3

Les limites de la durée du travail fixées par les articles 19 et 20 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail peuvent être dépassées à condition qu'il ne soit pas travaillé plus de 48 heures au cours d'une semaine, 92 heures au cours de deux semaines consécutives et à condition que la durée hebdomadaire de travail fixée par la loi ou par une convention collective de travail soit respectée en moyenne sur une période d'un trimestre au maximum.

Article 4

Le repos compensatoire auquel ont droit les ouvriers occupés au travail le dimanche est octroyé dans les treize jours qui suivent le dimanche.

Article 5

L'arrêté royal du 25 avril 1986 relatif à la durée du travail de certains ouvriers occupés dans les entreprises de transport de choses est abrogé.

Article 6

Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui au cours duquel il aura été publié au Moniteur belge.

Article 7

Notre Ministre de l'Emploi est chargé de l'exécution du présent arrêté.



Arrêté royal relatif à la durée du travail du personnel non roulant occupé dans certaines entreprises ressortissant à la Commission paritaire du transport

A.R. - 08.08.1997 - B.S. - 03.09.1997

Vu la loi du 16 mars 1971 sur le travail, notamment l'article 19, alinéa 3, point 1, et l'article 24, par. 1er, point 2, modifié par l'arrêté royal no. 225 du 7 décembre 1983 et par la loi du 22 janvier 1985;

Article 1

§ 1

Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par soussecteur du transport de choses pour compte de tiers :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

Pour l'application du présent arrêté, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 2

Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par soussecteur de la manutention de choses pour le compte de tiers, les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Article 2

Le présent arrêté s'applique :

1. aux ouvriers appartenant à la catégorie du personnel non roulant des entreprises de transport appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers qui ressortissent à la Commission paritaire du transport;



2. aux ouvriers des entreprises appartenant au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers qui ressortissent à la Commission paritaire du transport;
3. aux employeurs ressortissant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre et au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers qui ressortissent à la Commission paritaire du transport.

Article 3

Pour la fixation de la durée du travail, le temps d'attente pendant lequel l'ouvrier est à la disposition de l'employeur, bien qu'il ne puisse pas effectuer de prestation en raison de l'absence de véhicules et/ou de marchandises dont il devrait s'occuper, n'est pas considéré comme temps de travail.

Le temps d'attente est limité à 2 heures par jour avec un maximum de 10 heures par semaine.

Article 4

Les limites de la durée du travail, fixées par les articles 19 et 20 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail ou une limite inférieure fixée par convention collective de travail, peuvent être dépassées, à condition que la durée hebdomadaire de travail, calculée sur une période de six mois au maximum, ne dépasse pas en moyenne la durée du travail fixée par la loi ou la convention collective de travail.

Article 5

L'arrêté royal du 28 avril 1989 relatif à la durée du travail du personnel non roulant occupé dans certaines entreprises ressortissant à la Commission paritaire du transport, est abrogé.

Article 6

Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Article 7

Notre Ministre de l'Emploi et du Travail est chargé de l'exécution du présent arrêté.



Convention collective de travail du 28 septembre 1999 fixant la durée du travail du personnel non roulant dans le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers et du personnel non roulant du soussecteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui effectuent :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;
5. Pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxicamionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

§ 4

Par "ouvriers", on entend les ouvriers et ouvrières, appartenant à la catégorie du personnel non roulant.



Chapitre II : Durée du travail

Article 2

La durée hebdomadaire de travail est fixée à 39 heures.

Article 3

Les conditions plus favorables qui existent au plan des entreprises sont maintenues.

Article 4

La durée hebdomadaire de travail résultant de l'application du présent chapitre doit être respectée en moyenne sur une période de six mois.

Article 5

Par convention d'entreprise signée au moins par les secrétaires régionaux des deux centrales professionnelles siégeant au sein de la Commission paritaire du transport, il peut être prévu que la durée hebdomadaire résultant de l'application du présent chapitre doit être respectée sur base annuelle.

Chapitre III : Durée de validité

Article 6

§ 1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1er janvier 1999.

§ 2

Elle remplace le chapitre V (articles 8 à 12) de la convention collective de travail du 27 juin 1997 fixant les salaires de certaines catégories d'ouvriers dans les sous-secteurs de la manutention de choses pour le compte de tiers et du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers.

§ 3

Elle est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées.

Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



HEURES SUPPLÉMENTAIRES

Convention collective de travail du 30 septembre 2005 concernant les heures supplémentaires dans les sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission paritaire du transport et appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers" on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et qui effectuent :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;
5. Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxmètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour



compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe, le mode de transport utilisé.

§ 4

Par "ouvriers", on entend les ouvriers et ouvrières.

Chapitre II : Cadre juridique

Article 2

Cette convention collective de travail définit la procédure prévue à l'article 16, point 1 et point 2 de la loi du 3 juillet 2005 portant des dispositions diverses relatives à la concertation sociale et de l'arrêté royal déterminant la procédure de négociation augmentant le quota d'heures supplémentaires pour lesquelles le travailleur peut renoncer à la récupération en application de la loi du 16 mars 1971 sur le travail.

Chapitre III : Augmentation de certaines limites de récupération

Article 3

Ce chapitre concerne les heures supplémentaires résultant d'un surcroît extraordinaire de travail (article 25 de la loi sur le travail du 16 mars 1971) ou des travaux suite, à une nécessité imprévue (article 26, par. 1er, point 3 de la loi sur le travail du 16 mars 1971).

Le nombre d'heures supplémentaires que l'ouvrier peut choisir de ne pas récupérer mais de se les faire rétribuer, est augmenté de 65 à 130 heures par année calendrier.

La limite de 65 heures au-dessus de la durée de travail moyenne, autorisée lors de la période de référence (loi sur le travail du 16 mars 1971) est augmentée de 65 heures à 130 heures lors de cette période de référence.

Chapitre IV : Durée de validité

Article 4

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1er octobre 2005 et est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par chacune des parties moyennant un préavis de 3 mois. Le préavis doit être notifié par lettre recommandée à la poste, adressée au président de la commission paritaire du transport.



JOURS FÉRIÉS

Arrêté royal fixant, en application de l'article 14, par. 2, alinéa 2, de la loi du 4 janvier 1974 relative aux jours fériés, le mode de calcul du salaire des jours fériés pour les ouvriers des entreprises de transport de marchandises par voie terrestre pour compte de tiers et de manutention de marchandises pour compte de tiers ressortissant à la Commission paritaire du transport

A.R. - 28.01.2005 - B.S. - 10.02.2005

Vu la loi du 4 janvier 1974 relative aux jours fériés, notamment l'article 14, par. 2;

Article 1

Le présent arrêté s'applique aux employeurs et aux ouvriers des entreprises de transport de marchandises par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de marchandises pour compte de tiers ressortissant à la Commission paritaire du transport.

Article 2

§ 1

Pour l'application du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par : "jours rémunérés bruts":

1. les jours pour lesquels un travail effectif a été normalement presté;
2. les jours de repos compensatoires.

Cette énumération est limitative. "les six derniers mois", les six derniers mois calendrier précédant le mois au cours duquel le jour férié tombe.

§ 2

"Tous les éléments constitutifs de rémunération soumis à l'O.N.S.S." qui doivent être pris en compte pour le calcul du salaire journalier moyen dont il est question aux articles 3 et 4 sont les suivants :

1. Toutes formes de rémunération, en ce compris le sursalaire;
2. L'indemnité pour le temps de liaison;
3. Toutes les primes brutes, à l'exception de la prime de fin d'année.

Cette énumération est limitative.

Article 3

§ 1

Pour chaque jour férié, chaque jour de remplacement ou chaque jour de repos compensatoire d'un jour férié presté, l'ouvrier visé à l'article 1er, occupé à temps plein, a droit à une rémunération calculée de la manière suivante :

1. Le salaire journalier moyen est obtenu par la division de tous les éléments constitutifs de rémunération soumis à l'O.N.S.S. des six derniers mois, à l'exception du salaire assimilé par les jours rémunérés bruts, à l'exception des jours assimilés.



2. Ce salaire journalier moyen est multiplié par le nombre de jours ouvrables dans un trimestre (65 jours dans un régime de 5 jours, 78 jours dans un régime de six jours, etc...) et ensuite divisé par 13 semaines. Le résultat est le salaire hebdomadaire moyen.
3. Le salaire hebdomadaire moyen est divisé par 38 heures. On obtient ainsi le salaire horaire moyen.
4. Ce salaire horaire moyen est multiplié par le nombre d'heures de travail perdues, comme prévu dans l'horaire mentionné dans le règlement de travail.

§ 2

Lorsque l'ouvrier est en service depuis moins de six mois, tous les éléments constitutifs de rémunération soumis à l'O.N.S.S. de la période d'occupation effective sont pris en considération pour le calcul du salaire journalier moyen mentionné au par. 1er.

§ 3

Lorsque l'ouvrier entre en service dans le courant du mois au cours duquel tombe le jour férié, le salaire pour un jour férié est obtenu par la multiplication du salaire horaire effectif par le nombre d'heures de travail perdues, comme prévu dans l'horaire mentionné dans le règlement de travail.

Article 4

§ 1

Pour chaque jour férié, chaque jour de remplacement ou chaque jour de repos compensatoire d'un jour férié presté, l'ouvrier visé à l'article 1er occupé à temps partiel a droit à une rémunération calculée de la manière suivante :

1. Le salaire journalier moyen est obtenu par la division de tous les éléments constitutifs de rémunération soumis à l'O.N.S.S. des six derniers mois, à l'exception du salaire assimilé par le nombre de jours rémunérés bruts, à l'exception des jours assimilés.
2. Ce salaire journalier moyen est multiplié par le nombre de jours ouvrables dans un trimestre et ensuite divisé par 13 semaines. Le résultat est le salaire hebdomadaire moyen.
3. Le salaire hebdomadaire moyen est divisé par la durée de travail de l'ouvrier occupé à temps partiel, comme mentionné dans son contrat de travail. On obtient ainsi le salaire horaire moyen.
4. Ce salaire horaire moyen est multiplié par le nombre d'heures de travail perdues, comme prévu dans l'horaire mentionné dans le règlement de travail.

§ 2

Lorsque l'ouvrier est en service depuis moins de six mois, tous les éléments constitutifs de rémunération soumis à l'O.N.S.S. de la période d'occupation effective sont pris en considération pour le calcul du salaire journalier moyen mentionné au par. 1er.

§ 3

Lorsque l'ouvrier entre en service dans le courant du mois au cours duquel tombe le jour férié, le salaire pour un jour férié est obtenu par la multiplication du salaire



horaire effectif par le nombre d'heures de travail perdues, comme prévu dans l'horaire mentionné dans le règlement de travail.

Article 5

Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Article 6

Notre Ministre de l'Emploi est chargé de l'exécution du présent arrêté.



Convention collective de travail du 30 septembre 2005 fixant une allocation complémentaire pour les jours fériés, pour le personnel occupé dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortent à la Commission paritaire du transport et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, dans les entreprises qui appliquent de nouveaux régimes de travail, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend : les employeurs qui ressortent à la Commission paritaire du transport et qui effectuent :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;
5. pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxicamionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend : les employeurs qui ressortent à la Commission paritaire du transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

§ 4



Par "ouvriers", on entend : tous les ouvriers et ouvrières.

Chapitre II : Réglementation actuelle du salaire pour les jours fériés

Article 2 : le salaire pour les jours fériés dans le régime de travail classique

Dans les entreprises qui n'appliquent pas de nouveaux régimes de travail, il est calculé un salaire journalier moyen pour fixer le salaire pour les jours fériés ce selon les dispositions de la législation générale relative aux jours fériés.

L'A.R. du 28.01.2005 (M.B. 10.02.2005) prévoit le mode de calcul détaillé de ce salaire journalier moyen pour le personnel du secteur du transport et de la manutention des choses pour compte de tiers.

Suite à cet A.R., le salaire journalier moyen, le salaire journalier moyen est obtenu par la division de tous les montants soumis à l'ONSS des six derniers mois, à l'exception du salaire assimilé, par les jours rémunérés bruts à l'exception des jours assimilés.

Ce salaire moyen est multiplié par le nombre de jours ouvrables dans un trimestre (65 jours dans un régime de 5 jours, 78 jours dans un régime de 6 jours) et ensuite divisés par 13 semaines. On obtient ainsi le salaire hebdomadaire moyen.

Le salaire hebdomadaire moyen est divisé par 38 heures (emploi à temps plein) ou par la durée du travail du travailleur tel que repris dans son règlement de travail (emploi à temps partiel). On obtient ainsi le salaire horaire moyen. Ce salaire horaire moyen est multiplié par le nombre d'heures de travail perdues, comme prévu dans l'horaire mentionné dans le règlement de travail.

Il y a lieu d'entendre par :

- a) "jours rémunérés bruts" :les jours pour lesquels un travail effectif a été normalement presté; les jours de repos compensatoires;
- b) "les six derniers mois" :les six derniers mois calendriers précédant le mois au cours duquel le jour férié tombe;
- c) "tous les éléments constitutifs de rémunérations soumis à l'ONSS" :toutes formes de rémunération, en ce compris le sursalaire; l'indemnité pour temps de disponibilité; toutes les primes brutes, à l'exception de la prime de fin d'année;

Article 3 : le salaire pour les jours fériés dans le régime de travail flexible

Vu que la loi du 17 mars 1987 relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail fixe un mode de calcul spécifique pour le paiement des jours fériés sans qu'elle ne prévoie la possibilité d'y déroger par A.R., ce mode de calcul spécifique est toujours utilisé dans les entreprises qui appliquent de nouveaux régimes de travail, a savoir :
"le salaire pour un jour férié est égal à 1/5ème ou 1/6ème du salaire de la durée du travail hebdomadaire du travailleur concerné."



Il ne faut donc pas, par conséquent, tenir compte, dans ces entreprises, du temps de disponibilité. Le salaire du jour férié est simplement 1/5ème de 38, ou bien 7,6 heures dans le régime de travail de 5 jours, ou 1/6ème de 38 ou 6,3 heures dans le régime de travail de 6 jours.

Chapitre III : Allocation complémentaire au salaire pour les jours fériés dans le régime de travail flexible

Article 4

Vu la nécessité de créer une sécurité juridique afin d'éviter les distorsions de concurrence entre employeurs et vu le fait que des règles uniformes doivent s'appliquer à toutes les catégories du personnel (roulant, non-roulant, garage) occupé dans le secteur du transport de marchandises pour compte de tiers et de la manutention de marchandises pour compte de tiers, n'importe le régime de travail appliqué (classique, flexible), il est convenu qu'il y a lieu d'assimiler le salaire pour les jours fériés des travailleurs des entreprises de transport flexibles au salaire pour les jours fériés dans les entreprises de transport classiques.

Pour que cette assimilation soit obtenue pour les travailleurs occupés dans une entreprise qui applique de nouveaux régimes de travail, la différence entre le salaire pour les jours fériés tel que calculé pour les travailleurs occupés dans une entreprise appliquant un régime classique et le salaire pour les jours fériés prévu pour eux (régime de travail flexible), sera calculée et payée en complément par l'employeur. Les calculs relatifs à cette allocation complémentaire au salaire pour les jours fériés sont exécutés jusqu'à la 4^{ème} décimale étant entendu que la quatrième décimale n'est pas utilisée lorsqu'elle est égale à ou inférieure à 2; la quatrième décimale est arrondie à 5 lorsqu'elle est égale à 3 et inférieure à 8; et que la quatrième décimale est arrondie à la première décimale plus élevée lorsqu'elle est égale à ou supérieure à 8.

Chapitre IV : Durée de validité

Article 5

§ 1

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1^{er} octobre 2005 et est conclue pour une durée indéterminée.

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



PRÎMES, AVANTAGES ET INDEMNITÉS

Convention collective de travail du 26 novembre 2009 fixant les indemnités de séjour et RGPT pour le personnel roulant occupé dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la logistique et qui effectuent:

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxi-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.



Par 'activités logistiques' on entend: réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion du stock ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient créés de nouveaux produits finis ou semi-finis.

Par 'compte de tiers ', il faut entendre: la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés;

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières , biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par "ouvriers", on entend les "ouvriers et ouvrières".

Chapitre II : Indemnité de séjour forfaitaire

Article 2

Une indemnité forfaitaire d'à présent 33,0651 euro est accordée aux ouvriers, par tranche commencée de 24 heures, lorsque par suite de nécessité de service, ils sont obligés de prendre leur repos journalier et/ou hebdomadaire, tel que prévu, dans le règlement social CE n° 561/06 du 15/03/2006, en dehors de leur domicile ou du lieu de travail prévu dans leur contrat de travail.

Article 3

Toutefois, le montant de l'indemnité forfaitaire de séjour est à présent limité à 13,4027 euro dans les deux cas suivants :

- a) pour le premier repos journalier tel que défini à l'article 2, lorsque les temps de travail et temps de disponibilité cumulés précédant ledit repos sont inférieurs à 8 heures et pour autant que ce repos ne fait pas partie d'un séjour de plusieurs



journées;

- b) lorsque l'absence du domicile est inférieure à 24 heures et qu'il s'agit d'un seul repos journalier tel que défini à l'article 2.

Article 4

En cas de séjour fixe en Belgique ou à l'étranger, une indemnité forfaitaire complémentaire d'à présent 8,9897 euro est ajouté à l'indemnité à l'article 2. On parle de "séjour fixe" lorsque par suite de nécessité de service le travailleur n'effectue aucune prestation entre deux repos journaliers, ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire, tels que prévus dans le Règlement social CE 561/06 du 15/03/2006, pris en dehors de son domicile ou de lieu de travail prévu dans son contrat de travail.

Chapitre III : Indemnité RGPT

Article 5

Une indemnité RGPT d'actuellement 1,0924 euro est octroyée par heure de présence. Les heures de présence ainsi les tranches d'heures entamées sont totalisées par période de paye. Si la somme ainsi obtenue est un nombre de décimal, il est procédé à un arrondissement à l'unité supérieure.

Article 6

On entend par "heure de présence" : chaque heure de travail et/ou chaque heure le temps de disponibilité.

Article 7

Suite au protocole d'accord du 16 juillet 2009 pour les années 2009 et 2010, l'indemnité RGPT est augmentée le 01.01.2010 de 0,09 euro.

Article 8

A partir du 01.01.2010, les montants fixés aux chapitres II et III, sont adaptés chaque année le 1er janvier, en fonction du coût de la vie, et ce comme prévu dans la convention collective de travail du 26 novembre 2009 (également), relative au rattachement des salaires du personnel roulant et non roulant des secteurs du transport par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, à la moyenne arithmétique de l'indice santé des prix à la consommation.

Article 9



Si au même temps il est prévu une augmentation conventionnelle et une indexation des indemnités RGPT et/ou de séjour, l'augmentation conventionnelle doit être premièrement appliquée avant de procéder à l'indexation.

Article 10

L'adaptation de l'indemnité RGPT et des indemnités de séjour ainsi calculées, entre en vigueur le premier jour du mois de janvier de l'année concernée.

Chapitre IV : Cadre juridique

Article 11

§ 1

Cette convention collective de travail est conclue en exécution de l'accord protocole pour les sous-secteurs 140.04 et 140.09 du 16 juillet 2009 pour les années 2009 et 2010.

§ 2

Elle remplace la convention collective de travail du 28 juin 2007 (AR 11.03.2008 - MB 06.05.2008).

Chapitre V : Durée de validité

Article 12

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1er janvier 2010 et est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées.

Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 12 juin 2001 fixant l'indemnité due au personnel roulant pour les heures de liaison dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortent à la Commission Paritaire du Transport et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortent à la Commission Paritaire du Transport et qui effectuent :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;
5. Pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxicamionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortent à la Commission Paritaire du Transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

§ 4



Par "ouvriers", on entend les ouvriers et ouvrières, appartenant à la catégorie du personnel roulant.

Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par temps de liaison la somme des temps suivants :

- le temps d'attente se rapportant aux faits de douane, de quarantaine ou médicaux;
- le temps pendant lequel l'ouvrier reste à bord ou à proximité du véhicule, en vue d'assurer la sécurité du véhicule et des marchandises, mais ne fournit aucun travail;
- le temps passé sur la couchette ou dans la cabine de couchage pendant le trajet à l'exclusion du temps constituant une interruption de travail ou un temps de repos au sens du Règlement Européen déterminant le temps de repos et de conduite applicables au personnel roulant du transport par route;
- le temps pendant lequel aucun travail n'est presté mais au cours duquel la présence à bord ou à proximité du véhicule est requise aux fins de respecter les règlements sur la circulation ou d'assurer la sécurité routière;
- le temps supplémentaire nécessaire pour parcourir les distances de et vers l'endroit où le véhicule se trouve s'il n'est pas placé à l'endroit habituel.

Article 3

En ce qui concerne les convoyeurs-manoevres, est également considéré comme temps de liaison, le temps passé à côté du chauffeur pendant le trajet.

Article 4

Ne sont jamais considérés comme "temps de liaison" :

- le temps consacré aux repas;
- le temps constituant une interruption de temps de conduite au sens du Règlement Européen déterminant les temps de repos et de conduite applicables au personnel roulant du transport par route;
- le temps constituant un temps de repos au sens du Règlement Européen déterminant les temps de repos et de conduite applicables au personnel roulant du transport par route;
- le temps dont l'ouvrier peut disposer librement;
- le temps que le travailleur s'octroie.



Chapitre III : Indemnité pour le temps de liaison

Article 5

Le temps de liaison donne droit à l'indemnité fixée par les dispositions du présent chapitre.

L'indemnité due pour une heure de liaison est égale à un pourcentage du salaire dû pour une heure de travail.

Pour l'application du présent chapitre, sous réserve des dispositions de l'article 8, on entend par "salaire" le salaire horaire minimum brut tel que fixé par les conventions collectives de travail conclues au sein de la Commission Paritaire du Transport et applicables aux employeurs visés) l'article 1er en ce qui concerne leurs ouvriers appartenant à la catégorie du personnel roulant.

Article 6

Une heure de liaison donne droit à partir du 1er janvier 2002 à une indemnité égale à 90 % : salaire horaire minimum brut dû pour une heure de travail.²¹

Article 7

L'indemnité relative à une heure de liaison tombant les dimanches et jours fériés est égale à 150 % du montant dû en application de l'article 6 de la présente convention.

Article 8

Dans les entreprises où, en venu d'un accord d'entreprises l'indemnité payée au 30 septembre 1997, pour les heures de liaison est supérieure à celle due en application des dispositions du présent chapitre, ces conditions plus favorables restent d'application.

Chapitre IV : Principe général

Article 9

Dans les entreprises de courrier et les entreprises de taxis-camionnettes, l'application effective des heures de liaison est subordonnée à la condition que les parties fassent usage de la feuille journalière de prestations déterminée par l'article 13, alinéa 1, point 2 de la convention collective de travail du 25 janvier 1985 fixant les conditions de travail et les salaires des membres d'équipage occupés dans les entreprises de transport routier de marchandises pour compte de tiers, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 22 juillet 1985 (Moniteur Belge du 29 août 1985) telle que modifiée par la convention collective de travail du 9 décembre 1998, rendue obligatoire par arrêté royal du 14 août 1989 (Moniteur Belge du 23 septembre 1989).

Chapitre V : Disposition abrogatoire

²¹ Voir aussi 2



Article 10

A partir de l'entrée en vigueur de la présente convention au 1er janvier 2002 la Convention Collective de travail du 25 septembre 1997 fixant l'indemnité due au personnel roulant pour les heures de liaison dans les entreprises appartenant au soussecteur du transport de choses pour compte de tiers, rendue obligatoire par Arrêt Royal du 18 octobre 1999 (Moniteur Belge du 28 décembre 1999) cesse de produire ses effets.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 11

La présente convention collective de travail sort ses effets à partir du 1er janvier 2002.

La présente convention est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties moyennant notification par lettre recommandée à la poste au président de la commission paritaire, d'un préavis de dénonciation de six mois.



Convention collective de travail du 15 octobre 2009 relative à l'introduction ou à l'augmentation de la cotisation patronale du chèque repas et/ou l'introduction d'un éco-chèque pour les ouvriers du personnel non roulant, à l'exception du personnel de garage, occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers, et fixant la cotisation patronale relative au chèques repas et à l'éco-chèque

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3



Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1 ° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par « ouvriers », on entend: les ouvriers et ouvrières du personnel non roulant, à l'exclusion des ouvriers et des ouvrières du personnel de garage

Chapitre II : Introduction d'écochèques et de chèques-repas



Article 2 : Octroi d'un chèque repas ou d'un éco-chèque dans les entreprises occupant en date du 30.06.2009 10 ouvriers ou plus du personnel non roulant à l'exception du personnel de garage.

§ 1

Si dans ces entreprises en date du 30.06.2009 il est déjà octroyé des chèques repas, ceux-ci sont augmentés d'un euro (cotisation patronale).

§ 2

Si dans ces entreprises il n'est pas encore octroyé de chèques repas en date du 30.06.2009, il est instauré à partir du 01.01.2010, un régime de chèques repas dont la valeur nominale s'élève à 2,09 euros au minimum et dont la quote-part de l'employeur est d'un euro au minimum et la quote-part de l'ouvrier 1,09 euro au minimum, à savoir le minimum prévu dans l'article 19bis, §2,6° de l'Arrêté Royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs.

§ 3

Les entreprises concernés ont la possibilité, cependant, de déroger à l'instauration des chèques repas en accordant aux ouvriers concernés un écochèque de 125 euros au 01.12.2009 et de 250 euros au 01.12.2010.

§ 4

Cette dérogation ne peut être accordée que moyennant un accord d'entreprise conclu avec les organes de concertation appropriés. A défaut d'une représentation syndicale dans l'entreprise, l'accord est conclu avec les secrétaires régionaux des organisations de travailleurs siégeant dans la Commission Paritaire 140.

En plus, cette dérogation doit être signalée par écrit à la Commission Paritaire au plus tard le 01.12.2009.

Article 3 : Paiement de chèques repas ou d'un écochèque dans les entreprises occupant au 30.06.2009 moins de 10 ouvriers du personnel non-roulant, à l'exception du personnel de garage.

§ 1

Si dans ces entreprises il est déjà octroyé des chèques repas aux ouvriers concernés au 30.06.2009, ceux-ci sont augmentés à partir du 01.01.2010 d'un euro, (cotisation patronale).

§ 2

Les ouvriers occupés dans une entreprise qui au 30.06.2009 ne leur octroie pas encore de chèques-repas, recevront au 01.12.2009 un éco-chèque de 125 euros et au 01.12.2010 un écochèque de 250 euros.

§ 3

Les entreprises concernés ont la possibilité, cependant, de déroger à l'octroi des éco-chèques en instaurant à partir du 01.02.2010 pour les ouvriers un régime de



chèques repas, dont la valeur nominale s'élève à 2,09 euros et dont la quote-part de l'employeur est d'un euro et la quote-part de l'ouvrier 1,09 euro, à savoir le minimum prévu dans l'article 19bis, §2,6° de l'Arrêté Royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs.

§ 4

Cette dérogation doit être signalée par écrit à la Commission Paritaire du transport et de la logistique n° 140.00, au plus tard le 01.12.2009.

Chapitre III : Modalités de l'introduction du chèque repas

Article 4

Le régime du chèque repas est introduit conformément aux dispositions de l'article 19bis de l'Arrêté Royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs.

Article 5

§ 1

Le nombre de chèques-repas octroyés doit être égal au nombre de journées au cours desquelles l'ouvrier - à temps plein ou à temps partiel - a fourni un travail effectif normal, des prestations supplémentaires sans repos compensatoire, des prestations supplémentaires moyennant repos compensatoire et d'autres prestations supplémentaires moyennant repos compensatoire.

§ 2

Les entreprises dans lesquelles différents régimes de travail sont simultanément d'application, peuvent utiliser un calcul alternatif selon lequel le nombre de chèques-repas est calculé sur la base du rapport entre le nombre total d'heures que l'ouvrier a effectivement prestées au cours du trimestre et le nombre total d'heures de travail par jour dans l'entreprise (p.ex. 38/5), le résultat obtenu (arrondi à l'unité supérieure) étant limité au nombre maximum de jours ouvrables d'un ouvrier à temps plein dans l'entreprise par trimestre.

Les entreprises qui souhaitent appliquer ce mode de calcul alternatif doivent le prévoir par convention collective de travail ou, pour les entreprises dans lesquelles il n'y a pas de représentation syndicale, dans le règlement du travail.

Cette convention collective ou le règlement de travail détermine par ailleurs le nombre normal d'heures par jour des ouvriers à temps plein, ainsi que le mode du calcul maximal des jours prestables des ouvriers à temps plein.

Article 6

Les chèques-repas sont établis au nom du travailleur et délivrés (en une ou plusieurs fois) sur la base du nombre présumé de jours de prestations effectives.



Une régularisation doit avoir lieu au plus tard le dernier jour du premier mois suivant le trimestre et le nombre de chèques doit être mis en conformité avec le nombre de jours auxquels l'ouvrier a effectivement fourni des prestations au cours du trimestre. Les chèques repas sont remis au nom de l'ouvrier ou figurent au compte individuel de l'ouvrier.

Article 7

Les chèques-repas mentionnent clairement que leur durée de validité est limitée à trois mois et qu'ils ne peuvent être utilisés que pour payer un repas ou pour l'achat d'alimentation prête à consommer.

Chapitre IV : Modalités de l'octroi des éco-chèques

Article 8

Les éco-chèques sont octroyés conformément aux dispositions de la convention collective du travail n° 98, conclue dans les Conseil National du travail le 20 février 2009 et tel que modifiée postérieurement.

Article 9

§ 1

Aux fins de la présente convention, il convient d'entendre par « éco-chèques », les chèques destinés à l'achat de produits et services à caractère écologique repris dans la liste annexée à la convention collective du travail n° 98. Leur durée de validité est limité à 24 mois à partir de la date de leur mise à disposition au travailleur.

§ 2

La valeur nominale maximum des éco-chèques s'élève à 10 euros par éco-chèque.

Article 10

§ 1

Les ouvriers concernés reçoivent le 01.12.2009 des éco-chèques dont par chèque la valeur nominale s'élève à 10 euros au maximum, et ce pour un montant total de 125 euros. (prime unique)

§ 2

Les ouvriers concernés reçoivent également le 01.12.2010 des éco-chèques dont par chèque la valeur nominale s'élève à 10 euros au maximum, et ce pour un montant total de 250 euros (prime unique).

Article 11

§ 1

Les éco-chèques sont accordés au prorata de la durée du travail des ouvriers concerné pendant la période de référence.



§ 2

En exécution de l'article 6 de la convention collective du travail de la CNT n° 98, le calcul du nombre d'éco-chèques pour les ouvriers qui sont entrés au service de l'employeur ou ont quitté l'employeur au cours de la période de référence, est effectué au pro rata des périodes durant lesquelles ils étaient sous contrat de travail auprès de cet employeur pendant cette période de référence, et si besoin est, également au pro rata temporis de la durée du travail et des dispositions du §3 ci-dessous.

La période de référence est la période du 01.12.2008 jusqu'au 30.11.2009 pour la prime 2009, et du 01.12.2009 jusqu'au 30.11.2010 pour la prime 2010.

§ 3

Pour l'octroi de l'éco-chèque, il est tenu compte des journées prestées. Sont assimilées aux journées prestées tous les jours qui sont repris dans l'article 6, §3 de la convention collective de travail n° 98.

§ 4

Ce même calcul au pro rata est effectué en cas du passage du statut temps plein au statut temps partiel et inversement.

§ 5

Les éco-chèques sont remis au nom de l'ouvrier ; cette condition est censée être remplie si son octroi et les données y relatives, figurent au compte individuel de l'ouvrier.

Chapitre V : Cadre juridique

Article 12

La cct présente est conclue en exécution de la partie « pouvoir d'achat » des ouvriers du personnel non roulant (à l'exception du personnel de garage) du protocole d'accord du 16.07.2009 pour le personnel roulant et non roulant des entreprises du transport et de la manutention pour le compte de tiers.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 13



§ 1 La présente convention collective de travail sort ses effets le 1er janvier 2009 et est conclue pour une durée indéterminée, à l'exception de l'avantage des éco-chèques, qui ne sont remis qu'uniquement en 2009 et 2010.

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 26 novembre 2009 relative à l'octroi d'éco-chèques au personnel de garage

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour la compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent:

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée.
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;
5. Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;



2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par "activités logistiques", on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la Logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

Chapitre VI : Récurrence

Article 13

Toute forme de concrétisation du pouvoir d'achat est valable pour une durée indéterminée. La valeur du pouvoir d'achat s'élève à EUR 250 par année (cotisations ONSS pour l'employeur et le travailleur incluses) à partir de 2011.

Article 14

Après l'évaluation interprofessionnelle de l'avantage net en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010 et d'éventuelles décisions au sujet des modifications, une évaluation sectorielle devra être prévue pour concrétiser, à partir du 1er janvier 2011, la récurrence de la prime de EUR 250.



Chapitre VII : Validité

Article 15

La présente convention collective de travail entre en vigueur au 1er décembre 2009 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes, moyennant un préavis de 3 mois, notifié par lettre recommandée à la poste, adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique.



Convention collective de travail du 26 novembre 2009 fixant une indemnité financière pour les prestations de nuit pour les membres du personnel roulant occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;
5. Pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxicamionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou



expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par « ouvriers », on entend: les ouvriers et ouvrières du personnel roulant.

Chapitre II : Conditions d'octroi

Article 2

Ont droit à l'indemnité financière prévue à l'article 4 pour toutes les nuits prestées du mois civil, les ouvriers qui satisfont aux conditions suivantes et qui donc :

- soit au courant d'un mois civil sont occupés pendant au moins 5 jours de travail consécutifs dans un régime comportant des prestations de nuit;
- soit au courant d'un mois civil, sont occupés pendant au moins la moitié des journées de travail effectives dans un régime comportant des prestations de nuit (à partir du premier mois presté entièrement);
- soit sont occupés dans un régime d'équipes structuré. Dans ce cas, cette indemnité financière n'est octroyée qu'aux ouvriers dont le travail comporte des prestations de nuit.

Par « prestations de nuit » dans le sens de la présente convention collective de travail, sont compris les prestations entre 20 heures et 6 heures.



En outre, ces ouvriers doivent avoir effectué, entre 20 heures et 6 heures, plus de cinq heures de travail ou de temps de disponibilité.

Chapitre III : Montant et indexation de l'indemnité financière pour prestations de nuit

Article 3

L'indemnité financière pour prestations de nuit s'élève à 1,0465 euros par heure pour les ouvriers de moins de 50 ans.

En dérogation au premier alinéa, cette indemnité financière s'élève à 1,3082 euros par heure pour les ouvriers âgés d'au moins 50 ans.

Article 4

A partir du 01.01.2010, l'indemnité financière pour prestations de nuit sera adaptée annuellement le 1er janvier au coût de la vie, et ce conformément à la procédure prévue dans la convention collective de travail du 26 novembre (également), relative au rattachement des salaires et des indemnités du personnel roulant et non roulant des secteurs du transport par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, à la moyenne arithmétique de l'indice santé des prix à la consommation.

Chapitre IV : Cadre juridique

Article 5

La présente convention collective de travail a été conclue en dérogation à la convention collective de travail n° 46 du 23 mars 1990 du Conseil national du travail relative aux mesures d'encadrement du travail en équipes comportant des prestations de nuit ainsi que d'autres formes de travail comportant des prestations de nuit.

Article 6

Elle remplace - suite au protocole d'accord sectoriel 2009 - 2010, la convention collective de travail du 28 juin 2007 (AR 11.03.2008 - MB 06.05.2008) relative à la fixation d'une indemnité financière pour les ouvriers et ouvrières occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour le compte de tiers et/ou de la manutention de chose pour le compte de tiers dans certains régimes de travail comportant des prestations de nuit.

Chapitre V : Durée de validité

Article 7



§ 1

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1er janvier 2010 et est conclue pour une durée indéterminée.

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire du transport et de la logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées.

Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 28 juin 2007 relative à la fixation d'une indemnité financière pour des prestations de nuit pour les membres du personnel non roulant occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour le compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour le compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

- 1° le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
- 2° le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
- 3° la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
- 4° la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;
- 5° Pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxicamionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

- 1° effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
- 2° et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.



§ 4

Par "ouvriers" : on entend les membres du personnel non roulant.

Chapitre II : Cadre juridique

Article 2

La présente convention collective de travail est conclue en dérogation à la convention collective de travail n° 46 du 23 mars 1990 du Conseil national du travail relative aux mesures d'encadrement du travail en équipes comportant des prestations de nuit ainsi que d'autres formes de travail comportant des prestations de nuit.

Chapitre III : Conditions d'octroi

Article 3

Ont droit à l'indemnité financière prévue à l'article 4 pour toutes les nuits prestées du mois civil, les ouvriers qui satisfont aux conditions suivantes :

- soit au courant d'un mois civil sont occupés pendant au moins 5 jours de travail consécutifs dans un régime comportant des prestations de nuit;
- soit au courant d'un mois civil, être occupé pendant au moins la moitié des journées de travail effectives dans un régime comportant des prestations de nuit (à partir du premier mois presté entièrement);
- soit sont occupés dans un régime d'équipes structuré. Dans ce cas, cette indemnité financière n'est octroyée qu'aux ouvriers dont le travail comporte des prestations de nuit.

Par prestations de nuit, dans le sens de la présente convention collective de travail, sont compris les prestations entre 20 heures et 6 heures.

En outre, ces ouvriers doivent avoir effectué, entre 20 heures et 6 heures, plus de cinq heures de travail ou de temps d'attente.

Chapitre IV : Montant de l'indemnité financière pour prestations de nuit

Article 4

L'indemnité financière pour prestations de nuit est fixée à 12,5% du salaire horaire barémique.

Chapitre V : Dispositions finales



Article 5

La convention collective de travail du 30 janvier 2006 relative à la fixation d'une indemnité financière pour les ouvriers et ouvrières occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour le compte de tiers et/ou de la manutention de chose pour le compte de tiers dans certains régimes de travail comportant des prestations de nuit, rendue obligatoire par l'arrêté royal du 24 septembre 2006 (Moniteur Belge du 20 novembre 2006) est abrogée.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 6

§ 1

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1er juillet 2007 et est conclue pour une durée indéterminée.

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire du transport et de la logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées.

Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 28 juin 2007 fixant une prime d'équipes pour le personnel non roulant dans les sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la logistique et qui appartiennent aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la logistique et qui effectuent:

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;
5. Pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxicamionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.



§ 4

Par 'ouvriers', on entend les ouvriers et ouvrières appartenant à la catégorie du personnel non roulant, à l'exclusion du personnel de garage.

Chapitre II : Prime d'équipe

Article 2

Dans le cas où plus d'un horaire est d'application dans une entreprise, les travailleurs dont l'horaire débute avant 07.00 heures ou se termine après 19.00 heures, ont droit à une prime d'équipe.

Conformément à la loi du 8 avril 1965 instituant les règlements de travail, les horaires applicables sont reprises dans le règlement de travail de l'entreprise.

Article 3

La prime d'équipe s'élève à 7,5% au salaire horaire ba rémi que par heure effectivement prestée.

Article 4

La prime d'équipe ne peut pas être cumulée avec l'indemnité financière pour le travail de nuit, comme prévue dans la convention collective de travail d'également le 28 juin 2007 ou avec toute autre indemnité équivalente pour le travail de nuit qui est déjà octroyée.

Chapitre III : Durée de validité

Article 5

§ 1

La présente convention collective de travail remplace la convention collective de travail de 12 janvier 2004, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 août 2005 (MB du 1er septembre 2005).

§ 2

Elle entre en vigueur le 1er juillet 2007 et est conclue pour une durée indéterminée.

§ 3

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la logistique qui en avisera sans délai les parties intéressées.

Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à la prime syndicale pour les travailleurs occupés dans les entreprises du transport de choses pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;



2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par "travailleurs" on entend les ouvriers et les ouvrières déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 015 ou 027.

Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par:

1. "Fonds Social" : le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la



dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers", et en modifiant les statuts rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 portant modification de la dénomination du « Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers » en « Fonds social Transport et Logistique » et modifiée dernièrement par la convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence « Fonds Social Transport et Logistique ».

2. « exercice » : l'année à laquelle se rapporte la prime syndicale;
3. « période de référence » : la période commençant au 1er juillet de l'année précédant l'exercice et se terminant au 30 juin de l'exercice;
4. « trimestre » : chaque période de trois mois prise en considération pour la déclaration à l'Office national de sécurité sociale;
5. « Pension » : la pension de retraite;
6. « Prépension » : le régime institué par ou en vertu de la convention collective de travail n° 17 conclue au sein du Conseil national du travail instituant un régime d'indemnité complémentaire pour certains travailleurs âgés, en cas de licenciement, rendue obligatoire par arrêté royal du 16 janvier 1975 (Moniteur belge du 31 janvier 1975).

Pour l'application de la présente convention, seule est prise en considération la prépension résultant de la convention collective de travail conclue au sein du Conseil national du travail ou d'une convention collective de travail conclue au sein de la Commission paritaire du transport et de la logistique et applicable aux employeurs appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers.

Chapitre III : Conditions d'octroi

Article 3

Les travailleurs visés à l'article 1er, §4, ont droit à une prime syndicale, à charge du fonds social, pour autant qu'ils satisfassent aux deux conditions suivantes:

1. Etre membre pendant toute la période de référence d'une des organisations syndicales représentatives interprofessionnelles;
2. Soit figurer dans chaque trimestre de la période de référence sur la déclaration d'Office national de Sécurité sociale d'un employeur visé à l'article 1er, § 2 et/ou § 3 pour au moins:
 - 42 jours de travail et/ou assimilés en régime de cinq jours, ou
 - 50 jours de travail et/ou assimilés en régime de six jours,
3. soit avoir été déclaré à l'Office national de Sécurité sociale dans la période de référence avec un salaire brut d'au moins EUR 3.718,40 par un ou plusieurs employeurs visés à l'article 1er, § 2 et/ou § 3.

Article 4



Les travailleurs visés à l'article 1er, §4, qui sont pensionnés ou prennent leur prépension au cours de la période de référence, de même que les héritiers des travailleurs décédés au cours de la période de référence, conservent le droit au paiement de la prime syndicale de l'exercice concerné.

Chapitre IV : Montant de la prime syndicale

Article 5

Le montant de la prime syndicale ne peut en aucun cas atteindre le montant de la cotisation dont le travailleur est redevable à l'organisation syndicale à laquelle il est affilié.

Article 6

Le montant de la prime syndicale est fixé à 130 euros à partir de la prime 2011 (payable en 2012).

Chapitre V : Tâches du Fonds social

Article 7

Le conseil d'administration du fonds social est chargé :

1. de déterminer les ayants droit à la prime syndicale;
2. d'envoyer à chaque ayant droit, à son domicile, une demande de paiement de la prime syndicale, permettant au travailleur d'obtenir le paiement de sa prime syndicale auprès de son organisation syndicale;
3. du remboursement aux organisations représentatives interprofessionnelles des montants payés à titre de prime syndicale.

Pour permettre au fonds social de rembourser les montants payés à titre de prime syndicale, seul le président de la commission paritaire a le droit de procéder au comptage du nombre de primes payées.

Le conseil d'administration du fonds social est chargé de déterminer les modalités d'exécution de ce comptage.

Chapitre VI : Dispositions abrogatoires

Article 8

La présente convention collective de travail remplace la convention collective de travail du 15 octobre 2010 (AR 15.06.2010 - MB 27.08.2010), relative à la prime syndicale dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers.



Chapitre VII : Durée de validité

Article 9

§ 1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 01 janvier 2012 et s'applique aux primes syndicales payables à partir de 2012.

§ 2

Elle est conclue pour une durée indéterminée mais peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois avant le début de la période de référence fixée à l'article 2 de la présente convention collective de travail. La dénonciation doit être adressée par lettre recommandée à la poste au président de la Commission paritaire du transport et de la logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 26 avril 2004 relative à la prime de fin d'année dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers.

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la commission paritaire du transport et appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et qui effectuent :

1. Le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

§ 4



Par ouvriers on entend les ouvriers et ouvrières.

Pour l'application de la présente convention, sont assimilés aux ouvriers les personnes liées par un contrat de travail soumis à la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail (Moniteur belge du 22 août 1978), qui effectuent principalement du travail manuel, peu importe la qualification juridique donnée par les parties au contrat de travail.

Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par "Fonds Social", le "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" et en modifiant les statuts, déposée le 27/05/1997 et enregistrée le 19/11/1997 sous le numéro 46096/CO/140.04.08.09.

Chapitre III : Montant de la prime de fin d'année

Article 3

Les ouvriers et ouvrières bénéficient d'une prime de fin d'année calculée conformément aux dispositions de la présente convention de travail.

Article 4

La prime de fin d'année brute est égale à 5 % des salaires bruts à 100 % soumis à l'O.N.S.S. que l'ouvrier a perçus au cours de la période de référence auprès d'un ou de plusieurs employeurs visés à l'article 1 de la présente convention collective de travail.

Chapitre IV : Période de référence



Article 5

Pour le calcul de la prime de fin d'année, la période de référence prend cours le 1er juillet de l'année précédant celle au cours de laquelle elle est payée et prend fin le 30 juin de l'année de payement.

Chapitre V : Paiement de la prime de fin d'année

Article 6

La prime de fin d'année régie par la présente convention collective de travail est payée par le Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers.

Article 7

La limite pour calculer la prime de fin d'année est fixée à 3718,40 EUR.

Les montants des jours assimilés seront pris en compte pour arriver au montant minimum.

Le calcul de la prime de fin d'année se fait sur base des salaires bruts effectivement déclarés à l'ONSS.

Chapitre VI : Dispositions abrogatoires

Article 8

La présente convention collective de travail remplace la convention collective de travail du 28 septembre 1999 relative à la prime de fin d'année dans les entreprises de transport routier de choses pour compte de tiers, ainsi que dans les entreprises de manutention de choses pour compte de tiers, déposée le 8 décembre 1999 et enregistrée le 2 janvier 2000 sous le no.53849/CO/140.00

Chapitre VII : Durée de validité

Article 9

§ 1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1 janvier 2004 et s'applique aux primes de fin d'année payables à partir de 2004.

§ 2

Elle est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois avant



le début de la période de référence fixée à l'article 5 de la présente convention collective de travail.

La dénonciation doit être adressée par lettre recommandée au Président de la Commission Paritaire du Transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



FORMATION

Arrêté royal relatif au certificat de formation pour les conducteurs de véhicules transportant par la route des matières radioactives

A.R. - 06.02.2003 - B.S. - 28.02.2003

Vu l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et les annexes, signés à Genève le 30 septembre 1957 et approuvés par la loi du 10 août 1960, notamment les chapitres 1.2, 2.1 et 8.2;

Vu la directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route, et les adaptations ultérieures;

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, modifié par les lois des 21 juin 1985, 28 juillet 1987 et 3 mai 1999, notamment les articles 1er, 2 et 2bis;

Vu l'arrêté royal du 15 décembre 1994 relatif au certificat de formation pour les conducteurs d'unités de transport transportant par la route des matières radioactives;
Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 8 avril 2002;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'urgence motivée par le fait que la compétence en matière d'étude des dossiers de transport de matières radioactives a, depuis le 1er septembre 2001, été transférée du Service de protection contre les radiations ionisantes du Ministère des Affaires sociales, de la Santé publique et de l'Environnement à l'Agence fédérale de Contrôle nucléaire;

Vu l'avis 34.406/4 du Conseil d'Etat, donné le 22 novembre 2002, en application de l'article 84, alinéa 1er, point 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Considérant la nécessité de créer sans retard la possibilité d'obtenir le certificat de formation international ADR pour les conducteurs de véhicules transportant des matières radioactives par la route, exigé par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par la route (ADR);

Article 1 - Définitions

Pour l'application du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par :

- Les termes "l'arrêté royal du 20 juillet 2001" : l'arrêté royal du 20 juillet 2001 portant règlement général de la protection de la population, des travailleurs et de l'environnement contre le danger des rayonnements ionisants;



- Les termes "arrêté royal du 26 mars 1993" : l'arrêté royal du 26 mars 1993 relatif au certificat de formation pour les conducteurs d'unités de transport transportant par la route des matières dangereuses autres que les matières radioactives;
- Les termes "l'arrêté royal du 15 décembre 1994" : l'arrêté royal du 15 décembre 1994 relatif au certificat de formation pour les conducteurs d'unités de transport transportant par la route des matières radioactives;
- L'abréviation "ADR" : l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route et les annexes, signés à Genève le 30 septembre 1957;
- Le terme "classes" : les classes de marchandises dangereuses énumérées au chapitre 2.1. de l'ADR;
- Les termes "matières radioactives" : les matières énumérées dans la partie 2.2.7.1. de l'ADR;
- Le terme "transport" : tout transport, en ce compris le chargement et le déchargement, par la route effectué au moyen d'une unité de transport, d'un véhicule-citerne, d'une citerne ou d'un conteneur-citerne, comme décrit ci-après, en utilisant le réseau routier public situé sur le territoire d'un Etat membre ayant signé l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route et les annexes. Cette définition ne s'applique pas pour le transport effectué dans un espace fermé;
- Le terme "unité de transport" : l'unité de transport visée au chapitre 1.2. de l'ADR;
- Le terme "véhicule-citerne" : le véhicule-citerne visé au chapitre 1.2. de l'ADR;
- Le terme "citerne" : la citerne visée au chapitre 1.2. de l'ADR;
- Le terme "conteneur-citerne" : le conteneur-citerne visé au chapitre 1.2. de l'ADR;
- Le terme "certificat de formation" : le certificat de formation visé au chapitre 8.2. de l'ADR;
- Le terme "cours de formation" : le cours prévu par le chapitre 8.2. de l'ADR;
- Le terme "cours de recyclage" : le cours de perfectionnement prévu par le chapitre 8.2. de l'ADR;
- Le terme "l'Agence" : l'Agence fédérale de Contrôle nucléaire créée par loi du 15 avril 1994;
- Le terme "colis du type A" : le colis décrit à l'article 2.2.7. de l'ADR;
- Le terme "indice de transport" : l'indice décrit à l'article 2.2.7.6.1. de l'ADR.

Article 2 - Champ d'application

§ 1

Cet arrêté s'applique à tout conducteur de véhicule transportant des matières radioactives sur le réseau routier public, sauf :

- lorsque cela concerne le transport de matières radioactives de colis exceptés portant le numéro d'identification ONU 2908, 2909, 2910 ou 2911 comme mentionné dans l'ADR;
- lorsque les matières radioactives sont transportées en colis de type A pour autant que le nombre de colis ne dépasse pas les 10 unités et que la somme des indices de transport de ces colis ne soit pas supérieure à 3.



Les conducteurs qui souhaitent avoir recours à cette dernière exception doivent toutefois être en possession d'une attestation, délivrée par l'employeur et confirmant que le conducteur a bénéficié d'une formation appropriée.

§ 2

Sous réserve des dispositions énumérées à l'alinéa 1er, le présent arrêté s'applique également lorsque le véhicule-citerne, la citerne ou le conteneur-citerne effectue un parcours sur le réseau routier public après le déchargement des matières radioactives, sans que le véhicule-citerne, la citerne ou le conteneur-citerne ait été nettoyé.

Article 3 - Certificat de formation

§ 1

Chaque conducteur d'un véhicule-citerne ou d'une unité de transport transportant des matières radioactives sur le réseau routier public doit être muni du certificat de formation valable pour la classe 7.

§ 2

Le certificat de formation délivré pour le transport de matières radioactives de la classe 7 est valable :

- soit pour le transport en citerne et le transport autrement qu'en citerne;
- soit uniquement pour le transport autrement qu'en citerne.

Article 4 - Délivrance des certificats de formation

§ 1

Le certificat de formation pour le transport des matières dangereuses de la classe 7 est délivré sous la forme d'une extension à la classe 7 de la validité du certificat de formation, qui a été délivré en application de l'arrêté royal du 26 mars 1993, soit pour le transport en citerne pour les matières appartenant à la catégorie B, soit uniquement pour le transport autrement qu'en citerne pour les matières appartenant à la catégorie D, comme prévu à l'article 2, par. 4, de l'arrêté royal du 26 mars 1993, précité.

§ 2

L'extension de la validité à la classe 7 est accordée à toute personne, qui a suivi un cours de formation avec succès ou qui a suivi un cours de recyclage avec succès au cours de l'année précédant la date d'échéance d'un certificat de formation ayant déjà été étendu antérieurement à la classe 7.

Le conducteur qui a suivi un cours de formation ou, le cas échéant, un cours de recyclage, traitant des aspects spécifiques des matières radioactives, comme définis au chapitre 8.2. de l'ADR, et a réussi l'examen correspondant, satisfait aux conditions prévues au premier alinéa.

§ 3



L'extension à la classe 7 des certificats de formation, qui ont été délivrés en application de l'arrêté royal du 26 mars 1993, est accordée par l'Agence.

§ 4

L'obtention du certificat de formation pour la classe 7 ne dispense pas l'employeur de ses obligations en matière d'information et de formation des travailleurs concernés en vertu des dispositions de l'arrêté royal du 20 juillet 2001.

Article 5 - Cours

§ 1

Le cours de formation doit au moins traiter les sujets suivants :

- a) les dangers propres aux rayonnements ionisants;
- b) les prescriptions spécifiques en matière de conditionnement, de manipulation, de groupage et d'arrimage de matières radioactives;
- c) les mesures spécifiques à prendre en cas d'accident impliquant des matières radioactives.

Le cours de formation se compose d'au moins 8 leçons. Chaque leçon dure 45 minutes.

§ 2

Le cours de recyclage a pour but de mettre à jour les connaissances des conducteurs; ces cours doivent porter sur les nouveaux développements dans les domaines technique et juridique et dans le domaine des matières à transporter.

Le cours de recyclage se compose de 4 leçons au moins. Chaque leçon dure 45 minutes.

§ 3

Le Directeur général de l'Agence détermine, conformément aux dispositions de l'ADR, les autres modalités des cours de formation et de recyclage.

Article 6

Le Directeur général de l'Agence désigne les membres du personnel de l'Agence chargés de donner les cours et d'évaluer les examens.

Article 7 - Examens

§ 1

Les membres du personnel chargés de donner les cours dressent une liste de questions. Les questions posées lors de l'examen doivent provenir de cette liste. Avant l'examen, les candidats ne peuvent en aucune façon avoir connaissance des questions choisies à partir de cette liste.

§ 2

15 questions minimum choisies à partir de la liste visée au paragraphe 1er sont posées pour le cours de formation.

§ 3



7 questions minimum choisies à partir de la liste visée au paragraphe 1er sont posées pour le cours de recyclage.

Article 8 - Duplicata

Les duplicata des certificats de formation valables pour la classe 7 peuvent uniquement être obtenus moyennant présentation du duplicata délivré par le Service public fédéral Mobilité et Transports selon les dispositions de l'arrêté royal du 26 mars 1993.

Article 9 - Sanctions

Les infractions aux dispositions du présent règlement sont recherchées, constatées et poursuivies conformément aux dispositions de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, notamment les articles 2 et 2bis.

Article 10 - Mesures transitoires

§ 1

Les certificats de formation délivrés en application de l'arrêté royal du 15 décembre 1994 restent valables jusqu'à leur date d'échéance mentionnée sur le certificat.

§ 2

L'Agence accorde l'extension à la classe 7 des certificats de formation, délivrés par le Service public fédéral Mobilité et Transports en application de l'arrêté royal du 26 mars 1993, aux personnes ayant satisfait avant le 1er septembre 2001 avec succès aux cours de formation ou de recyclage, comme prévu à l'article 3, par. 3, de l'arrêté royal du 15 décembre 1994, pour autant que les modalités relatives à l'extension à la classe 7 de la validité des certificats de formation précités, comme prévues par l'arrêté royal de 15 décembre 1994 susmentionné, soient remplies.

Article 11 - Disposition d'abrogation

L'arrêté royal du 15 décembre 1994 relatif au certificat de formation pour les conducteurs d'unités de transport transportant par la route des matières radioactives est abrogé.

Article 12

Le présent arrêté produit ses effets le 1er septembre 2001.

Article 13

Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.



Convention collective de travail du 21 novembre 2013 relative à l'intervention financière dans les frais relatifs à la formation ADR des travailleurs dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'Arrêté Royal du 7 mai 2007, modifiant l'Arrêté Royal du 13 mars 1973 instituant la Commission Paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'Arrêté Royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur Belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui effectuent :

- 1°. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
- 2°. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
- 3°. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
- 4°. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée ;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.



§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

- 1° effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé
- 2° et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par "activités logistiques", on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission Paritaire du Transport et de la Logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par travailleurs on entend les ouvriers et ouvrières, déclarés dans la catégorie ONSS 083.



Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par :

"FSTL", le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" et en modifiant les statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 portant modification de la dénomination du " Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" et " Fonds Social Transport et Logistique" rendue obligatoire par Arrêté Royal du 18 mai 2008 (MB 10 juin 2008), ainsi que la CCT du 15/09/2011 (106705) relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence "Fonds Social Transport et Logistique" enregistrée sous le numéro 106705/CO/140.0409 et modifiée par la CCT du 16/02/2012 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence "Fonds Social Transport et Logistique" enregistrée sous le numéro 109264/CO/140.0409.

Chapitre III : Intervention financière dans les frais relatifs à la formation ADR

Article 3

L'employeur, visé à l'article 1 § 2 et § 3 paie, une fois par période de validité du certificat de formation ADR délivré à ses travailleurs visés à l'article 1 § 4, les frais relatifs à leur(s) formation(s) obligatoire(s) ADR et/ou examens (de repêchage) à condition que ce certificat de formation ADR soit nécessaire à l'exercice de leur fonction et que sa période de validité prenne cours pendant ou maximum 6 mois avant leur période d'occupation auprès de cet employeur.

Les frais pris en charge par l'employeur peuvent être intervenus au plus tôt au cours des 6 mois précédant l'entrée en service fixe du travailleur.

Les frais pris en charge par l'employeur relatifs à des formations ADR non obligatoires autant pour le personnel non roulant que pour le personnel roulant doivent être considérés comme des frais relatifs à la formation continue.

(CCT 18 avril 2013 - Convention collective de travail relative à la formation continue des travailleurs dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers)



Article 4

Les employeurs visés à l'article 1 § 2 et § 3, ont droit à une intervention financière dans les frais relatifs à la (aux) formation (s) ADR et/ou aux examens (de repêchage) de leurs travailleurs visés à l'article 1 § 4.

Le droit à une intervention est soumis à une occupation minimale du travailleur d'un jour sous la catégorie ONSS 083.

Si l'on constate que l'employeur a récupéré auprès du travailleur les (une partie des) frais relatifs à la (aux) formation(s) ADR et/ou des examens (de repêchage), l'employeur sera déchu de son droit à l'intervention financière.

Si le Fonds Social constate qu'un employeur réclame à son travailleur le remboursement (d'une partie) des frais de la (des) formation(s) ADR et/ou des examens (de repêchage) après avoir bénéficié de l'intervention financière du Fonds Social, il sera tenu de rembourser au Fonds Social l'intervention reçue.

Chapitre IV : Montant de l'intervention financière

Article 5

Le montant maximum de l'intervention financière visée à l'article 4, est déterminé en fonction de la formation obligatoire ADR concernée comme suit :

- Formation initiale de base (colis) cat. I: 134 EUR
- Formation initiale citerne cat II : 81 EUR
- Spécialisation matières explosives cat. III: 153 EUR
- Spécialisation transport nucléaire cat. IV: 153 EUR
- Recyclage colis cat. I : 97 EUR
- Recyclage citerne (+colis) cat. I + II : 177 EUR
- Recyclage matières explosives cat. III : 153 EUR
- Recyclage transport nucléaire cat. IV: 107 EUR
- Intervention pour examens: 54,67 EUR
- Intervention pour examens de repêchage: 25,27 EUR

Si le prix coûtant hors TVA de la formation ADR est inférieur aux montants maximum susmentionnés, l'intervention financière sera limitée à ce prix coûtant.

Chapitre V : Paiement de l'intervention financière

Article 6

Le Conseil d'Administration du Fonds Social Transport et Logistique est chargé de :

1. l'établissement de la procédure d'introduction des demandes de paiement des interventions financières visées à l'article 4 de cette convention collective de travail
2. la détermination des modalités de paiement des interventions financières visées à



l'article 4 de cette convention collective de travail.

Article 7

Le Fonds Social prend en charge les montants de l'intervention visée à l'article 4 de cette convention collective de travail.

Ces interventions sont imputées au budget destiné au financement de la formation continue des travailleurs visés à l'article 1 § 4 de cette convention collective de travail.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 8

§ 1

La présente convention collective de travail remplace dès le 1er janvier 2013 la convention collective de travail du 16 juin 2011 relative à l'intervention financière dans les frais relatifs à la formation ADR des travailleurs dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers (n° d'enr. 102.061.)

La présente convention collective de travail abroge la convention collective de travail du 18 avril 2013 (114.999).

§ 2

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1er janvier 2013 pour une durée indéterminée.

§ 3

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 20 novembre 2014 relative à la formation continue des travailleurs dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru dans le Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;



2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par travailleurs, on entend les ouvriers et ouvrières, relevant de la catégorie ONSS 083.

Article 2

Cette convention collective de travail est conclue en exécution de l'article 30 de la loi du 23 décembre 2005 relative au pacte de solidarité entre les générations, publiée au Moniteur belge le 30 décembre 2005 et de l'A.R. d'exécution du 11 octobre 2007 (M.B. 15.12.2007) et de la loi-programme du 29 mars 2012 (M.B. 6 avril 2012).

Cette convention collective de travail a pour but de répondre à l'effort de formation de 1,9% de la masse salariale. Les partenaires sociaux s'engagent à réaliser un effort supplémentaire au niveau de la formation continue en prévoyant - outre les efforts sectoriels pour les groupes à risque :

- le soutien financier des formations vaxées sur l'entreprise
- l'encouragement des initiatives sectorielles de formation



- le versement d'une cotisation sectorielle solidaire pour la formation continue.

Pour atteindre cet objectif, une cotisation patronale destinée au FSTL est prévue.

Chapitre II : Définitions

Article 3

Pour l'application de la présente convention, on entend par :

"FSTL", le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" et modifiant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 portant modification de la dénomination du « Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers » en « Fonds Social Transport et Logistique », rendue obligatoire par Arrêté Royal du 18 mai 2008 (MB 10 juin 2008) , ainsi que la CCT du 15/09/2011 (106705) relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence « Fonds Social Transport et Logistique » enregistrée sous le numéro 106705/CO/140.04-09 et modifiée par la CCT du 16/02/2012 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence « Fonds Social Transport et Logistique » enregistrée sous le numéro 109264/CO/140.04-09.

"Formation continue": on entend par formation continue, une formation suivie par un ou plusieurs travailleurs, qui vise à améliorer les qualifications professionnelles de travailleurs et qui cadre dans la loi du 23 décembre 2005 relative au pacte de solidarité entre les générations.

Il ne s'agit donc pas de formation générale ou initiale.

Cette formation doit, partiellement ou entièrement, en utilisant des subsides, être financée par l'entreprise.

Par formation continue on entend tant la formation formelle que la formation informelle, conçues et gérées par l'entreprise elle-même (dénommée la formation interne) ou conçue et gérée par un organisme extérieur à l'entreprise (dénommée la formation externe), comme stipulé dans l'arrêté royal du 10 février 2008 modifiant l'Arrêté Royal du 30 janvier 2001 portant exécution du Code des sociétés.



Budget de formation : annuellement, chaque entreprise du secteur a droit à un budget de formation. L'entreprise peut utiliser ce budget pour financer la formation de ses travailleurs relevant de la catégorie ONSS 083.

Chapitre III : Financement de la formation continue

Article 4

Les partenaires sociaux se lient à ce que le taux de participation aux formations continues, professionnelles pour la totalité du secteur augmente de 5% pour l'année 2015.

Chapitre IV : Obligation pour les employeurs

Article 5.1.

Dans chaque entreprise, chaque employeur s'engage à faire augmenter le taux de participation aux formations continues de 5% en 2015.

Article 5.2.

Tenant compte des obligations en matière de formation continue obligatoire pour les conducteurs professionnels avec permis de conduire C/CE, qui imposent à chacun de ces derniers de suivre 35 heures de formation continue avant le 10 septembre 2016 au plus tard et pour autant que le chauffeur a passé son permis de conduire avant le 10 septembre 2009 : l'employeur doit prévoir au plus tard avant le 9 septembre 2016 5 jours de formation compétence professionnelle C/CE, pour autant que cette obligation ne soit pas déjà remplie dans la période 2009-2016.

Article 5.3.

Pour les chauffeurs qui ont passé leur permis de conduire après le 10 septembre 2009 l'employeur prévoit 5 jours de formation obligatoire avant la date d'échéance du code 95, pour autant que la formation de compétence professionnelle ne soit pas déjà (partiellement) remplie.

L'employeur garde la possibilité de faire suivre les cours de compétence dans un cycle de plusieurs modules.

L'employeur prend soin de prévoir tous les 5-ans pour chaque chauffeur avec permis de conduire C/CE la formation nécessaire avant l'échéance du code 95.

Chapitre V : Indemnité pour les heures de formation continue

Article 6



Les heures de formation continue dispensées aux travailleurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers sont payées par une rémunération qui équivaut au salaire pour les heures de travail.

Les heures de formation continue pendant et en dehors des heures de travail donnent donc droit à une indemnité égale à 100% du salaire horaire réel pour du temps de travail.

Les heures de formation en dehors des heures de travail ne sont pas prises en compte pour le calcul de la durée du travail.

Chapitre VI : Intervention financière par le Fonds Social Transport et Logistique

Article 7

A l'exception des salaires payés aux des ouvriers participants pour les heures mentionnées à l'article 6, les frais de la formation continue (interne ou externe, formelle ou informelle), organisée par l'entreprise, donnent droit à une intervention financière du FSTL, appelée budget de formation.

Article 8

Le financement de l'effort financier supplémentaire pour la formation continue prévu à l'article 2, est effectué par une cotisation patronale destinée au FSTL de 0,15 % des salaires déclarés à l'ONSS à 108 %.

Ce pourcentage de 0,15 % est compris dans la cotisation patronale fixée conformément à l'article 8 des statuts du FSTL.

Article 9.1.

Le budget sectoriel total de formation destiné à la formation continue est établi sur base de la cotisation patronale de 0,15 %, visé à l'article 8.

Un budget de formation est annuellement attribué à chaque employeur en fonction du nombre d'ouvriers occupés par l'employeur au 30 juin de l'année précédente.

Ce budget attribué à l'employeur s'élève à 25 EUR par ouvrier par an pour les entreprises occupant six ou plus d'ouvriers, et 50 EUR par ouvrier par an pour les entreprises occupant 1 à 5 ouvriers.

Article 9.2.

Pour l'année 2015 le budget de formation annuel sera doublé à 50 EUR par ouvrier dans les entreprises de six ou plus d'ouvriers et à 100 EUR par ouvrier pour les entreprises de 1 à 5 ouvriers.



Article 10

Le budget de formation ne peut être utilisé que pour des formations en rapport avec le travail.

L'affectation de ce budget de formation est limité à l'amortissement (d'une partie) du coût salarial du (des) formateur(s) interne(s) ou de la facture de l'organisme de formation externe.

Pour des formations internes, un montant forfaitaire sera déterminé par heure de formation, qui a été donnée, indépendamment du nombre de personnes formées.

Après exécution de la formation du(des) travailleur(s), l'employeur introduira une demande de paiement auprès du FSTL.

Les frais pris en charge par l'employeur peuvent être intervenus au plus tôt au cours des 6 mois précédant l'entrée en service fixe du travailleur.

Le droit à une intervention est soumis à une occupation minimale du travailleur d'un jour sous la catégorie ONSS 083.

Les employeurs chez lesquels des organes de réflexion syndicaux sont présents, doivent soumettre la formation susmentionnée (par ordre, en fonction de la présence dans l'entreprise) soit au Conseil d'Entreprise, soit au Comité pour la Prévention et la Protection au Travail, soit à la délégation syndicale.

Article 11

Les employeurs n'ayant pas épuisé le budget formation qui leur a été attribué, peuvent faire appel à la partie non utilisée de ce budget de formation endéans les deux années calendrier suivantes.

Article 12

Le Conseil d'Administration du FSTL est chargé, sur base du budget de formation annuel disponible pour la formation continue, de :

1. l'établissement annuel du budget de formation par employeur, tel que déterminé à l'article 8, après clôture de l'année précédente,
2. l'établissement annuel du montant visé par l'article 11 pour l'intervention forfaitaire pour la formation interne,
3. l'établissement de la procédure d'introduction des plans de formation et des demandes de paiement des interventions financières visées par l'article 10,
4. la détermination des modalités de paiement des interventions financières visées par l'article 9 de cette Convention Collective de Travail,



Chapitre VII : Durée de validité

Article 13

§ 1

Cette CCT remplace dès le 01.01.2015 la CCT du 13.02.2014 (no d'enreg. 121722), entre en vigueur le 01.01.2015 et est de durée indéterminée, avec exception pour les articles 4, 5.1. et 9.2. concernant l'année 2015 qui se terminent le 31.12.2015. La CCT est conclue en exécution de la CCT du 28.01.2009 relative à la formation continue des ouvriers dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers.

§ 2

La CCT peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 25 septembre 2009 relative à l'introduction d'un passeport de compétence pour les collaborateurs occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;



2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par « collaborateurs », on entend :

- les ouvriers et ouvrières, relevant de la catégorie ONSS 083 ;
- les collaborateurs et collaboratrices qui suivent une des formations suivantes:
 - Industrieel Leerlingwezen (ILW);
 - Individuele Beroepsopleiding (IBO) ;
 - Apprentissage Industriel (AI);
 - Plan Formation Insertion (PFI) ;
 - Formation Professionnelle Individuelle en entreprise (FPI);
 - Individuelle Berufausbildung im Unternehmen (IBU).

Chapitre II : Passeport de compétence

Article 2 : Introduction du passeport de compétences



A partir du 1er janvier 2010 chaque entreprise tient un passeport de compétences pour chaque collaborateur.

Ce passeport de compétences est un inventaire de toutes les formations de nature professionnelle suivies lors de l'occupation et/ou la formation ILW / IBO / AI / PFI / IBU dans l'entreprise concernée. Il s'agit de formations suivies tant durant les heures normales de travail qu'en dehors, tant les formations formelles qu'on-the-job et ce, à partir du 10 septembre 2009.

Article 3 : Mentions obligatoires

Le passeport de compétences comporte au moins les données suivantes :

1. Les données de l'employeur :

- nom,
- adresse,
- personne de contact,
- numéro ONSS

2. Les données du collaborateur :

- nom,
- prénom,
- numéro du registre national,
- date de début du contrat.

3. Les formations suivies depuis le 10 septembre 2009 (ou à partir de la date de début du contrat lorsque celle-ci tombe après le 10 septembre 2009) :

- formation,
- durée de la formation, exprimée en heures,
- opérateur de formation
- date de fin de la formation
- mention si la formation a oui ou non été suivie dans le cadre de l'aptitude professionnelle du chauffeur.

Article 4 : Mentions facultatives

Si le collaborateur le souhaite, il peut lui-même compléter le passeport de compétences avec les formations suivies avant le 10 septembre 2009 et/ou avant son entrée en service ou avec sa formation scolaire.

Article 5 : Modèle

Afin de satisfaire à son obligation relative au passeport de compétence, l'entreprise peut utiliser le modèle et la notice explicative, repris en annexe.

Les entreprises peuvent utiliser leur propre modèle à condition que celui-ci comporte les mentions reprises dans l'article 3.

Article 6 : Conservation du passeport de compétences

Pour chaque collaborateur l'entreprise doit compléter et conserver un passeport de compétences de façon électronique ou sur papier.



Le passeport de compétences est conservé pour toute la durée d'occupation.

Article 7 : Copie collaborateur

Chaque collaborateur reçoit annuellement, simultanément à la remise du compte individuel, une copie de son passeport de compétences.

Endéans les 3 mois suivant la réception, le collaborateur a la possibilité de faire apporter des corrections concernant la période écoulée.

Lors de la fin de formation (ILW / IBO / AI / PFI / FPI / IBU) ou de la sortie de service d'une entreprise, quelles qu'en soient les raisons, le collaborateur doit recevoir une copie actualisée lors de la remise des documents sociaux.

Article 8 : Vie privée

Le passeport de compétences est un document personnel dont seuls le collaborateur et l'employeur peuvent prendre connaissance. Uniquement le collaborateur peut transmettre son passeport de compétences à des tiers.

Il est interdit à l'employeur de transmettre un passeport de compétences à un autre employeur.

Le passeport de compétences comporte uniquement les données mentionnées à l'article 3 et 4. Des résultats d'évaluation ne peuvent pas être repris.

Chapitre III : Durée de validité

Article 9

§ 1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1er janvier 2010 pour une durée indéterminée.

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Formation	Opérateur de formation	date et durée

Le passeport de compétences du secteur Transport et Logistique - note explicative

1. Objectif et origine

Les employeurs et syndicats reconnaissent l'importance de la formation. Un collaborateur bien formé constitue un atout pour chaque entreprise. Chaque entreprise du secteur Transport et Logistique (sCP 140.04 et 140.09) tient un passeport de compétences pour chaque collaborateur. Il s'agit d'un inventaire des formations suivies lors de l'occupation ou la formation (ILW / IBO / AI / PFI / FPI / IBU) (1) dans l'entreprise concernée.

2. Un modèle

L'employeur complète et tient à jour l'inventaire pour chaque collaborateur (fixe, temporaire ou en formation ILW / IBO / AI / PFI / FPI / IBU) au moyen du modèle en annexe. Les entreprises peuvent utiliser un modèle qui leur est propre mais celui-ci doit comporter le même contenu. Le modèle en annexe peut être téléchargé depuis le site Internet du Fonds Social Transport et Logistique (fstl.be).

3. Données à tenir à jour

Il s'agit de toute formation de nature professionnelle suivie pendant l'occupation ou la formation (ILW / IBO / AI / PFI / FPI / IBU), tant durant les heures normales de travail qu'en dehors, tant les formations formelles que on-the-job et ce, à partir du 10 septembre 2009.

4. Comment tenir à jour ?

Le passeport de compétences est complété et tenu à jour par l'entreprise de façon électronique ou sur papier. Il doit être complété chaque fois que cela s'avère nécessaire. Il existe un passeport de compétences par personne pour toute la durée d'occupation. Ainsi, le collaborateur aura autant de passeports de compétences qu'il n'a eu d'employeurs dans le secteur.

5. Une copie pour le collaborateur

Le collaborateur doit recevoir annuellement et automatiquement une copie de son passeport de compétences. Endéans les trois mois suivant sa réception, le collaborateur a la possibilité de faire apporter d'éventuelles corrections concernant la période écoulée. De même, lors de la sortie de service d'une entreprise ou en fin de formation (AI ou PFI), quelles qu'en soient les raisons, le collaborateur doit également recevoir une copie actualisée lors de la remise des documents sociaux.

6. Respect de la vie privée



Le passeport de compétences est un document personnel. Seuls l'employeur et le collaborateur concerné peuvent en prendre connaissance. Il n'est pas transmis à des tiers (à moins qu'éventuellement par le collaborateur en personne). Il peut encore moins être transmis entre employeurs. Il ne peut pas non plus contenir des résultats d'évaluation.

7. Document personnel reprenant des formations d'avant le 10 septembre 2009 et/ou avant l'entrée en service.

Le collaborateur peut, s'il le souhaite, indiquer lui-même sur le passeport de compétences, dans l'espace réservé à cette fin, les formations qu'il a déjà suivies avant le 10 septembre 2009 et/ou avant son entrée en service, ou sa formation scolaire.

(1) Industrieel Leerlingwezen (ILW); Individuele Beroepsopleiding in een Onderneming (IBO); Apprentissage Industriel (AI); Plan Formation Insertion (PFI); Formation Professionnelle en entreprise (FPI); Individuelle Berufausbildung im Unternehmen (IBU).



PERMIS DE CONDUIRE

Arrêté royal relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E

A.R. 04.05.2007 - B.S.10.05.2007
A.R. 21.07.2014 - B.S. 20.08.2014

Titre I : Généralités

Article 1

Le présent arrêté transpose en droit belge la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs par route, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil.

Article 2

Aux fins de l'application du présent arrêté, on entend par :

1. « loi » : la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968;
2. « arrêté royal relatif au permis de conduire » : l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;
3. « Ministre » : le Ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions;
4. « véhicule à moteur » : tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion et circulant sur route par ses moyens propres à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails. Ne sont pas considérés comme véhicules à moteur les cycles équipés d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler;
5. « véhicule automobile » désigne tout véhicule à moteur, servant normalement au transport sur route de personnes ou de marchandises ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport des personnes ou de marchandises. Ce terme englobe les trolleybus, c'est-à-dire les véhicules reliés à une ligne électrique et ne circulant pas sur rails; il n'englobe pas les tracteurs agricoles et forestiers;
6. « véhicules à moteur de catégorie C » : véhicules automobiles autres que ceux des catégories D1 ou D, dont la masse maximale autorisée excède 3.500 kg et qui sont conçus et construits pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur; aux véhicules automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg;



7. « véhicules à moteur de catégorie C+E » : l'ensemble des véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg;
8. « véhicules à moteur de catégorie C1 » : véhicules automobiles autres que ceux des catégories D1 ou D, dont la masse maximale autorisée excède 3.500 kg sans dépasser 7.500 kg et qui sont conçus et construits pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur; aux véhicules automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg;
9. « véhicules à moteur de catégorie C1+E » :
 - a) ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C1 ainsi que d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 12.000 kg;
 - b) ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 3.500 kg, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 12.000 kg;
10. « véhicules à moteur de catégorie D » : véhicules automobiles conçus et construits pour le transport de plus de huit passagers outre le conducteur; aux véhicules automobiles peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.
11. « véhicules à moteur de catégorie D+E » : l'ensemble des véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg;
12. « véhicules à moteur de catégorie D1 » : véhicules automobiles conçus et construits pour le transport de plus de huit passagers outre le conducteur et d'au maximum seize passagers outre le conducteur et ayant une longueur maximale de huit mètres au maximum; aux véhicules automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg;
13. « véhicules à moteur de catégorie D1+E » : ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg;
14. « véhicules du groupe C » : les véhicules à moteur des catégories C1, C1+E, C et C+E;
15. « véhicules du groupe D » : les véhicules à moteur des catégories D1, D1+E, D et D+E;
16. « véhicules du groupe 2 » : les véhicules à moteur du groupe C et du groupe D;
17. « services réguliers » :
 - a) les services réguliers : les services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur une relation déterminées, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés. Les services réguliers sont accessibles à tout le monde, nonobstant, le cas échéant, l'obligation de réserver. Le caractère régulier du service n'est pas affecté par le fait d'une adaptation des conditions d'exploitation du service;



- b) les services réguliers spécialisés : les services qui, quel que soit l'organisateur des transports, assurent le transport de catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées sous le point a). Le caractère régulier de ce service n'est pas affecté par le fait que l'organisation du transport est adaptée aux besoins variables des utilisateurs;
18. « résidence normale » : le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles, ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles, révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle habite. Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans les lieux différents situés dans deux ou plusieurs Etats est censée se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue un séjour dans un autre Etat pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée. La fréquentation d'une université ou d'une école n'implique pas le transfert de la résidence normale;
19. « permis de conduire provisoire » : le permis de conduire provisoire modèle 3, tel que visé par les articles 6 à 9 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire, validé pour un véhicule du groupe 2;
20. « demande de permis de conduire » : le document visé par l'article 17 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire;
21. « permis de conduire européen » : tout permis de conduire visé par l'article 23, § 2, 1° de la loi, délivré par un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen;
- 22./²³
- 23./²⁴
- 24./²⁵
25. « Certificat d'aptitude professionnelle C » : le certificat d'aptitude professionnelle valable pour la conduite de véhicules du groupe C;
26. « Certificat d'aptitude professionnelle D » : le certificat d'aptitude professionnelle valable pour la conduite des véhicules du groupe D;
27. « certificat de qualification initiale C » : la preuve de réussite à l'examen de qualification initiale, à l'examen complémentaire ou à la partie qualification initiale de l'examen combiné pour la conduite d'un véhicule du groupe C;
28. « certificat de qualification initiale D » : la preuve de réussite à l'examen de qualification initiale, à l'examen complémentaire ou à la partie qualification initiale de l'examen combiné pour la conduite d'un véhicule du groupe D;
29. « certificat de formation continue » : la preuve que la formation continue a été suivie dans un centre de formation;
- 30./²⁶
31. "centre d'examen" : le centre qui organise l'examen du permis de conduire, l'examen de qualification initiale, l'examen combiné ou l'examen

²³ Abrogé(e) par : A.R. 10.01.13

²⁴ Abrogé(e) par : A.R. 10.01.13

²⁵ Abrogé(e) par : A.R. 10.01.13

²⁶ Abrogé(e) par : A.R. 10.01.13



complémentaire pour la conduite des véhicules du groupe 2, conformément aux dispositions du Titre III, Chapitre 2.

32. « centre de formation » : le centre qui propose les cours de formation continue et qui est agréé conformément aux dispositions du chapitre 2 du Titre IV du présent arrêté;
33. « établissements d'enseignement » : les établissements d'enseignement organisés, subsidiés ou reconnus conformément à la législation et les normes qualitatives des communautés;
34. « Code 95 » : le code communautaire repris à l'annexe 7 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire qui correspond au certificat d'aptitude professionnelle;
35. « attestation de conducteur » : l'attestation au sens du Règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil, du 26 mars 1992, concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres.

Titre II : L'Aptitude professionnelle

Chapitre 1 : Champ d'application

Article 3

§ 1

Ce titre s'applique au transport sur la voie publique à l'intérieur du Royaume, au moyen de véhicules pour lesquels un permis de conduire des catégories [C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D ou D+E²⁷ ou un permis de conduire reconnu comme équivalent est requis, pour :

1. Les ressortissants de l'Union européenne;
2. Les ressortissants d'un pays tiers employés ou utilisés par une entreprise établie dans un des Etats membres de l'Union européenne.

§ 2

Les personnes visées au § 1er doivent, sous réserve des dispenses mentionnées à l'article 4, disposer d'un certificat valable d'aptitude professionnelle C pour la conduite d'un véhicule du groupe C et d'un certificat valable d'aptitude professionnelle D pour la conduite d'un véhicule du groupe D, délivré par un des Etats membres de l'Union européenne.

§ 3

Sous réserve des dispenses visées à l'article 5, doivent obtenir en Belgique un certificat de qualification initiale C pour la conduite d'un véhicule du groupe C ou bien un certificat de qualification initiale D pour la conduite d'un véhicule du groupe D :

1. Les conducteurs qui sont ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne et qui ont leur résidence normale en Belgique;

²⁷ Modifié(e) : A.R. 28.04.11



2. Les conducteurs qui ne sont pas des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne et qui sont employés ou utilisés par une entreprise établie en Belgique, ou qui disposent d'un permis de travail belge.

§ 4

Les conducteurs visés au § 1er qui ont leur résidence normale et qui travaillent en Belgique doivent suivre la formation continue pour la conduite d'un véhicule du groupe 2 en Belgique.

Les conducteurs visés au § 1er qui ont leur résidence normale en Belgique ou qui travaillent en Belgique peuvent suivre la formation continue pour la conduite d'un véhicule du groupe 2 en Belgique.

Les conducteurs visés au § 1er qui ont leur résidence normale dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou qui travaillent dans un autre Etat membre de l'Union européenne peuvent suivre la formation continue pour la conduite d'un véhicule du groupe 2 dans cet Etat membre.

Article 4

§ 1

L'exigence d'aptitude professionnelle n'est pas d'application aux conducteurs :

1. des véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km par heure;
2. des véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces responsables du maintien de l'ordre public ou placés sous le contrôle de ceux-ci;
3. des véhicules subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation, d'entretien, et des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
4. des véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;
5. des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de marchandises ou de voyageurs dans des buts privés;
6. des véhicules ou combinaison de véhicules utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de son métier et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

§ 2

Sont dispensés de l'obligation de disposer d'un certificat d'aptitude professionnelle C durant une période maximale d'un an pour le transport à l'intérieur du Royaume, les conducteurs qui sont titulaires d'un permis de conduire provisoire professionnel C.

Sont dispensés de l'obligation de disposer d'un certificat d'aptitude professionnelle D durant une période maximale d'un an pour le transport à l'intérieur du Royaume, les conducteurs qui sont titulaires d'un permis de conduire provisoire professionnel D.

§ 3



Sont dispensés de l'obligation de disposer d'un certificat d'aptitude professionnelle :

1. les conducteurs qui subissent l'examen pratique ou qui se soumettent à l'apprentissage en préparation à ce dernier, conformément aux dispositions du présent arrêté;
2. les conducteurs d'un véhicule affecté à l'enseignement de la conduite avec l'assistance d'un instructeur;
3. les conducteurs visés à l'article 4, 4° et 8° de l'arrêté royal relatif au permis de conduire;
4. les candidats visés à l'article 4, 5°, 6°, 7°, 9° et 15° de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Article 5

§ 1

Sont dispensés de l'obligation d'obtenir un certificat de qualification initiale C les conducteurs qui :

1. sont titulaires d'un certificat de qualification initiale C obtenu dans un autre Etat membre de l'Union européenne;
2. sont ou ont été titulaires d'un permis de conduire du groupe C, à condition que celui-ci ait été délivré le 9 septembre 2009 au plus tard.

§ 2

Sont dispensés de l'obligation d'obtenir un certificat de qualification initiale D les conducteurs qui :

1. sont titulaires d'un certificat de qualification initiale D qui a été obtenu dans un autre Etat membre de l'Union européenne;
2. sont ou ont été titulaires d'un permis de conduire du groupe D, à condition que celui-ci ait été délivré le 9 septembre 2008 au plus tard.

Chapitre 2 : Le certificat d'aptitude professionnelle

Section 1 : Dispositions générales

Article 6

§ 1

Est apte professionnellement pour le groupe C le conducteur qui a réussi l'examen de qualification initiale, l'examen combiné ou l'examen complémentaire pour la conduite d'un véhicule de groupe C ou qui en est dispensé conformément à l'article 5, § 1er, 2° et qui remplit les dispositions du présent arrêté relatives à la formation continue.

Est apte professionnellement pour le groupe D, le conducteur qui a réussi l'examen de qualification initiale, l'examen combiné ou l'examen complémentaire pour la conduite d'un véhicule de groupe D ou qui en est dispensé conformément à l'article 5, § 2, 2° et qui remplit les dispositions du présent arrêté relatives à la formation continue.

§ 2



Au titre de preuve de la possession de l'aptitude professionnelle, un code 95 communautaire est apposé sur le document visé à l'article 8, § 1er.

Article 6²⁸

§ 1

Est apte professionnellement pour le groupe C le conducteur qui a réussi l'examen de qualification initiale, l'examen combiné ou l'examen complémentaire pour la conduite d'un véhicule de groupe C ou qui en est dispensé conformément à l'article 5, § 1er, 2° et qui remplit les dispositions du présent arrêté relatives à la formation continue.

Est apte professionnellement pour le groupe D, le conducteur qui a réussi l'examen de qualification initiale, l'examen combiné ou l'examen complémentaire pour la conduite d'un véhicule de groupe D ou qui en est dispensé conformément à l'article 5, § 2, 2° et qui remplit les dispositions du présent arrêté relatives à la formation continue.

§ 2

Au titre de preuve de la possession de l'aptitude professionnelle, un code 95 communautaire est apposé sur le document visé à l'article 8, § 1er ou sur la carte de qualification de conducteur visée à l'annexe 3

Article 7

§ 1

L'âge minimum pour l'obtention d'un certificat d'aptitude professionnelle C est fixé à 18 ans. L'âge minimal pour l'obtention d'un certificat d'aptitude professionnelle D est fixé à 21 ans.

§ 2

Cependant, chaque candidat d'au moins 18 ans peut obtenir un certificat d'aptitude professionnelle D qui est uniquement valable pour les services réguliers à l'intérieur du Royaume dont le trajet n'excède pas 50 kilomètres.

Chaque candidat d'au moins 20 ans peut obtenir un certificat d'aptitude professionnelle D qui est seulement valable pour le transport de voyageurs à l'intérieur du Royaume.

§ 3

Le simple fait d'atteindre l'âge de 20 ans fait disparaître la condition mentionnée dans le § 2, alinéa 1er.

Le simple fait d'atteindre l'âge de 21 ans fait disparaître la condition mentionnée dans le § 2, alinéa 2.

§ 4

²⁸ Article futur : entrée en vigueur : 01/12/2014



Si un permis de conduire provisoire professionnel est délivré, le certificat d'aptitude professionnelle peut être obtenu au plus tôt six mois après la délivrance dudit permis de conduire provisoire professionnel.

Section 2 : Délivrance du certificat d'aptitude professionnelle

Article 8

§ 1

Le code communautaire 95, suivi de la date d'échéance du certificat d'aptitude professionnelle, est apposé, sur présentation d'un certificat de qualification initiale C, d'un certificat de qualification initiale D ou d'un document dont il ressort qu'un de ces certificats a été obtenu dans un autre Etat membre de l'Union européenne, sur :

1. le permis de conduire, derrière la catégorie de permis de conduire pour laquelle l'aptitude professionnelle est valable;
2. l'attestation de conducteur pour les personnes qui effectuent du transport de marchandises et qui ne sont pas titulaires d'un permis de conduire belge ou européen;
3. le certificat destiné à cette fin pour les personnes qui effectuent du transport de personnes et qui ne possèdent pas de permis de conduire belge ou européen.

Le modèle de ce certificat est déterminé par le Ministre.

§ 2

Le code communautaire 95 est apposé :

1. par l'autorité mentionnée à l'article 7 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire sur le document mentionné au § 1er, 1°;
2. par le Ministre ou son délégué sur le document mentionné au § 1er, 2° et 3°.

§ 3

L'autorité visée au § 2 vérifie, avant d'octroyer un certificat d'aptitude professionnelle, la validité des certificats de qualification initiale qui ont été obtenus dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un des documents dont il ressort qu'un tel certificat a été obtenu dans un autre Etat membre de l'Union européenne.

Le conducteur apporte dans ce cas la preuve qu'il ne fallait pas obtenir un certificat d'aptitude professionnelle en Belgique conformément à l'article 3, § 3.

§ 4

Dans les cas visés à l'article 5, § 1er, 2° et à l'article 5, § 2, 2°, le code 95 communautaire est repris dans le document mentionné au § 1er conformément aux dispositions de l'article 73.

§ 5

Après l'obtention du certificat d'aptitude professionnelle, par module de formation continue d'au moins sept heures suivies, sept points de crédit sont attribués conformément aux dispositions de l'article 45. Les points de crédit qui ont été accordés à l'occasion de leçons qui ont été suivies, il y a plus de cinq ans, sont retirés du solde de crédit.



Section 3 : Validité du certificat d'aptitude professionnelle

Article 9

§ 1

L'autorité visée à l'article 7 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire indique sur le permis de conduire pour quelle catégorie le certificat d'aptitude professionnelle est valable. La validité est déterminée comme suit :

1. le certificat d'aptitude professionnelle C est valable pour la conduite de véhicules des catégories C1, C1+E, C et C+E si le conducteur dispose d'un permis de conduire, valable pour ces catégories;
2. le certificat d'aptitude professionnelle D est valable pour la conduite de véhicules des catégories D1, D1+E, D et D+E si le conducteur dispose d'un permis de conduire, valable pour ces catégories.

§ 2

Si le titulaire d'un certificat d'aptitude professionnelle obtient un permis de conduire pour une des catégories pour lesquelles le certificat d'aptitude professionnelle est valable, ceci est indiqué sur le permis de conduire par l'autorité visée à l'article 7 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire au moment où ce permis de conduire est délivré.

Article 10²⁹

Le certificat d'aptitude professionnelle a une durée de validité de cinq ans et peut être prolongé conformément aux dispositions des articles 13 et 13/1.

Par dérogation au premier alinéa, la durée de validité du certificat d'aptitude professionnelle des conducteurs visé à l'article 5, § 1er, 2° et à l'article 5, § 2, 2° est déterminée conformément aux dispositions de l'article 73.

Article 11³⁰

Les conducteurs qui, conformément à l'article 5, § 1er, 2° ou à l'article 5, § 2, 2°, sont dispensés de l'obtention d'un certificat de qualification initiale, mais qui n'ont pas obtenu de certificat d'aptitude professionnelle dans le délai visé à l'article 73 peuvent encore obtenir le certificat d'aptitude professionnelle conformément aux dispositions des articles 13 et 13/1.

Section 4 : Prolongation de la durée de validité du certificat d'aptitude professionnelle

Article 12

²⁹ Article futur : entre en vigueur : 01/12/2014

³⁰ Article futur : entre en vigueur : 01/12/2014



L'autorité visée à l'article 8, § 2, attribue ou prolonge le certificat d'aptitude professionnelle sur base des certificats de formation continue, délivrés par un centre de formation dans un des Etats membres de l'Union européenne ou par les autorités compétentes d'un des Etats membres de l'Union européenne. L'intéressé apporte, dans ce cas, la preuve qu'il pouvait obtenir ce certificat de formation continue dans un autre Etat membre de l'Union européenne conformément à l'article 3, § 4, alinéa 3.

Article 13

§ 1

La durée de validité du certificat d'aptitude professionnelle est, même si la durée de validité dudit certificat est expirée, prolongée pour une durée de cinq ans par l'autorité visée à l'article 8, § 2, si le conducteur prouve qu'il a obtenu au moins 35 points de crédit par le suivi d'une formation continue dans une période de cinq ans antérieure à la date de la prolongation. Au moment de la prolongation, 35 points de crédit sont déduits du solde des points de crédit.

§ 2

La durée de validité du certificat d'aptitude professionnelle original du conducteur qui a réussi les examens visés à l'article 43 du présent arrêté, est prolongée de manière à ce que la durée de validité du certificat d'aptitude professionnelle original soit faite correspondre à la durée de validité du certificat complémentaire d'aptitude professionnelle.

§ 3

La prolongation de la durée de validité du certificat d'aptitude professionnelle est accordée pour chaque catégorie pour laquelle le conducteur dispose d'un certificat de qualification initiale ou en est dispensé conformément à l'article 5.

Article 13/1³¹

§ 1

Les personnes qui ont suivi conformément aux dispositions de l'article 3, § 4, alinéa 2, la formation continue pour la conduite d'un véhicule du groupe 2 en Belgique et qui ne répondent pas aux conditions visées à l'article 3, § 1er, de l'arrêté royal relatif au permis de conduire, peuvent obtenir une carte de qualification de conducteur dont le modèle est fixé à l'annexe 3 si le pays dans lequel elles résident ne reconnaît pas les certificats de formation continue visés à l'article 45.

§ 2

Les personnes visées au paragraphe 1er demandent la prolongation du certificat d'aptitude professionnelle au Service public fédéral Mobilité et Transports.

Le conducteur apporte la preuve qu'il pouvait suivre la formation continue en Belgique.

³¹ Article futur : entre en vigueur : 01/12/2014



Le modèle du formulaire de demande de prolongation est déterminé par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

§ 3

Le ministre ou son délégué délivre la carte de qualification de conducteur visée au paragraphe 1er au demandeur.

§ 4

Une redevance de 20 euros est due lors de la délivrance de la carte de qualification de conducteur visée au paragraphe 1er.

Le ministre peut adapter le montant prévu à l'alinéa 1er aux fluctuations de l'indice des prix à la consommation. Dans ce cas, il multiplie le montant par l'indice du mois écoulé et divise le produit par l'indice des prix à la consommation du mois de juin 2014. Il augmente, le cas échéant, le résultat de 0,5 euros maximum ou le diminue de 0,49 euros maximum pour arriver à l'unité. Les montants adaptés entrent en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit le mois au cours duquel ils ont été publiés au Moniteur belge.

§ 5

Au moment de la délivrance de la carte de qualification visée au paragraphe 1er, 35 points de crédit sont déduits du solde des points de crédit.
L'article 13, § 3, est d'application.

Titre III : Des examens

Chapitre 1 : Disposition générale

Article 21

§ 1

Pour l'obtention d'un permis de conduire pour la conduite de véhicules du groupe 2, le candidat est tenu de réussir un examen théorique et un examen pratique, organisés par un [centre d'examen visé à l'article 22.

Pour l'obtention d'un certificat de qualification initiale pour la conduite de véhicules du groupe 2, le candidat est tenu de réussir un examen théorique et un examen pratique, organisés par un centre d'examen visé à l'article 22.

Les examens visés ci-dessus en vue de l'obtention d'un permis de conduire peuvent être combinés avec des examens en vue de l'obtention d'un certificat de qualification initiale.

Dans les cas visés à l'article 26, § 3, un certificat de qualification de base peut être obtenu par la présentation d'un examen complémentaire au sens de l'article 43.

§ 2



Chaque centre d'examen transmet, par voie électronique, les données en relation avec les résultats des examens mentionnés au § 1er au Service Public Fédéral Mobilité et Transports conformément aux modalités déterminées par le Ministre.

Les données visées à l'alinéa 1er peuvent faire l'objet d'un traitement en vue des finalités visées à l'article 75 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

§ 3

Le Ministre détermine l'organisation des examens, après avis d'une commission d'experts.

Chapitre 2 : Centres d'examen

Article 22

Les examens visés à l'article 21 sont subis dans les centres d'examen visés à l'article 25, § 1er, première phrase, de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Pour l'application du présent arrêté, sont également considérés comme centres d'examen :

1. les organismes visés à l'article 4, 4° et 8° de l'arrêté royal relatif au permis de conduire s'il s'agit de candidats qui y ont suivi la formation;
2. les organismes visés à l'article 4, 5°, de l'arrêté royal relatif au permis de conduire s'il s'agit de candidats qui y ont suivi une formation ou de candidats qui ont suivi une formation dans les organismes visés à l'article 4, 7° et 15° du même arrêté.

Article 23

Les centres d'examen visé à l'article 22, répondent aux conditions suivantes :

1. chaque centre d'examen dispose d'une infrastructure appropriée, en particulier de locaux et de terrains en dehors de la circulation ainsi que du matériel nécessaire pour faire passer les examens théoriques et pratiques visés au présent titre;
2. chaque centre d'examen dispose à partir du 1er janvier 2015, d'un certificat ISO 9000, CEDEO, EFQM ou d'autres certificats ou agréments admis par le Ministre, ou son délégué;
3. chaque centre d'examen visé à l'article 22, alinéa 1er, organise tous les examens visés au présent titre;
4. chaque centre d'examen rédige annuellement un rapport d'activités et le transmet au plus tard le 31 mars de l'année qui suit au Service public fédéral Mobilité et Transports. Le Ministre ou son délégué en détermine le contenu;
5. chaque centre d'examen utilise uniquement les questions d'examen et l'application informatique mises à sa disposition par le Service public fédéral Mobilité et Transports, de la manière déterminée par l'administration;
6. chaque centre d'examen participe aux réunions organisées par le Ministre ou son délégué. Cette participation peut se faire par la présence d'un représentant d'un groupement auquel sont affiliés les centres d'examen;



7. chaque centre d'examen se conforme aux instructions du Ministre ou de son délégué en application des dispositions du présent arrêté, en ce compris les vade-mecum d'examen;
8. chaque centre d'examen fournit au Ministre ou à son délégué toutes les informations en relation avec l'exercice de sa mission;
9. chaque centre d'examen fait subir les examens devant les examinateurs agréés, à l'exception des examens sur ordinateur.

§ 2

Les personnes ou organismes désignés par le Ministre ou par son délégué, chargés de l'inspection et du contrôle visés à l'article 53, peuvent assister aux examens et son habilités à exercer un contrôle sur les moyens utilisés et le bon déroulement des examens.

Sur simple demande de l'instance visée à l'alinéa 1er, le centre d'examen est tenu de fournir à cette fin le lieu, la date et l'heure des examens prévus.

Article 24³²

Article 25

§ 1

Les examinateurs chargés des examens mentionnés au présent titre, sont recrutés et rémunérés par les centres d'examen visés dans ce chapitre. Ils sont agréés par le Ministre ou par son délégué et satisfont aux conditions mentionnées à l'article 26, § 2 et § 3, de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

§ 2

Le Ministre peut, l'intéressé et, le cas échéant, le directeur du centre d'examen étant entendus, suspendre l'agrément de l'examineur pour une durée de huit jours à un an, ou le retirer, pour non-respect des dispositions prévues par le présent arrêté.

Chapitre 3 : Des examens

Section 1 : Dispositions générales

Article 26

§ 1

Chaque candidat-conducteur subit les examens déterminés ci-après dans le centre d'examen de son choix, lequel lui est accessible.

§ 2

Le candidat pour l'examen théorique du permis de conduire valable pour les véhicules du groupe 2 doit satisfaire aux conditions fixées dans l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

³² Abrogé(e) par : A.R. 10.01.13



Le candidat pour l'examen pratique du permis de conduire valable pour les véhicules du groupe 2 doit remplir les conditions fixées dans l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Le candidat pour l'examen théorique de la qualification initiale doit remplir les conditions fixées à l'article 30.

Le candidat pour l'examen pratique de la qualification initiale doit remplir les conditions fixées aux articles 32, 33 et 34.

Le candidat pour l'examen théorique combiné doit remplir les conditions fixées à l'article 37.

Le candidat pour l'examen pratique combiné doit remplir les conditions fixées aux articles 39, 40 et 41 du présent arrêté.

§ 3

Le conducteur qui dispose d'un certificat d'aptitude professionnelle C, peut obtenir le certificat d'aptitude professionnelle D en subissant un examen complémentaire tel que visé à l'article 43.

Le conducteur qui dispose d'un certificat d'aptitude professionnelle D, peut obtenir le certificat d'aptitude professionnelle C en subissant un examen complémentaire tel que visé à l'article 43.

§ 4

Tout candidat à l'examen de qualification initiale, à l'examen combiné ou à l'examen complémentaire de qualification initiale, visé au présent chapitre, doit répondre aux conditions suivantes :

1. le candidat doit présenter un permis de conduire qui est valable pour : la catégorie B s'il s'agit d'un candidat pour le permis de conduire de la catégorie C1, C, D1 ou D; cette disposition ne s'applique pas au candidat visé à l'article 4, 7° de l'arrêté royal relatif au permis de conduire; la conduite du véhicule tracteur correspondant s'il s'agit d'un candidat au permis de conduire valable pour les catégories C1+E, C+E, D1+E ou D+E; cette disposition ne s'applique pas au candidat visé à l'article 4, 7° et 15° de l'arrêté royal relatif au permis de conduire. Le permis de conduire peut toutefois être remplacé par une attestation délivrée par le greffier du tribunal où le permis de conduire est conservé en application de l'article 69 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire;
2. le candidat ne peut être déchu du droit de conduire un véhicule à moteur du groupe 2 et doit avoir réussi les examens éventuellement imposés en vertu de l'article 38 de la loi;
3. le candidat doit satisfaire aux dispositions de l'article 42 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Article 27

§ 1



Le candidat qui ne connaît ni le français, ni le néerlandais, ni l'allemand, peut subir l'examen théorique avec l'assistance d'un interprète désigné parmi les traducteurs-jurés par le centre d'examen et indemnisé par le candidat.

Ces examens peuvent être organisés de telle manière que plusieurs candidats qui parlent ou comprennent une même langue ou idiome puissent être mis ensemble.

L'examen ne peut avoir lieu plus de deux mois après l'inscription. Le Ministre ou son délégué peut déroger à cette disposition pour les centres d'examen qui lui proposent une répartition du travail par rôle linguistique à laquelle il accorde son approbation.

§ 2

Le candidat qui ne connaît ni le français, ni le néerlandais, ni l'allemand, peut pour les examens pratiques se faire assister, à ses frais, par un interprète choisi parmi les traducteurs-jurés.

§ 3

Les candidats dont les facultés mentales ou intellectuelles, ou le niveau d'alphabétisation, est insuffisant, peuvent, à leur demande, subir les examens théoriques en session spéciale, dont les modalités sont approuvées par le Ministre ou son délégué. L'examen ne peut avoir lieu plus de deux mois après l'inscription.

L'intéressé apporte la preuve qu'il se trouve dans l'un de ces cas, par la production d'un certificat ou d'une attestation d'un centre psycho-médico-social, d'un centre public d'aide sociale, d'un institut d'enseignement spécial, d'un centre d'observation et de guidance ou d'un centre d'orientation professionnelle.

§ 4

Les candidats qui ont échoué au moins cinq fois à un des examens théoriques mentionnés ci-après, peuvent également, à leur demande, subir cet examen en session spéciale. L'examen ne peut avoir lieu plus de deux mois après l'inscription.

§ 5

Cet article ne s'applique qu'aux examens subis dans un centre d'examen visé à l'article 22, alinéa 1er.

Section 2 : L'examen de permis de conduire

Article 28

L'examen théorique et l'examen pratique en vue de l'obtention du permis de conduire se déroulent conformément aux dispositions des articles 27 à 47 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire, à l'exception des dispositions de l'article 32, §§ 3 et 5.

Section 3 : L'examen de qualification initiale

Sous-section 1 : L'examen théorique de qualification initiale

Article 29



L'examen théorique de qualification initiale visé à l'article 21, § 1er, alinéa 2, se rapporte à la matière énumérée à l'annexe 1. L'examen théorique de qualification initiale est constitué de trois parties :

1. 100 questions comportant soit des questions à choix multiple, soit des questions à réponse directe, ou bien une combinaison des deux systèmes. La durée de cette épreuve est de 100 minutes;
2. des études de cas. La durée de cette épreuve est de 80 minutes;
3. une épreuve orale. La durée de cette épreuve est de 60 minutes.

L'examen théorique de qualification initiale est évalué et corrigé de la manière déterminée par le Ministre. Les candidats disposent d'au moins quatre heures pour passer l'examen théorique.

L'inscription à l'examen théorique de qualification initiale a lieu selon les règles et de la manière approuvée par le Ministre ou son délégué.

La réussite de chacune des parties de l'examen théorique est valable trois ans.

Article 30

§ 1

L'âge minimal pour prendre part à l'examen théorique de qualification initiale est l'âge visé à l'article 32 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

§ 2

Pour être autorisé à passer l'examen théorique de qualification initiale en vue de l'obtention du certificat de qualification initiale valable pour les véhicules du groupe 2, le candidat doit - outre les conditions précisées à l'article 26, § 4 - également remplir les conditions suivantes :

1. présenter le document visé à l'article 3, § 1er de l'arrêté royal relatif au permis de conduire s'il est un ressortissant de l'Union européenne;
2. présenter un document dont il ressort qu'il est au service de ou qu'il travaille pour une entreprise établie dans le Royaume s'il est un ressortissant d'un pays tiers.

§ 3

Le préposé du centre d'examen confirme la réussite de l'examen théorique de qualification initiale sur l'attestation de réussite de l'examen théorique de qualification initiale.

Le modèle de l'attestation de réussite pour l'examen théorique de qualification initiale est déterminé par le Ministre.

Sous-section 2 : L'examen pratique de qualification initiale

Article 31

L'examen pratique de qualification initiale visé à l'article 21, § 1er, alinéa 2 se rapporte à la matière énumérée à l'annexe 1.



L'examen est subi avec un véhicule du groupe C si un certificat d'aptitude professionnelle C est demandé.

L'examen est subi avec un véhicule du groupe D si un certificat d'aptitude professionnelle D est demandé.

L'examen est évalué de la manière déterminée par le Ministre.

L'inscription à l'examen pratique de qualification initiale a lieu selon les règles et de la manière approuvées par le Ministre ou son délégué.

Article 32

Pour être admis à l'examen pratique de qualification initiale, le candidat doit avoir réussi l'examen théorique de qualification initiale. La validité de l'examen théorique est limitée à trois ans.

Article 33

Pour être admis à l'examen pratique de qualification initiale en vue de l'obtention d'un certificat de qualification initiale valable pour la catégorie C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D ou D+E, le candidat doit présenter :

1. le document requis par l'article 3, § 1er de l'arrêté royal relatif au permis de conduire s'il s'agit d'un ressortissant de l'Union européenne;
2. un document dont il ressort que le candidat est au service de ou travaille pour une entreprise qui est établie dans le Royaume s'il s'agit d'un ressortissant d'un pays tiers;
3. les documents en vue de répondre aux conditions précisées à l'article 26, § 4;
4. l'attestation de réussite pour l'examen théorique de qualification initiale;
5. une attestation prescrite à l'article 44, § 5 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire sauf si le candidat est titulaire d'un permis de conduire valable pour l'obtention duquel cette attestation a déjà été présentée;
6. un certificat d'assurance en matière de responsabilité civile pour le véhicule avec lequel il se présente;
7. l'attestation d'immatriculation du véhicule et, le cas échéant, de la remorque;
8. le certificat de visite, de couleur verte, du véhicule si ce dernier est soumis au contrôle technique et, le cas échéant, de la remorque;
9. le cas échéant, le permis de conduire belge ou européen du guide, valable pour la conduite du véhicule avec lequel a lieu l'examen pratique, ainsi que le document visé à l'article 3, § 1er de l'arrêté royal relatif au permis de conduire dont le guide est titulaire.

Article 34

Le candidat pour le certificat de qualification initiale C qui dispose d'un permis de conduire valable pour la catégorie C+E se présente au centre d'examen avec un véhicule, conformément à l'article 38, § 6 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire. L'épreuve visée à l'article 35, § 1er, 2°, peut être présentée avec un véhicule conforme à l'article 38, § 10, de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.



Le candidat pour le certificat de qualification initiale C qui dispose d'un permis de conduire valable pour la catégorie C se présente au centre d'examen avec un véhicule, conformément à l'article 38, § 5 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire. L'épreuve visée à l'article 35, § 1er, 2°, peut être présentée avec un véhicule conforme à l'article 38, § 9, de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Le candidat pour le certificat de qualification initiale C qui dispose d'un permis de conduire valable pour la catégorie C1 se présente au centre d'examen avec un véhicule, conformément à l'article 38, § 9 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Le candidat pour le certificat de qualification initiale C qui dispose d'un permis de conduire valable pour la catégorie C1+E se présente au centre d'examen avec un véhicule, conformément à l'article 38, § 10 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Le candidat pour le certificat de qualification initiale D qui dispose d'un permis de conduire valable pour la catégorie D+E se présente au centre d'examen avec un véhicule, conformément à l'article 38, § 8 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Le candidat pour le certificat de qualification initiale D qui dispose d'un permis de conduire valable pour la catégorie D se présente au centre d'examen avec un véhicule, conformément à l'article 38, § 7 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Le candidat pour le certificat de qualification initiale D qui dispose d'un permis de conduire valable pour la catégorie D1 se présente au centre d'examen avec un véhicule, conformément à l'article 38, § 11 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Le candidat pour le certificat de qualification initiale D qui dispose d'un permis de conduire valable pour la catégorie D1+E se présente au centre d'examen avec un véhicule, conformément à l'article 38, § 12 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Article 35

§ 1

L'examen pratique de qualification initiale comprend deux parties :

1. une épreuve de conduite sur la voie publique d'au moins 90 minutes. Toutefois, un test sur terrain spécial ou sur un simulateur haut de gamme d'une durée maximale de 30 minutes peut être inclus, dans les conditions déterminées par le Ministre, pour atteindre la durée exigée de 90 minutes;
2. une épreuve pratique qui couvre au moins les points 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 et 3.5 de l'annexe 1. Cette épreuve dure au moins 30 minutes.

La réussite de chacune des parties de l'examen pratique est valable trois ans.

§ 2



Pendant l'épreuve sur la voie publique, l'examineur prend place dans le véhicule. Si le conducteur ne dispose pas encore d'un permis de conduire, doit prendre dans le véhicule, outre l'examineur, l'instructeur de l'école de conduite ou le guide à l'apprentissage. Si le véhicule est destiné au transport de deux personnes maximum, y compris le conducteur, seul l'examineur prend place dans le véhicule.

En dehors des personnes visées à l'alinéa 1er et de l'interprète visé à l'article 27, § 2, seules les personnes désignées par le Ministre ou son délégué peuvent prendre place dans le véhicule.

§ 3

L'examineur arrête l'examen lorsque le candidat est incapable de conduire ou conduit de manière dangereuse ou en cas d'intervention de l'instructeur ou du guide.

§ 4

L'examineur indique sur les documents d'évaluation, pour chacune des épreuves susvisées, l'appréciation qu'il attribue ainsi que la décision de réussite ou d'ajournement du candidat, conformément aux critères déterminés par le Ministre.

§ 5

L'examineur confirme la réussite du candidat pour l'examen pratique par la remise d'un certificat de qualification initiale avec mention de la catégorie de véhicule avec lequel il a présenté l'examen et la date de celui-ci.

Le modèle du certificat de qualification initiale est déterminé par le Ministre.

La durée de validité du certificat d'aptitude professionnelle, visée à l'article 10 est calculée à compter de la date de délivrance du certificat de qualification initiale.

Section 4 : L'examen combiné

Sous-section 1 : L'examen théorique combiné

Article 36

L'examen théorique combiné visé à l'article 21, § 1er, alinéa 3, porte sur les matières énumérées dans l'annexe 1 au présent arrêté et dans l'annexe 4 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

L'examen théorique combiné est constitué de trois parties :

1. 100 questions comportant soit des questions à choix multiple, soit des questions à réponse directe, ou bien une combinaison des deux systèmes. La durée de cette épreuve est de 100 minutes;
2. des études de cas. La durée de cette épreuve est de 80 minutes;
3. une épreuve orale. La durée de cette épreuve est de 60 minutes.

L'examen théorique combiné est évalué et corrigé de la manière déterminée par le Ministre.



Les candidats disposent d'au moins quatre heures pour passer l'examen théorique.

L'inscription à l'examen théorique combiné a lieu selon les règles et de la manière approuvées par le Ministre ou son délégué. Art

La réussite de chacune des parties de l'examen théorique est valable trois ans.

Article 37

§ 1

L'âge minimal pour participer à l'examen théorique combiné est l'âge visé à l'article 32 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

§ 2

Pour être autorisé à prendre part à l'examen théorique combiné, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

1. présenter le document requis par l'article 3, § 1^{er} de l'arrêté royal relatif au permis de conduire;
2. répondre aux conditions prévues à l'article 26, § 4.

§ 3

L'examineur ou le préposé du centre d'examen atteste la réussite de l'examen théorique combiné sur la demande de permis de conduire ou sur la demande de permis de conduire provisoire, ainsi que sur l'attestation de réussite de l'examen théorique de qualification initiale visée à l'article 30, § 3.

Sous-section 2 : L'examen pratique combiné

Article 38

L'examen pratique combiné visé à l'article 21, § 1^{er}, alinéa 3, porte sur les matières énumérées dans l'annexe 1 au présent arrêté et dans l'annexe 5 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

L'examen est subi à bord d'un véhicule de la catégorie pour laquelle le permis de conduire ou le certificat d'aptitude professionnelle est demandé.

.L'inscription à l'examen pratique combiné a lieu selon les règles et de la manière approuvées par le Ministre ou son délégué.

L'examen pratique combiné est évalué de la manière déterminée par le Ministre.

Article 39

Pour être admis à l'examen pratique combiné, le candidat doit avoir réussi l'examen théorique combiné visé à l'article 36. La validité de l'examen théorique combiné est limitée à trois ans.

Article 40

Pour être admis à l'examen pratique combiné, le candidat présente :



1. le document visé à l'article 3, § 1er, de l'arrêté royal relatif au permis de conduire;
2. le document énuméré ci-après applicable au candidat :
 - a. la demande de permis de conduire sur laquelle est apposée l'attestation de réussite de l'examen théorique. Dans ce cas, le candidat présente un certificat d'enseignement pratique délivré par une école de conduite;
 - b. le permis de conduire provisoire en cours de validité. Le permis de conduire provisoire est, le cas échéant, [accompagné d'un certificat d'enseignement qui prouve le] (Modifié(e) : A.R. 03.04.13) suivi des heures de cours prévues à l'article 15, alinéa 2, 2° de l'arrêté royal relatif au permis de conduire;
 - c. une attestation dans laquelle il est confirmé que le candidat a suivi la formation visée à l'article 4, 4°, 5°, 6°, 7°, 8° ou 15° de l'arrêté royal relatif au permis de conduire;
3. les documents en vue de répondre aux conditions précisées à l'article 26, § 4;
4. l'attestation prescrite à l'article 44, § 5, de l'arrêté royal relatif au permis de conduire, sauf si le candidat est titulaire d'un permis de conduire valable pour l'obtention duquel cette attestation a déjà été présentée;
5. la preuve d'assurance de la responsabilité civile pour le véhicule avec lequel il se présente;
6. le certificat d'immatriculation du véhicule et, le cas échéant, de la remorque;
7. le certificat de visite, de couleur verte, du véhicule si ce dernier est soumis au contrôle technique et, le cas échéant, de la remorque;
8. le cas échéant, le permis de conduire belge ou européen du guide, valable pour la conduite du véhicule avec lequel a lieu l'examen pratique, ainsi que le document visé à l'article 3, § 1er de l'arrêté royal relatif au permis de conduire dont le guide est titulaire.

Article 41

Le candidat à l'examen pratique combiné subit cet examen avec un véhicule conformément à l'article 38 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Article 41/1

§ 1

Le candidat titulaire d'un permis de conduire provisoire valable pour la catégorie C peut, s'il le désire, subir l'examen pratique de la catégorie C1 avec un véhicule visé à l'article 38, § 9 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire. Dans ce cas, il reçoit une demande de permis de conduire valable pour la catégorie C1 après la réussite de l'examen pratique. Par dérogation à l'article 40, 2°, il présente le permis de conduire provisoire valable pour la catégorie C dont il est titulaire pour être admis à l'examen pratique de catégorie C1.

Le candidat titulaire d'un permis de conduire provisoire valable pour la catégorie D peut, s'il le désire, subir l'examen pratique de la catégorie D1 avec un véhicule visé à l'article 38, § 11 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire. Dans ce cas, il reçoit une demande de permis de conduire valable pour la catégorie D1 après la réussite de l'examen pratique. Par dérogation à l'article 40, 2°, il présente le permis de



conduire provisoire valable pour la catégorie D dont il est titulaire pour être admis à l'examen pratique de catégorie D1.

Le candidat titulaire d'un permis de conduire provisoire valable pour la catégorie C+E peut, s'il le désire, subir l'examen pratique de la catégorie C1+E avec un véhicule visé à l'article 38, § 10 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire. Dans ce cas, il reçoit une demande de permis de conduire valable pour la catégorie C1+E après la réussite de l'examen pratique. Par dérogation à l'article 40, 2°, il présente le permis de conduire provisoire valable pour la catégorie C+E dont il est titulaire pour être admis à l'examen pratique de catégorie C1+E.

Le candidat titulaire d'un permis de conduire provisoire valable pour la catégorie D+E peut, s'il le désire, subir l'examen pratique de la catégorie D1+E avec un véhicule visé à l'article 38, § 12 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire. Dans ce cas, il reçoit une demande de permis de conduire valable pour la catégorie D1+E après la réussite de l'examen pratique. Par dérogation à l'article 40, 2°, il présente le permis de conduire provisoire valable pour la catégorie D+E dont il est titulaire pour être admis à l'examen pratique de catégorie D1+E.

§ 2

La réussite de l'épreuve sur le terrain isolé de la circulation visée à l'article 42, § 1er, 3°, de la catégorie C vaut également pour la catégorie C1.

La réussite de l'épreuve sur le terrain isolé de la circulation visée à l'article 42, § 1er, 3°, de la catégorie D vaut également pour la catégorie D1.

La réussite de l'épreuve sur le terrain isolé de la circulation visée à l'article 42, § 1er, 3°, de la catégorie C+E vaut également pour la catégorie C1+E.

La réussite de l'épreuve sur le terrain isolé de la circulation visée à l'article 42, § 1er, 3°, de la catégorie D+E vaut également pour la catégorie D1+E.

§ 3

La réussite de l'épreuve pratique visée à l'article 42, § 1er, 2°, de la catégorie C vaut également pour la catégorie C1.

La réussite de l'épreuve pratique visée à l'article 42, § 1er, 2°, de la catégorie D vaut également pour la catégorie D1.

La réussite de l'épreuve pratique visée à l'article 42, § 1er, 2°, de la catégorie C+E vaut également pour la catégorie C1+E.

La réussite de l'épreuve pratique visée à l'article 42, § 1er, 2°, de la catégorie D+E vaut également pour la catégorie D1+E.

Article 42

§ 1

L'examen pratique combiné est constitué de trois parties :



1. une épreuve de conduite sur la voie publique d'au moins 90 minutes. Toutefois, un test sur terrain spécial ou sur un simulateur haut de gamme d'une durée maximale de 30 minutes peut être incluse, dans les conditions déterminées par le Ministre, pour atteindre la durée exigée de 90 minutes;
2. une épreuve pratique qui couvre au moins les points 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3, et 3.5 de l'annexe 1. Cette épreuve dure au moins 30 minutes;
3. une épreuve sur un terrain isolé de la circulation visée à l'article 39, § 1er, alinéa 1er, 3° de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Cette épreuve dure au moins 15 minutes pour les catégories C1, C, D1 et D.

Cette épreuve dure au moins 30 minutes pour la catégorie C1+E et C+E.

Cette épreuve dure au moins 25 minutes pour la catégorie D1+E en D+E.

La réussite de chacune des parties de l'examen pratique est valable trois ans.

§ 2

Pendant l'épreuve sur la voie publique, l'examineur doit prendre place dans le véhicule.

Si le conducteur n'est pas encore titulaire d'un permis de conduire, doit prendre place dans le véhicule, outre l'examineur, l'instructeur de l'école de conduite ou le guide à l'apprentissage.

Si le véhicule est destiné au transport de deux personnes au maximum, y compris le conducteur, seul l'examineur prend place dans le véhicule.

En dehors des personnes visées à l'alinéa 1er et l'interprète visé à l'article 27, § 2, seules les personnes désignées par le Ministre ou son délégué peuvent prendre place dans le véhicule.

§ 3

L'examineur arrête l'examen si le candidat est incapable de conduire ou conduit d'une manière dangereuse ou en cas d'intervention de l'instructeur ou du guide.

§ 4

L'examineur indique sur le document d'observation, pour chacune des épreuves susvisées, l'appréciation qu'il attribue ainsi que la décision de réussite ou d'ajournement du candidat qui en découle, conformément aux critères déterminés par le Ministre.

§ 5

L'examineur atteste la réussite du candidat à l'examen pratique combiné, d'une part, par la délivrance d'un certificat de qualification initiale et d'autre part, sur la demande d'un permis de conduire, en spécifiant dans les deux cas la catégorie du véhicule avec lequel l'examen a été subi et la date de celui-ci. Le cas échéant, il spécifie que l'examen a été subi avec un véhicule visé à l'article 38, § 13 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire. Dans le cas visé à l'article 44, la mention de la réussite à l'examen pratique est portée sur la demande de permis de conduire par l'autorité visée à l'article 7 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.



La durée de validité du certificat d'aptitude professionnelle, visée à l'article 10 est calculée à compter de la date de délivrance du certificat de qualification initiale.

Section 5 : L'examen complémentaire de qualification initiale

Article 43

Les conducteurs visés à l'article 26, § 3 peuvent subir un examen supplémentaire. L'examen théorique supplémentaire se limite aux matières énumérées à l'annexe 1 relatives aux véhicules concernés par la nouvelle qualification initiale. Cet examen est organisé conformément à l'article 29, alinéas 2 et 3, et l'article 30.

L'examen pratique supplémentaire se fait conformément aux articles 31 jusqu'à 35 inclus.

Chapitre 4 : Recours en cas d'échec à l'examen pratique

Article 44

§ 1

Tout échec à un examen pratique du même type visé par le présent arrêté, survenant après deux tentatives, peut donner lieu à un recours contre la deuxième décision introduit auprès de la commission visée à l'article 47 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Ce recours est introduit dans les 15 jours de l'échec.

Le recours est adressé, par lettre recommandée à la poste, au président de la commission de recours. La redevance prévue à l'article 61 est payée de la manière qui y est déterminée. Elle n'est remboursée que par décision de la commission de recours.

Le recours, signé par le candidat, mentionne le nom, prénom et date de naissance de ce dernier ainsi que [le centre d'examen] (Modifié(e) : A.R. 10.01.13) où l'examen a eu lieu et la date de celui-ci. Il est motivé par des faits qui concernent exclusivement les personnes et les circonstances de lieu, temps et procédure dans lesquelles l'examen a été subi.

§ 2

La commission de recours procède à toutes les investigations complémentaires qu'elle juge utiles.

Elle décide de la réussite à l'examen ou confirme l'échec.

Elle peut autoriser, le cas échéant, le requérant à subir un nouvel examen après la date d'expiration de la validité du permis de conduire provisoire dont le requérant était titulaire; elle détermine les conditions dans lesquelles l'examen a lieu.



§ 3

Par dérogation aux articles 35, § 5, et 42, § 5, le certificat de qualification initiale est délivré par le Ministre ou son délégué sur base de la décision de réussite à l'examen pratique émise par la commission de recours.

Le certificat de qualification initiale visé à l'alinéa 1er mentionne la catégorie de véhicule avec lequel l'examen a été présenté et la date à laquelle l'examen pratique ayant donné lieu au recours visé au présent article a été présenté.

Titre IV : La formation continue

Chapitre 1 : Disposition générale

Article 45

§ 1

La formation continue visée à l'article 3, § 4, consiste dans le suivi de leçons dans un centre de formation. Un certificat de formation continue est délivré par le centre de formation au conducteur qui a suivi un module de formation continue d'au moins sept heures.

Le modèle du certificat de formation continue visé à l'alinéa 1er est déterminé par le Ministre.

La formation continue peut être dispensée partiellement en recourant à des simulateurs haut de gamme.

§ 2

Tout centre de formation transmet par voie électronique au Service public fédéral Mobilité et Transports les données relatives à la formation continue fournie ainsi qu'aux participants aux cours, conformément aux modalités déterminées par le Ministre.

Les données visées à l'alinéa 1er peuvent faire l'objet d'un traitement en vue des finalités visées à l'article 75 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

§ 3

Pour chaque cours de formation continue, par module suivi d'au moins sept heures, sept points de crédit sont attribués.

§ 4

La formation continue comprend au moins un module portant sur chacun des trois thèmes visés aux points 1 à 3 de l'annexe 1re.

Au moins un des modules choisis par le conducteur doit être un module de conduite défensive ou économique contenant au moins trois heures de conduite pratique

Chapitre 2 : Centres de formation



Article 46

Le ministre ou son délégué agréé les centres de formation organisant la formation continue.

Un agrément peut être accordé pour tous les aspects de la formation continue. Toutefois, un agrément partiel peut être obtenu limité aux aspects de la formation qui ont trait au transport de marchandises. Un agrément partiel peut également être obtenu limité aux aspects de la formation qui ont trait au transport de voyageurs.

L'agrément est attribué pour une période de cinq ans. Cet agrément peut être renouvelé pour une période de cinq ans; à ce but il faut chaque fois introduire une nouvelle demande d'agrément.

Article 47

§ 1

Pour être agréé, le centre de formation candidat doit remplir les conditions suivantes :

1. chaque centre de formation doit disposer d'une infrastructure appropriée ainsi que des matériaux pédagogiques, prévus à l'annexe 2;
2. chaque centre de formation candidat, à l'exception des établissements d'enseignement, s'engage à obtenir, dans un délai de trois ans à partir de l'agrément, un certificat Q*for, ISO ou CEDEO, un agrément EFQM ou d'autres certificats ou agréments admis par le ministre ou son délégué ;
3. chaque centre de formation candidat s'engage à rédiger chaque année un rapport de leurs activités, et de le transmettre au Service Public Fédéral Mobilité et Transports au plus tard pour le 31 mars de l'année suivante. Le ministre ou son délégué détermine les matières qui doivent y être abordées;
4. chaque centre de formation candidat s'engage à proposer un programme de formation modulaire dans lequel les sujets ressortant de l'annexe 1 pertinent pour la reconnaissance ou reconnaissance partielle sollicitée sont traités. Chaque module comporte au moins sept heures de formation continue. Ce programme doit initialement recevoir l'approbation du Service Public Fédéral Mobilité et Transports. Si l'agrément demandé se limite aux aspects de la formation continue relative au transport des marchandises, il doit ressortir dudit programme de formation que des sujets de l'annexe 1 qui ont trait au transport des marchandises, sont enseignés. Si l'agrément demandé se limite aux aspects de la formation continue relative au transport des voyageurs, il doit ressortir dudit programme de formation que des sujets de l'annexe 1 qui ont trait au transport des voyageurs, sont enseignés; Un module de formation portant sur les matières visées aux points 1.1, 1.2, 1.3 ou 3.1 de l'annexe 1re doit permettre au moins trois heures de conduite par conducteur y prenant part;
5. chaque centre de formation candidat s'engage à soumettre, selon les modalités déterminées par le ministre ou son délégué, chaque changement au programme à l'approbation du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, qui approuve ou désapprouve les modifications dans un délai de soixante jours;



6. chaque centre de formation candidat s'engage à dispenser la formation continue conformément au programme de formation approuvé;
7. chaque centre de formation candidat s'engage à ce que les instructeurs disposent d'une expérience professionnelle suffisante dans les matières enseignées et soient informés et tiennent compte des développements les plus récents dans le domaine des prescriptions et exigences de formation professionnelle et qu'ils soient formés en didactique et pédagogie;
8. chaque centre de formation candidat s'engage à ce que les instructeurs de la partie pratique de la formation disposent au moins depuis sept ans du permis de conduire pour la catégorie concernée;
9. chaque centre de formation candidat, à l'exception de ceux qui sont chargés de l'organisation du transport en commun urbain ou régional par ou en vertu d'une loi, d'un décret ou d'une ordonnance et de ceux organisés dans des centres publics de formation professionnelle, s'engage au moment des inscriptions pour la formation continue, d'organiser une formation dans les deux mois, quel que soit le nombre d'inscriptions.
10. chaque centre de formation doit disposer d'un directeur, représentant le centre de formation auprès des autorités publiques et responsable de l'organisation de l'enseignement et des tâches administratives;
11. chaque centre de formation doit disposer au moins d'un ordinateur équipé d'une connexion à l'internet en vue de la communication électronique des données concernant la formation continue organisée et les participants aux cours ainsi que les points de crédit obtenus via un service web du Service public Fédéral Mobilité et Transports.

§ 2

Pour que l'agrément puisse être renouvelé, les conditions suivantes doivent être réunies :

1. le centre de formation apporte la preuve qu'il continue à satisfaire aux conditions visées aux § 1er, 4 et 5;
2. le centre de formation, à l'exception des établissements d'enseignement, apporte la preuve qu'il est titulaire d'un certificat Q*for, ISO ou CEDEO, d'un agrément EFQM ou d'autres certificats ou agréments admis par le ministre ou son délégué;
3. le centre de formation a rédigé annuellement un rapport d'activités et l'a transmis au plus tard le 31 mars de l'année suivante au Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

§ 3

A défaut de décision relative à l'approbation du programme de formation dans les soixante jours suivant sa réception, l'approbation est présumée être accordée.

§ 4

Les personnes ou organismes désignés par le Ministre ou par son délégué, chargés de l'inspection et du contrôle visés à l'article 53, peuvent assister à la formation continue et sont habilités à exercer un contrôle sur les moyens utilisés et sur le bon déroulement des formations.

Sur simple demande de l'instance contrôlant, le centre de formation est tenu de fournir à cette fin le lieu, la date et l'heure de la formation continue prévue.



Article 48

§ 1

La demande d'agrément est introduite auprès du Service Public Fédéral Mobilité et Transports selon les modalités déterminées par le ministre ou son délégué. La demande doit au moins être accompagnée des informations suivantes :

1. les mesures que le centre de formation a prises au moment de la demande ou celles qu'il prendra encore en vue d'apporter la preuve dans les trois ans qu'il a obtenu un certificat Q*for, ISO, CEDEO, un agrément EFQM ou un autre certificat ou agrément admis par [le ministre ou son délégué.] (Modifié(e) : A.R. 10.01.13) Cette exigence ne vaut pas pour les établissements d'enseignement;
2. la liste des instructeurs chargés de la formation continue ainsi que l'identité du directeur;
3. de l'information sur les locaux où les cours ont lieu et sur le matériel pédagogique. Cette information comprend en ce qui concerne les formations « conduite rationnelle » également l'information ayant trait aux moyens mis à disposition pour les travaux pratiques et au parc de véhicules utilisé;
4. les conditions de participation aux cours, entre autres le nombre requis de participants;
5. l'information dont il ressort que chacune des conditions visées à l'article 47, § 1er, sont satisfaites.

Le ministre ou son délégué délivre l'agrément dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le requérant a été averti du caractère complet de sa demande.

§ 2

Lors de la demande de renouvellement de l'agrément, l'information dont il ressort que chacune des conditions visées à l'article 47, § 2 est remplie doit au moins être communiquée.

La demande de renouvellement d'agrément doit être introduite au plus tard six mois avant la date d'expiration de la validité de l'agrément.

Le ministre ou son délégué délivre le renouvellement d'agrément dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le requérant a été averti du caractère complet de sa demande.

§ 3

Le ministre ou son délégué peut déterminer des conditions plus précises auxquelles la demande d'agrément ou la demande de prolongation d'agrément doit satisfaire.

§ 4

Le ministre ou son délégué attribue un numéro d'agrément à chaque centre de formation agréé.

L'octroi de l'agrément ainsi que du renouvellement d'agrément sont publiés au Moniteur belge.



Titre V³³

Titre VI : Dispositions générales

Chapitre 1 : Inspection et contrôle

Article 53

Les personnes ou organismes chargés par le Ministre ou par son délégué de l'inspection et du contrôle du respect du présent arrêté ont accès aux locaux des centres d'examen[et des centres de formation agréés conformément au présent arrêté. Ils peuvent examiner tous les documents en rapport avec leur mission ainsi que les fiches de renseignements.

A la demande du Ministre ou de son délégué,[les centres d'examen et les centres de formation agréés conformément au présent arrêté sont tenus de fournir tous les renseignements concernant l'application du présent arrêté.

Article 54

S'il est établi, dans le cadre des contrôles visés à l'article 53 ou par toute autre voie, que le centre de formation agréé conformément au présent arrêté ne remplissent plus les conditions d'agrément, le Ministre peut procéder à la suspension temporaire, intégrale ou partielle ou au retrait de l'agrément dudit centre après avoir entendu les intéressés.

Chapitre 2 : Redevances

Article 55

§ 1

La demande d'un agrément ou d'un renouvellement d'agrément d'un centre de formation, visé à l'article 46 donne lieu au paiement d'une redevance de 1.000 euros.

§ 2

Il est dû par tout centre de formation pour couvrir les frais d'administration et de contrôle une redevance annuelle de 250 euros.

Ces redevances sont payées au plus tard le 31 mars de l'année concernée.

§ 3

Les redevances prévues au § 1er et 2 sont versées au compte n° BE86 6792 0060 1050 de la Direction générale Transport routier et Sécurité routière, City Atrium, rue du Progrès 56, 1210 Bruxelles.

³³ Arogé par l'A.R. 10.01.13



§ 4

Les montants visés au §1er et 2 feront , à partir de l'année civile 2011, au 1er janvier de chaque année, l'objet d'une indexation automatique, calculée sur base de l'indice des prix à la consommation du mois de novembre de l'année précédente.

Le résultat de cette adaptation sera arrondi à l'euro supérieur si les décimales du montant calculé sont supérieures ou égales à 0,5 ou à l'euro inférieur si les décimales sont inférieures à 0,5.

Article 55/1

§ 1

La délivrance du certificat visé à l'article 8, §1er, alinéa 1er, 3°, ou d'un duplicata de ce certificat donne lieu au paiement d'une redevance de 11 euros.

La redevance visée à l'alinéa 1er est payée par virement au compte du Service public fédéral Mobilité et Transports, conformément aux instructions du Directeur général de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière.

§ 2³⁴

§ 3

Le Ministre peut adapter le montant prévu au § 1er aux fluctuations de l'indice des prix à la consommation. Dans ce cas, il multiplie le montant par l'indice du mois écoulé et divise le produit par l'indice des prix à la consommation du mois au cours duquel le présent arrêté est entré en vigueur. Il augmente, le cas échéant, le résultat de 0,5 euro maximum ou le diminue de 0,49 euro maximum pour arriver à l'unité. Les montants adaptés entrent en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit le mois au cours duquel ils ont été publiés au Moniteur belge.

Les redevances prévues au § 1er ne sont remboursées en aucun cas.

Titre VII : Dispositions finales

Chapitre 1 : Dispositions modificatives et abrogatoires

Article 56

L'article 4 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, modifié par les arrêtés royaux des 5 septembre 2002, 22 mars 2004, 10 juillet 2006 et 1er septembre 2006, est complété comme suit :

« 17° les conducteurs qui subissent l'examen pratique prévu aux articles 38 à 42 inclus de l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E ou qui se soumettent à l'apprentissage en préparation à ce dernier;

³⁴ Abrogé(e) par : A.R. 10.01.13



18° les conducteurs qui sont titulaires d'un permis de conduire provisoire professionnel valable au sens de l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E. ».

Article 57³⁵

Article 58

L'article 18, alinéa 2, du même arrêté, est remplacé par la disposition suivante :
« Toutefois, le candidat âgé de 18 ans au moins peut obtenir un permis de conduire valable pour les catégories C, C+E, D, D+E et pour les sous-catégories D1 et D1+E à la condition d'être titulaire d'un certificat de qualification initiale visé dans l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle, et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E. ».

Article 59

L'article 19, § 3, du même arrêté, est remplacé par la disposition suivante :
« § 3. Le candidat âgé de moins de 21 ans qui a subi l'examen pratique avec un véhicule de la catégorie C ou C+E ou avec un véhicule de la catégorie D ou D+E reçoit, selon le cas, un permis de conduire validé uniquement pour la conduite des véhicules de la sous-catégorie C1, C1+E, D1 ou D1 + E, sauf s'il est titulaire d'un certificat de qualification initiale visé dans l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E. Lorsque le titulaire atteint l'âge de 21 ans, il peut obtenir, sans devoir se soumettre à l'apprentissage, ni subir un nouvel examen théorique et pratique, un permis de conduire validé, selon le cas, pour la conduite des véhicules de la catégorie C, C+E, D ou D+E. La procédure prévue à l'article 49 est d'application. ».

Article 60

L'article 21, § 1er, alinéa 2, du même arrêté, est remplacé par la disposition suivante :
« Le permis de conduire délivré pour la conduite de véhicules de catégories C, C +E, D et D + E ou des sous-catégories C1, C1+E, D1 et D1+E est valable pour la durée désignée sur l'attestation visée à l'article 44, § 5 ou pour la durée de la validité du certificat d'aptitude professionnelle. Si ces délais diffèrent, la durée de validité est limitée au délai le plus court. ».

Article 61

A l'article 21, § 1er, alinéa 3, du même arrêté, les mots « Ce délai est ramené à trois ans si le titulaire est âgé de 50 ans ou plus; en outre, la validité du permis de

³⁵ Abrogé(e) par : A.R. 28.11.08



conduire délivré avant l'âge de 50 ans expire au plus tard lorsque le titulaire atteint l'âge de 53 ans. » sont supprimés.

Article 62

A l'article 25, du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 5 septembre 2002 et 1er septembre 2006, un § 3 est inséré, rédigé comme suit :

« § 3. Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas aux examens pour l'obtention du permis de conduire pour la conduite des véhicules des catégories C, C + E, D, D+ E ou des sous-catégories C1, C1 + E, D1 et D1 + E. ».

Article 63

Dans le même arrêté, sont abrogés :

1. l'article 27, 3°;
2. l'article 29, 1°;
3. l'article 29, 3°.

Article 64

L'article 44, § 5, alinéa 3, du même arrêté, est remplacé par la disposition suivante :

« L'attestation est valable cinq ans. Toutefois, l'attestation peut être délivrée pour une durée de validité plus courte conformément aux dispositions de l'annexe 6. ».

Article 65

L'article 58, § 1er, 6°, du même arrêté, est remplacé par la disposition suivante :

«6° par catégorie ou sous-catégorie, la date de délivrance du permis de conduire et le certificat d'aptitude professionnelle ainsi que la date de fin de validité de ces documents; ».

Article 66

A l'article 63 § 1er, du même arrêté, les mots suivants sont supprimés :

« catégories C, C+E, D et D+E et sous-catégories C1, C1+E, D1 et D1+E : examen pratique complet ... 45,00 EUR épreuve pratique sur la voie publique uniquement ... 37,50 EUR ».

Article 67

A l'article 74, du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 17 mars 2005, sont apportées les modifications suivantes :

1. les mots « 2° à 7° » sont remplacés par les mots « 2° à 9° »;
2. au même article le 2° est remplacé par la disposition suivante : « 2° les données relatives aux permis de conduire, aux titres qui en tiennent lieu et aux examens accomplis; »;
3. au même article le 6°, 1er alinéa, est remplacé par la disposition suivante : « 6° les données relatives aux examinateurs visés à l'article 26 du présent arrêté ainsi qu'à l'article 25 de l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des



conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E »;

4. le même article est complété par un 9°, rédigé comme suit : « 9° les données relatives à l'aptitude professionnelle, ses preuves et ses examens accomplis, prévus à l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle, et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E. ».

Article 68

A l'article 75, du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1. est complété par la disposition suivante : « a) de la délivrance des permis de conduire et des titres qui en tiennent lieu ainsi que des certificats d'aptitude professionnelle visés à l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E. »;
2. au même article le b) est remplacé par la disposition suivante : « b) les centres d'examen et les examinateurs visés à l'article 26 du présent arrêté ainsi qu'à l'article 25 de l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E; »;
3. au même article le 1° est complété comme suit : « d) les instituts d'examens et les centres de formation, conformément à l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E; »;
4. le 10° est remplacé par la disposition suivante : « 10° la délivrance, par l'autorité, des permis de conduire et des titres qui en tiennent lieu ainsi que des certificats d'aptitude professionnelle visés à l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E; ».

Article 69

A l'article 76, du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1. à l'alinéa 2, les mots « Les données visées à l'article 74, 1°, 2°, 3°, 4°, 7° et 8° » sont remplacés par les mots « Les données visées à l'article 74, 1°, 2°, 3°, 4°, 7°, 8° et 9° »;
2. à l'alinéa 3, les mots « Les données visées à l'article 74, 1°, 2°, 3°, 4° et 7° peuvent être communiquées aux examinateurs visés à l'article 26. » sont remplacés par les mots « Les données visées à l'article 74, 1°, 2°, 3°, 4°, 7° et 9° peuvent être communiquées aux examinateurs visés à l'article 26 du présent arrêté ainsi qu'à l'article 25 de l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E. »;



3. à l'alinéa 4, les mots « Les données visées à l'article 74, 1°, 2°, 3° et 4° » sont remplacés par les mots « Les données visées à l'article 74, 1°, 2°, 3°, 4° et 9° »;
4. à l'alinéa 5, les mots « Les données visées à l'article 74, 1°, 2°, 3°, 4° et 7° » sont remplacés par les mots « Les données visées à l'article 74, 1°, 2°, 3°, 4°, 7° et 9° »;
5. à l'alinéa 6, les mots « Les données visées à l'article 74, 1°, 2°, 3°, 4°, 7° et 8° » sont remplacés par les mots « Les données visées à l'article 74, 1°, 2°, 3°, 4°, 7°, 8° et 9° ».

Article 70

A l'article 77, du même arrêté, l'alinéa 1er est remplacé par la disposition suivante :
« Les données visées à l'article 74, 1°, 2°, 5°, 6°, 7° et 9° sont conservées sans limitation de durée. ».

Article 71

§ 1

A l'annexe 7, au même arrêté, remplacée par l'arrêté royal du 5 septembre 2002 et modifiée par les arrêtés royaux des 24 avril 2006 et 1er septembre 2006, sont apportées les modifications suivantes :

1. les mots « 95 : conducteur, titulaire du certificat, qui satisfait aux exigences d'aptitude professionnelle jusqu'au ... » sont insérés entre les mots « 90.07 : utilisable » et les mots « II. Codes Nationaux »;
2. le II relatif aux Codes nationaux est complété comme suit : « 121 : limité au transport à l'intérieur du Royaume et, le cas échéant, au transport régulier à l'intérieur du Royaume dont le trajet s'élève au maximum à 50 km, conformément à l'article 7 de l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle, et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E. ».

Article 72

§ 1

A l'article 8.2, 1° de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, modifié par les arrêtés royaux des 25 mars 1987 et 23 mars 1998 sont apportés les modifications suivantes :

1. le b) est remplacé par la disposition suivante : « b) 18 ans pour les conducteurs des véhicules des catégories D et D+E et des sous-catégories D1 et D1+E pour le transport de voyageurs régulier dont le trajet n'excède pas 50 kilomètres, titulaires et porteurs d'un certificat d'aptitude professionnelle D visé à l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E »;
2. le d) est ajouté, rédigé comme suit : « d) 20 ans pour les conducteurs des véhicules des catégories D et D+E et des sous-catégories D1 et D1+E pour le transport de voyageurs, titulaires et porteurs d'un certificat d'aptitude



professionnelle D visé à l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E. ».

§ 2

A l'article 8.2, 2° de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, modifié par les arrêtés royaux des 18 septembre 1991 et 23 mars 1998, le 2°, alinéa 2, b) est remplacé par la disposition suivante :

« b) 18 ans pour les conducteurs des véhicules des catégories C et C+E et des sous-catégories C1 et C1+E, titulaires et porteurs d'un certificat d'aptitude professionnelle C visé à l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E; ».

§ 3

L'article 59.2 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, modifié par les arrêtés royaux des 18 septembre 1991, 29 mai 1996, 23 mars 1998, 14 mai 2002 et 22 mars 2004, est abrogé.

Chapitre 2 : Dispositions transitoires

Article 73

§ 1

Sont dispensées de l'obligation de disposer d'un certificat d'aptitude professionnelle, en dérogation à l'article 3, § 2 :

1. jusqu'au 10 septembre 2016, les conducteurs mentionnés à l'article 5, § 1er, 2°, qui sont titulaires d'un permis de conduire belge ou européen;
2. jusqu'au 10 septembre 2015, les conducteurs mentionnés à l'article 5, § 2, 2°, qui sont titulaires d'un permis de conduire belge ou européen.

Sont dispensés de l'obligation d'obtenir un certificat de qualification initiale C et, jusqu'au 10 septembre 2016, de l'obligation d'être titulaire d'un certificat d'aptitude professionnelle C, les conducteurs qui sont titulaires d'un permis de conduire belge ou européen du groupe C, délivré avant le 31 janvier 2010 et d'un certificat de qualification délivré, à l'issue de la sixième année de l'enseignement secondaire professionnel francophone, aux élèves qui ont suivi la formation « conducteurs poids lourds » ou d'un « studiegetuigschrift » de la deuxième année du troisième degré de l'enseignement professionnel néerlandophone délivré aux élèves qui ont suivi la



formation « bestuurders van vrachtwagens »; le certificat de qualification et le « studiegetuigschrift » doivent avoir été délivrés avant le 10 septembre 2009.

§ 2

Lors du remplacement du document visé à l'article 8, § 1er, du présent arrêté des conducteurs visés au § 1er, 1°, durant la période entre le 10 septembre 2009 et le 9 septembre 2016, le code 95 est, à la demande du conducteur, apposé sur ce document par l'autorité visée à l'article 8, § 2.

Dans ce cas, la preuve de l'aptitude professionnelle est au plus tard valable jusqu'au 9 septembre 2016.

Si cependant le conducteur prouve lors de ce remplacement qu'il a obtenu 35 points de crédit par le suivi d'une formation continue dans la période de sept ans antérieure à la date de la prorogation, la durée de validité du certificat d'aptitude professionnelle est de cinq ans.

§ 3

Lors du premier remplacement du document visé à l'article 8, § 1er, du présent arrêté des conducteurs visés au § 1er, 2°, durant la période entre le 10 septembre 2008 et le 9 septembre 2015, le code 95 est, à la demande du conducteur, apposé sur ce document par l'autorité visée à l'article 8, § 2.

Dans ce cas, la preuve de l'aptitude professionnelle est au plus tard valable jusqu'au 9 septembre 2015.

Si cependant le conducteur prouve lors de ce remplacement qu'il a obtenu 35 points de crédit par le suivi d'une formation continue dans la [période de sept ans antérieure à la date de la prorogation, la durée de validité du certificat d'aptitude professionnelle est de cinq ans.

Article 74

En dérogation à l'article 3, § 3, les conducteurs des véhicules du groupe C sont dispensés de l'obligation d'obtenir un certificat de qualification C jusqu'au 10 septembre 2009.

Article 74bis

§ 1

Par dérogation aux dispositions du Titre III, les examens théoriques et pratiques en vue de l'obtention du permis de conduire valable pour la conduite des véhicules du groupe 2, sont subis, jusqu'au 18 janvier 2013 inclus, conformément aux dispositions de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

§ 2

Par dérogation aux dispositions de l'article 21, § 1er, alinéa 2, les examens en vue de l'obtention du certificat de qualification initiale sont organisés, jusqu'au 18 janvier 2013 inclus, par les centres d'examen visés à l'article 25 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire et par les organismes visés à l'article 4, 4°, 5° et 8° de l'arrêté



royal relatif au permis de conduire pour les candidats qui y ont suivi une formation et par les organismes visés à l'article 4, 5° de l'arrêté royal relatif au permis de conduire pour les candidats qui ont suivi une formation dans un organisme visé à l'article 4, 5°, 7° ou 15° de cet arrêté.

Article 74bis/1

L'article 41/1 est applicable aux permis de conduire provisoires délivrés après le 1er mai 2012 et aux examens réussis après le 1er mai 2012.

Article 74ter

§ 1

Les examens subis dans les centres d'examen visés à l'article 25 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire donnent lieu au paiement des redevances suivantes :

- Examen théorique visé à l'article 29, alinéa 1er, 1° et article 36, alinéa 2, 1° : 51 euros;
- Examen théorique visé à l'article 29, alinéa 1er, 2° et article 36, alinéa 2, 2° : 43 euros;
- Examen théorique visé à l'article 29, alinéa 1er, 3° et article 36, alinéa 2, 3° : 89 euros;
- Pour l'examen théorique visé à l'article 27, § 1er, § 3 et § 4, un supplément de 75 euros est d'application.
- Examen pratique visé à l'article 35, § 1er, 1° et article 42, § 1er, 1° : 124 euros;
- Examen pratique visé à l'article 35, § 1er, 2° et article 42, § 1er, 2° : 53 euros;
- Examen pratique visé à l'article 42, § 1er, 3° : 36 euros;

Examen théorique visé à l'article 28 : 15,00 EUR;

Examen pratique visé à l'article 28 :

- examen pratique complet 45,00 EUR
- épreuve pratique sur la voie publique uniquement : 37,50 EUR.

Si l'examen visé à l'article 42, § 1er, 3°, est effectué avec un véhicule de la catégorie C1+E, C+E, D1+E ou D+E: 47 euros.

Les épreuves pratiques visées à l'article 42, 1er, 2° et 3°, qui sont effectuées en même temps, donnent lieu au paiement de la redevance suivante : 71 euros.

Les épreuves pratiques visées à l'article 42, 1er, 2° et 3°, qui sont effectuées en même temps avec un véhicule de la catégorie C1+E, C+E, D1+E ou D+E, donnent lieu au paiement de la redevance suivante : 83 euros.

§ 2

Les redevances prévues au § 1er doivent être acquittées au plus tard le dixième jour qui précède la date de l'examen pour lequel elles sont dues. A défaut, le rendez-vous fixé par le centre d'examen est annulé.



Les redevances sont remboursées si le candidat a averti le centre d'examen de son absence au moins huit jours ouvrables, le samedi non compris, avant la date de l'examen.

Les redevances sont remboursées exceptionnellement en cas de force majeure à apprécier par le Ministre ou son délégué.

§ 3

Les montants visés au § 1er comprennent la taxe sur la valeur ajoutée.

Ces montants sont liés au montant de l'indice santé qui a été atteint au 31 décembre 2007.

Les montants sont adaptés annuellement au 1er janvier de chaque année au montant de l'indice santé atteint au 31 décembre de l'année précédente et sont arrondis à l'euro inférieur le plus proche.

Article 75

En dérogation aux dispositions de l'article 47, § 3 et de l'article 50, § 3, l'approbation du programme de formation est présumée être accordée - à défaut de décision du Service Public Fédéral Mobilité et Transports - dans un délai de six mois suivant la réception de la demande d'approbation du programme de formation qui est remise entre la période du 1er janvier 2008 au 10 septembre 2009.

Article 76

L'article 45, § 4, ne s'applique pas à la première formation continue que doivent suivre les titulaires d'un permis de conduire valable pour la conduite de véhicules du groupe 2 délivré avant le 1er février 2013.

Chapitre 3 : Entrée en vigueur

Article 77

Le présent arrêté entre en vigueur le 10 septembre 2008, à l'exception des dispositions de l'article 76, qui entrent en vigueur le 1er janvier 2008.

Par dérogation à l'alinéa 1er :

- a) les articles 56, 57, 58, 59, 60, 65, 67, 68, 69, 70 et 72 entrent en vigueur le 10 septembre 2009 pour les conducteurs des véhicules du groupe C.
- b) les articles 62, 63 et 66 entrent en vigueur le 19 janvier 2013.

Chapitre 4 : Exécution

Article 78



Notre Ministre de l'Intérieur, Notre Ministre de la Défense et Notre Ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Annexe 1 : Liste des matières pour la qualification initiale et la formation continue

1. Perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur les règles de sécurité

Permis de conduire C, C+E, C1, C1+E et D, D+E, D1, D1+E

- 1.1. Objectif : connaître les caractéristiques de la chaîne cinématique pour en optimiser l'utilisation. Courbes de couples, de puissance et de consommation spécifique d'un moteur, zone d'utilisation optimale du compte-tours, diagrammes de recouvrement de rapports de boîtes de vitesse;
- 1.2. Objectif : connaître les caractéristiques techniques et le fonctionnement des organes de sécurité afin de maîtriser le véhicule, d'en minimiser l'usure et de prévenir les dysfonctionnements. Spécificités du circuit de freinage oléo-pneumatique, limites d'utilisation des freins et des ralentisseurs, utilisation combinée freins et ralentisseur, recherche du meilleur compromis vitesse et rapport de boîte, utilisation de l'inertie du véhicule, utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes, attitude à adopter en cas de défaillance;
- 1.3. Objectif : pouvoir optimiser la consommation de carburant. Optimisation de la consommation de carburant à travers l'application du savoir-faire des points 1.1 et 1.2.; Permis de conduire C, C + E, C1, C1 + E
- 1.4. Objectif : être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule.
Forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, calcul du volume utile, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité, types d'emballage et supports de charge. Principales catégories de marchandises nécessitant un arrimage, techniques de calage et d'arrimage, utilisation de sangles d'arrimage, vérification des dispositifs d'arrimage, utilisation des moyens de manutention, bâchage et débâchage; Permis de conduire D, D + E, D1, D1 + E
- 1.5. Objectif : pouvoir assurer la sécurité et le confort des passagers.
Etalonnage des mouvements longitudinaux et latéraux, partage des voiries, placement sur la chaussée, souplesse de freinage, travail du porte-à-faux, utilisation d'infrastructures spécifiques (espaces publics, voies réservées), gestion des conflits entre une conduite en sécurité et les autres fonctions en tant que conducteur, interaction avec les passagers, spécificités du transport de certains groupes de passagers (handicapés, enfants);
- 1.6. Objectif : être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule.



Forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité;

2. Application des réglementations

Permis de conduire C, C+E, C1, C1+E et D, D+E, D1, D1+E

- 2.1. Objectif : connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation. Durées maximales du travail spécifiques aux transports; principes, application et conséquences des règlements (CEE) n° 3820/85 et n° 3821/85; sanctions en cas de non-utilisation, de mauvaise utilisation ou de falsification du chronotachygraphe; connaissance de l'environnement social du transport routier : droits et obligations des conducteurs en matière de qualification initiale et de formation continue;
Permis de conduire C, C + E, C1, C1 + E
- 2.2. Objectif : connaître la réglementation relative au transport de marchandises. Titres d'exploitation transport, obligations résultant des contratstypes de transport de marchandises, rédaction des documents matérialisant le contrat de transport, autorisations de transport international, obligations résultant de la Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route, rédaction de la lettre de voiture internationale, franchissement des frontières, commissionnaires de transport, documents particuliers d'accompagnement de la marchandise;
Permis de conduire D, D + E, D1, D1 + E
- 2.3. Objectif : connaître la réglementation relative au transport de voyageurs. Transport de groupes spécifiques, équipements de sécurité à bord du bus, ceintures de sécurité, chargement du véhicule;

3. Santé, sécurité routière et sécurité environnementale, service, logistique

Permis de conduire C, C+E, C1, C1+E et D, D+E, D1, D1+E

- 3.1. Objectif : être sensibilisé aux risques de la route et aux accidents du travail. Typologie des accidents du travail dans le secteur du transport, statistiques des accidents de la circulation, implication des poids lourds/autocars, conséquences humaines, matérielles, financières;
- 3.2. Objectif : être capable de prévenir la criminalité et le trafic de clandestins. Information générale, implications pour les conducteurs, mesures de prévention, liste de vérifications, législation relative à la responsabilité des transporteurs;
- 3.3. Objectif : être capable de prévenir les risques physiques. Principes ergonomiques : gestes et postures à risques, condition physique, exercices de manutention, protections individuelles;
- 3.4. Objectif : être conscient de l'importance de l'aptitude physique et mentale. Principes d'une alimentation saine et équilibrée, effets de l'alcool, des médicaments ou de toute substance susceptible de modifier le comportement,



symptômes, causes, effets de la fatigue et du stress, rôle fondamental du cycle de base activité/repos;

3.5. Objectif : être apte à évaluer des situations d'urgence.

Comportement en situation d'urgence : évaluer la situation, éviter le sur-accident, prévenir les secours, secourir les blessés et appliquer les premiers soins, réagir en cas d'incendie, évacuer les occupants du poids lourd/des passagers du bus, garantir la sécurité de tous les passagers, réagir en cas d'agression; principes de base de la rédaction du constat amiable;

3.6. Objectif : pouvoir adopter des comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque d'une entreprise.

Attitudes du conducteur et image de marque : importance pour l'entreprise de la qualité de prestation du conducteur, différents rôles du conducteur, différents interlocuteurs du conducteur, entretien du véhicule, organisation du travail, conséquences d'un litige sur le plan commercial et financier;

Permis de conduire C, C + E, C1, C1 + E

3.7. Connaître l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché.

Transports routiers par rapport aux autres modes de transport (concurrence, chargeurs), différentes activités du transport routier (transports pour compte d'autrui, compte propre, activités auxiliaires du transport), organisation des principaux types d'entreprises de transports ou des activités auxiliaires du transport, différentes spécialisations du transport (citerne, température dirigée, etc.), évolutions du secteur (diversifications des prestations offertes, rail-route, soustraitance, etc.);

Permis de conduire D, D + E, D1, D1 + E

3.8. Objectif : connaître l'environnement économique du transport routier de voyageurs et l'organisation du marché. Transports routiers de voyageurs par rapport aux autres modes de transport de voyageurs (rail, voitures particulières), différentes activités du transport routier de voyageurs, franchissement des frontières (transport international), organisation des principaux types d'entreprises de transport routier de voyageurs.



Annexe 2

I. Conditions auxquelles doivent répondre les locaux des centres de formation

Les centres de formation doivent disposer des locaux ci-après :

- un local destiné à l'administration et à l'accueil des candidats;
- un local destiné aux cours théoriques;
- des sanitaires.

Le local de cours doit répondre aux exigences suivantes :

- être équipés de tables et de chaises;
- disposer de matériel didactique.
- Les locaux ne peuvent être installés dans une habitation particulière ni dans un débit de boissons.

II. Conditions auxquelles doivent répondre les terrains utilisés dans le cadre de la formation continue pratique

Si le centre de formation se sert d'un terrain isolé de la circulation dans le cadre d'une formation continue pratique, ce terrain doit être inaccessible à toute personne étrangère à [la formation pratique et doit répondre aux normes suivantes :

- dimensions minimales pour la réalisation des formations pratiques dans le centre de formation;
- revêtement solide et stable, adapté à la masse des véhicules;
- matériel de secours : extincteur de 5 kg - trousse de secours - produit absorbant pour les tâches d'huile.

III. Conditions relatives aux véhicules utilisés dans le cadre de la formation continue pratique

Si le centre de formation se sert d'un véhicule de la catégorie enseignée dans le cadre de la formation continue pratique, ce véhicule doit répondre aux conditions de l'article 38 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.



Annexe 3 à l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, d1 D+E (modifié par l'arrêté royal du 21 juillet 2014)

Dispositions relatives au modèle de la carte de qualification de conducteur

1. Les caractéristiques physiques de la carte sont conformes aux normes ISO 7810 et ISO 7816-1.

Les méthodes de vérification des caractéristiques physiques des cartes destinées à assurer leur conformité avec les normes internationales sont conformes à la norme ISO 10373.

2. La carte comporte deux faces:

La face 1 contient:

- a) L'intitulé "carte de qualification de conducteur – kwalificatiekaart bestuurder – Fahrerqualifizierungsnachweis" imprimé en gros caractères
- b) Le signe distinctif "B" imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes
- c) Les informations spécifiques à la carte, numérotées comme suit:
 1. Le nom du titulaire
 2. Le prénom du titulaire
 3. La date et le lieu de naissance du titulaire
 4.
 - a. La date de délivrance
 - b. La date d'expiration
 - c. La désignation de l'autorité qui délivre la carte: SPF Mobilité et Transports
 5.
 - a. Le numéro de permis de conduire
 - b. Le numéro de série
 6. La photo du titulaire
 7. La signature du titulaire
 8. Les catégories de véhicules pour lesquelles le conducteur répond aux obligations de qualification initiale et de formation continue
- d) La mention "modèle des Communautés européennes Model van de Europese Gemeenschappen – Modell der Europäischen Gemeinschaften" et l'intitulé "carte de qualification de conducteur" dans les autres langues de la Communauté, imprimées en bleu afin de constituer la toile de fond de la carte:

tarjeta de cualificación del conductor
карта за квалификация на водача
chaufføruddannelsesbevis
Fahrerqualifizierungsnachweis
Juhi ametipädevuse kaart
δελτίο επιμόρφωσης οδηγού
driver qualification card
carte de qualification de conducteur
cárta cáilíochta tiomána
carta di qualificazione del conducente



vadītāja kvalifikācijas apliecība
vairuotojo kvalifikacinē kortelē
gépjarművezetői képesítési igazolvány
karta ta' kwalifikazzjoni tas-sewwieq
kwalificatiekaart bestuurder
karta kwalifikacji kierowcy
carta de qualificação do motorista
cartela de pregătire profesională a conducătorului auto
preukaz o kvalifikácii vodiča
kartica o usposobljenosti voznika
kuljettajan ammattipätevyyskortti
yrkeskompetensbevis för förare;

- e) les couleurs de référence :
- bleu : Pantone reflex blue ;
 - jaune : Pantone yellow.

La face 2 contient :

- a) 9. Les catégories de véhicules pour lesquelles le conducteur répond aux obligations de qualification initiale et de formation continue ;
10. le code communautaire 95 suivi de la date d'échéance du certificat d'aptitude professionnel ;
- b) une explication des rubriques numérotées 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5a, 5b et 10 apparaissant sur les faces 1 et 2 de la carte.



FORMATION SYNDICALE

Convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à la formation syndicale pour les travailleurs occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :



1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par "travailleurs" on entend les ouvriers et les ouvrières déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 015 ou 027.

Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par :

"Fonds Social" : le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet



1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers", et en modifiant les statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 portant modification de la dénomination du « Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers » en « Fonds social Transport et Logistique » et modifiée dernièrement par la convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence « Fonds Social Transport et Logistique ».

Chapitre III : Formation Syndicale

Article 3

Chaque membre effectif et suppléant des conseils d'entreprises, des comités de prévention et de protection au travail, et des délégations syndicales, a droit annuellement par mandat à quatre (4) jours d'absence rémunérés par son employeur pour participer à des sessions de formation organisées par les organisations syndicales.

Article 4

Les jours de formation syndicale auxquels les mandataires effectifs des syndicats représentatifs siégeant dans la commission paritaire du transport et de la logistique ont droit, peuvent être regroupés par entreprise de sorte que les mandataires concernés qui ont déjà épuisé le nombre de jours de formation syndicale auxquels ils ont normalement droit, puissent prendre des jours de formation syndicale supplémentaires, si d'autres mandataires ne prennent pas tous les jours auxquels ils ont droit.

Les jours sont annuellement limités à 6 jours au maximum de formation syndicale par mandat.

Article 5

Les demandes individuelles pour la prise de journées de formation syndicale sont toujours prévues de la signature du (de la) responsable national(e) / fédéral(e) des organisations syndicales siégeant dans la commission paritaire du transport et de la logistique et seront introduites par écrit, avec mention de l'heure du début et de la fin de la formation par l'organisation syndicale auprès de l'employeur, et ce au moins 14 jours calendrier avant le début de l'absence prévue, et en veillant à respecter la continuité dans l'entreprise.

La demande à l'employeur mentionne le solde du nombre de jours de formation auquel le mandataire a droit avant le début de la formation syndicale demandée,



ainsi que le solde du nombre de jours auxquels les autres mandataires de l'organisation syndicale concernée dans l'entreprise ont encore droit avant le début de la formation syndicale demandée.

Article 6

Le salaire pour chaque jour de formation syndicale est déterminé, notamment:

- pour le personnel roulant à temps plein = 8 heures temps de travail et 2 heures temps de disponibilité.
- pour le personnel non roulant à temps plein les modalités de la loi du 4 janvier 1974 relative aux jours fériés sont appliquées. (Moniteur Belge du 31 janvier 1974).
- pour le personnel à temps partiel le calcul du salaire pour chaque journée de formation est fait de la même façon que pour les ouvriers à temps plein, mais proportionnellement à la durée hebdo-madaire des prestations de travail.

Chapitre IV : Tâches du Fonds Social

Article 7

Le remboursement aux entreprises des salaires - déterminés conformément à l'article 6 - et charges patronales, afférents aux journées d'absence pour participation à cette formation, sera à charge du «Fonds Social du transport et de la logistique».

Les charges patronales sont estimées forfaitairement à 50 % des salaires.

Article 8

Le Conseil d'Administration du Fonds Social est chargé de fixer la procédure - conformément aux dispositions de la présente convention - et les documents nécessaires à l'introduction des demandes de paiement des salaires et des charges afférents aux journées d'absence relatives à la participation de l'ouvrier à la formation syndicale.

Chapitre V : Cadre juridique

Article 9

Cette convention collective de travail remplace la convention collective de travail du 15 octobre 2009 (AR 15.06.2010 - MB 27.08.2010) concernant la formation syndicale pour les ouvriers occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers.

Chapitre VI : Durée de validité



Article 10

§ 1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1 juin 2011.

§ 2

Elle est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée à la poste, adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et du Logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



PETIT CHÔMAGE

Convention collective de travail 26 juin 1974 concernant les petits chômages à l'occasion d'événements particuliers accordés aux ouvriers et ouvrières occupés dans des entreprises de transport de choses

Article 1

La présente convention collective de travail s'applique :

1. aux ouvriers et ouvrières des entreprises qui ressortissent à la Commission paritaire nationale du transport et s'occupent du transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, à l'exclusion des entreprises de déménagement et des entreprises de taxicamionnettes;
2. aux employeurs qui occupent les ouvriers et ouvrières visés au point 1.

Article 2

Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 28 août 1963, modifié par les arrêtés royaux des 9 juillet 1970 et 22 juillet 1970, relatif au maintien de la rémunération normale des ouvriers, des travailleurs domestiques, des employés et des travailleurs engagés pour le service des bâtiments de navigation intérieure, pour les jours d'absence à l'occasion d'événements familiaux ou en vue de l'accomplissement d'obligations civiques ou de missions civiles, l'ouvrier et ouvrière ont le droit de s'absenter de leur travail, avec maintien de leur salaire normal, pour les raisons suivantes et pour la durée fixée ci-après :

1. Mariage de l'ouvrier ou de l'ouvrière : trois jours à choisir par le travailleur dans la semaine où se situe l'événement ou dans la semaine suivante.
2. Communion solennelle d'un enfant de l'ouvrier ou de l'ouvrière : le jour de la cérémonie ou le jour précédent ou suivant pendant lequel il est travaillé dans l'entreprise.
3. Participation d'un enfant de l'ouvrier ou de l'ouvrière à la fête de la "jeunesse laïque" là où elle est organisée : le jour de la fête ou le jour précédent ou suivant pendant lequel il est travaillé dans l'entreprise.

Article 3

Le paiement a lieu lors de la première paie qui suit, sur présentation par l'ouvrier ou l'ouvrière de la preuve justificative de leur absence. L'ouvrier ou l'ouvrière doivent avertir le chef d'entreprise ou son préposé de leur absence.

Article 4

La présente convention collective de travail produit ses effets le 1er mai 1974 et est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit être faite au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée à la poste, adressée au président de la Commission paritaire nationale du transport.



Convention collective de travail du 7 septembre 1978 concernant les absences justifiées pour raisons familiales dans les entreprises de transport de choses

Article 1

La présente convention collective de travail s'applique :

1. aux ouvriers des entreprises qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et s'occupent du transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, à l'exclusion des entreprises de déménagement et de taxis-camionnettes;
2. aux employeurs qui occupent les ouvriers visés au point 1.

Par "ouvriers" sont visés, les ouvriers et les ouvrières.

Article 2

Les ouvriers peuvent s'absenter du travail pour des raisons familiales impérieuses et ceci pour un maximum de dix jours par an, et de trois jours consécutifs. Ces absences n'ouvrent toutefois par le droit à la rémunération.

Afin d'atténuer les effets de désorganisation du travail que pareilles absences peuvent entraîner, les ouvriers doivent prendre toutes dispositions utiles pour avertir la direction de l'entreprise en temps opportun et, le cas échéant, produire les justifications.

Article 3

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1er mai 1978 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes, à condition qu'un délai de trois mois soit respecté; cette dénonciation est notifiée par lettre recommandée à la poste au président de la Commission paritaire du transport. Le délai de trois mois prend cours à partir de la date à laquelle la lettre recommandée est envoyée au président.



RÉGIMES DE CHÔMAGE AVEC COMPLÉMENT D'ENTREPRISE (RCC)

Convention collective de travail du 21 novembre 2013 relative au régime de chômage avec complément d'entreprise pour les travailleurs occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers modifiée

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activité connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru dans le Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.



§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis. Par "pour le compte de tiers", il faut entendre: la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission Paritaire du Transport et de la Logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par travailleurs on entend les ouvriers et ouvrières déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 015 ou 027.

Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par :

"FSTL", le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses



statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" et modifiant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 portant modification de la dénomination du « Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers » en « Fonds Social Transport et Logistique », rendue obligatoire par Arrêté Royal du 18 mai 2008 (MB 10 juin 2008), ainsi que la CCT du 15/09/2011 (106705) relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence « Fonds Social Transport et Logistique » enregistrée sous le numéro 106705/CO/140.0409 et modifiée par la CCT du 16/02/2012 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence « Fonds Social Transport et Logistique » enregistrée sous le numéro 109264/CO/140.0409.

Chapitre III : Conditions d'octroi du chômage avec complément d'entreprise

Article 3

Une indemnité complémentaire de chômage avec complément d'entreprise est octroyée à charge de l'employeur, sous les conditions cumulatives suivantes:

- ✓ le travailleur doit être admissible au régime du chômage;
- ✓ dans tous les cas de licenciement, sauf pour motif grave;
- ✓ les travailleurs doivent avoir atteint l'âge requis, le jour où ils sont licenciés (dernier jour du contrat de travail);
- ✓ les travailleurs licenciés doivent faire connaître expressément leur désir de faire usage de la possibilité du chômage avec complément d'entreprise;
- ✓ ils pourront bénéficier du chômage avec complément d'entreprise jusqu'à la date à laquelle leur pension de retraite normale prend cours;

Article 4

Tenant compte de la Loi du 12 avril 2011 modifiant la loi du 1er février 2011 portant la prolongation de mesures de crise et l'exécution de l'accord interprofessionnel et en exécutant le compromis du gouvernement relatif au projet d'accord interprofessionnelle, modifiée par la Loi du 29 mars 2012 (MB 30.03.2011) portant des dispositions diverses (I) ainsi que de l'AR du 28 décembre 2011 modifiant l'AR du 3 mai 2007 fixant le régime de chômage avec complément d'entreprise dans le cadre du Pacte de solidarité entre les générations, visant à augmenter le taux d'emploi des travailleurs âgés et de l'AR du 20 septembre 2012 modifiant l'AR du 3 mai 2007 fixant le régime du chômage avec complément d'entreprise, les ouvriers doivent en plus satisfaire aux conditions d'ancienneté suivantes au moment du licenciement :



1. le travailleur ayant atteint l'âge de 56 ans doit pouvoir justifier d'une carrière professionnelle de 40 ans.
Les conditions particulières prévues dans la convention collective de travail n° 106 du CNT du 28 mars 2013 pour les travailleurs âgés d'au moins 56 ans qui peuvent justifier d'une carrière professionnelle de 33 ans dont 20 ans dans un régime de travail de nuit dans le sens de la cct n° 46 du CNT (ou pour les travailleurs qui ont été occupés dans le secteur de la construction et qui sont en incapacité de travail) sont d'application.

2. le travailleur ayant atteint l'âge de 58 ans doit avoir travaillé comme salarié:
 - a. ³⁶condition générale : pendant au moins 38 ans pour les travailleurs
 - b. Les conditions particulières prévues dans la convention collective de travail n° 105 du CNT du 28 mars 2013 pour certains travailleurs âgés moins valides ou ayant des problèmes physiques graves (qui ont été occasionnés intégralement ou partiellement par leur activité professionnelle et qui entravent significativement la poursuite de l'exercice de leur métier), et qui peuvent justifier d'une carrière professionnelle de 35 ans, sont aussi d'application.
 - c. les conditions particulières pour les travailleurs pratiquant un métier lourd (AR du 20.09.2012 - MB 04.10.2012 modifiant l'AR du 03.05.2007 - MB 08.06.2007, fixant le régime de chômage avec complément d'entreprise dans le cadre du pacte de solidarité entre les générations) sont également d'application.
 - prouver un passé professionnel de 35 ans et avoir pratiqué un métier lourd :
 - soit pendant 5 ans au cours des 10 dernières années
 - soit pendant 7 ans au cours des 15 dernières années
 - Comme métier lourd n'est reconnu que :
 - le travail en équipes successives
 - le travail en services interrompus
 - le travail avec prestations de nuit dans le sens de la CCT n° 46 du CNT.

3. le travailleur ayant atteint l'âge de 60 ans doit avoir travaillé comme salarié :
 - pendant au moins 35 ans pour les travailleurs
 - pendant au moins 28 ans pour les travailleuses.

Chapitre IV : Calcul du chômage avec complément d'entreprise

Article 5 : Montant brut du complément d'entreprise

Le montant brut du complément d'entreprise est égal à la moitié de la différence entre la rémunération mensuelle nette de référence et l'allocation de chômage.

Article 6 : Rémunération journalière brute de référence

La rémunération journalière brute de référence s'obtient en divisant les salaires bruts pour des prestations effectives des 12 derniers mois précédant le mois de départ en

³⁶ Modifié: CAO 22.05.14



RCC, par le nombre de jours de prestations effectives dans cette période de référence.

Dans le cas où un travailleur a été en incapacité de travail pendant toute la période de 12 mois précédant le mois du début du chômage avec complément d'entreprise, la rémunération journalière brute de référence se calcule en divisant le montant brut de l'indemnité de rupture de contrat par le nombre de jours correspondant.

En cas de journées de travail à temps partiel dans le cadre de crédit-temps partiel ou de travail partiel (mais assimilé à un emploi à temps plein en matière de chômage), la rémunération journalière brute de référence est égale à la somme de tous les éléments de salaire brut divisée par le produit de l'opération suivante :

$$\frac{\text{sigma nombre de jours effectifs de travail}}{\text{nombre de jours de travail par semaine}}$$

multiplié par (fraction d'emploi x nombre de jours du régime)

Article 7 : Rémunération mensuelle brute de référence

La rémunération journalière brute de référence est dans un régime de 5 jours multipliée par 65/3 et dans un régime de 6 jours par 78/3. Ceci correspond à la rémunération mensuelle brute de référence.

En cas de crédit-temps, ou de congé thématique, il sera tenu compte, pour le calcul de la rémunération mensuelle brute de référence, du régime dans lequel l'ouvrier travaillait auparavant.

Article 8 : Rémunération mensuelle nette de référence

La rémunération mensuelle brute de référence (plafonnée comme stipulé dans l'article 6 CCT-CNT n°17) est diminuée des cotisations personnelles ONSS après avoir tenu compte du bonus à l'emploi éventuel, ainsi que de la retenue normale du précompte professionnel après application des réductions éventuelles sur le précompte professionnel.

La rémunération mensuelle nette de référence ainsi obtenue est arrondie à l'euro supérieur.

Chapitre V : Remboursement du complément d'entreprise

Article 9

Pour les travailleurs visés à l'article 3, l'employeur peut obtenir le remboursement du complément d'entreprise par l'intermédiaire du FSTL pour autant que cet employeur :

- appartienne à la catégorie ONSS 083 depuis au moins 1 an précédant le début du RCC
- et qu'il appartienne à la catégorie ONSS 083 durant les périodes pour lesquelles il demande au FSTL le remboursement du complément d'entreprise.



A cet effet le FSTL pourra disposer d'une cotisation de 0,15% comprise dans la cotisation patronale fixée conformément à l'article 12 de ses statuts.

Article 10

Les modalités d'application pratiques pour l'exécution de la présente convention seront élaborées par le Conseil d'Administration du SFTL.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 11

§ 1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1er janvier 2014 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2014.

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire du transport et de la logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées.

Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



PLAN SECTORIEL DE PENSION

Convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à l'instauration d'un plan sectoriel de pension au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers

Article 1 : Champ d'application

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'Arrêté Royal du 7 mai 2007, modifiant l'Arrêté Royal du 13 mars 1973 instituant la Commission Paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'Arrêté Royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur Belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui effectuent:

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui, en dehors des zones portuaires:



1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par "activités logistiques", on entend: réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre: la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission Paritaire du Transport et de la Logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par "travailleurs" on entend les ouvriers et ouvrières, déclarés dans la catégorie ONSS 083, sous le code travailleur 015 ou 027.

Cette convention collective de travail ne s'applique toutefois pas:

- a) aux étudiants déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 035.
- b) aux étudiants qui, à partir du 1er janvier de l'année au cours de laquelle ils atteignent 19 ans, sont déclarés sous le code travailleur 015, mais sont occupés par contrat d'apprentissage, comme déclaré à l'ONSS avec mention type étudiant dans la zone "type contrat d'apprentissage".

Article 2 : Définitions



Pour l'application de la présente convention, on entend par:

"Fonds Social", le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" et modifiant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective de travail du 16 octobre 2007 portant modification de la dénomination du "Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" en "Fonds Social Transport et Logistique" et par la convention collective de travail du 15 septembre 2011 portant sur la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence "Fonds Social Transport et Logistique".

Article 3 : Objet

Cette convention collective de travail est conclue en exécution de l'accord sectoriel 2007-2008, conclu le 5 juin 2007 entre les organisations représentatives des employeurs et des travailleurs soussignées, au sein de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et repris dans le protocole d'accord du 16 juillet 2009, pour organiser un régime de pension sectoriel conformément à la loi du 28 avril 2003 relative aux pensions complémentaires et au régime fiscal de celles-ci et de certains avantages complémentaires en matière de sécurité sociale, en abrégé LPC, pour les employeurs déterminés dans l'article 1er de la présente convention et leurs travailleurs, qui satisfont aux conditions d'affiliation reprises au règlement du régime de pension.

Le règlement du régime de pension sectoriel est joint en tant qu'annexe n° 1 à cette convention collective de travail.

Article 4 : Organisateur

Le Fonds Social est désigné comme l'organisateur du régime de pension sectoriel. Le Fonds Social agit ainsi, au sens de la LPC, comme organisateur du régime de pension sectoriel et est responsable pour l'engagement de pension fixé dans le règlement de pension en annexe par rapport aux affiliés et leurs bénéficiaires.

Article 5 : Cotisation

Les cotisations relatives au régime de pension sectoriel sont perçues et recouvrées par l'Office National de Sécurité Sociale, ONSS, auprès de tous les employeurs appartenant à la catégorie ONSS 083 auxquels cette convention collective de travail s'applique, pour autant qu'ils ne soient pas visés par la clause opting out, déterminée



ci-dessous à l'article 6, pour tous leurs travailleurs qui satisfont aux conditions d'affiliation du règlement de pension.

Le montant de la cotisation et les modalités plus précises sont déterminées dans l'annexe n° 2 de cette convention collective de travail.

L'Office National de Sécurité Sociale verse les montants perçus et recouverts à l'organisateur du régime de pension sectoriel en vue du financement, de la gestion et de l'exécution du régime de pension sectoriel. L'organisateur verse les montants nécessaires à l'organisme de pension, déterminé ci- dessous à l'article 8.

Article 6 : Opting out

Les employeurs auxquels cette convention collective de travail s'applique, peuvent, selon les conditions de l'annexe n° 3 à cette convention collective de travail et en tenant compte des dispositions applicables de la LPC, organiser eux-mêmes l'exécution du régime de pension sectoriel pour tous leurs travailleurs dans un ou plusieurs régimes de pension d'entreprise au niveau de l'entreprise. Lorsqu'un employeur comprend plusieurs entreprises ou sièges qui sont tous connus sous le même numéro d'immatriculation et répertorié dans la catégorie 083 auprès de l'Office National de Sécurité Sociale, son(ses) régime(s) de pension d'entreprise doi(ven)t être applicable(s) à tous les travailleurs occupés dans toutes ces entreprises ou sièges.

Article 7 : Avantages

Les avantages du régime de pension sectoriel sont déterminés dans le règlement de pension, attaché en tant qu'annexe n° 1 à cette convention collective de travail. Toutes les conditions et modalités sont déterminées dans le règlement de pension qui, conformément aux dispositions légales en la matière, fixe les droits et obligations de l'organisateur et des affiliés et de leurs ayants droit, et détermine également les conditions d'affiliation et les règles relatives à l'exécution du régime de pension sectoriel.

Article 8 : Institution de pension

La gestion et l'exécution du régime de pension sectoriel sont confiées à l'institution de retraite professionnelle Fonds de Pension Transport et Logistique, en abrégé Pensio TL, organisme de financement de pensions (en abrégé OFP). Au moment de la conclusion de cette convention collective de travail, l'OFP Pensio TL est en cours de création. Un dossier d'agrément est déposé auprès des autorités compétentes - la FSMA (Autorité des services et marchés financiers) afin que l'OFP Pensio TL soit agréé à agir en tant qu'institution de retraite professionnelle, chargée de la gestion et de l'exécution du régime de pension sectoriel instauré par cette convention collective de travail.

Article 9 : Gestion



Les règles relatives à la gestion du régime de pension sectoriel sont fixées dans le règlement de pension, attaché en tant qu'annexe n° 1 à cette convention, dans les statuts de l'OFP Pensio TL ainsi que dans les autres documents de travail de Pensio TL. La gestion comprend la gestion administrative, financière, comptable, organisationnelle et actuarielle, ainsi que toutes les autres tâches de gestion et d'exécution qui résultent de la législation applicable et de la législation prudentielle et sociale concernée.

L'organisateur du régime de pension sectoriel siège en tant que membre ordinaire au sein de l'assemblée générale de l'OFP Pensio TL.

Le conseil d'administration de Pensio TL est composé pour la moitié de membres représentant les organisations représentatives d'employeurs (au sein de la (sous-)commission paritaire compétente) et pour la moitié de membres représentant les organisations représentatives de travailleurs (au sein de la (sous-)commission paritaire compétente). Les administrateurs sont désignés conformément aux statuts de Pensio TL et en tenant compte des dispositions légales en la matière. Le conseil d'administration paritaire de Pensio TL détermine la politique générale de l'organisme pour le financement de pension et exerce ses tâches conformément à la loi et aux statuts de Pensio TL.

Des règles de gestion et de fonctionnement plus précises seront développées et déterminées dans le contrat de gestion, que l'organisateur conclut avec Pensio TL. L'organisateur et Pensio TL peuvent, dans le cadre de la gestion et de l'exécution du régime de pension sectoriel, collaborer avec d'autres organisateurs sectoriels et institutions de pension. A cette fin et en vue d'une gestion raisonnable et prudente et d'une exécution rapide des tâches opérationnelles relatives au régime de pension sectoriel, ils peuvent s'affilier et collaborer à des groupements d'intérêt économique dont le but correspond au but de Pensio TL et qui peuvent supporter et faciliter les activités de gestion et d'exécution relatives au régime de pension sectoriel.

Pour la réalisation de son objectif et pour la gestion et l'exécution du régime de pension sectoriel, Pensio TL peut faire appel aux tiers parmi lesquels également les services du Fonds Social. A cette fin des contrats de sous-traitance seront établis fixant les conditions et les modalités de prestations de services.

Article 10 : Conditions et procédures d'affiliation et de sortie

Les conditions d'affiliation au régime de pension sectoriel sont fixées dans le règlement de pension, qui forme l'annexe n° 1 de cette convention collective de travail. Le chapitre 6 du règlement de pension détermine la procédure lors d'une sortie.

Article 11 : Communication

Pensio TL est responsable de l'application de toutes les obligations d'information et de transparence de la LPC et/ou de la législation relative aux institutions de retraite professionnelle à moins qu'il ne conclue, pour une partie ou pour la totalité de ces obligations, un contrat en respectant les conditions et restrictions légales avec des tiers qui y sont légalement habilités.



Article 12 : Entrée en vigueur

Le régime de pension sectoriel entre en vigueur le 1er juillet 2011.

Article 13 : Durée

Cette convention collective de travail sort ses effets à partir du 1er juin 2011 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire par écrit, en tenant compte de toutes les dispositions légales et par lettre recommandée, adressée au président de la Commission Paritaire, qui en avisera, par écrit, sans délai les parties contractantes.

Un délai de préavis de 6 mois doit être respecté. Le délai prend cours le premier jour du trimestre qui suit la date d'envoi de la lettre recommandée.

La cessation de la présente convention collective de travail suite à l'expiration du préavis donné ou suite à la conclusion d'une nouvelle convention collective de travail a, sous réserve d'autres dispositions légales, la suppression du régime de pension sectoriel pour conséquence, sauf prévu autrement par convention collective de travail à ce moment. La cessation n'entraîne pas automatiquement, ni nécessairement la résiliation ou la liquidation de l'institution de retraite, à laquelle la gestion et l'exécution du régime de pension ont été confiées.

Article 14 : Effet - Extension pour membres non affiliés

Lorsqu'une ou plusieurs dispositions seraient déclarées nulles ou non valables ou sans effet, les autres dispositions demeurent entièrement d'application et sortent leurs effets, sous réserve d'autres dispositions légales.

Le cas échéant ainsi que dans les cas où la validité ou l'effet de l'entière convention serait mis en danger, les parties contractantes s'engagent à commencer sans délai, des négociations en vue d'un règlement ou, à défaut dans un délai de 6 mois, de constater la situation et les conséquences de telles annulations.

Les annexes à cette convention collective de travail en font intégralement partie.



Annexe – 1 Règlement de pension³⁷ (23/08/2012)

CHAPITRE Ier. — Dispositions générales

Article 1er. Objet

- 1.1. Ce Règlement de Pension constitue le règlement du Régime de Pension Sectoriel instauré par convention collective de travail - convention collective de travail conclue au sein de la Commission paritaire du transport et de la logistique au 15 septembre 2011, en exécution de l'accord sectoriel 2007-2008 conclu le 5 juin 2007 et du protocole d'accord du 16 juillet 2009. La convention collective de travail organise le Régime de Pension Sectoriel pour les Employeurs et leurs Travailleurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et qui appartiennent aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers. Ce Règlement de Pension règle les droits et les obligations de l'organisateur, des employeurs, des affiliés et de leurs bénéficiaires et ayants droit et détermine les conditions d'affiliation ainsi que les règles d'exécution du Régime de Pension Sectoriel. Ce Règlement de Pension est rédigé en exécution de ladite convention collective de travail et en est l'annexe 1re.
- 1.2. Ce Règlement de Pension contient un engagement de pension du type Contributions Définies sans garantie de rendement.
- 1.3. Le Régime de Pension Sectoriel est organisé par l'Organisateur, FSTL. Sa gestion et son exécution sont confiées au Pensio TL, organisme de financement de pension, en abrégé OFP, agréé comme institution de retraite professionnelle, en abrégé IRP, par la FSMA le 22 mai 2012, numéro 50.603. Conformément à la convention collective de travail, Pensio TL est chargé de la gestion et de l'exécution du Régime de Pension Sectoriel, décrit dans ce Règlement de Pension.
Pensio TL a une obligation de moyen. Cela veut dire que Pensio TL gèrera les fonds qui lui ont été confiés selon le principe de la personne prudente. Pensio TL ne garantit aucun résultat et ne prend donc pas d'engagement de résultat.

Art. 2. Définitions

Pour l'application du Règlement de Pension, les notions avec une majuscule signifient ce qui est repris dans cet article.

Affilié

Un Affilié au Règlement de Pension est soit un Affilié Actif, soit un Affilié Passif. La notion Affilié comprend tant l'Affilié Actif que l'Affilié Passif. Un Affilié Actif est un travailleur qui remplit les conditions d'affiliation du Règlement de Pension pour autant qu'il soit occupé par ou qu'il n'ait pas quitté ("sorti") son Employeur et qu'il continue à remplir les conditions d'affiliation. Un Affilié Passif est un ancien Affilié Actif qui dispose des Réserves Acquisées lors de sa Sortie et qui a laissé ses Réserves Acquisées dans Pensio TL après la Sortie. En pratique l'Affilié Passif est également nommé un "dormant".

Capital de Pension Complémentaire

La prestation déterminée au chapitre III du Règlement de Pension.

Actuaire

L'actuaire désigné de Pensio TL.

³⁷ L'annexe 1 de la CCT du 22/11/12 est remplacée par l'annexe 1 du 23/08/2012



Bénéficiaire

La personne qui, suite au décès de l’Affilié Actif ou selon le cas de l’Affilié Passif, devient l’ayant droit (d’une part) du Capital Décès fixé au chapitre IV du Règlement de Pension, conformément à ce Règlement de Pension.

Buffer

La réserve libre, telle que définie dans l’arrêté d’exécution de la LPC, dans l’OFP Pensio TL. Les avoirs de Pensio TL forment un patrimoine global, mais en interne les avoirs sont repartis en 3 volets dont le Buffer en est un. Le Buffer ne constitue pas de patrimoine distinct au sens de la législation. Le Buffer comprend les avoirs de l’OFP qui ne sont pas attribués au Volet de Pension, ni au Volet de Frais.

Le Buffer est alimenté par une attribution annuelle de :

- i. la différence positive entre le Rendement Net de l’OFP et le Rendement Net Corrigé de l’OFP
- et
- ii. le résultat de la formule “Rendement Net Corrigé x (avoirs du Buffer/totalité des avoirs de l’OFP)”
- et
- iii. (iv) la différence entre le Rendement Net Corrigé et le Rendement Net Corrigé Attribué ainsi que;
- ou
- iv. (iii) lorsque d’application, de la diminution éventuelle de l’attribul’attribution au Volet de Frais visé à l’article 12 (ii).

Le Buffer peut être utilisé pour :

- i. l’apurement des Comptes Individuels en cas de Sortie, Mise à la Retraite, Décès, abrogation du Régime de Pension Sectoriel et/ou en cas de transferts des Réserves Acquisées (le cas échéant majorées pour autant que cela soit légalement requis)
- et/ou pour
- ii. des apurements prudentiels dans le Volet de Pension et/ou le Volet de Frais dans le cadre d’une gestion prudente, du plan de financement, des plans de redressement ou d’assainissement internes ou officiels et/ou suite aux disparités éventuelles dans les cashflows relatifs aux recettes ONSS perçues, aux Cotisations Trimestrielles perçues par l’ONSS et aux Cotisations Trimestrielles dues en vertu de la convention collective de travail.

CCT

La convention collective de travail du 15 septembre 2011 conclue au sein de la Commission paritaire du transport et de la logistique relative à l’instauration d’un Plan Sectoriel de Pension dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers, y compris ses annexes et les futures modifications.

FSMA

L’Autorité des services et marchés financiers qui est l’autorité de surveillance des institutions de retraite professionnelle. En particulier, la FSMA veille à l’application de la législation sociale concernant les pensions complémentaires (dont la LPC) et à la gestion et au fonctionnement des institutions de retraite professionnelle en conformité avec la réglementation prudentielle applicable.

Rendement Net Corrigé

Le Rendement Net de l’OFP de l’exercice concerné



- i. diminué d'un montant égal à la différence positive entre le montant réel des frais de gestion et de fonctionnement de l'OFP de l'exercice concerné d'une part, et les Cotisations de Frais reçues dans le Volet de Frais de l'OFP d'autre part lorsque ces dernières sont moins élevées

et

- ii. diminué de la différence entre les Cotisations de Pension Trimestrielles dues en vertu de la convention collective de travail d'une part et les recettes ONSS y afférentes, lorsque ces dernières sont moins élevées, d'autre part

ou

- iii. selon le cas, augmenté de la différence entre ces recettes ONSS d'une part et les Cotisations de Pension Trimestrielles dues en vertu de la CCT d'autre part lorsque ces dernières sont moins élevées.

Le Rendement Net Corrigé est déterminé par le Conseil d'Administration sur la base des comptes annuels et des pièces comptables de l'OFP.

Les corrections conformément à (i), (ii) et/ou (iii) ne seront cependant pas appliquées, lorsqu'elles sont insignifiantes et/ou pas nécessaires vu la présence suffisante des avoirs dans le Volet de Frais, tenant compte des soldes cumulatifs éventuellement existants des exercices précédents. Le Conseil d'Administration le détermine annuellement sur la base de la comptabilité de l'OFP.

Compte Individuel

Le compte, tenu au sein de l'OFP, pour et au nom de chaque Affilié Actif et Passif auquel la Cotisation de Pension Trimestrielle est attribuée. Ce compte est capitalisé en fonction du Rendement Net Corrigé Attribué.

Organisateur

Le "Fonds social transport et logistique", en abrégé FSTL, fonds de sécurité d'existence. L'Organisateur du Régime de Pension Sectoriel est désigné dans la convention collective de travail conformément à la LPC et est membre de l'OFP.

IRP

Une institution de retraite professionnelle. L'OFP Pensio TL est l'institution de retraite professionnelle chargée de la gestion et de l'exécution du Régime de Pension Sectoriel.

Enfant

Un enfant dont la descendance de l'Affilié est établie, ainsi qu'un enfant reconnu ou adopté par l'Affilié.

Cotisation Trimestrielle

La Cotisation Forfaitaire comme fixée par la convention collective de travail (y compris ses annexes, en particulier l'annexe 2 et ses modifications futures), adaptée au Facteur Global de Prestation comme défini dans ladite convention collective de travail (y compris ses annexes et modifications futures) en fonction de la situation d'emploi de l'Affilié Actif.

Cotisation de Pension Trimestrielle

La partie du montant de la Cotisation Trimestrielle, utilisée pour la constitution des avantages et prestations prévue par le Régime de Pension Sectoriel conformément au Règlement de Pension et définie dans la CCT (y compris ses annexes, en particulier l'annexe 2 et ses modifications futures).



Cotisation de Frais

La partie du montant de la Cotisation trimestrielle utilisée pour la couverture des frais concernant la gestion et l'exécution du Régime de Pension Sectoriel. Le montant de la Cotisation de Frais est défini dans la CCT (y compris ses annexes, en particulier l'annexe 2 et ses modifications futures). La Cotisation de Frais est égale à la différence entre le montant de la Cotisation Trimestrielle d'une part, et la Cotisation de Pension Trimestrielle, augmentée de la cotisation spéciale de sécurité sociale due, d'autre part.

Volet de Frais

La partie des avoirs de l'OFP attribuée au Volet de Frais. Les avoirs dans le Volet de Frais émanent des versements des Cotisations de Frais et de l'attribution du Rendement Net Corrigé au Volet de Frais conformément l'article 12 de ce Règlement de Pension. Les avoirs du Volet de Frais peuvent uniquement être utilisés pour la couverture des frais concernant la gestion et l'exécution du Régime de Pension Sectoriel. Le Volet de Frais ne constitue pas un patrimoine distinct au sens de la législation.

Volet de Comptes Individuels

Le Volet de Pension au sein de l'OFP.

Rendement net

Le résultat financier de l'OFP, comme fixé annuellement dans la rubrique II du compte de résultats de l'exercice concerné.

Date Normale de Pension

Le premier jour du mois suivant le mois au cours duquel l'Age Normal de Pension est atteint.

Age Normal de Pension

L'âge légal de pension normal pour la Mise à la Retraite de l'Affilié, toutefois 65 ans au plus tôt.

Structure d'accueil

Le contrat d'assurance conclu par l'Organisateur avec une institution qui répond aux conditions déterminées dans l'article 32, § 1er, 2o de la LPC (qui répartit la totalité des bénéficiaires entre les affiliés proportionnellement à leurs réserves et limite les frais selon la réglementation en vigueur) pour la gestion :

- i. des droits de pension acquis auprès de leur ancien employeur, transférés à la demande des Affiliés Actifs, à l'organisme de pension de l'Organisateur;
- et
- ii. des Réserves Acquisées, le cas échéant majorées à concurrence des montants garantis lors de la sortie conformément à la LPC, des anciens Affiliés Actifs qui demandent le transfert à la Structure d'Accueil à l'occasion de leur Sortie ou plus tard;
- et
- iii. de la continuation individuelle des Affiliés Passifs comme déterminée dans la LPC.

La convention de la Structure d'Accueil est (co)signée par l'OFP pour l'exécution de la conversion des capitaux en rente à la demande de l'Affilié ou du Bénéficiaire conformément à l'article 25 du Règlement de Pension.

Opting out

La possibilité, prévue par la CCT, d'organiser soi-même l'exécution du Régime de Pension Sectoriel au niveau de ses entreprises conformément aux conditions de la CCT, pour un employeur qui ressortit au champ d'application de la CCT (déterminé plus précisément dans son annexe 3 en particulier).



OFP

Pensio TL. L'organisme de financement de pension Pensio TL qui agit comme un Organisme de Pension pour la gestion et l'exécution du Régime de Pension Sectoriel.

Capital Décès

La prestation déterminée au chapitre IV du Règlement de Pension.

CP ou Commission Paritaire

La Commission paritaire du transport et de la logistique.

Partenaire

L'épou(x)(se) de l'Affilié Actif ou Passif au moment du décès de l'Affilié Actif ou Passif qui n'est pas divorcé(e), ni séparé(e) légalement de corps et de biens,
ou

la personne du même ou d'un autre sexe, non parenté à l'Affilié Actif ou Passif au premier, deuxième ou troisième degré, qui cohabite légalement avec l'Affilié Actif ou Passif, sur la base d'une déclaration de cohabitation légale, visée au Code civil, au moment du décès de l'Affilié Actif ou passif. La personne qui, au moment du décès, cohabite avec l'Affilié sur la base d'un régime d'un droit étranger éventuellement applicable, comparable à la cohabitation légale visée au Code civil, est, en vertu du droit international privé, assimilée au partenaire cohabitant légal pour l'application de ce Règlement de Pension.

A l'exception des situations pour lesquelles le droit étranger éventuellement applicable reconnaît plusieurs époux et pour autant que les conséquences de ces situations sont reconnues en Belgique, l'Affilié n'aura qu'un seul Partenaire dans le cadre de l'application de ce Règlement de Pension. Il ne sera jamais payé plus qu'un seul Capital Décès. Le cas échéant, le Capital Décès sera divisé en parts égales entre les Partenaires légalement reconnus s'il y en a plusieurs. Ceci afin de prévoir pour chaque Affilié une constitution égale sur son Compte Individuel, proportionnellement à sa situation d'emploi.

A la simple demande de, ou au nom de l'OFP, les Affiliés et/ou leurs Partenaires sont obligés de fournir la preuve du mariage ou (du régime) de la cohabitation légale, au moyen des pièces officielles délivrées ou ratifiées par les autorités officielles compétentes.

Date de pension

Selon le cas, la Date Normale de Pension, la Date Anticipée de Pension ou la Date Différée de Pension.

Organisme de Pension

Une institution qui, sous surveillance des autorités compétentes, gère et exécute un régime de pension complémentaire.

Volet de pension

La partie des avoirs de l'OFP liée et attribuée aux Comptes Individuels des Affiliés Actifs et Passifs. Le Volet de Pension n'est pas un patrimoine distinct au sens de la législation. Les avoirs du Volet de Pension font partie du patrimoine global de l'OFP. On répartit cependant les avoirs en volets internes au sein de l'OFP pour l'application du Règlement de Pension et pour la gestion de l'OFP. Les avoirs du Volet de Pension sont égaux à la somme de tous les avoirs sur les comptes individuels des affiliés.

Règlement de Pension

L'annexe 1re de la CCT dans laquelle les droits et les obligations de l'Organisateur, des Employeurs, des Affiliés et de leurs Ayants Droit, sont déterminés conformément à la LPC.



Mise à la Retraite

Départ à la pension légale ou la cessation de toutes les activités professionnelles en vue de la prise de la pension légale.

Conseil d'Administration

Le conseil d'Administration de l'OFPP Pensio TL, composé de manière paritaire, conformément aux dispositions légales applicables.

Ayant Droit

Une personne qui peut faire valoir un droit à l'avantage prévu dans le Règlement de Pension sur base d'une base légale ou d'une décision judiciaire ayant force de chose jugée.

ONSS

L'Office national de Sécurité sociale.

Régime de Pension Sectoriel

L'engagement de pension collectif instauré en vertu de la CCT et défini dans la CCT (y compris ses annexes, en particulier l'annexe 1re qui contient le Règlement de Pension, comme il existe de temps en temps sur base de la CCT et ses éventuelles modifications futures.

Rendement Net Corrigé Attribué

La partie du Rendement Net Corrigé, attribué au Compte Individuel de chaque Affilié Actif ou Passif selon les dispositions du Règlement de Pension et les documents de fonctionnement de l'OFPP. La partie du Rendement Net Corrigé qui est attribuée au Volet de Pension, est déterminée sur la base de la clé de répartition, définie dans l'article 12 du Règlement de Pension. Pour autant que le Rendement Net Corrigé à attribuer et ainsi déterminé, soit positif et plus élevé que ce qui serait nécessaire pour majorer les montants des comptes individuels à concurrence des montants qui seraient garantis dans l'hypothèse d'une sortie présumée au moment de l'attribution, il est limité jusqu'au niveau et montant égaux à ce qui serait nécessaire pour couvrir cette garantie hypothétique.

Le Rendement Net Corrigé, ainsi déterminé (et le cas échéant, plafonné) à attribuer au Volet de Pension, est ensuite attribué au Compte Individuel de chaque Affilié Actif et Passif, au prorata de ses Réserves Acquises au début de l'exercice concerné et des Cotisations de Pension Trimestrielles pour l'Affilié concerné, au cours de l'exercice concerné, à partir des Dates respectives de valeur des Cotisations de Pension Trimestrielles. Ceci est le Rendement Net Corrigé Attribué.

Sortie

La cessation du contrat de travail autrement que par décès ou la mise à la retraite, d'un Affilié Actif, pour autant que l'intéressé ne conclut (n'a) pas (conclu) un nouveau contrat de travail avec un Employeur.

La Sortie est :

- i. soit communiquée par écrit par l'Affilié à l'OFPP;
- ii. soit déterminée sur la base de l'absence de DmfA relatives à l'Affilié Passif concerné durant deux trimestres consécutifs par un Employeur.

Dans la dernière situation l'Affilié Passif est contacté le plus vite possible par ou au nom de l'OFPP, afin de demander la confirmation de sa Sortie. A défaut d'une telle confirmation, quelle qu'en soit la raison, ce dernier est présumé être sorti et être devenu un Affilié Passif

Date de Valeur

Le jour à partir duquel la capitalisation est appliquée. En ce qui concerne la capitalisation de la Cotisation de Pension Trimestrielle il s'agit du premier jour du deuxième trimestre suivant



le trimestre concernant la Cotisation de Pension Trimestrielle. En ce qui concerne la capitalisation de la Cotisation de Pension Trimestrielle relative à l'indemnité de rupture, la Date de Valeur est le premier jour du deuxième trimestre suivant le trimestre au cours duquel l'indemnité de rupture est déclarée et payée.

Contributions Définies

Un engagement de pension de type Contributions Définies est un engagement de pension qui porte sur l'obligation de payer une cotisation définie préalablement.

Date Différée de Pension

Le premier jour du mois suivant le mois durant lequel l'Age Différé de Pension est atteint.

Age Différé de Pension

Un âge situé après l'Age Normal de Pension, auquel l'Affilié Actif part à la pension et cesse définitivement ses activités professionnelles.

L'Affilié Actif doit informer l'OFP par écrit du moment auquel il souhaite prendre son Capital de Pension complémentaire, après l'Age Normal de Pension.

Date Anticipée de Pension

Le premier jour du mois qui suit le mois au cours duquel l'Age Anticipé de Pension est atteint.

Age Anticipé de Pension

Un âge situé avant l'Age Normal de Pension, au plus tôt à partir du moment où le paiement du Capital de Pension Complémentaire est légalement possible et au plus tôt à partir du moment où il est possible pour un Affilié Actif ou Passif de partir à la pension, ou selon le cas, de bénéficier d'un régime de prépension conventionnel.

A la date de l'entrée en vigueur du Régime de Pension Sectoriel l'âge le plus tôt possible pour le paiement du Capital de Pension Complémentaire est de 60 ans. Par conséquent, l'Age Anticipé de Pension au sens de ce Règlement de Pension est au 1er juillet 2011 au plus tôt 60 ans.

Prestation Acquise

La Prestation Acquise à laquelle l'Affilié peut prétendre conformément au Règlement de Pension lorsqu'il est en vie à l'Age Normal, Différé ou, selon le cas, Anticipé de Pension et pour autant qu'il ait laissé ses Réserves Acquises dans l'OFP après sa sortie.

Réserves Acquises

Le montant sur le Compte Individuel de l'Affilié.

Employeur

Un employeur qui tombe sous le champ d'application de la CCT et qui n'utilise pas la possibilité d'Opting Out. Un Employeur participe au Régime de Pension Sectoriel.

Travailleur

Un Travailleur d'un Employeur qui satisfait aux conditions d'affiliation du Règlement de Pension du Régime de Pension Sectoriel.

LPC

La loi du 28 avril 2003 relative aux pensions complémentaires et au régime fiscal de celles-ci et de certains avantages complémentaires en matière de sécurité sociale.



Article 3 En général

Là où le Règlement de Pension utilise le pluriel ou respectivement le singulier et/ou le sexe masculin ou respectivement le sexe féminin, ces mentions doivent, sauf disposition contraire explicite, être lues comme le singulier ou respectivement le pluriel et/ou le sexe féminin ou respectivement le sexe masculin.

CHAPITRE II. — Conditions d'affiliation

Article 4 Travailleurs au 1er juillet 2011

Tous les Travailleurs liés à un ou plusieurs Employeurs au moment de l'entrée en vigueur du Régime de Pension Sectoriel le 1er juillet 2011, sont obligatoirement affiliés au Régime de Pension Sectoriel à partir du 1er juillet 2011 pour autant :

- i. qu'ils soient déclarés auprès de l'ONSS dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 015 ou 027
- et
- ii. qu'ils soient occupés en vertu d'un contrat de travail à durée déterminée ou indéterminée, autrement que par un contrat d'apprentissage.

Article 5 Travailleurs après le 1er juillet 2011

Tous les Travailleurs qui sont à partir du 1er juillet 2011 occupés par un ou plusieurs employeurs en vertu d'un contrat de travail à durée déterminée ou indéterminée, autrement que par contrat d'apprentissage, et déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous les codes travailleur 015 ou 027, sont immédiatement affiliés au Régime de Pension Sectoriel à partir du début de leur contrat de travail. Leur affiliation est actée le premier jour du trimestre pour lequel la (déclaration) DmfA pour le concerné est effectuée.

Article 6 Apprentis

Les apprentis, déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 035 ne sont, par dérogation aux articles 4 et 5, pas affiliés au Régime de Pension Sectoriel.

Ne sont pas non plus affiliés au régime de Pension Sectoriel, les apprentis qui, à partir du 1er janvier de l'année au cours de laquelle ils atteignent 19 ans, sont déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 015, mais travaillent sous un contrat d'apprentissage, comme déclaré auprès de l'ONSS dans la zone "type contrat d'apprentissage".

Article 7 Age

Comme condition d'affiliation, il n'existe pas de condition d'âge. Le Travailleur qui satisfait aux conditions d'affiliation susmentionnées, est affilié au Régime de Pension Sectoriel, quel que soit son âge.

Article 8 DmfA

L'affiliation est déterminée sur la base des DmfA. Des vérifications sont effectuées sur la base des déclarations ONSS et/ou sur la base des données disponibles dans les bases de données auxquelles l'Organisateur et/ou l'OFP ont accès.



CHAPITRE III. — Capital de Pension Complémentaire

Article 9 Montant Capital de Pension Complémentaire

Le Capital de Pension Complémentaire lors de la Mise à la Retraite de l’Affilié, ou à l’Age Anticipé de Pension dans le cadre d’un régime de prépension conventionnel, est égal au montant sur son Compte Individuel, majoré, pour autant que nécessaire et légalement requis, à concurrence du montant garanti en application de la LPC.

A la Date Normale ou, selon le cas, Anticipée ou Différée de Pension, un Affilié Actif a droit au Capital de Pension Complémentaire égal au montant sur son compte individuel au dernier jour du mois précédant la Date Normale ou, selon le cas, Anticipée ou Différée de Pension, le cas échéant majoré à concurrence du montant garanti en application de la LPC à cette date (c’est-à-dire au dernier jour du mois précédant sa Date, selon le cas, Normale, Anticipée ou Différée de Pension).

A la Date Normale ou, selon le cas, Anticipée ou Différée de Pension, un Affilié Passif a droit au Capital de Pension Complémentaire égal au montant sur son Compte Individuel au dernier jour du mois précédant la Date Normale ou, selon le cas, Anticipée ou Différée de Pension, le cas échéant majoré à concurrence du montant garanti en application de la LPC à la date de sa Sortie.

Article 10 Comptes Individuels dans l’OFP

Chaque Affilié Actif et Passif a un Compte Individuel, géré par l’OFP sur lequel il peut faire valoir des droits au Capital de Pension Complémentaire s’il est en vie à l’Age Normal de Pension, ou selon le cas, s’il est en vie à l’Age Anticipé ou Différé de Pension, pour autant qu’il ait laissé ses Réserves Acquisées dans l’OFP jusqu’à cette date respective.

Article 11 Capitalisation

Le montant sur le Compte Individuel est égal à la capitalisation au Rendement Net Corrigé Attribué des Cotisations de Pension Trimestrielles.

Le Capital de Pension Complémentaire est constitué sur base des Cotisations de Pension Trimestrielles, définies dans la CCT. Les Cotisations de Pension Trimestrielles sont versées à l’OFP et attribuées au Volet de Pension sur le Compte Individuel de chaque Affilié Actif de ou après sa Sortie, l’OFP continue à gérer son Compte Individuel conformément aux conditions du Règlement de Pension.

Le montant du compte individuel de chaque Affilié Actif ou Passif évolue en fonction du Rendement Net Corrigé Attribué.

Le Rendement Net Corrigé Attribué au Compte Individuel de chaque Affilié Actif et Passif est égal au Rendement Net Corrigé, attribué au Volet de Pension selon l’article 12 (i) ci-dessous et ensuite proportionnellement attribué à son Compte Individuel au prorata de ses Réserves Acquisées et des Cotisations de Pension Trimestrielles si d’application, selon les règles déterminées ci-après à l’article 13.

Article 12 Attributions au Volet de pension, Volet de frais et Buffer

Il existe trois volets internes au sein de l’OFP :

- i. le Volet de Pension;
- ii. le Volet de Frais et



iii. le Buffer.

Tous ensembles, ils constituent un patrimoine global, qui est globalement géré et placé par l'OFP. Le Rendement Net et le Rendement Net Corrigé de l'OFP sont donc déterminés globalement pour le patrimoine total de l'OFP.

Les Cotisations de Pension Trimestrielles sont attribuées au Volet de Pension.
Les Cotisations de Frais sont attribuées au Volet de Frais.

En outre, les attributions suivantes s'effectuent comme suit :

i. *attribution au Volet de Pension (le Volet de Pension contient tous les Comptes Individuels)*

Principe : Rendement Net Corrigé x (avoirs dans le Volet de Pension/totalité des avoirs de l'OFP)

Limitation : Pour autant que le résultat de cette formule d'attribution du Rendement Net Corrigé au Volet de Pension soit plus élevé que le montant qui serait nécessaire pour majorer les montants des Comptes Individuels à concurrence des montants qui seraient garantis dans l'hypothèse où une Sortie serait présumée au moment de l'attribution, le Rendement Net Corrigé Attribué au Volet de Pension sera diminué jusqu'au montant qui serait nécessaire pour majorer les montants de Comptes Individuels à concurrence des montants qui devraient être garantis dans l'hypothèse d'une Sortie au moment de l'attribution. Le montant de la diminution est attribué au Buffer.

ii. *attribution au Volet de Frais*

Principe : Rendement Net Corrigé x (avoirs dans le Volet de Frais/totalité des avoirs dans l'OFP)

Dérogation : Suite à une décision du Conseil d'Administration de l'OFP, le résultat de cette formule peut être diminué jusqu'au niveau requis sur la base de l'estimation des frais, prévus dans le budget de l'OFP. Le montant de la diminution est attribué au Buffer.

iii. *attribution au Buffer*

Principe 1 :

La différence entre le Rendement Net et le Rendement Net Corrigé

Principe 2 :

Rendement Net Corrigé x (avoirs dans le Buffer / totalité des avoirs de l'OFP)

Principe 3 :

Les montants de diminutions mentionnées ci-dessus en (i) et (ii). Pour l'application des principes mentionnés en (i) et (ii) et du principe 2 mentionné en (iii) ci-dessus, l'attribution du Rendement Net Corrigé s'effectue au prorata des avoirs au début de l'exercice concerné et des cash-flows entrants et sortants de l'exercice concerné, en tenant compte des Dates respectives de valeur de ces cash-flows.

Pour l'application du principe 1 mentionné en (iii) ci-dessus, ainsi que pour l'application de la limitation sous (i) et de la dérogation sous (ii), la date de Valeur est le dernier jour de l'exercice concerné.

Article 13 Rendement Net Corrigé Attribué aux Comptes Individuels

Afin de déterminer le montant du Compte Individuel d'un Affilié Actif ou Passif, le Rendement Net Corrigé Attribué est appliqué à son compte Individuel.

Le Rendement Net Corrigé qui est attribué au Volet de pension conformément à l'article 12 ci-dessus, est ensuite attribué aux Comptes Individuels des Affiliés Actifs et Passifs, d'une part aux Réserves Acquisées de chaque Affilié Actif et Passif à la date de début de l'exercice concerné, et d'autre part aux Cotisations de Pension Trimestrielles de l'exercice concerné.



Pour l'application du Rendement Net Corrigé Attribué par rapport à la Cotisation de Pension Trimestrielle, la Date de Valeur est à chaque fois le premier jour du deuxième trimestre suivant le trimestre auquel la Cotisation de Pension Trimestrielle se rapporte. Pour la Cotisation de Pension Trimestrielle concernant l'indemnité de rupture, la Date de Valeur est le premier jour du deuxième trimestre suivant le trimestre au cours duquel l'indemnité de rupture est déclarée.

La capitalisation des Comptes Individuels au Rendement Net

Corrigé Attribué est appliquée et court selon le cas :

- i. en cas de Mise à la Retraite (prépension) à l'Age Normal, Anticipé ou Différé d'un Affilié Actif : jusqu'au dernier jour du mois précédant la Date Normale, ou selon le cas, respectivement Anticipée ou Différée de Pension à laquelle le Capital de Pension Complémentaire est liquidé;
- ii. en cas de Mise à la Retraite (prépension) à l'Age Normal, Anticipé ou Différé d'un Affilié passif : jusqu'au dernier jour du mois précédant la Date Normale ou, selon le cas, Anticipée ou Différée de pension, étant entendu que la majoration éventuelle du montant disponible sur le Compte Individuel s'effectue par rapport au et plafonné jusqu'au montant qui était garanti au moment de sa Sortie, en vertu de la LPC et de la réglementation applicable.

Pour la capitalisation au Rendement Net Corrigé Attribué, le Rendement Net Corrigé Attribué fixé annuellement est calculé par trimestre et appliqué selon la formule du taux d'intérêt cumulé.

La capitalisation de la Cotisation de Pension Trimestrielle au Rendement Net Corrigé Attribué est en tout cas limitée au montant qui aurait été garanti s'il s'était agi au moment de l'attribution d'une Mise à la Retraite ou d'une Sortie.

Article 14 Capitalisation en cas de Sortie ou de Mise à la Retraite au cours d'un exercice

Pour le calcul des Réserves Acquisées lors d'une Sortie et des Capitaux de Pension Complémentaires lors du paiement au cours d'un exercice non-clôturé, la capitalisation s'effectue au taux d'intérêt de la garantie- LPC, défini dans la réglementation applicable à ce moment.

CHAPITRE IV. — Décès

Article 15 Capital Décès

Lorsqu'un Affilié Actif décède pendant l'existence de son contrat de travail avec son Employeur, avant sa Mise à la Retraite/prépension et donc avant qu'il ait réclamé son Capital de Pension Complémentaire, son Bénéficiaire reçoit un Capital Décès, égal au montant sur son compte individuel à la date du décès, le cas échéant majoré à concurrence d'un montant afin de garantir le montant qui serait garanti si l'Affilié Actif était sorti au moment de son décès.

Lorsqu'un Affilié Passif décède avant sa Mise à la Retraite/prépension ou avant d'avoir réclamé son Capital de Pension Complémentaire, son bénéficiaire reçoit un Capital Décès, égal au montant disponible sur son Compte Individuel à la date du décès.



Article 16 Bénéficiaire

Le Bénéficiaire est déterminé sur la base de l'ordre suivant :

1. le Partenaire de l'Affilié décédé, qui doit avoir la qualité de Partenaire au moment du décès, ou
2. à défaut, les enfants de l'Affilié décédé, ou, en cas de prédécès de ceux-ci, par représentation, leurs enfants, ou
3. à défaut, les parents ou le parent survivant, ou
4. à défaut, les frères et/ou soeurs de l'affilié, ou
5. à défaut, Pensio TL.

Lorsqu'il y a plusieurs Bénéficiaires dans le même ordre, le Capital Décès est réparti en parts égales entre les Bénéficiaires. Lorsque le Décès de l'Affilié est causé par une action intentionnelle ou sur l'ordre d'un (des) bénéficiaire(s), (sa part du) le Capital Décès est payé, selon le cas, au(x) Bénéficiaire(s) dans l'ordre suivant ou réparti parmi et attribué aux autres Bénéficiaires du même ordre.

Il est autorisé à l'affilié de déroger à l'ordre mentionné et qu'il désigne un autre Bénéficiaire ou décide d'un autre ordre. L'Affilié doit avertir Pensio TL d'une telle désignation ou décision par écrit, en utilisant le formulaire pour la désignation de bénéficiaire y destiné. Le formulaire sera cosigné par Pensio TL comme preuve de réception. Pensio TL et l'Affilié conservent chacun un exemplaire signé.

CHAPITRE V. — Paiements

Article 17 Date de paiement - Capital de Pension Complémentaire

A l'occasion de sa Mise à la Retraite/prépension, l'Affilié peut réclamer son Capital de Pension Complémentaire à la Date Normale, ou selon le cas, Anticipée ou Différée de Pension. A cette fin il adresse une demande écrite à Pensio TL.

Sous réserve du respect des dispositions de l'article 18 ci-dessous, le Capital de Pension Complémentaire est payé le premier jour ouvrable du deuxième trimestre suivant le trimestre au cours duquel l'Affilié a atteint l'Age Normal, ou selon le cas, Anticipé ou Différé de Pension.

Dans l'attente du paiement réel définitif, Pensio TL peut, le cas échéant, payer des avances. Toutes les avances éventuelles seront portées en compte lors du paiement ou acquittement final définitif.

Lorsque l'Affilié a réclamé son Capital de Pension Complémentaire par écrit auprès de Pensio TL, mais décède avant le paiement définitif, le (solde du Capital de Pension Complémentaire (après règlement des avances éventuelles) est payé à sa succession. Dans un tel cas aucun Capital Décès n'est payé aux Bénéficiaires.

Article 18 Modalités de paiement - Capital de Pension Complémentaire

L'exécution de paiement dans le chef de Pensio TL requiert un montant minimum de 15 EUR brut. L'Affilié procure à Pensio TL le formulaire de demande pour le paiement de son Capital de Pension Complémentaire, dûment rempli et daté. Toutes les pièces justificatives requises doivent être ajoutées à ce formulaire. Le formulaire mentionne le numéro de compte sur lequel le Capital de Pension Complémentaire peut être versé. Lorsque le versement



s'effectue sur un compte étranger et que des frais en découlent, ces frais sont à charge de l'Affilié.

Tant que Pensio TL n'a pas reçu de formulaire de demande, dûment et entièrement rempli et signé, en ce compris les pièces justificatives, le paiement ne peut en tout cas pas être effectué et l'exigibilité n'est pas établie.

Le Capital de Pension Complémentaire est payé sous la forme d'un capital unique. L'Affilié a le droit de demander la conversion de son Capital de Pension Complémentaire en rente. Pensio TL informe l'affilié de son droit de demander la conversion du Capital de Pension Complémentaire en rente deux mois avant la mise à la Retraite à la Date Normale de Pension ou dans les deux semaines après que Pensio TL ait été informé par l'Affilié de sa Mise à la Retraite Anticipée ou Différée.

Le choix pour la conversion est irrévocable et définitif et doit être établi par écrit au plus tard dans les 60 jours suivant la Date Normale de Pension, ou, en cas de Mise à la Retraite Anticipée ou Différée, au plus tard dans les 60 jours qui suivent la communication de Pensio TL relative au droit de conversion. A défaut d'un choix dans le délai déterminé, il est présumé que l'Affilié a choisi le paiement sous la forme d'un capital unique.

Lorsque le montant annuel de la rente, suite à la conversion du Capital de Pension Complémentaire en rente, n'est, au début, pas plus élevé que le montant fixé par la loi (500 EUR conformément à la LPC de 2003 - indexé), le Capital de Pension Complémentaire est en tout cas payé sous forme d'un capital unique.

Lorsque l'Affilié demande à temps la conversion de son capital en rente, Pensio TL transférera à la "Structure d'Accueil" un montant déterminé conformément aux dispositions applicables, en vue du paiement des rentes par l'Organisme de Pension qui gère la Structure d'Accueil, sauf si le montant est moins élevé que le montant légalement fixé. Dans ce dernier cas, le Capital de Pension Complémentaire sera néanmoins payé sous la forme d'un capital unique.

Après un tel transfert Pensio, TL et l'Organisateur sont, à l'égard de l'Affilié, des Bénéficiaires et des ayants droit, libérés de toutes les obligations résultant du Régime de Pension Sectoriel et sa gestion et son exécution. Les modalités de paiement ainsi que toutes les autres conditions applicables à de tels paiements de rentes sont déterminées dans le règlement de la Structure d'Accueil par lequel l'Organisme de Pension, qui gère la Structure d'Accueil, est lié.

Article 19 Date de paiement - Capital Décès

A l'occasion du décès de l'Affilié, le Bénéficiaire peut prétendre (au) (à une partie du) Capital Décès, lorsque le décès se situe avant la Date Normale, Anticipée ou Différée de l'Affilié et pour autant que Pensio TL gère le Compte Individuel de l'Affilié décédé au moment de son décès.

Le Bénéficiaire informe Pensio TL du décès et délivre un acte de décès à Pensio TL. Pensio TL peut éventuellement aussi prendre connaissance du décès de l'Affilié par d'autres moyens et dans ce cas il prendra les mesures nécessaires afin d'identifier les Bénéficiaires.

Sous réserve du respect des dispositions de l'article 20 ci-dessous, le Capital Décès est payé à la fin du premier mois du deuxième trimestre suivant le trimestre au cours duquel Pensio TL prend connaissance du décès de l'Affilié. Dans l'attente du paiement réel définitif,



Pensio TL peut, le cas échéant, payer des avances. Toutes les avances éventuelles seront portées en compte lors du paiement ou acquittement final définitif.

Article 20 Modalités de paiement - Capital Décès

L'exécution de paiement dans le chef de Pensio TL requiert un montant minimum de 15 EUR brut. Le Bénéficiaire procure à Pensio TL le formulaire de demande pour le paiement du Capital Décès, dûment rempli et daté. Une preuve officielle du décès (acte de décès) ainsi que tous les autres documents demandés supplémentaires doivent être annexés à ce formulaire. Le formulaire mentionne le numéro de compte sur lequel le Capital Décès peut être versé. Lorsque le versement s'effectue sur un compte étranger et que des frais en découlent, ces frais sont à charge du Bénéficiaire.

Tant que Pensio TL n'a pas reçu de formulaire de demande, entièrement et dûment rempli et signé, en ce compris les pièces justificatives, le paiement ne peut en tout cas pas être effectué et l'exigibilité n'est pas établie.

Le Capital Décès est payé sous la forme d'un capital unique. Le Bénéficiaire a le droit de demander la conversion (d'une partie) de son capital décès en rente. Pensio TL informe le Bénéficiaire de son droit de demander la conversion du capital décès en rente dans les deux semaines après que Pensio TL ait été informé du décès. Ce choix est irrévocable et définitif et doit être établi par écrit au plus tard dans les 60 jours qui suivent la communication de Pensio TL relative au droit de conversion. A défaut d'un choix dans le délai déterminé, il est présumé que le Bénéficiaire a choisi le paiement sous la forme d'un capital unique.

Lorsque le(s) Bénéficiaire(s) demande(nt) la conversion (d'une partie) du capital décès à temps, Pensio TL transférera, sous réserve de ce qui est stipulé ci-après concernant le montant minimum, un montant déterminé conformément aux dispositions applicables, à la Structure d'Accueil, en vue du paiement des rentes par l'Organisme de Pension qui gère la Structure d'Accueil.

Après un tel transfert, Pensio TL et l'Organisateur sont, à l'égard de(s) bénéficiaire(s) et des ayants droit, libérés de toutes les obligations résultant du Régime de Pension Sectoriel et de sa gestion et de son exécution. Les modalités de paiement ainsi que toutes les autres conditions applicables à tels paiements de rentes sont déterminées dans le règlement de la Structure d'Accueil par lequel l'Organisme de Pension, qui gère la Structure d'Accueil, est lié. Lorsque le montant annuel de la rente, suite à la conversion du Capital Décès en rente, n'est au début pas plus élevé que le montant fixé par la loi (500 EUR conformément à la LPC de 2003 - indexé), le Capital Décès est en tout cas payé sous la forme d'un capital unique.

CHAPITRE VI. — Sortie

Article 21 Sortie

Un ancien Affilié Actif devient un Affilié Passif lorsqu'il a des réserves acquises au moment de sa Sortie en vertu d'une affiliation au Régime de Pension Sectoriel d'un an, comme déterminé ci-après.

La Sortie est :

- i. soit communiquée par écrit par l'Affilié à Pensio TL;
- ii. soit déterminée sur la base de l'absence des DmfA relatives à l'Affilié concerné, durant deux trimestres consécutifs par un Employeur.



Dans ce dernier cas l’Affilié est contacté le plus vite possible par ou au nom de Pensio TL afin de demander la confirmation de sa Sortie. A défaut d’une telle confirmation, l’Affilié concerné est présumé être sorti.

Article 22 Droits acquis

Pour pouvoir prétendre aux Réserves Acquisées et Prestations Acquisées, l’Affilié doit être (ou avoir été) affilié au Régime de Pension Sectoriel pendant au moins un an. En cas de Sortie avant d’avoir été affilié pendant 12 mois au Régime de Pension Sectoriel, comme déterminé ci-après, les Affiliés, leurs Bénéficiaires et Ayants droit ne peuvent faire valoir aucun droit sur la base de ce Règlement de Pension.

La Sortie a lieu après un an d’affiliation lorsque :

- i. l’Affilié a été occupé par un Employeur pendant un an ininterrompu;
- ou
- ii. une déclaration DmfA relative à l’Affilié a été effectuée pendant 5 trimestres (sur la base d’une occupation interrompue ou non auprès d’un Employeur) dans une période de 12 trimestres.

Pour pouvoir prétendre au Capital Décès suite au décès de l’Affilié, l’Affilié décédé concerné doit avoir été affilié au Régime de Pension Sectoriel au moment de son décès, pendant au moins un an comme déterminé ci-dessus.

Par dérogation à ce qui est stipulé ci-dessus (i) un Affilié qui suite à une affiliation antérieure au Régime de Pension Sectoriel et qui avait à l’époque des Réserves Acquisées lors de sa Sortie (sur la base d’un an d’affiliation à l’époque), peut immédiatement faire valoir des droits sous le Règlement de Pension lors d’une ré-affiliation, sans qu’un nouveau délai d’attente d’un an d’affiliation devienne d’application, et (ii) un Affilié, qui est réoccupé auprès d’un employeur après une Mise à la Retraite/prépension et après la liquidation de son Capital de Pension Complémentaire, peut constituer des nouvelles réserves acquises suite à sa nouvelle affiliation, sans qu’une nouvelle période d’attente d’un an soit d’application pour l’acquisition d’un nouveau Capital de Pension Complémentaire.

Dans les cas prévus sous (i), (ii), le décès de l’Affilié concerné est également couvert immédiatement (sans application de la condition d’affiliation d’un (nouvel) an).

Article 23 Options en cas de Sortie

En cas de Sortie, les procédures et délais relatifs aux déterminations et communications, définis dans ce Règlement de Pension, ou à défaut d’une disposition spécifique dans le Règlement de Pension, ceux de la LPC, seront appliqués.

Après un an d’affiliation, l’Affilié a droit à ses réserves acquises suite à sa Sortie. Celles-ci sont, si nécessaire, majorées à concurrence du montant garanti par la LPC au moment de la Sortie, étant entendu que pour ce calcul application est faite de la garantie de la LPC qui est applicable aux sorties au sens de la LPC après 5 ans d’affiliation.

En cas de Sortie après un an d’affiliation au Régime de Pension Sectoriel, ainsi que plus tard à un moment ultérieur, l’ancien Affilié Actif dispose des possibilités suivantes :

1. transfert de ses Réserves Acquisées, le cas échéant majorées à concurrence du montant garanti en exécution de la LPC (comme défini plus précisément ci-dessus), vers l’Organisme de Pension de son nouvel employeur avec lequel il a conclu un contrat de travail, s’il devient affilié à l’engagement de pension de cet employeur ou vers l’Organisme de Pension de l’organisateur sectoriel lorsqu’il



- devient affilié à l'engagement de pension de cet organisateur sectoriel suite à son nouveau contrat de travail conclu avec un employeur qui ressort sous cet autre secteur; ou
2. transfert de ses Réserves Acquisées, le cas échéant majorées à concurrence du montant garanti en exécution de la LPC, comme défini plus précisément ci-dessus, vers un Organisme de pension visé à l'article 32, § 1er, 2o de la LPC; ou
 3. placer ses Réserves Acquisées, le cas échéant majorées à concurrence du montant garanti en exécution de la LPC, comme défini plus précisément ci-dessus, dans la Structure d'Accueil, où elles seront gérées selon les conditions de la Structure d'Accueil et le choix du concerné; ou
 4. laisser ses Réserves Acquisées dans Pensio TL, auquel cas il peut prétendre au Capital de Pension Complémentaire d'un Affilié Passif, lors de la Mise à la Retraite/Prépension à la Date Normale, ou selon le cas Anticipée ou Différée de Pension, pour autant que ses Réserves Acquisées soient maintenues dans Pensio TL jusqu'à ce moment.

L'ancien Affilié Actif communique son choix par écrit à Pensio TL. A défaut d'un choix ou de communication, l'ancien Affilié Actif est présumé avoir choisi pour le maintien de ses Réserves Acquisées dans Pensio TL (option 4 ci-dessus).

Les transferts mentionnés sous 1, 2 et 3 sont en tout cas limités à la partie des Réserves Acquisées à laquelle aucune avance, cessions ou mises en gage éventuelles n'ont été effectuées ou qui n'a pas été affectée à la reconstitution d'un crédit hypothécaire.

CHAPITRE VII. — Structure d'Accueil

Article 24 Réserves entrantes et sortantes

Les réserves que les Affiliés Actifs ont constituées et acquises auprès d'un ancien employeur ou en vertu d'un plan de pension complémentaire d'un ancien organisateur sont, lorsque ces Affiliés décident de transférer leurs réserves acquises vers l'Organisme de Pension de l'Organisateur, transférées dans la Structure d'Accueil et ne seront donc pas gérées par Pensio TL. Elles ne sont pas non plus régies par ce Règlement de Pension.

Les anciens Affiliés Actifs qui disposent des Réserves Acquisées lors de leur sortie et qui décident conformément à l'article 23 de les transférer vers la Structure d'Accueil, seront affiliés à la Structure d'Accueil, dans laquelle leurs réserves seront ensuite gérées conformément aux dispositions du Règlement de la Structure d'Accueil.

Article 25 Conversion des capitaux en rente

Les Affiliés qui lors de leur Mise à la Retraite/prépension et les Bénéficiaires qui à l'occasion du décès d'un Affilié demandent conformément à l'article 18 ou l'article 20, la conversion du Capital de Pension Complémentaire, ou (d'une partie) du Capital Décès, deviendront suite au transfert des montants correspondant par Pensio TL vers la Structure d'Accueil, des participants-rentiers de la Structure d'Accueil, conformément aux conditions du règlement de la Structure d'Accueil. Après un tel transfert suite à leur décision, Pensio TL et l'organisateur n'ont plus aucune obligation à l'égard de ces Affiliés, Bénéficiaires et leurs Ayants droit.



CHAPITRE VIII. — Information

Article 26 Fiche de pension annuelle

Au moins une fois par an Pensio TL communique une fiche de pension aux Affiliés sur laquelle sont mentionnées toutes les données légalement prescrites. A cette occasion Pensio TL informe l’Affilié que le texte du Règlement de Pension est disponible sur simple demande auprès de Pensio TL. Sur demande de l’Affilié Pensio TL communique également un aperçu historique des Réserves Acquisées de l’Affilié, le cas échéant le montant correspondant aux garanties de l’article 24 de la LPC. Cet aperçu est limité à la période d’affiliation auprès du Régime de Pension Sectoriel.

Au moins une fois tous les 5 ans le montant de la rente prévue à la Date Normale de Pension est communiqué aux Affiliés à partir de l’âge de 45 ans.

Pensio TL peut transférer ces obligations d’information légales, prévues à l’article 26 de la LPC, à une personne morale habilitée (à ce jour c’est l’asbl Sigedis) sur la base d’une convention que Pensio TL peut conclure à ce sujet. Dans un tel cas Pensio TL est déchargé de ces obligations.

Article 27 Règlement de Pension

Le Règlement de Pension fait intégralement partie de la CCT et peut être obtenu auprès de Pensio TL sur simple demande. Il peut être demandé ou consulté à chaque moment auprès de Pensio TL.

Article 28 Autres documents et information

Pensio TL établit chaque année un rapport sur la gestion du Régime de Pension Sectoriel. Ce rapport, dénommé rapport de transparence ou de gestion, est mis à la disposition de l’Organisateur. L’Organisateur ou Pensio TL le communique à l’Affilié sur simple demande de l’Affilié adressée à l’Organisateur.

Sur simple demande Pensio TL fournit également aux Affiliés, à leurs Ayants droit ou aux représentants la déclaration sur les principes de la politique de placement, qui définit la politique de placement de Pensio TL, les comptes annuels de Pensio TL et tous les autres documents auxquels ils ont droit selon la législation applicable. Ils sont mis à leur disposition par Pensio TL conformément aux conditions de la loi.

Article 29 Obligations des Affiliés, Bénéficiaires et Ayants droit par rapport à l’information actuelle et aux pièces justificatives

Chaque Affilié, Bénéficiaire et Ayant droit est tenu de fournir par écrit toutes les données, requises pour la gestion et l’exécution du Régime de Pension Sectoriel, à Pensio TL (et/ou si d’application, à la personne morale qui lui a communiqué, conformément à la loi, sa fiche de pension, suite au transfert de certaines obligations d’information par Pensio TL (vers Sigedis asbl conformément à l’article 26 LPC)) et/ou à l’Organisateur lorsque ce dernier le demande. Lorsque ces données sont modifiées, il est tenu de fournir ces modifications par écrit à Pensio TL (ou, si d’application à Sigedis) dans le mois suivant la modification.

Lorsque des pièces justificatives ou renseignements sont demandés auprès des Affiliés, Bénéficiaires et Ayants droit pour la gestion et l’exécution du Règlement de Pension, l’Affilié, le Bénéficiaire et l’Ayant droit sont tenus de les fournir à Pensio TL dans les délais prévus ou demandés. A défaut des données (actuelles) requises et/ou pièces justificatives, les Affiliés,



leurs Bénéficiaires et Ayants droit ne peuvent faire valoir aucun droit en vertu du Règlement de Pension. Dans tel cas Pensio TL et l'Organisateur ne peuvent pas être tenus responsables pour la non-exécution du Régime de Pension Sectoriel.

Si l'Affilié constate que les données mentionnées sur sa fiche de pension ne sont pas (ou plus) correctes, il doit en informer Pensio TL par écrit dans le mois qui suit la date à laquelle les fiches de pension ont été envoyées. Tant qu'il ne donne pas les informations, Pensio TL et l'Organisateur ne peuvent pas en être tenus responsables.

Article 30 Protection de la vie privée

Les données personnelles et les pièces justificatives y afférentes, dont Pensio TL et l'Organisateur prennent connaissance pour la gestion et l'exécution du Régime de Pension Sectoriel, seront uniquement utilisées à des fins de gestion et d'exécution du Régime de Pension Sectoriel, dans le respect des conditions et procédures de la législation relative à la protection de la vie privée et la sécurité de la gestion de données. Pensio TL et l'Organisateur veillent à ce que des tiers, auxquels ils font appel pour la gestion et l'exécution du Régime de Pension Sectoriel, tiennent compte de la législation applicable en matière de la vie privée et de la gestion de données.

Chaque Affilié, Bénéficiaire et Ayant droit dont les données personnelles sont enregistrées et/ou traitées par Pensio TL et l'Organisateur, a le droit de consultation ou de correction de ces données. Pour toutes les questions et remarques à cet égard, il peut s'adresser à Pensio TL.

CHAPITRE IX. — Financement et sous-financement

Article 31 Plan de financement

Les Cotisations Trimestrielles, perçues par l'ONSS et versées à l'Organisateur par l'ONSS, sont payées par les Employeurs en exécution de la CCT. L'Organisateur est responsable pour un financement adéquat du Régime de Pension Sectoriel. L'Organisateur verse les Cotisations de Pension Trimestrielles et les Cotisations de Frais reçues à Pensio TL et est tenu de respecter le plan de financement. Le plan de financement est établi conformément aux dispositions légales applicables et prévoit un financement adéquat du Régime de Pension Sectoriel et une couverture de tous les frais et de toute autre marge ou réserve éventuellement légalement requise. Le plan de financement est établi par le Conseil d'Administration paritaire de Pensio TL, est souscrit et cosigné par l'Organisateur et ratifié par l'assemblée générale de Pensio TL. Le plan de financement ainsi que toutes ses modifications ultérieures sont communiquées à la FSMA. La FSMA veille sur le plan de financement et peut exiger que le plan de financement soit modifié afin de sauvegarder les intérêts des Affiliés, Bénéficiaires et Ayants droit et/ou d'assurer un financement adéquat et régulier.

Article 32 Equilibre financier

En vue d'instaurer, de maintenir et de sauvegarder un équilibre financier entre les actifs et les obligations au sein de Pensio TL, le plan de financement sera régulièrement suivi et, si approprié, modifié. Le Conseil d'Administration y veille, sous la surveillance de la FSMA. Le niveau de financement des Réserves Acquisées et de la garantie de rendement de la LPC sont mentionnés sur la fiche de pension annuelle de l'Affilié.



Si nécessaire ou souhaitable, Pensio TL peut également établir, en concertation avec l'Organisateur et sous la surveillance de la FSMA, des plans d'assainissement ou de redressement. Le cas échéant la FSMA peut imposer des mesures d'assainissement ou de redressement.

Si l'Organisateur reste en défaut de prévoir un financement adéquat du Régime de Pension Sectoriel, conformément aux plans de financement et les éventuels plans de redressement, Pensio TL prendra, sous la surveillance de la FSMA, toutes les mesures nécessaires en vue de la sauvegarde des intérêts des Affiliés et de leurs Bénéficiaires et Ayants droit. Si la situation persiste et l'équilibre financier est sévèrement perturbé ou menacé, Pensio TL peut adresser une demande formelle aux parties ayant conclu la CCT pour négocier le maintien, le financement, la modification ou l'abrogation du Régime de Pension Sectoriel. Sur décision du Conseil d'Administration Pensio TL peut, dans un tel cas, également informer les Affiliés par écrit.

A défaut d'un financement suffisant dans la période de redressement prévue, Pensio TL peut décider de mettre fin à la gestion du Régime de Pension Sectoriel pour ce qui concerne la constitution des droits futurs, afin de sauvegarder dans la mesure du possible les droits acquis et de continuer la gestion des Réserves Acquises, le cas échéant réduites, de manière prudente. Dans pareil cas, les avoirs disponibles de Pensio TL seront inscrits sur les Comptes Individuels des Affiliés proportionnellement à leurs Réserves Acquises, le cas échéant, si d'application et possible, augmentées jusqu'aux montants garantis conformément à la LPC selon l'avis de l'Actuaire de Pensio TL et sur décision du Conseil d'Administration après ratification par l'assemblée générale de Pensio TL. Ces comptes individuels ne fluctueront plus qu'en fonction du rendement net de Pensio TL; comme ce dernier sera déterminé annuellement par le Conseil d'Administration sur la base des comptes annuels et sur l'avis de l'Actuaire ou du commissaire agréé de Pensio TL.

CHAPITRE X. — Durée, modification et abrogation du Régime de Pension Sectoriel

Article 33 Durée

La CCT est conclue pour une durée indéterminée. Le Régime de Pension Sectoriel entre en vigueur le 1er juillet 2011 et vaut pour une durée indéterminée.

Article 34 Modification et abrogation

Le Règlement de Pension fait partie de la CCT et peut par conséquent être modifié par CCT ou suite aux modifications faites à la CCT ou ses annexes. L'existence et le maintien ainsi que l'application et l'exécution du Régime de Pension Sectoriel sont liés à la CCT.

En cas de modifications à la législation prudentielle, sociale ou fiscale applicable et/ou en cas de modifications à d'autres législations ou réglementations, ayant une influence sur le Régime de Pension Sectoriel, sa gestion et son exécution, et/ou sur le fonctionnement et la gestion de Pensio TL ou de l'Organisateur, et/ou au cas où des développements jurisprudentiels, politiques ou autres (marché, secteur et autres) relatifs à la gestion du Régime de Pension Sectoriel donnent lieu à des modifications importantes pour l'application du Régime de Pension Sectoriel, l'Organisateur et/ou Pensio TL en avertiront à temps les parties à la CCT afin de leur permettre de suivre les développements et de prendre des mesures éventuelles dans le cadre de la CCT.

Lorsqu'il est mis fin à la CCT (relative à l'instauration d'un plan sectoriel de pension), le Régime de Pension Sectoriel prendra fin et sera abrogé. Ceci ne donnera pas nécessairement lieu à la dissolution ou la liquidation de Pensio TL.



En cas d'abrogation totale du Régime de Pension Sectoriel, de cessation de son financement ou en cas d'un déséquilibre financier continu sévère, tous les Affiliés en seront avertis par écrit par Pensio TL et/ou par l'Organisateur. Leurs droits seront calculés et fixés sur la base de l'avis de l'Actuaire, en tenant compte de l'actif disponible de Pensio TL d'une part et de ses obligations, frais et Réserves Acquises des Affiliés et des garanties LPC d'autre part et seront inscrits sur des comptes individuels qui ne peuvent plus fluctuer qu'en fonction du rendement net, comme annuellement déterminé. Ce rendement net est le rendement net alors déterminé sur la base de la comptabilité de Pensio TL et n'est donc pas égal au Rendement Net Corrigé Attribué défini dans le Règlement de Pension. Les Affiliés seront avertis par écrit du montant nouvellement fixé sur leur compte individuel. Le cas échéant il peut être décidé de transférer les droits des Affiliés vers un autre Organisme de Pension. En cas de transfert, les procédures prescrites par la loi à l'égard des Affiliés et de la FSMA seront respectées. En cas de transfert, Pensio TL n'est plus tenu d'exécuter le Régime de Pension Sectoriel et sera déchargé de toutes les obligations qui en résultent vis-à-vis des Affiliés, de leurs Bénéficiaires et Ayants droit, ainsi que vis-à-vis de l'Organisateur.

CHAPITRE XI. — Dispositions générales

Article 35 Dispositions fiscales

Les avantages prévus par le Régime de Pension Sectoriel sont limités jusqu'aux montants qui sont prescrits comme les montants maximaux par la législation fiscale relative à la déductibilité et l'exonération.

Tous les montants qui résultent de ce règlement de pension sont soumis aux retenues et charges fiscales, parafiscales et autres applicables. Les montants communiqués aux Affiliés sont toujours des montants bruts, sauf s'il est explicitement stipulé autrement. Ni le Fonds de Pension, ni l'Organisateur, ni les Employeurs n'est/ne sont responsable(s) si les avantages qui résultent de ce Règlement de Pension pour les Affiliés, les Bénéficiaires ou les Bénéficiaires de Rente, sont diminués par des mesures fiscales ou autres.

Art. 36. Dissolution et liquidation de Pensio TL

Les dispositions légales et statutaires seront d'application en cas de dissolution ou de liquidation judiciaire ou volontaire de Pensio TL, ainsi qu'en cas de révocation de l'agrément de Pensio TL comme institution de retraite professionnelle. Les liquidateurs respecteront l'ordre des créanciers fixé par la loi, en respectant l'égalité des créanciers d'un même rang.

L'actif disponible sera réparti entre les Affiliés proportionnellement à leurs Réserves Acquises, le cas échéant augmentées jusqu'aux montants garantis par la LPC, sauf si un transfert des droits des Affiliés de Pensio TL vers un autre Organisme de Pension est organisé. Lorsqu'au moment de la dissolution ou liquidation, l'actif de Pensio TL est insuffisant afin de dédommager tous les Affiliés, leurs droits seront diminués proportionnellement.

Article 37 Divisibilité

Si une ou plusieurs disposition(s) de ce Règlement de Pension étai(en)t déclarée(s) nulle(s) ou sans effet, quelle qu'en soit la raison, elle(s) sera (seront) considérée(s) comme non écrite(s), sous réserves des dispositions légales contraires ou de décision judiciaire différente, tandis que toutes les autres dispositions resteront d'application sans modification et continueront d'avoir leur effet entier.



Article 38 Législation

Ce règlement de pension est soumis au droit belge.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 7 mai 2013.

La Ministre de l'Emploi,
Mme M. DE CONINCK



Annexe - 2 relative aux cotisations destinées au plan sectoriel de pension

Article 1

Cette annexe fait intégralement partie de la convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à l'instauration d'un plan sectoriel de pension pour les employeurs et leurs travailleurs ressortissant à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers.

Article 2

La cotisation trimestrielle globale perçue à partir du 1er juillet 2011 par l'Office National de Sécurité Sociale auprès des employeurs auxquels s'applique la convention collective de travail susmentionnée et qui ne sont pas visés par son article 6, est fixée à € 50 (dénommée ci-après Cotisation Forfaitaire) pour un trimestre à prendre en compte entièrement, par travailleur occupé à temps plein qui satisfait aux conditions d'affiliation du règlement de pension du régime de pension sectoriel.

Afin de tenir compte de la situation d'emploi individuelle de chaque travailleur qui satisfait aux conditions d'affiliation du règlement de pension du régime de pension sectoriel, le montant de la Cotisation Forfaitaire sera adapté au Facteur de Prestation, comme défini dans l'article 3 ci-dessous. Le montant, ainsi déterminé pour chaque travailleur concerné, est dénommé Cotisation Trimestrielle. La Cotisation Trimestrielle est fixée selon la formule :

$$\text{« Cotisation Trimestrielle = Cotisation Forfaitaire } \times \text{ Facteur Global de Prestation »}$$

Article 3

Le Facteur de Prestation est respectivement égal au résultat de la formule (i) ou (ii) :

(i) pour les occupations qui sont uniquement déclarées en jours :

$$\text{Facteur de Prestation} = X / (13 \times D)$$

Où

- **X** = le nombre de jours déclarés par la déclaration DMFA avec les codes 1, 2, 10 et 11
- **D** = le nombre de jours par semaine dans le régime de travail applicable

(ii) pour les occupations qui sont déclarées en jours et heures :

$$\text{Facteur de Prestation} = Z / (13 \times U)$$

où :

- **Z** = le nombre d'heures déclarées par la déclaration DMFA avec les codes 1, 2, 10 et 11
- **U** = le nombre d'heures par semaine du travailleur de référence.

Le Facteur de Prestation par occupation est arrondi à 2 chiffres après la virgule, étant entendu que 0,005 est arrondi vers le haut. Le Facteur Global de Prestation par travailleur est égal à la somme des Facteurs de Prestation par occupation.

A l'exception de la situation mentionnée ci-dessous dans l'article 5, le Facteur Global de Prestation est au maximum égal à 1 (ou 100%). En cas de dépassement, le résultat de la formule sera en tout cas réduit à 1 (ou 100%).



Article 4

Le montant servant à la constitution des avantages et prestations de pension complémentaire sous le règlement de pension, dénommé ci-après Cotisation de Pension Trimestrielle, est égal à 43/50 de la Cotisation Trimestrielle. Exprimé comme une formule :

$$\text{Cotisation de Pension Trimestrielle} = 43/50 \times \text{Cotisation Trimestrielle}$$

Cela veut dire que la Cotisation de Pension Trimestrielle est égale à € 43 pour un travailleur occupé à temps plein qui satisfait aux conditions 12 d'affiliation du règlement du régime de pension sectoriel et pour un trimestre entier.

Une cotisation spéciale de 8,86%, destinée à l'Office National de Sécurité Sociale, est due sur cette Cotisation de Pension Trimestrielle. Cette cotisation spéciale est comprise dans la Cotisation Trimestrielle, perçue auprès des employeurs concernés par l'Office National de Sécurité Sociale. Cela veut dire que la cotisation particulière est égale à € 3,81 pour un travailleur occupé à temps plein qui satisfait aux conditions d'affiliation du règlement du régime de pension sectoriel et pour un trimestre entier de temps de service reconnu.

La différence entre le montant de la Cotisation Trimestrielle et de la Cotisation de Pension Trimestrielle, augmentée de la cotisation particulière due pour la sécurité sociale, sert à couvrir les frais et charges relatifs à l'exécution, la gestion et le fonctionnement du régime de pension sectoriel et de l'institution de pension. Cette différence est ladite Cotisation de Frais et est fixée comme suit :

$$\text{Cotisation de frais} = 3,19/50 \times \text{Cotisation Trimestrielle}$$

Ou

$$\text{Cotisation Trimestrielle} - (108,86\% \text{ Cotisation de Pension Trimestrielle}) \\ = \text{Cotisation de Frais}$$

Article 5

Lorsque des occupations reprenant une indemnité de rupture sont déclarées pour le travailleur, le Facteur Global de Prestation est déterminé comme suit: la somme de tous les Facteurs de Prestation afférents aux occupations sans indemnité de rupture est au maximum égal à 1 (ou 100%). En cas de dépassement, le résultat de la formule est réduit à 1 (ou 100%). La somme de tous les Facteurs de Prestation des occupations reprenant une indemnité de rupture peut dépasser 1 (ou 100%) et ne sera, le cas échéant, pas réduite. Les deux sommes ensemble constituent le Facteur Global de Prestation.

Article 6

Le montant de la Cotisation Forfaitaire, fixé à € 50, est au moins valable jusqu'au 31 décembre 2014 et restera également d'application après cette date à condition que ce montant ne soit pas modifié et que la convention collective de travail relative à l'instauration d'un plan sectoriel de pension mentionné dans l'article 1 soit d'application.



Annexe – 3 : Opting Out³⁸ (version du 22/11/12)

Article 1er.

Cette annexe fait intégralement partie de la convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à l'instauration d'un plan sectoriel de pension pour les employeurs et leurs travailleurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et qui appartiennent au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers.

Cette annexe détermine les modalités d'opting out du régime de pension sectoriel. Un employeur qui ressortit au champ d'application de ladite convention collective de travail peut lui-même organiser l'exécution du régime de pension sectoriel par un ou plusieurs plans de pension d'entreprise, instauré au niveau de ses entreprises, respectant les conditions mentionnées dans cette annexe et tenant compte de dispositions légales concernées.

Article 2.

Pour les employeurs mentionnés dans l'article 1er de cette annexe qui existent à la date de l'entrée en vigueur du plan sectoriel de pension (c'est-à-dire au 1er juillet 2011), la possibilité d'opting out dépend du respect de toutes les conditions suivantes :

2.1 D'application à tous les travailleurs

Les régimes de pension organisés au niveau de l'entreprise doivent être d'application à tous les travailleurs de l'employeur, qui satisfont aux conditions d'affiliation déterminées dans le règlement de pension du plan sectoriel de pension.

Cela veut dire que tous les travailleurs déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous les codes travailleur "015" et "027", occupés, autrement que par contrat d'apprentissage, par contrat de travail, pour une durée déterminée ou indéterminée, indépendamment de leur âge, doivent être affiliés aux régimes de pension d'entreprise opted out. Peuvent être exclus de ces régimes de pension d'entreprise :

Les travailleurs ayant un contrat d'apprentissage avec code travailleur "035" et les étudiants qui, à partir du 1er janvier de l'année au cours de laquelle ils atteignent 19 ans, sont déclarés sous le code travailleur 015, mais sont occupés par contrat d'apprentissage, comme déclaré à l'ONSS avec mention type étudiant dans la zone "type contrat d'apprentissage".

L'affiliation au régime de pension sectoriel doit être immédiate lors du commencement du contrat de travail. Surseoir à l'affiliation jusqu'à un certain âge n'est alors pas possible. Le fait que les régimes de pension d'entreprise soumettent le droit aux réserves et prestations acquises à la condition d'affiliation pendant un an conformément aux dispositions légales à ce sujet, ne forme pas un obstacle pour la possibilité d'opting out.

2.2. D'application à tous les sièges de l'employeur

Les régimes de pension organisés au niveau de l'entreprise doivent être d'application à tous les travailleurs de l'employeur. Lorsqu'un employeur possède plusieurs sièges, connus auprès de l'Office national de Sécurité sociale sous le même numéro d'immatriculation et sous la catégorie ONSS 083, il est requis que son (ses) régime(s) de pension d'entreprise soit (soient) d'application à tous les travailleurs occupés dans tous ses sièges.

2.3. Au moins équivalent

Les régimes de pension organisés au niveau de l'entreprise doivent au moins être équivalents au régime de pension sectoriel. La condition d'équivalence doit être remplie tant concernant la pension complémentaire que la couverture-décès.

³⁸ L'annexe 3 de la CCT du 15/09/11 est remplacée par la version du 22/11/12



De plus le test et la comparaison d'équivalence ne peuvent être effectués qu'en tenant compte des cotisations de l'employeur du régime de pension d'entreprise, à l'exclusion des cotisations personnelles du travailleur et des avantages financés par les cotisations du travailleur personnelles.

Pour les régimes de pension d'entreprise du type prestations définies cash balance et contributions définies avec garantie de rendement, l'équivalence consiste à ce que les réserves acquises de la pension complémentaire, financées par les cotisations de l'employeur sous le régime de pension d'entreprise soient pour chaque travailleur au moment d'une affiliation de 3 ans d'une part et au moment d'une affiliation de 10 ans d'autre part, au moins égales à la capitalisation financière (capitalisation sans tenir compte des tables de mortalité) de la cotisation de pension trimestrielle comme définie dans le régime de pension sectoriel, (calculée) au rendement mentionné dans l'article 24, § 2 de la LPC. Il s'agit de 3,25 p.c. à la date de l'entrée en vigueur du régime de pension sectoriel.

Pour les régimes de pension d'entreprise du type contributions définies sans garantie de rendement, l'équivalence consiste à ce que la cotisation patronale nette pour le financement de la pension complémentaire soit pour chaque travailleur au moins égale à la cotisation de pension trimestrielle comme définie dans le régime de pension sectoriel. La cotisation patronale nette du régime de pension d'entreprise est la cotisation patronale qui, après déduction de tous les frais, charges et indemnités, est utilisée pour la constitution des avantages de pension complémentaires.

De plus, pour tous les types de régimes de pension d'entreprise, le coût all-in de la cotisation patronale, dans lequel sont compris la cotisation patronale nette pour la pension complémentaire, tous les frais du régime de pension, y compris les frais de gestion et fonctionnement appliqués de l'organisme de pension, la cotisation particulière pour la sécurité sociale, les taxes et autres charges, individualisé par travailleur doit au moins être égal à la cotisation trimestrielle, c'est-à-dire pour un travailleur à temps plein au moins égale à 50 EUR par trimestre. L'application du régime de pension d'entreprise doit également être garantie jusqu'au 31 décembre 2014 au moins.

Pour le test d'équivalence, l'âge normal de la pension est de 65 ans.

2.4. *Déclaration de l'employeur et attestation actuariaire avec règlement de pension comme annexe*

Avant le 1er juillet 2011 l'employeur a délivré une déclaration écrite sur l'honneur au "Fonds Social Transport et Logistique", ci-après FSTL, en conséquence de la communication du FSTL adressée aux employeurs, ressortissant au champ d'application de la convention collective de travail mentionnée dans l'article 1er.

La déclaration confirme l'application au 1er juillet 2011 d'un ou de plusieurs régimes de pension d'entreprise équivalents à tous leurs travailleurs qui satisfont aux conditions d'affiliation du régime de pension sectoriel, de tous leurs sièges avec le même numéro d'immatriculation ONSS et avec la catégorie ONSS 083. Le contenu de cette déclaration sur l'honneur doit ensuite être confirmé par une attestation supplémentaire à délivrer, rédigée par employeur pour chacun de ses régimes de pension d'entreprise par l'actuaire de l'organisme de pension qui gère le régime de pension d'entreprise concerné.

Ces attestations doivent être délivrées au FSTL avant le 15 octobre 2011 et doivent satisfaire au modèle ci-dessous. Ces attestations doivent démontrer que chaque régime de pension d'entreprise ou, dans le cas où l'employeur applique simultanément plusieurs régimes de pension d'entreprise aux travailleurs, tous les



régimes de pension d'entreprise applicables, satisfont à toutes les conditions d'opting out, comme déterminées dans la présente annexe.

Modèle attestation

Le soussigné, [..... nom, prénom, adresse] actuaire, agréé pour exécuter la mission légale d'un actuaire désigné conformément aux conditions légales, déclare à qui de droit et certifie à l'égard du Fonds Social Transport et Logistique - pour ce qui a trait au(x) régime(s) de pension d'entreprise suivant(s) de l'employeur ci-après défini :

- employeur : [nom],; [adresse du siège social], [numéro BCE] et [numéro d'identification ONSS 083]

- par régime de pension : le numéro ou la dénomination et la forme du régime de pension : ...(forme = soit un contrat d'assurance de groupe, soit un règlement géré par une institution de retraite professionnelle, soit une assurance de groupe ou un règlement de pension géré par un organisme visé à l'article 32, § 1er, 2° LPC)

- identification du régime de pension par le biais du code unique visé dans la réglementation bd2p, banque de données deuxième pilier, pour autant qu'il soit déjà disponible (à compléter par régime de pension d'entreprise) :

.....
- identité de l'organisme de pension : [nom],[adresse de l'organisme de pension qui gère le régime de pension d'entreprise] (à compléter par régime de pension d'entreprise) après examen [du]/[des] régime[s] de pension d'entreprise préalablement défini[s] et de sa conformité aux conditions d'opting out du régime de pension sectoriel pour les travailleurs de la Commission paritaire du transport et de la logistique applicable aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, telles que définies dans la convention collective de travail instaurant le régime de pension sectoriel et en particulier dans son annexe n° 3,

que [le]/[chacun des] régime[s] de pension d'entreprise susmentionné[s] de l'employeur précité [a]/[ont] satisfait au 1er juillet 2011 à toutes les conditions d'opting out et continue[nt] à ce jour d'y satisfaire.

Le soussigné s'engage à informer par écrit le Fonds Social Transport et Logistique des faits qui peuvent avoir une influence sur le contenu de cette attestation, et ce, au plus tard 2 semaines après en avoir pris connaissance. Cette attestation est adressée à l'attention du directeur du Fonds Social Transport et Logistique, Boulevard de Smet de Naeyer, 115, 1090 Bruxelles.

La validité de cette attestation est limitée dans le temps jusqu'au 31 décembre 2011, à moins qu'elle ne soit préalablement supprimée ou remplacée.

Une copie [du]/[des] règlement[s] de pension [du]/[des] régime[s] de pension d'entreprise précité[s] est jointe en annexe à l'attestation qui est délivrée au Fonds Social Transport et Logistique avant le 15 octobre 2011.

Établie le [..... date], à [.....lieu] en 3 exemplaires dont un original

est conservé au siège de l'employeur,

un exemplaire scanné (avec annexe) est délivré par e-mail au Fonds Social Transport et Logistique via info@fstl.be ou à défaut de scan, par lettre recommandée, et le troisième exemplaire est conservé par le soussigné actuaire.

.....

[nom, prénom]

Actuaire

[Signature précédée de la mention manuscrite, "lu et approuvé"]

Annexe : copie [du]/[des] règlement[s] de pension



2.5. Gestion paritaire ou comité de surveillance

Lorsque l'exécution d'un régime de pension d'entreprise, pour lequel l'employeur fait appel à la possibilité d'opting out, est confiée à une institution de retraite professionnelle, il est exigé que le conseil d'administration de l'institution concernée soit composé de manière paritaire. Cela est attesté par l'attestation d'actuaire mentionnée qui confirme les conditions d'opting out.

Le cas échéant, la preuve du respect de cette condition peut également être délivrée ou demandée d'après une copie des statuts applicables de l'institution, qui est directement livrée au FSTL par l'employeur. L'employeur s'engage à avertir sans délai le FSTL lorsque la parité n'est plus respectée.

Lorsque l'exécution d'un régime de pension d'entreprise, pour lequel l'employeur utilise la possibilité d'opting out, est confiée à une institution qui n'est pas gérée de manière paritaire, un comité de surveillance doit être instauré et être opérationnel conformément à la LPC. Le comité de surveillance doit se réunir au moins une fois par an.

Annuellement (au plus tard au 31 décembre) l'employeur procure au FSTL une copie du rapport de la réunion la plus récente du comité de surveillance, ou un document, dûment daté et signé par les représentants des travailleurs de l'entreprise concernée qui confirme le fonctionnement du comité de surveillance.

2.6. Equivalence continue

En tant qu'organisateur du régime de pension sectoriel, le FSTL veille à ce que l'employeur, qui utilise la possibilité d'opting out, applique un ou plusieurs régimes de pension qui sont au moins équivalents à tous ses travailleurs.

A cette fin l'employeur concerné délivre annuellement et au plus au 31 décembre une attestation d'actuaire compétent au FSTL. L'attestation délivrée en 2011 est valable jusqu'au 31 décembre 2011. A partir de 2012 les attestations auront une durée de validité d'un an au maximum, allant du 1er janvier au 31 décembre. Pour les attestations à partir de 2012 il n'est plus exigé d'y ajouter les règlements de pension en annexe, à moins que le régime de pension sectoriel ou d'entreprise ait été modifié au cours de l'année concernée. Dans de tels cas, le règlement (modifié) du régime de pension d'entreprise doit être ajouté comme annexe à l'attestation d'actuaire. Une telle attestation annuelle est requise afin de pouvoir déterminer l'équivalence continue du régime de pension d'entreprise vis-à-vis du régime de pension sectoriel.

En plus de l'employeur délivre annuellement, et au plus tard au 31 décembre, au FSTL la preuve du paiement de ses cotisations pour ses régimes de pension d'entreprise "opted out" pendant l'année écoulée, ainsi que la preuve du respect en pratique de la condition mentionnée sub 2.5.

Article 3.

§ 1er. Les employeurs, ressortissant à partir du 1er juillet 2011 à la Commission paritaire du transport et de la logistique et visés par l'article 1er de cette annexe, participent au régime de pension sectoriel pour tous leurs travailleurs qui satisfont aux conditions d'affiliation du règlement de pension, sauf dans les situations visées ci-dessous dans l'article 3, § 2.

§ 2. Les employeurs qui reprennent suite à une cession conventionnelle d'entreprise, après le 30 juin 2011, des travailleurs qui n'étaient pas affiliés au régime de pension sectoriel car ils étaient affiliés au régime de pension d'entreprise "opted out" de leur ancien employeur cédant, peuvent continuer à utiliser l'opting out pour autant que les conditions d'opting out de cette annexe soient remplies, comme déterminées ci-après.



Lorsque l'(les) entreprise(s) ou le(s) siège(s) occupant les travailleurs transférés, est (sont) néanmoins identifié(e)(s) auprès de l'Office national de sécurité sociale par le même numéro d'identification (catégorie ONSS 083 et le même numéro d'immatriculation) que les autres entreprises ou sièges du même employeur-cessionnaire et lorsque l'employeur participe au régime de pension sectoriel, tous les travailleurs de l'entreprise ou du siège transféré doivent être affiliés au régime de pension sectoriel à partir du transfert, pour autant qu'ils satisfassent aux conditions d'affiliation. Dans un tel cas l'opting out prend fin le jour précédant immédiatement le transfert.

§ 3. Dans les cas mentionnés sous 3, § 2 la continuation de l'opting out dépend de la satisfaction à toutes les conditions mentionnées dans cette annexe (à l'exception de ce qui concerne la déclaration sur l'honneur avant le 1er juillet 2011).

Article 4

Un employeur qui souhaite utiliser la possibilité d'opting out, soumet préalablement sa décision d'opting out ainsi que (le projet de) son règlement de pension d'entreprise, (le choix de) l'organisme de pension qui gère le règlement de pension d'entreprise, pour avis au conseil d'entreprise, ou à défaut, au comité de prévention et de protection au travail, ou à défaut à la délégation syndicale.

A cette occasion il procure également une copie de la convention collective de travail relative à l'instauration du régime de pension sectoriel. A défaut de délégation syndicale, l'employeur avertit préalablement ses travailleurs par affichage de la décision d'opting out, du règlement de pension d'entreprise et de l'organisme qui le gère.

Article 5

Le FSTL examine les attestations des actuaires et les déclarations, preuves de paiement et autres documents délivrés par les employeurs, ainsi que, en cas de questions, contestations ou à l'occasion de modifications, les règlements de pension des régimes de pension d'entreprise concernés et confirme à l'employeur, par écrit, selon les circonstances :

- i. l'acceptation de l'opting out du régime de pension d'entreprise pour la durée de validité de l'attestation (au plus tard au 31 décembre de l'année en cours)
- ou
- ii. le refus (ou la cessation) de l'opting out lorsque les conditions ne sont pas (plus) remplies. Le FSTL peut uniquement refuser ou constater la cessation de l'opting out lorsque les conditions de la loi et/ou de la convention collective de travail relative à l'instauration du régime de pension sectoriel, en particulier cette annexe n° 3, ne sont pas respectées.

Article 6

§ 1er. A chaque moment l'organisateur a le droit de (faire) contrôler l'équivalence des régimes de pension d'entreprise "opted out".

§ 2. L'employeur, ressortissant au champ d'application de la convention collective de travail relative à l'instauration du régime de pension sectoriel, s'engage à avertir le FSTL par écrit des modifications ou de la cessation de ses régimes de pension d'entreprise opted out dans un délai de 2 semaines. En cas de modification, l'employeur procure au FSTL une nouvelle attestation, ainsi qu'une copie de son(ses) règlement(s) de pension d'entreprise modifié(s).

En cas de non-respect de ces obligations dans le délai mentionné, le FSTL se réserve le droit de prendre toutes les mesures nécessaires afin d'exiger la participation de l'employeur au régime de pension sectoriel. L'employeur est tenu de procurer tous les documents



nécessaires au FSTL dans les délais prévus ou demandés, afin qu'un contrôle par le FSTL soit possible.

Article 7

A défaut de réception des déclarations et attestations mentionnées et des documents y afférents dans le délai prévu, l'employeur est présumé ne plus pouvoir ou vouloir utiliser la possibilité d'opting out.

Article 8

§1er. Pour les employeurs mentionnés dans l'article 2 l'opting out est d'application pour autant que toutes les conditions d'opting out soient remplies à partir du 1er juillet 2011 :

- i. jusqu'au premier jour du trimestre durant lequel il n'est plus satisfait aux conditions, lorsque l'employeur ou l'actuaire avertit le FSTL de la décision de l'employeur de participer au régime de pension sectoriel ou lorsque le FSTL est averti que les conditions d'opting out ne sont plus remplies par le(s) régime(s) de pension d'entreprise ou,
- ii. selon le cas dans tous les autres cas où il n'est plus satisfait aux conditions d'opting out, jusqu'au premier jour du premier trimestre de l'année suivant l'année pour laquelle on avait encore introduit une attestation valable.

Les employeurs mentionnés dans l'article 2 pour lesquels il est constaté, après vérification de l'attestation d'actuaire et des autres documents, que leurs régimes de pension d'entreprise ne satisfaisaient pas aux conditions d'opting out au 1er juillet 2011, sont obligés de participer au régime de pension sectoriel, avec effet au 1er juillet 2011.

§ 2. Pour les employeurs mentionnés dans l'article 3, § 2 l'opting out est valable, si d'application, à partir du transfert :

- i. jusqu'au premier jour du trimestre durant lequel il n'est plus satisfait aux conditions, lorsque l'employeur ou l'actuaire avertit le FSTL de la décision de l'employeur de participer au régime de pension sectoriel ou lorsque le FSTL est averti que les conditions d'opting out ne sont plus remplies par le(s) régime(s) de pension d'entreprise ou,
- ii. selon le cas dans tous les autres cas où il n'est plus satisfait aux conditions d'opting out, jusqu'au premier jour du premier trimestre de l'année suivant l'année pour laquelle on avait encore introduit une attestation valable.

§ 3. Lorsqu'un employeur reste en défaut de payer les cotisations pour ses régimes de pension d'entreprise ²opted out² pendant 3 mois consécutifs, il est obligé de participer au régime de pension sectoriel à partir du premier jour du trimestre pendant lequel l'employeur a interrompu depuis 3 mois le paiement des cotisations. L'employeur est tenu d'en avertir le FSTL dans les 2 semaines après l'échéance de la période susmentionnée de 3 mois. Lorsque les conditions d'opting out ne sont pas (plus) remplies, l'employeur participe intégralement au régime de pension sectoriel. Dans tel cas il n'est plus tenu compte du (des) régime(s) de pension d'entreprise.

Article 9

Pour l'application de cette annexe on doit comprendre les termes auxquels il est référé, dans le sens comme défini dans la convention collective de travail relative à l'instauration du régime de pension sectoriel.

Annexes :

-Modèle 1 - attestation d'actuaire - à délivrer avant le 15 octobre 2011 au FSTL;

-Modèle 2 - attestation d'actuaire - à délivrer annuellement au FSTL, au plus tard au 31 décembre.



Modèle 1 : Attestation d'actuaire - à délivrer avant le 15 octobre 2011 au FSTL

Le soussigné, [..... nom, prénom, adresse] actuaire, agréé pour exécuter la mission légale d'un actuaire désigné conformément aux conditions légales, déclare à qui de droit et certifie à l'égard du Fonds Social Transport et Logistique - pour ce qui a trait au(x) régime(s) de pension d'entreprise suivant(s) de l'employeur ci-après défini :

- employeur : [nom], ; [adresse du siège social], [numéro BCE] et [numéro d'identification ONSS 083]

- par régime de pension : le numéro ou la dénomination et la forme du régime de pension : . (forme = soit un contrat d'assurance de groupe, soit un règlement géré par une institution de retraite professionnelle, soit une assurance de groupe ou un règlement de pension géré par un organisme visé à l'article 32, § 1er, 2° LPC)

- identification du régime de pension par le biais du code unique visé dans la réglementation bd2p, banque de données deuxième pilier, pour autant qu'il soit déjà disponible (à compléter par régime de pension d'entreprise) :

.....
- identité de l'organisme de pension : [nom], [adresse de l'organisme de pension qui gère le régime de pension d'entreprise] (à compléter par régime de pension d'entreprise)

après examen [du]/[des] régime[s] de pension d'entreprise préalablement défini[s] et de sa conformité aux conditions d'opting out du régime de pension sectoriel pour les travailleurs de la Commission paritaire du transport et de la logistique applicable aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, telles que définies dans la convention collective de travail instaurant le régime de pension sectoriel et en particulier dans son annexe n° 3, que [le]/[chacun des] régime[s] de pension d'entreprise susmentionné[s] de l'employeur précité [a]/[ont] satisfait au 1er juillet 2011 à toutes les conditions d'opting out et continue[nt] à ce jour d'y satisfaire.

Le soussigné s'engage à informer par écrit le Fonds Social Transport et Logistique des faits qui peuvent avoir une influence sur le contenu de cette attestation, et ce, au plus tard 2 semaines après en avoir pris connaissance.

Cette attestation est adressée à l'attention du directeur du Fonds Social Transport et Logistique, Boulevard de Smet de Naeyer, 115, 1090 Bruxelles.

La validité de cette attestation est limitée dans le temps jusqu'au 31 décembre 2011, à moins qu'elle ne soit préalablement supprimée ou remplacée.

Une copie [du]/[des] règlement[s] de pension [du]/[des] régime[s] de pension d'entreprise précité[s] est jointe en annexe à l'attestation qui est délivrée au Fonds social transport et logistique avant le 15 octobre 2011.

Établie le [..... date], à [..... lieu] en 3 exemplaires dont un original est conservé au siège de l'employeur, un exemplaire scanné (avec annexe) est délivré par e-mail au Fonds social transport et logistique via info@fstl.be ou à défaut de scan, par lettre recommandée, et le troisième exemplaire est conservé par le soussigné actuaire.

.....
[nom, prénom]

Actuaire

[Signature précédée de la mention manuscrite, "lu et approuvé"]

Annexe : copie [du]/[des] règlement[s] de pension



Modèle 2 : Attestation d'actuaire - à délivrer annuellement au FSTL, au plus tard au 31 décembre

Le soussigné, [..... nom, prénom, adresse] actuaire, agréé pour exécuter la mission légale d'un actuaire désigné conformément aux conditions légales, déclare à qui de droit et certifie à l'égard du Fonds Social Transport et Logistique - pour ce qui a trait au(x) régime(s) de pension d'entreprise suivant(s) de l'employeur ci-après défini :

- employeur : [nom],; [adresse du siège social], [numéro BCE] et [numéro d'identification Office national de sécurité sociale 083]

- par régime de pension : le numéro ou la dénomination et la forme du régime de pension : . (forme = soit un contrat d'assurance de groupe, soit un règlement géré par une institution de retraite professionnelle, soit une assurance de groupe ou un règlement de pension géré par un organisme visé à l'article 32, § 1er, 2° LPC)

- identification du régime de pension par le biais du code unique visé dans la réglementation bd2p, banque de données deuxième pilier, pour autant qu'il soit déjà disponible (à compléter par régime de pension d'entreprise) :

.....
- identité de l'organisme de pension : [nom], [adresse de l'organisme de pension qui gère le régime de pension d'entreprise] (à compléter par régime de pension d'entreprise) après examen [du]/[des] régime[s] de pension d'entreprise préalablement défini[s] et de sa conformité aux conditions d'opting out du régime de pension sectoriel pour les travailleurs de la Commission paritaire du transport et de la logistique applicable aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, telles que définies dans la convention collective de travail instaurant le régime de pension sectoriel et en particulier dans son annexe n° 3, que [le]/[chacun des] régime[s] de pension d'entreprise susmentionné[s] de l'employeur précité [a]/[ont] satisfait pour la période du 1er janvier 20[. .] jusqu'à aujourd'hui . . [novembre/décembre] 20[. .] .

Le soussigné s'engage à informer par écrit le Fonds Social Transport et Logistique des faits qui peuvent avoir une influence sur le contenu de cette attestation, et ce, au plus tard 2 semaines après en avoir pris connaissance. Vu que le régime de pension sectoriel et/ou (le)/(les) régime(s) de pension d'entreprise (a)/(ont) été modifié(s) en 20[. .], une copie (du)/(des) règlement(s) de pension d'entreprise est jointe en annexe à cette attestation.

Vu que ni le régime de pension sectoriel ni (le)/(les) régime(s) de pension d'entreprise n'ont été modifié(s) en 20[. .], une copie (du)/(des) règlement(s) de pension d'entreprise n'est pas envoyée à nouveau au FSTL en annexe à cette attestation;

Cette attestation est adressée à l'attention du directeur du Fonds Social Transport et Logistique, Boulevard de Smet de Naeyer, 115, 1090 Bruxelles.

La validité de cette attestation est limitée dans le temps jusqu'au 31 décembre 20[. .], à moins qu'elle ne soit préalablement supprimée ou remplacée.

Établie le [..... date], à [..... Lieu] en 3 exemplaires dont un original est conservé au siège de l'employeur, un exemplaire scanné (avec annexe) est délivré par e-mail au Fonds Social Transport et Logistique via info@fstl.be ou à défaut de scan, par lettre recommandée, et le troisième exemplaire est conservé par le soussigné actuaire.

.....
[nom, prénom]

Actuaire

[Signature précédée de la mention manuscrite, "lu et approuvé"]

Annexe : copie [du]/[des] règlement[s] de pension si d'application

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 10 juin 2013.

La Ministre de l'Emploi,

Mme M. DE CONINCK



FONDS DE SÉCURITÉ D'EXISTENCE

Convention collective de travail du 16 février 2012 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence dénommé 'Fonds Social Transport et Logistique'

Article 1. : Champ d'application

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'Arrêté Royal du 7 mai 2007, modifiant l'Arrêté Royal du 13 mars 1973 instituant la Commission Paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'Arrêté Royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur Belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui effectuent :

- 1°. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
- 2°. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
- 3°. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
- 4°. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée ;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

- 1° effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur



transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé

2° et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par "activités logistiques", on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission Paritaire du Transport et de la Logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par "travailleurs" on entend les ouvriers et ouvrières, déclarés dans la catégorie ONSS 083, sous le code travailleur 015 ou 027.

Cette convention collective de travail ne s'applique toutefois pas :

- a) aux étudiants déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 035.
- b) aux étudiants qui, à partir du 1er janvier de l'année au cours de laquelle ils atteignent 19 ans, sont déclarés sous le code travailleur 015, mais sont occupés par contrat d'apprentissage, comme déclaré à l'ONSS avec mention type étudiant dans la zone "type contrat d'apprentissage".

Article 2. : Objectif de la convention



La présente convention collective de travail modifie le champ de compétence, l'objet ainsi que les statuts du fonds de sécurité d'existence.

Article 3. : Dispositions abrogatoires

Cette convention collective de travail remplace la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" et modifiant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 portant modification de la dénomination du "Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" en "Fonds Social Transport et Logistique", rendue obligatoire par Arrêté Royal du 18 mai 2008 (MB 10 juin 2008) , ainsi que la CCT du 15/09/2011 (106705) relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence « Fonds Social Transport et Logistique » enregistrée sous le numéro 106705.

Article 4. : Durée de validité

La présente convention collective de travail prend cours au 1er juin 2011 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties signataires moyennant notification, par courrier recommandé adressé au président de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique, d'un préavis de dénonciation d'un délai de six mois.

Le préavis de dénonciation doit être notifié entre le 1er juillet et le 31 décembre d'une année et doit venir à échéance le 30 juin de l'année suivante.



STATUTS DU FONDS SOCIAL TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Chapitre I : Dénomination, siège, champ d'application et objet

Article 1

La dénomination du fonds de sécurité d'existence est : "Fonds Social Transport et Logistique" - en abrégé "SFTL-FSTL".

Article 2

Le siège social du SFTL-FSTL est établi à 1090 Bruxelles, Boulevard de Smet de Naeyer 115.

Sur proposition du Conseil d'Administration du SFTL-FSTL, le siège social peut être transféré à tout autre endroit en Belgique par décision de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique.

Article 3

§ 1

Ces statuts s'appliquent aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous- secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'Arrêté Royal du 7 mai 2007, modifiant l'Arrêté Royal du 13 mars 1973 instituant la Commission Paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'Arrêté Royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur Belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui effectuent :

- 1°. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
- 2°. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
- 3°. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
- 4°. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée ;

Pour l'application de ses statuts, les taxis- camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre,



sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

- 1° effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé
- 2° et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par "activités logistiques", on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou 4° produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission Paritaire du Transport et de la Logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par "travailleurs" on entend les ouvriers et ouvrières, déclarés dans la catégorie ONSS 083, sous le code travailleur 015 ou 027.

Ces statuts ne s'appliquent toutefois pas :



- a) aux apprentis déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 035.
- b) aux apprentis qui, à partir du 1er janvier de l'année au cours de laquelle ils atteignent 19 ans, sont déclarés sous le code travailleur 015, mais sont occupés par contrat d'apprentissage, comme déclaré à l'ONSS avec mention type apprenti dans la zone "type contrat d'apprentissage".

Article 4

Le SFTL-FSTL a pour objet :

1. l'octroi et le paiement directement ou indirectement d'avantages sociaux complémentaires aux travailleurs visés à l'article 3, § 4, dont l'organisation d'un régime de pension sectoriel;
2. conformément aux dispositions des présents statuts, la perception et le recouvrement des cotisations à charge des employeurs visés à l'article 3;
3. l'organisation et l'encouragement de la formation professionnelle ;
4. la promotion et l'amélioration de l'emploi et de a) la sécurité d'existence dans les sous secteurs définis à l'article 3.

Chapitre II : Avantages

Article 5

Par convention collective de travail conclue au sein de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et rendue obligatoire par Arrêté Royal, sont déterminés les avantages octroyés ou organisés par le SFTL-FSTL ainsi que les catégories de travailleurs auxquels ces avantages sont accordés.

Chapitre III : Modalités de liquidation des avantages

Article 6

Par convention collective de travail conclue au sein de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et rendue obligatoire par Arrêté Royal, sont déterminées les modalités de liquidation des avantages octroyés ou organisés par le SFTL-FSTL.

Article 7

En aucun cas, le paiement à un ayant droit des avantages octroyés ou organisés par le SFTL-FSTL ne peut être subordonné au versement des cotisations dues par l'employeur.

Chapitre IV : Financement

Article 8



Le financement des avantages octroyés ou organisés par le SFTL-FSTL est déterminé par convention collective de travail conclue au sein de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique rendue obligatoire par Arrêté Royal.

Article 9

Les frais de fonctionnement du SFTL-FSTL relatifs au régime de pension sectoriel instauré sont financés par les indemnités de sous-traitance revenant au SFTL-FSTL dans ce contexte.

Le financement des autres frais de fonctionnement du SFTL-FSTL est assuré par les intérêts des capitaux provenant des cotisations.

Pour l'application de cet article, on entend par "frais de fonctionnement", les frais de fonctionnement du SFTL-FSTL augmentés des subventions octroyées en application de l'article 19.

Article 10

Sur proposition du Conseil d'Administration, la cotisation des différentes catégories d'employeurs déterminées à l'article 3 est fixée par convention collective de travail conclue au sein de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et rendue obligatoire par Arrêté Royal.

Article 11

Conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi du 7 janvier 1958 concernant les Fonds de Sécurité d'Existence, l'Office National de Sécurité Sociale est chargé de la perception et du recouvrement des cotisations.

De la somme versée par l'Office National de Sécurité Sociale au SFTL-FSTL, sont préalablement déduits les frais fixés par le Comité de Gestion de l'Office.

Chapitre V : Gestion

Article 12

Le SFTL-FSTL est géré paritairement par un Conseil d'Administration composé de représentants des employeurs visés à l'article 3 et de représentants des travailleurs.

Ce Conseil est composé de 16 membres, soit 8 représentants des employeurs et 8 représentants des travailleurs.

Article 13

§ 1

La répartition des mandats des représentants des employeurs entre les différentes organisations représentées au sein de la Commission Paritaire du Transport et de la



Logistique se fait proportionnellement au nombre de mandats dont elles disposent au sein de cette Commission Paritaire. Seules les organisations déclarées représentatives des employeurs visés à l'article 3 entrent en ligne de compte pour l'application de la présente disposition.

Chaque organisation d'employeurs visée à l'alinéa précédent a au moins un représentant au sein du Conseil d'Administration du SFTL- FSTL.

Lors de la nomination des membres de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique en application de l'article 42 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, la Commission Paritaire fixe la répartition des mandats au sein du Conseil d'Administration du SFTL-FSTL entre les différentes organisations d'employeurs.

§ 2

La répartition des mandats des représentants des travailleurs entre les organisations de travailleurs siégeant au sein de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique se fait proportionnellement au nombre de mandats dont chacune des organisations dispose au sein de cette Commission.

Chaque organisation de travailleurs a au moins un représentant au sein du Conseil d'Administration du SFTL-FSTL.

Lors de la nomination des membres de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique en application de l'article 42 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, la Commission Paritaire fixe la répartition des mandats au sein du Conseil d'Administration du SFTL-FSTL entre les différentes organisations de travailleurs.

§ 3

Dans le délai d'un mois à dater de la décision de la Commission Paritaire portant répartition des mandats au sein du Conseil d'Administration du SFTL-FSTL, chaque organisation communique au Président de la Commission Paritaire le nom de son représentant pour chacun des mandats attribués à l'organisation.

La Commission Paritaire prend acte de la désignation lors de sa plus prochaine réunion.

Article 14

Le mandat des membres du Conseil d'Administration du SFTL-FSTL a une durée de quatre ans. Il peut être renouvelé. Les membres restent en fonction jusqu'à la désignation de leurs successeurs.

Le mandat de membre du Conseil d'Administration du SFTL-FSTL prend fin :

1. lorsque la durée du mandat est expirée ;
2. en cas de démission ;
3. lorsque l'organisation qui a présenté l'intéressé en application de l'article 13 demande son remplacement ;
4. lorsque l'intéressé cesse d'appartenir à l'organisation qui l'a présenté.



Il est pourvu au remplacement de tout membre dont le mandat a pris fin avant son expiration normale lors de la plus prochaine réunion de la Commission Paritaire. Ce remplacement a lieu dans le respect des dispositions de l'article 13. Le nouveau membre achève le mandat du membre qu'il remplace.

Article 15

Chaque année, au cours du premier trimestre, le Conseil d'Administration désigne en son sein un président et deux vice-présidents.

Article 16

§ 1

Le conseil d'Administration se réunit sur convocation de son président.

Le président est tenu de convoquer le Conseil au moins une fois par an et chaque fois qu'au moins un tiers des membres ou une organisation représentée en son sein en font la demande.

La convocation mentionne l'ordre du jour.

§ 2

Chaque administrateur dispose d'une voix.

Un administrateur peut se faire représenter par un autre administrateur. A cet effet, une procuration écrite valable doit être remise au Conseil d'Administration au plus tard au début de la réunion. Les procurations peuvent être fournies par courrier, par fax ou par mail. Un administrateur peut représenter maximum deux autres administrateurs

§ 3

Le Conseil d'Administration ne délibère valablement que si au moins deux tiers de ses membres sont présents et/ou représentés.

Lorsque ce quorum n'a pas été atteint, le point est inscrit à l'ordre du jour de la réunion suivante et le Conseil d'Administration délibère alors valablement et prend une décision peu importe le nombre de membres présents et/ou représentés.

Les décisions sont prises à la majorité des deux tiers + 1 voix des membres présents et/ou représentés.

Article 17

Le Conseil d'Administration a pour mission de gérer le SFTL-FSTL et de prendre toutes les mesures nécessaires à son bon fonctionnement.

Il dispose des pouvoirs les plus étendus en ce qui concerne la gestion et la direction du SFTL-FSTL.

Le Conseil d'Administration est en justice tant en qualité de demandeur que de défendeur au nom du SFTL-FSTL à la poursuite et à la diligence du président ou de l'administrateur délégué à cet effet.



Le Conseil d'Administration peut déléguer à un ou plusieurs de ses membres, ou même à des tiers, des pouvoirs spéciaux, des tâches spécialisées ainsi que la gestion journalière du SFTL-FSTL.

Article 18

La responsabilité des administrateurs se limite à l'exécution de leur mandat et ils ne contractent aucune obligation personnelle relative à leur gestion vis-à-vis des engagements du SFTL-FSTL.

Article 19

Pour réaliser ses objectifs, le SFTL-FSTL peut prendre toutes les dispositions nécessaires et faire appel à la collaboration des organisations représentées au sein de son Conseil d'Administration.

Pour cette collaboration et pour autant que la situation financière du SFTL-FSTL le permette, le SFTL-FSTL peut, dans le cadre de ses frais de fonctionnement, octroyer aux organisations concernées une allocation dont le montant est fixé chaque année par le Conseil d'Administration du SFTL-FSTL.

Chapitre VI : Comptes et contrôle

Article 20

L'exercice prend cours le 1 juillet et se termine le 30 juin de l'année calendrier suivante.

Article 21

Les comptes de l'exercice révolu sont arrêtés le 30 juin.

Les revenus d'un exercice sont utilisés pour couvrir les dépenses de l'exercice suivant.

Article 22

Les comptes ainsi que le bilan doivent être établis d'une façon précise d'un point de vue comptable.

Article 23

Le solde bénéficiaire éventuel d'un exercice est reporté à l'exercice suivant.

Article 24

La Commission Paritaire du Transport et de la Logistique désigne le réviseur ou l'expert-comptable dont les missions sont définies par les articles 12 à 14 de la loi du



7 janvier 1958 concernant les Fonds de Sécurité d'Existence et par l'article 25 des présents statuts.

Article 25

Le Conseil d'Administration ainsi que le réviseur ou l'expert-comptable désigné conformément aux dispositions de l'article 24 font annuellement chacun un rapport écrit concernant l'exécution de leur mission pendant l'exercice écoulé.

Article 26

Le bilan, le compte et les rapports visés à l'article 25 sont soumis à l'approbation de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique.

Ces documents doivent être transmis au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique au plus tard le 30 avril suivant la date de clôture de l'exercice auquel ils se rapportent.

Article 27

Les bilans, compte et rapport doivent, tant en recettes qu'en dépenses, distinguer les différentes catégories d'employeurs déterminées dans l'article 3 des présents statuts.

Chapitre VII : Contestations

Article 28

Sans préjudice des dispositions de l'article 22 de la loi du 7 janvier 1958 concernant les Fonds de Sécurité d'Existence, le Conseil d'Administration du SFTL-FSTL peut trancher les cas litigieux.

Chaque organisation représentée au sein du Conseil d'Administration peut aller en appel de la décision du Conseil d'Administration auprès de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique.

Chapitre VIII : Dissolution – Liquidation

Article 29

Le SFTL-FSTL peut être dissous par décision de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique.

La Commission Paritaire du Transport et de la Logistique désigne les liquidateurs et détermine leurs pouvoirs ainsi que l'affectation du patrimoine.



Chapitre IX : Procédure de modification des statuts

Article 30

Chaque organisation représentée au sein de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique peut demander la modification des présents statuts.

Article 31

La partie qui introduit une demande de modification des statuts doit en préciser les motifs et formuler ses propositions de modification par écrit.

Article 32

Les demandes de modifications sont transmises au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique.

Article 33

Les organisations signataires prennent l'engagement d'examiner les demandes de modifications introduites conformément aux dispositions du présent chapitre dans un délai de deux mois à dater de l'introduction de la demande.

Chapitre X- : Durée et validité

Article 34

Les présents statuts entrent en vigueur le 1 juin 2011 pour une durée indéterminée.



Convention collective de travail du 15 septembre 2012 relative à la fixation de la cotisation due au Fonds Social Transport et Logistique

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'Arrêté Royal du 7 mai 2007, modifiant l'Arrêté Royal du 13 mars 1973 instituant la Commission Paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'Arrêté Royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur Belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.
5. Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;



2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par "activités logistiques", on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission Paritaire du Transport et de la Logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par "travailleurs" on entend les ouvriers et ouvrières, déclarés dans la catégorie ONSS 083, sous le code travailleur 015 ou 027.

Cette convention collective de travail ne s'applique toutefois pas :

- a) aux apprentis déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 035.
- b) aux apprentis qui, à partir du 1er janvier de l'année au cours de laquelle ils atteignent 19 ans, sont déclarés sous le code travailleur 015, mais sont occupés par contrat d'apprentissage, comme déclaré à l'ONSS avec mention type apprenti dans la zone "type contrat d'apprentissage".

Chapitre II : Définition



Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par:

"Fonds Social", le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" et modifiant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective de travail du 16 octobre 2007 portant modification de la dénomination du "Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" en "Fonds Social Transport et Logistique" et par la convention collective de travail du 15 septembre 2011 portant sur la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence "Fonds Social Transport et Logistique"

Chapitre III : Objet

Article 3

Cette convention collective de travail est conclue en exécution du protocole d'accord, conclu le 25 juin 2008 entre les organisations représentatives des employeurs et des travailleurs soussignées au sein de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique, pour augmenter la cotisation patronale destinée au Fonds Social de 0,25 % au 1 janvier 2012 afin de préserver les avantages relatifs aux indemnités et services assurés par le Fonds Social et accordés par CCT avant le 1 juillet 2008 aux employeurs et travailleurs du secteur du transport et de la logistique.

Le protocole d'accord précité du 25 juin 2008 prévoit explicitement que cette augmentation de cotisation ne sera plus prise en compte lors des négociations dans le cadre de l'accord interprofessionnel 2009-2010 et ultérieur.

Chapitre IV : Cotisation



Article 4

La cotisation, due par les employeurs visés à l'article 1 au Fonds Social, est fixée à partir du premier trimestre 2012, à 8 pour cent des salaires déclarés à l'Office National de Sécurité Sociale à 108 pour cent.

Chapitre V : Durée et validité

Article 5

La présente convention collective de travail remplace la convention collective de travail du 28 juin 1999 fixant la cotisation due au Fonds Social du Transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers.

Article 6

La présente convention collective de travail prend cours le 1er janvier 2012 et est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par chacune des parties moyennant un préavis de six mois. Le préavis doit être notifié par lettre recommandée à la poste, adressée au président de la Commission Paritaire du transport et de la logistique. Le délai de six mois prend cours à partir de la date à laquelle la lettre recommande est envoyée au président.



INTERVENTION POUR OUTILS DE TRAVAIL PAYÉS PAR LE FONDS DE SÉCURITÉ D'EXISTENCE

Convention collective de travail du 18 avril 2013 relative à l'intervention financière dans les frais relatifs à la sélection médicale des travailleurs dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'Arrêté Royal du 7 mai 2007, modifiant l'Arrêté Royal du 13 mars 1973 instituant la Commission Paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'Arrêté Royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur Belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée ;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.



§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par "activités logistiques", on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission Paritaire du Transport et de la Logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par "travailleurs" on entend les ouvriers et ouvrières, déclarés dans la catégorie ONSS 083.



Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par :

"FSTL", le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers", et modifiant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 10 août 2005 (MB 23 du novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 portant modification de la dénomination du "Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" en "Fonds Social Transport et Logistique", rendue obligatoire par Arrêté Royal du 18 mai 2008 (MB 10 juin 2008), ainsi que la CCT du 15/09/2011 (106705) relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence "Fonds Social Transport et Logistique" enregistrée sous le numéro 106705/CO/140.0409 et modifiée par la CCT du 16/02/2012 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence "Fonds Social Transport et Logistique" enregistrée sous le numéro 109264/CO/140.0409.

Chapitre III : Intervention financière dans les frais relatifs à la sélection médicale

Article 3

L'employeur visé à l'article 1er, § 2 et § 3 paie les frais relatifs à la sélection médicale dans le cadre de la validité du permis de conduire C ou CE de ses travailleurs visés à l'article 1er, § 4 à condition que la période de validité de leur sélection médicale prenne cours pendant ou maximum 4 mois avant leur période d'occupation auprès de cet employeur.

Les frais pris en charge par l'employeur peuvent être intervenus au plus tôt au cours des 6 mois précédant l'entrée en service fixe du travailleur.

Article 4

Les employeurs visés à l'article 1er, § 2 et § 3 ont droit à une intervention financière dans les frais relatifs à la sélection médicale dans le cadre de la validité du permis C ou CE de leurs travailleurs visés à l'article 1er, § 4.



Le droit à une intervention du travailleur est soumis à une occupation minimale d'un jour sous la catégorie ONSS 083.

Si l'on constate que l'employeur a récupéré auprès du travailleur (une partie de) les frais relatifs à la sélection médicale, l'employeur sera déchu de son droit à l'intervention financière.

Si l'on constate que l'employeur a récupéré auprès du travailleur (une partie de) les frais relatifs à la sélection médicale, l'employeur sera déchu de son droit à l'intervention financière.

Chapitre IV : Montant de l'intervention financière

Article 5

Le montant maximum de l'intervention financière visée à l'article 4, est déterminé comme suit en fonction des frais concernés pris en charge par l'employeur :
si l'employeur a supporté tous les frais relatifs à la sélection médicale : forfait de 104,00 EUR ;

Si le prix coûtant hors TVA de ces frais est inférieur aux montants maxima susmentionnés, l'intervention financière sera limitée à ce prix coûtant.

Chapitre V : Paiement de l'intervention financière

Article 6

Le Conseil d'Administration du Fonds Social Transport et Logistique est chargé de :

1. l'établissement de la procédure d'introduction des demandes de paiement des interventions financières visées à l'article 4 de cette convention collective de travail ;
2. la détermination des modalités de paiement des interventions financières visées à l'article 4 de cette convention collective de travail.

Article 7

Le fonds social du transport et de la logistique prend en charge les montants de l'intervention visée à l'article 4 de cette convention collective de travail.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 8

§ 1

La présente convention collective de travail remplace dès le 1er janvier 2013 la convention collective de travail du 19 mai 2011 relative à l'intervention financière dans les frais relatifs à la sélection médicale des travailleurs dans le sous-secteur du



transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers (n° d'enr. 104.275).

§ 2

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1 janvier 2013 pour une durée indéterminée.

§ 3

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée à la poste adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 19 septembre 2013 relative à l'intervention dans les frais relatifs à l'obtention du permis C et/ou CE et/ou la qualification de base du chauffeur professionnel C et les examens légaux suivant cette formation des travailleurs étant ou entrant en service d'entreprises appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'Arrêté Royal du 7 mai 2007, modifiant l'Arrêté Royal du 13 mars 1973 instituant la Commission Paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'Arrêté Royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur Belge du 31.05.2007).

§ 2

Par « sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers », on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée ;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée ;
5. Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par « sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers », on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui, en dehors des zones portuaires :



1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par « pour le compte de tiers » il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par « groupe d'entreprises liées », on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission Paritaire du Transport et de la Logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par « travailleurs » on entend les ouvriers et ouvrières, déclarés dans la catégorie ONSS 083.

Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par : "FSTL", le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du



15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" et en modifiant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 portant modification de la dénomination du "Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" en "Fonds Social Transport et Logistique", rendue obligatoire par Arrêté Royal du 18 mai 2008 (MB 10 juin 2008) , ainsi que la CCT du 15/09/2011 (106705) relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence "Fonds Social Transport et Logistique" enregistrée sous le numéro 106705/CO/140.0409 et modifiée par la CCT du 16/02/2012 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence "Fonds Social Transport et Logistique" enregistrée sous le numéro 109264/CO/140.0409.

Chapitre III : Intervention dans les frais relatifs à l'obtention du permis C et/ou CE et/ou la qualification de base pour le chauffeur professionnel C

Article 3

Dans le cadre de cette CCT des droits aux interventions peuvent être prévus pour les employeurs visés à l'article 1 § 2 et § 3 pour obtention du permis C et/ou CE et/ou la qualification de base pour le chauffeur professionnel C et les examens légaux suivant à cette formation pour les travailleurs visés à l'article 1 § 4 qui étaient déjà en service comme ouvrier ou qui sont entrés en service comme conducteur de poids lourd après l'obtention de leur permis de conduire et/ou de leur qualification de base C.

Les frais pris en charge par l'employeur peuvent être intervenus au plus tôt au cours des 6 mois précédant l'entrée en service fixe du travailleur.

Le droit à une intervention est soumis à une occupation minimale du travailleur d'un jour sous la catégorie ONSS 083.

Article 3bis

Si l'on constate que les frais sont (partiellement) récupérés auprès du travailleur, l'employeur est déchu de son droit à l'intervention.

Article 3ter

Si le Fonds Social constate que l'employeur réclame le remboursement (partiel) des frais de l'obtention du permis de conduire et/ou la qualification de base pour le chauffeur professionnel C de son travailleur, après avoir reçu le paiement de l'intervention du Fonds Social, il est tenu de rembourser l'intervention obtenue du Fonds Social à celui-ci.



Chapitre IV : Montant de l'intervention

Article 4

Les montants des interventions sont déterminés comme suit :

- Formation et examens légaux pour l'obtention du permis C : 700,- EUR.
- Formation et examens légaux pour l'obtention du permis CE : 950,- EUR.
- Qualification de base (respectivement qualification complémentaire) pour chauffeur professionnel C : 500,- EUR.

L'intervention est néanmoins faite à base des frais prouvés et ne dépassera jamais les montants cumulables mentionnés ci-dessus.

Chapitre V : Paiement de l'intervention financière

Article 5

Le Conseil d'Administration du Fonds Social est chargé de :

1. fixer la procédure d'introduction des demandes de paiement de l'intervention visée à l'article 3 de cette convention.
2. déterminer les modalités de paiement de l'intervention visée à l'article 3 de cette convention.

Article 6

Le Fonds Social prend en charge les montants de l'intervention visée à l'article 3 et déterminée à l'article 4 de cette convention.

Ces interventions seront imputées à la cotisation patronale destinée à la formation permanente.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 7

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1er juillet 2013 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2014.



Convention collective de travail du 18 avril 2013 relative à l'intervention dans les frais relatifs à la délivrance de la carte de conducteur pour le tachygraphe digital aux ouvriers dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission paritaire du transport et appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et qui effectuent :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur



transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;

2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre: la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par "travailleurs" on entend : les ouvriers et ouvrières.

Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par :

1. "Fonds Social" : le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention



collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers", rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 (rendue obligatoire par arrêté royal du 18 mai 2008 (MB du 10.06.2008) portant modification de la dénomination du « Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers » en « Fonds social Transport et Logistique », et modifiée par la convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence « Fonds Social Transport et Logistique.

2. "carte de conducteur" : la carte prévue dans l'annexe IB, I. Définitions, t) du Règlement (CE) n° 2135/98 du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) no.3820/85 et (CEE) n° 3821/85.

Chapitre III : Intervention dans les frais relatifs à la délivrance de la carte de conducteur pour le tachygraphe digital

Article 3

§ 1

Une fois par période de validité, l'employeur visé à l'article 1 par. 2 et par. 3, paie la carte de conducteur, délivrée à ses ouvriers visés à l'article 1 par. 4., à condition que la date de début de la carte de conducteur soit située dans la période d'occupation auprès d'un employeur appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers. L'employeur a droit à une intervention dans les frais relatifs à la délivrance de cette carte de conducteur. Les frais pris en charge par l'employeur peuvent être intervenus au plus tôt au cours des 6 mois précédant l'entrée en service fixe du travailleur.

Le droit à une intervention est soumis à une occupation minimale d'un jour sous la catégorie ONSS 083.

§ 2

L'employeur peut demander l'intervention visée au par. 1er de cet article pour toutes les cartes de conducteur.

Chapitre IV : Montant de l'intervention



Article 4

Le montant de l'intervention visée à l'article 3, de la présente convention est déterminé par le Conseil d'Administration du fonds social. .

Chapitre V : Paiement de l'intervention

Article 5

Le conseil d'administration du fonds social est chargé de :

1. fixer la procédure d'introduction des demandes de paiement de l'intervention visée à l'article 3 de cette convention.
2. déterminer les modalités de paiement de l'intervention visée à l'article 3 de cette convention.

Article 6

Le fonds social prend en charge les montants de l'intervention visée à l'article 3 de cette convention.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 7

§ 1

Cette convention collective de travail remplace dès le 1er janvier 2013 la convention collective de travail du 30 janvier 2006 (n° d'enr. 78.897) et entre en vigueur le 1 janvier 2013 et est conclue pour une durée indéterminée.

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



INDEMNITÉS EN CAS DE MALADIE, D'ACCIDENT, DE GROSSESSE ET D'ACCIDENT DU TRAVAIL PAYÉES PAR LE FONDS DE SÉCURITÉ D'EXISTENCE

Convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à l'allocation complémentaire de maladie dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;
5. Pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxicamionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.



§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par "travailleurs" on entend les ouvriers et ouvrières déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 015 ou 027.



Article 2

Par "Fonds Social" on entend: le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" et en modifiant les statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999, (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 (AR 18.05.2008 - MB 10.06.2008) portant modification de la dénomination du « Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers » en « Fonds social Transport et Logistique » et modifiée par la convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence « Fonds Social Transport et Logistique ».

Chapitre III : Conditions d'octroi de l'allocation complémentaire de maladie

Article 3

Les travailleurs, visés à l'article 1er ont droit, après au moins soixante jours d'incapacité ininterrompue de travail pour cause de maladie ou d'accident, à l'exclusion de l'incapacité de travail pour cause de maladie professionnelle ou d'accident de travail, à une allocation complémentaire de maladie, pour autant qu'ils satisfassent aux conditions suivantes :

1. être reconnu bénéficiaire de l'indemnité primaire d'incapacité de travail de l'assurance de maladie et d'invalidité, en application de la législation en la matière;
2. au moment où l'incapacité se déclare, être au service d'un employeur visé à l'article 1er et cela depuis un an au moins sans interruption, ou bien être et avoir été au service de plusieurs employeurs visés à l'article 1er durant la même période.

Article 4

Quelle qu'en soit la durée, une maladie ne peut donner lieu qu'à l'octroi d'une seule série d'allocations; la rechute est considérée comme faisant partie intégrante de l'incapacité précédente si elle survient au cours des 14 premiers jours calendrier suivant la fin de cette période d'incapacité de travail.

Chapitre IV : Montant de l'allocation complémentaire de maladie



Article 5

Le montant imposable de l'allocation complémentaire de maladie est attribué par tranches comme suit : après 60 jours calendrier de maladie : 90 EUR

- après 120 jours calendrier de maladie : 90 EUR
- après 180 jours calendrier de maladie : 90 EUR
- après 240 jours calendrier de maladie : 90 EUR
- après 300 jours calendrier de maladie : 90 EUR
- après 360 jours calendrier de maladie : 90 EUR

Ces montants sont d'application aux incapacités de travail qui prennent cours à partir du 1er janvier 2012.

Article 6

Les allocations complémentaires de maladie constituent un complément, au sens de l'article 2, alinéa 3, 3° de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs, aux indemnités de l'assurance maladie-invalidité.

Article 7

A partir du 01.01.2010, l'allocation complémentaire de maladie sera adaptée annuellement le 1er janvier au coût de la vie, et ce comme prévue dans la convention collective de travail du 26 novembre (également) relative au rattachement des salaires et des indemnités du personnel roulant et non roulant des secteurs du transport par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, à la moyenne arithmétique de l'indice santé des prix à la consommation.

Chapitre V : Tâches du Fonds social

Article 8

Le conseil d'administration du Fonds social est chargé de :

- ✓ fixer la procédure d'introduction des demandes de paiement des allocations complémentaires de maladie;
- ✓ déterminer les modalités de paiement des allocations complémentaires de maladie.

Article 9

Le Fonds social prend en charge les montants des allocations complémentaires de maladie.

Chapitre VI : Cadre juridique



Article 10

La présente convention collective de travail remplace la convention collective de travail du 26 novembre 2009 (AR 13.06.2010 - MB 17.08.2010) fixant l'allocation complémentaire de maladie dans les sous-secteurs du transport par voie terrestre pour le compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers.

Elle est conclue en exécution du protocole d'accord sectoriel 2011-2012 du 19 mai 2011.

Chapitre VII : Durée de validité

Article 11

§ 1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1er janvier 2012.

§ 2

Elle est conclue pour une durée indéterminée.

§ 3

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée à la poste adressée au président de la Commission paritaire du transport et de la logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée



Convention collective de travail du 25 septembre 2009 relative à l'assurance sectorielle hospitalisation pour les ouvriers occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers et fixant la cotisation forfaitaire due au Fonds Social Transport et Logistique en financement de cette assurance sectorielle hospitalisation

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru dans le Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique et qui, en dehors des zones portuaires :



1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouveaux produits finis ou semi-finis.

Par "pour compte de tiers", il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1 ° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par "ouvriers", on entend les ouvriers et ouvrières déclarés au moyen de la DMFA dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 015 ou 027.

Cette convention collective de travail ne s'applique toutefois pas :

- a) aux ouvriers occupés sous un contrat de travail d'étudiant et déclarés via la DMFA sous le code travailleur 840 et 841
- b) aux ouvriers déclarés via la DMFA dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 035.

Chapitre II : Définitions



Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par : "Fonds Social" : le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers", rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 août 2005 (MB du 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 portant modification de la dénomination du « Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers » en « Fonds social Transport et Logistique ».

Chapitre III : Assurance hospitalisation

Article 3

Le Fonds Social Transport et Logistique conclura une assurance sectorielle hospitalisation en faveur des ouvriers visés à l'article 1 § 4.

La couverture garantie de cette assurance hospitalisation est valable tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger.

L'assuré ne peut pas avoir séjourné à l'étranger (par « l'étranger » on entend : un pays autre que celui où l'assuré est domicilié) pendant plus de 3 mois ininterrompus et à des fins non professionnelles au cours des 12 mois précédant le sinistre.

Pour ouvrir le droit aux interventions de l'assurance hospitalisation, les ouvriers visés doivent avoir été depuis au moins 6 mois ininterrompus au service d'un ou plusieurs employeurs visés à l'article 1 de cette convention et donc avoir été déclarés comme ouvriers dans la catégorie ONSS 083.

On entend par « jours pendant lesquels les ouvriers sont en service », tous les jours qui sont déclarés via la déclaration DMFA, à l'exclusion des jours déclarés sous le code 30 si ceux-ci dépassent les 6 mois.

Le droit aux interventions prévues par l'assurance hospitalisation se terminera 6 mois après la date où l'affilié ne ressortit plus aux sous-commissions paritaires 140.04 ou 140.09 et n'est donc plus déclaré comme ouvrier dans la catégorie ONSS 083.

Article 4



Le Fonds Social Transport et Logistique est chargé de l'exécution de cette CCT et peut à cet effet disposer d'une cotisation patronale forfaitaire fixée conformément à l'article 5 de cette convention.

En exécution de l'article 13 des statuts du Fonds Social Transport et Logistique, l'Office National de Sécurité Sociale est chargé de la perception et du recouvrement de cette cotisation patronale.

Chapitre IV : Cotisation forfaitaire

Article 5

A partir du 01.01.2010, la cotisation due est calculée pour l'ensemble des occupations, au sens de l'article 2, 1° de l'AR du 16 mai 2003 pris en exécution du Chapitre VII du Titre IV de la loi-programme du 24 décembre 2002 (I), visant à harmoniser et à simplifier les régimes de réductions de cotisations de sécurité sociale dont la catégorie d'employeur est égale à 083 et à l'exception des occupations pour lesquelles le code travailleur 035, 840 ou 841 est mentionné, comme suit :

Pour les occupations qui sont exclusivement déclarées en jours :

$F \times X / (13 \times D)$ où :

- F = le montant trimestriel de la cotisation forfaitaire fixée à l'article 6 de cette cct
- X = le nombre de jours qui sont déclarés via la déclaration DMFA,
- D = le nombre de jours par semaine du régime de travail

Le résultat de ce calcul ne peut pas excéder le montant trimestriel de la cotisation forfaitaire fixée à l'article 6 de cette convention. Si le résultat de ce calcul était toutefois supérieur, la cotisation forfaitaire sera limitée au montant trimestriel.

Pour les occupations qui sont déclarées en jours et en heures :

$F \times Z / (13 \times U)$ où :

- F = le montant trimestriel de la cotisation forfaitaire fixée à l'article 6 de cette cct
- Z = le nombre d'heures déclarées via la déclaration DMFA
- U = le nombre d'heures moyen par semaine du travailleur de référence.

Le résultat de ce calcul ne peut pas excéder le montant trimestriel de la cotisation forfaitaire fixée à l'article 6 de cette convention. Si le résultat de ce calcul était toutefois supérieur, la cotisation forfaitaire sera limitée au montant trimestriel.

Article 6

Le montant trimestriel de la cotisation patronale forfaitaire est fixé à EUR 25,00.

Chapitre V : Système de tiers-payant

Article 7



Dès que le gestionnaire de l'assurance hospitalisation disposera, via les déclarations DMFA et DIMONA, des données relatives aux ouvriers affiliés, un système de tiers-payant entrera en vigueur.

A ce moment, les ouvriers affiliés ne devront plus exécuter personnellement le paiement des interventions prévues dans l'assurance hospitalisation mais pourront disposer d'une carte du gestionnaire qui pourra être présentée dans la plupart des hôpitaux. Les factures d'hôpital seront payées au moyen de cette carte immédiatement par le gestionnaire sans paiement anticipé de l'ouvrier affilié.

Tant que le système de tiers-payant n'est pas opérationnel, les frais d'hospitalisation encourus, après déduction des interventions légales, seront remboursés le plus vite possible à l'ouvrier affilié par le gestionnaire.

Article 8

Tant que le système de tiers-payant n'est pas opérationnel, l'ouvrier qui souhaite faire appel à l'assurance hospitalisation devra prouver son ancienneté dans le secteur au moyen d'une attestation d'emploi signée par l'employeur. Il peut le cas échéant prouver son occupation auprès d'un employeur précédent au moyen d'une copie de l'attestation d'emploi que chaque employeur doit remettre à chaque ouvrier qui quitte l'entreprise ou une copie du formulaire C4.

Chapitre VI : Opting in

Article 9

§ 1

Il existe déjà en 2008 une assurance hospitalisation au sein de l'entreprise: L'instauration de cette assurance sectorielle hospitalisation ne peut pas porter préjudice aux systèmes plus avantageux qui existent déjà au niveau de l'entreprise. Si, en 2008, l'entreprise disposait déjà d'une assurance collective hospitalisation avec une couverture plus large, l'employeur élaborera un règlement équivalent au sein des organes de concertation adéquats.

§ 2

Il n'existe pas encore en 2008 d'assurance hospitalisation au sein de l'entreprise : Moyennant le paiement d'une surprime, un employeur peut également proposer à ses ouvriers l'affiliation des membres de leur famille auprès de la police collective. Un employeur peut également prévoir une extension de la couverture pour les ouvriers qu'il occupe.

§ 3

Si une cotisation individuelle de l'ouvrier est prévue en vertu de l'article 9 § 1 et/ou article 9 § 2, le montant de cette cotisation individuelle peut, conformément à l'article



23 de la Loi du 12 avril 1965 relative à la protection de la rémunération des travailleurs, être retiré de la rémunération nette des ouvriers concernés.

Chapitre VII : Continuation individuelle de l'assurance sectorielle hospitalisation

Article 10

Comme prévu à l'article 3, les ouvriers assurés perdent leur couverture 6 mois après leur sortie de service (démission, pension,...) ou le début de l'interruption complète de carrière ou crédit-temps complet, à moins qu'ils ne reprennent le travail ou soient à nouveau occupés en tant qu'ouvriers dans une entreprise de la catégorie ONSS 083 qui tombe sous la compétence des sous-commissions paritaires 140.04 ou 140.09 et ce, au plus tard 6 mois après la date de sortie de service ou le début de l'interruption de carrière complète ou du crédit-temps complet.

Conformément aux dispositions de l'article 138bis-8 de la loi du 25 juin 1992 relative au contrat d'assurance terrestre, les ouvriers assurés ont le droit, en cas de perte de l'avantage de l'assurance collective, de prolonger individuellement cette assurance. Cette prolongation est octroyée sans application de formalités médicales supplémentaires ni de délais d'attente pour autant que l'ouvrier assuré était affilié de manière ininterrompue pendant les 2 ans qui précèdent la perte de l'avantage par un ou plusieurs contrats consécutifs d'assurance-maladie auprès d'une compagnie d'assurance.

La prime qui devra être payée par l'ouvrier ayant droit en cas de continuation individuelle de l'assurance collective d'hospitalisation correspond au tarif individuel en fonction de son âge au moment de l'affiliation à l'assurance individuelle.

Afin d'offrir aux ouvriers assurés la possibilité de demander à temps la continuation individuelle auprès de l'assureur, les employeurs s'engagent, en cas de perte de couverture, à transmettre par écrit ou par voie électronique les informations suivantes à l'ouvrier assuré :

1. le moment précis de la perte de la couverture de l'assurance collective d'hospitalisation : il s'agit de la date de sortie de service (ou début crédit-temps complet ou interruption de carrière complète), augmentée de 6 mois, sauf en cas de nouvelle occupation en tant qu'ouvrier au sein des sous-commissions paritaires 140.04 ou 140.09 endéans cette période.
2. la possibilité de prolonger l'assurance individuellement
3. les coordonnées de l'assureur
4. le délai de 30 jours endéans lequel l'ouvrier assuré peut exercer son droit de continuation individuelle.

Cette information doit être communiquée à l'ouvrier assuré au plus tard 30 jours après son licenciement ou sa sortie de service de l'entreprise.

Les documents spécifiques nécessaires au respect de cette obligation sont mis à disposition via le site Internet du Fonds Social Transport et Logistique.

Article 11



Conformément à l'article 138bis-9 de la loi du 25 juin 1992 relative au contrat d'assurance terrestre, l'assureur fournit des informations au sujet de la possibilité pour l'assuré de payer individuellement une prime complémentaire pendant la période de couverture collective. Conformément à la loi, cette prime doit veiller à ce que l'assuré bénéficie, en cas de continuation ultérieure de sa garantie, d'un tarif prenant en considération l'âge auquel il a commencé à payer la prime complémentaire.

Selon l'article 23 de la Loi du 12 avril 1965 relative à la protection de la rémunération des travailleurs, le montant de cette prime complémentaire peut être retiré du salaire net des ouvriers concernés.

Les employeurs s'engagent à fournir à tous les ouvriers assurés l'information mise à disposition par l'assureur et à faire signer pour réception tout nouvel ouvrier affilié.

Les documents spécifiques nécessaires au respect de cette obligation sont mis à disposition via le site Internet du Fonds Social Transport et Logistique.

Chapitre VIII : Durée de validité

Article 12

§ 1

Cette convention collective de travail entre en vigueur le 01.01.2010 et est conclue pour une durée indéterminée.

§ 2

Elle remplace la convention collective de travail du 27.10.2008 relative à l'assurance sectorielle hospitalisation pour les ouvriers occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers et fixant la cotisation forfaitaire due au Fonds Social Transport et Logistique en financement de cette assurance sectorielle hospitalisation.

§ 3

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins six mois à l'avance par lettre recommandée, adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de six mois prend cours à partir de la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.

§ 4

Les parties s'engagent à ce que la dénonciation ne puisse se faire qu'en vertu d'une argumentation complète et documentée d'une ou de plusieurs parties concernées.



Convention collective de travail du 16 février 2012 relative au contrat d'assistance, pour les travailleurs mis à l'emploi dans des entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers lors de leurs déplacements professionnels à l'aide d'un véhicule d'entreprise

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent:

- 1°. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
- 2°. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
- 3°. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
- 4°. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour

lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :



- 1° effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé
- 2° et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre: la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1 ° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par :

"Fonds Social" : le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des



activités connexes pour compte de tiers", et modifiant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 (rendue obligatoire par arrêté royal du 18 mai 2008 (MB du 10.06.2008) portant modification de la dénomination du « Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers » en « Fonds social Transport et Logistique », modifiée par la convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence " Fonds Social Transport et Logistique " et ultimement modifiée par la convention collective de travail du 16 février 2012 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence " Fonds Social Transport et Logistique "

Par "travailleurs" on entend les ouvriers et ouvrières déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 015 ou 027 et/ou les personnes qui, dans le cadre d'un contrat de stage ou de formation de droit belge, se déplacent à bord d'un véhicule immatriculé en Belgique et utilisé par un employeur visé à l'article 1 de la présente convention.

Chapitre III : Contrat d'assistance

Article 3

§ 1

Le Fonds Social prévoit un contrat d'assistance pour les travailleurs visés à l'article 2, au cours de leurs déplacements professionnels à l'aide d'un véhicule d'entreprise.

§ 2

Le Conseil d'Administration est chargé de la conclusion de ce contrat d'assistance.

§ 3

Toutes les informations relatives aux interventions et aux modalités prévues dans ce contrat d'assistance peuvent être consultées sur le site internet du Fonds Social www.fstl.be dans la rubrique « Contrat d'assistance Europ Assistance ».

Chapitre IV : Durée de validité

Article 4

§ 1

Cette convention de travail collective entre en vigueur le 01.06.2011 pour une durée indéterminée.

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée à la poste, adressée au président de la Commission paritaire du transport et de la logistique, qui



en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 13 février 2014 relative à l'indemnité en cas d'accident mortel du travail ou de décès sur le lieu du travail dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru dans le Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :



1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1 ° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par travailleurs, on entend les ouvriers et ouvrières, relevant de la catégorie ONSS 083.

Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par:

"Fonds Social" : le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et



fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers", rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 (rendue obligatoire par arrêté royal du 18 mai 2008 (MB du 10.06.2008) portant modification de la dénomination du « Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers » en « Fonds social Transport et Logistique », et modifiée par la convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence « Fonds Social Transport et Logistique.

Article 3

Pour l'application de la présente convention collective de travail, on entend par :

1. "accident du travail" : l'accident régi par les dispositions de la loi du 10 avril 1971 relative aux accidents du travail;
2. par « décès sur le lieu du travail » : le décès du travailleur pendant l'exécution de son contrat de travail sans tomber sous la notion d'« accident du travail» tel que visé à l'article 3.1.

Chapitre III : Montant de l'indemnité

Article 4

Le Fonds Social paie à l'ayant droit visée à l'article 5 une indemnité de 4.000 euros.

Chapitre IV : Bénéficiaire

Article 5

L'indemnité due en application de la présente convention, est payée à la personne qui supporte les frais funéraires du travailleur décédé suite à un accident mortel du travail ou décédé sur le lieu du travail.



Chapitre V : Tâches du Fonds Social

Article 6

Le conseil d'administration du Fonds Social est chargé de déterminer la procédure d'introduction des demandes et de liquidation de l'indemnité en cas d'accident mortel du travail ou de décès sur le lieu du travail.

Article 7

Le Fonds Social prend en charge le montant de l'indemnité en cas d'accident mortel du travail ou décédé sur le lieu de travail.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 8

§ 1

Cette CCT de durée indéterminée entre en vigueur le 01.01.2014 et remplace dès le 01.01.2014 la CCT du 28.09.1999 (enregistrée sous le numéro 53845/CO/140.04.09) relative à l'indemnité en cas d'accident mortel du travail ou de décès sur le lieu du travail dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers.

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission paritaire du transport et de la Logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 4 juillet 2006 concernant l'accompagnement psychologique des ouvriers et des ouvrières occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et qui effectuent :

1. Le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

§ 4



Par ouvriers, on entend les ouvriers et ouvrières.

Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par :

"Fonds Social", le "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" et modification de ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 10 août 2005 (Moniteur belge du 23 novembre 2005).

"accompagnement psychologique" : on entend par accompagnement psychologique l'accompagnement psychothérapeutique des ouvriers et ouvrières confrontés à des événements traumatisants.

Chapitre III : Accompagnement psychologique

Article 3

Le Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers conclura avec une organisation spécialisée une convention de collaboration proposant un accompagnement psychologique aux ouvriers et ouvrières confrontés à certains événements traumatisants. Les modalités de cette convention seront fixées par le Conseil d'Administration du Fonds Social du Transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers.

Chapitre IV : Durée de validité

Article 4

La présente convention collective de travail produit ses effets le 4 juillet 2006 et est conclue pour une durée indéterminée.

§ 1



Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



INDEMNITÉS AU TERME DU CONTRAT DE TRAVAIL, PAYÉES PAR LE FONDS DE SÉCURITÉ D'EXISTENCE

Convention collective de travail du 13 février 2014 relative à la prime de départ dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru dans le Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :



- 1° effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
- 2° et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par "activités logistiques", on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises, qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par travailleurs, on entend les ouvriers et ouvrières, relevant de la catégorie ONSS 083.

Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente convention il est entendu par :

1° "Fonds Social", le "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier



1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" et modifiant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par l'Arrêté Royal du 10 août 2005 (Moniteur Belge du 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007, rendue obligatoire par arrêté royal du 18 mai 2008 (Moniteur belge du 10.06.2008) portant modification de la dénomination du "Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" en "Fonds Social Transport et Logistique", et modifiée par la convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence "Fonds Social Transport et Logistique" enregistrée sous le numéro 106705/CO/140.0409 et modifiée par la convention collective de travail du 16 février 2012 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social Transport et Logistique", rendue obligatoire par arrêté royal du 1er mars 2013 (Moniteur belge du 12 juin 2013)

2° "Pension" : la pension de retraite

3° "RCC": le "régime du chômage avec complément d'entreprise, institué par ou en vertu de la convention collective de travail n° 17, conclue au sein du Conseil National du Travail instituant un régime d'indemnité complémentaire pour certains travailleurs âgés en cas de licenciement et en vertu des dispositions de l'AR du 7 mai 2007 (MB 08.06.2007).

Pour l'application de la présente convention, seule est prise en considération le RCC résultant de la convention collective de travail conclue au sein du Conseil national du travail ou d'une convention collective de travail conclue au sein de la Commission Paritaire du transport et de la logistique et applicable aux employeurs appartenant au sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers.

Chapitre III : Conditions d'octroi

Article 3

Pour pouvoir prétendre à la prime de départ régie par la présente convention, le travailleur doit répondre aux conditions suivantes :

- 1° le dernier employeur qui l'occupait avant la prise de cours de la pension de retraite ou du RCC, est un employeur visé à l'article 1er de la présente convention
- 2° au cours des 10 années précédant la prise de cours de la pension de retraite ou du RCC, le travailleur a été occupé pendant au moins 5 ans au service d'un ou de plusieurs employeurs visés à l'article 1er de la présente convention.



Chapitre IV : Montant de la prime de départ

Article 4

Le montant imposable de la prime de départ est fixé à 100 euros.

Chapitre V : Tâches du fonds social

Article 5

Le conseil de l'Administration du fonds Social est chargé de :

- 1° fixer la procédure d'introduction des demandes de paiement de la prime de départ
- 2° déterminer les modalités de paiement de la primes de départ

Article 6

Le Fonds Social prend en charge le montant de la prime de départ : l'employeur récupère forfaitairement 175 euros auprès du FSTL.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 7

§ 1

Cette CCT de durée indéterminée entre en vigueur le 01.01.2014 et remplace dès le 01.01.2014 la CCT du 28.06.2007, (enregistrée sous le numéro 84266/CO/140), conclue au sein de la Commission du transport et de la logistique, relative à la prime de départ dans les sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers, rendue obligatoire par arrêté royal du 11 mars 2008 (Moniteur beige du 11 avril 2008).

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire du transport et de la logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées.

Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 19 septembre 2013 fixant le dédommagement en cas de licenciement suite à la perte définitive du certificat de sélection médicale, pour le personnel roulant occupé dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent:

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :



1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre: la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par :

"FSTL", le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules



automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers" et modifiant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 portant modification de la dénomination du « Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers » en « Fonds Social Transport et Logistique », rendue obligatoire par Arrêté Royal du 18 mai 2008 (MB 10 juin 2008), ainsi que la CCT du 15/09/2011 (106705) relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence « Fonds Social Transport et Logistique » enregistrée sous le numéro 106705/CO/140.0409 et modifiée par la CCT du 16/02/2012 relative à la modification des statuts du fonds de sécurité d'existence « Fonds Social Transport et Logistique » enregistrée sous le numéro 109264/CO/140.0409.

Par "travailleurs" on entend les ouvriers et ouvrières déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 015 ou 027.

Chapitre III : Modalités de paiement

Article 3

§ 1

En cas de retrait définitif du certificat de la sélection médicale, il sera payé aux travailleurs visés à l'article 2, un dédommagement de EUR 5.000 bruts au maximum, et ce sous les conditions déterminées à l'article 4.

§ 2

Les employeurs visés au 1er article, sont tenus à payer ce dédommagement aux ayants droit au cours du premier mois suivant le licenciement pour perte de la sélection médicale.

§ 3

L'employeur peut récupérer le montant de ce dédommagement auprès du FSTL par le biais des documents probants de paiement à l'ayant droit.

Le FSTL prend également à sa charge les charges patronales, afférentes au paiement de ce dédommagement en cas de perte de la sélection médicale. Les charges patronales sont estimées forfaitairement à 50 % de ce dédommagement.

Le conseil d'administration du FSTL est chargé de fixer la procédure conformément aux dispositions de la présente convention - et d'établir les documents nécessaires à l'introduction des demandes de paiement du dédommagement en cas de perte du certificat de la sélection médicale.

Chapitre IV : Montant et conditions



Article 4

§ 1

Le dédommagement d'un montant maximum de EUR 5.000 brut sera octroyé uniquement aux travailleurs visés à l'article 2, ayant définitivement perdu leur sélection médicale et ayant été en conséquence licenciés et à qui il n'est pas offert un travail équivalent dans l'entreprise.

§ 2

Le dédommagement ne sera payée qu'aux travailleurs qui durant les 15 dernières années, ont atteint une ancienneté de 10 ans dans le secteur.

§ 3

Si après la perte définitive de la sélection médicale, le travailleur peut continuer à travailler au sein de l'entreprise dans une autre fonction, et qu'il n'a donc pas reçu le dédommagement, il conserve le droit au dédommagement au cas où il serait quand même licencié dans la période de 5 ans qui suit la perte de la sélection médicale.

Article 5

§ 1

Le dédommagement s'élève à EUR 5.000 bruts au maximum pour les travailleurs à temps plein. Pour les travailleurs à temps partiel, il sera calculé au pro rata.

§ 2

Ce dédommagement sera diminué dégressivement à partir de l'âge de 56 ans et au fur et à mesure que le travailleur s'approche de l'âge légal de sa retraite (EUR 500 par an) pour prendre fin à l'âge de 65 ans.

Cela signifie concrètement qu'en fonction du nombre d'années que le travailleur est éloigné de l'âge légal de sa retraite, les montants bruts suivants sont d'application pour les travailleurs à temps plein : jusqu'à l'âge de 55 ans : EUR 5.000

- à partir de l'âge de 56 ans : EUR 4.500
- à partir de l'âge de 57 ans : EUR 4.000
- à partir de l'âge de 58 ans : EUR 3.500
- à partir de l'âge de 59 ans : EUR 3.000
- à partir de l'âge de 60 ans : EUR 2.500
- à partir de l'âge de 61 ans : EUR 2.000
- à partir de l'âge de 62 ans : EUR 1.500
- à partir de l'âge de 63 ans : EUR 1.000
- à partir de l'âge de 64 ans : EUR 500
- Plus de 65 ans = EUR 0

Chapitre V : Durée de validité

Article 6



§ 1

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1er juillet 2013 et cesse d'être d'application le 31 décembre 2014.

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire du transport et de la logistique , qui en avisera sans délai les parties intéressées.

Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



AUTRES INTERVENTIONS DU FONDS DE SÉCURITÉ D'EXISTENCE

Convention collective de travail du 26 novembre 2009 relative à l'indemnité en cas de détérioration, perte ou vol des effets personnels des ouvriers du personnel roulant occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.



§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par "activités logistiques", on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1 ° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

Chapitre II : Définitions

Article 2

Pour l'application de la présente convention, on entend par :

§ 1

"Fonds Social": le "Fonds Social Transport et Logistique" institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" et



fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du "Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles" en "Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers", rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention collective de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 (AR 18.05.2008 - MB 10.06.2008) portant modification de la dénomination du « Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers » en « Fonds social Transport et Logistique ».

§ 2

Par « ouvriers », on entend: les ouvriers et ouvrières du personnel roulant des entreprises visées à l'article 1.

Chapitre III : Indemnité en cas de détérioration, perte ou vol d'effets personnels

Article 3

Le Fonds Social prévoit une indemnité couvrant la détérioration, la perte ou le vol des effets personnels du personnel roulant, survenus pendant leurs déplacements professionnels.

Cette indemnité s'élève actuellement à un montant maximum de 1.487,36 euro par sinistre.

Article 4

A partir du 01.01.2010, cette indemnité sera adaptée annuellement le 1er janvier au coût de la vie, et ce de la même façon et suivant la même procédure telle que prévue dans la convention collective de travail du 26 novembre 2009 (également) relative au rattachement des salaires et des indemnités du personnel roulant et non roulant des secteurs du transport par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers, à la moyenne arithmétique de l'indice santé des prix à la consommation.

Article 5

Le conseil d'administration du Fonds Social fixe les modalités d'octroi et la procédure de paiement relatifs à cette indemnité.

Chapitre IV : Cadre juridique



Article 6

La présente convention collective de travail est conclue en exécution du protocole d'accord pour les années 2009-2010 du 16 juillet 2009 dans le secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers.

Article 7

L'article 7 de la convention collective de travail du 15.05.1997 (KB 15.11.99 - BS 28.12.1999) portant modification de la dénomination du 'fonds social pour le transport de choses par véhicules automobiles' en 'fonds social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers' et en modifiant les statuts, modifié par la cet du 16 octobre 2007 (AR 18.05.2008 - MB 10.06.2008), portant modification de la dénomination du 'fonds social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers' en « Fonds social Transport et Logistique », est abrogé.

Chapitre V : Durée de validité

Article 8

§ 1

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 01.01.2010 et est conclue pour une durée indéterminée.

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



CRÉDIT-TEMPS

Convention collective de travail du 15 septembre 2011 relative au crédit-temps pour les travailleurs occupés dans les entreprises de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru au Moniteur belge du 31 mai 2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3



Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par « travailleurs », on entend: les ouvriers et ouvrières déclarés dans la catégorie ONSS 083 sous le code travailleur 015 ou 027.



Chapitre II : Application du crédit-temps dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et de la manutention de choses pour compte de tiers

Article 2

La convention collective de travail n° 77bis du 19 décembre 2001, conclue au sein du Conseil National du Travail, remplaçant la convention collective de travail n° 77 du 14 février 2001 instaurant un système de crédit-temps, de diminution de carrière et de réduction des prestations de travail à mi-temps, modifiée par les conventions collectives n° 77ter du 10 juillet 2002, n°77quater du 30 mars 2007, n° 77quinquies du 20 février 2009, n° 77sexies du 15 décembre 2009 et n° 77septies du 2 juin 2010, s'applique telle quelle dans le secteur.

Article 3

Le calcul du seuil mentionné à l'article 15 de la cct CNT n° 77bis, est fixé à 5% du total des ouvriers, exclusivement à prendre par les ouvriers.

Article 4

En exécution des articles 3 et 4 de la cct susmentionnée n° 77bis du Conseil National du travail, la durée du crédit-temps à temps plein peut être prolongée jusqu'à 5 ans au maximum pour les ouvriers des entreprises visées à l'article 1, sans que la période totale d'interruption de la carrière en application de la loi du 22 janvier 1985 de redressement contenant des dispositions sociales et d'exercice du droit au crédit-temps en application de l'article 3 de la convention collective de travail no 77bis, ne puisse excéder 60 mois sur l'ensemble de la carrière.

Chapitre III : Primes d'encouragement

Article 5

Un droit aux primes d'encouragement régionales et fédérales est ouvert pour les bénéficiaires du droit au crédit-temps, à la diminution de carrière et à la réduction des prestations de travail à mi-temps.

Chapitre IV : Droit à une diminution de carrière d'1/5

Article 6

Les travailleurs occupés habituellement à un travail par équipes ou par cycles dans un régime de travail réparti sur 5 jours ou plus, ont également droit au crédit-temps et à une diminution de carrière d'1/5ième (à concurrence de 1 jour par semaine, deux œ jours par semaine ou par un autre système équivalent) ou d'1/2ième (pour les travailleurs de plus de 50 ans), et ce conformément aux articles 6 et 9 de la cct du CNT n°77bis susmentionnée.



Article 7

Les règles et modalités d'organisation de cette diminution de carrière par un système équivalent, tel que prévu dans l'article 5, sont fixées au niveau de l'entreprise.

Il est possible de faire usage de cette possibilité équivalente flexible afin de mieux concilier, de manière équilibrée, les nécessités d'organisation du travail de l'entreprise et le besoin des travailleurs en matière de combinaison du travail et de famille.

Chapitre V : Cadre juridique

Article 8

La présente convention collective de travail remplace la convention collective de travail du 26 novembre 2009 (AR 09.07.2010 - MB 03.09.2010) concernant le crédit-temps pour les ouvriers occupés dans les entreprises du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 9

§ 1

La présente convention collective de travail sort ses effets le 1er juillet 2011.

§ 2

Elle est conclue pour une durée indéterminée.

§ 3

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée à la poste adressée au président de la Commission paritaire du transport et de la logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



Convention collective de travail du 19 juin 2014 relative à l'instauration du droit à l'emploi de fin de carrière et à l'élargissement complémentaire du crédit-temps avec motif pour les travailleurs occupés dans le sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et le sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou au sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs travailleurs, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru dans le Moniteur belge du 31.05.2007).

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui effectuent :

1. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée ;
2. Le transport de choses par route pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. La location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée;

Pour l'application de cette convention collective de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taxi-mètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission Paritaire du transport et de la logistique et qui, en dehors des zones portuaires :



1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé ;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.

Par « activités logistiques », on entend : réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion des stocks ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produits de nouvelles matières premières, biens ou produits semi-finis ou finis.

Par "pour le compte de tiers" il faut entendre : la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières, biens ou produits concernés.

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières, biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par "groupe d'entreprises liées", on entend les entreprises liées qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1 ° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 4

Par travailleurs, on entend les ouvriers et ouvrières, relevant de la catégorie ONSS 083.

Article 2

En fonction de l'article 8 de la CCT 103 du Conseil National du Travail instaurant un système de crédit-temps, de diminution de carrière et d'emplois de fin de carrière du 27 juin 2012, la possibilité est créée pour les travailleurs à temps plein nommés dans l'article 1 de la présente CCT de diminuer leurs prestations plein temps d'1/5 ième pour autant :

- qu'ils puissent prouver une carrière professionnelle de 28 ans;
- et qu'ils aient atteint l'âge de 52 ans.



Article 3

Pour les travailleurs à temps plein visés à l'article 1er de la présente, le droit au crédit-temps à temps plein avec motif pour soin et formation est élargi d'un droit complémentaire jusqu'à 36 mois conformément aux dispositions du 1er § de l'article 1er de la CCT 103 susmentionnée du CNT.

Article 4

Pour tout ce qui n'est pas réglé expressément dans la présente convention collective, la CCT 103 du Conseil National du Travail est d'application.

Chapitre II : Durée de validité

Article 5

§ 1

Cette CCT entre en vigueur le 19 juin 2014 et se termine le 31 décembre 2016.

§ 2

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au Président de la Commission Paritaire du Transport et de la Logistique, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



DÉLAIS DE PRÉAVIS

DÉLAIS DE PRÉAVIS POUR LES CONTRATS DE TRAVAIL PRIS COURS AVANT LE 01.01.2014

Le délai de préavis contient deux parties: part I (sac à dos) + part II (nouveaux délais de préavis exprimés en semaines: voir législation générale)

Il n'y a pas question de deux parties pour un travailleur:

1. embauché dans le cadre d'un programme régional de remise au travail (ex. ACS, programme de transition, ...) qui démissionne. Le délai de préavis réduit de 7 jours calendrier reste applicable.
2. qui tombe encore sous l'influence d'une clause concernant le préavis réduit pour ouvriers de < 6 mois de service.

Pour les préavis notifiés à partir du 01.01.2014.

Part I - sac à dos

Personnel roulant et non roulant (ex 140.04 / 140.09)

1] Contrats de travail ayant pris cours avant le 01.01.2012

Application C.C.T. no. 75

Ancienneté au 31.12.2013 (**)	Employeur	Travailleur
< 6 mois (*)	28 jours calendrier (loi)	14 jours calendrier (loi)
6 mois à < 5 ans	35 jours calendrier	14 jours calendrier (loi)
5 à < 10 ans	42 jours calendrier	14 jours calendrier (loi)
10 à < 15 ans	56 jours calendrier	14 jours calendrier (loi)
15 à < 20 ans	84 jours calendrier	14 jours calendrier (loi)
à partir de 20 ans	112 jours calendrier	28 jours calendrier (loi)

2] Contrats de travail ayant pris cours à partir du 01.01.2012

Au cas où le travailleur et l'employeur étaient déjà liés, avant le 01.01.2012, par un autre contrat de travail ET qu'entre le contrat précédent et le contrat qui est résilié, il n'y a pas d'interruption ou il y a une interruption de maximum 7 jours calendrier, les délais de préavis visés au point 1] sont applicables.

Ancienneté au 31.12.2013 (**)	Employeur	Travailleur
< 6 mois (*)	28 jours calendrier (loi)	14 jours calendrier (loi)
6 mois à < 5 ans	40 jours calendrier (loi)	14 jours calendrier (loi)
5 à < 10 ans	48 jours calendrier (loi)	14 jours calendrier (loi)
10 à < 15 ans	64 jours calendrier (loi)	14 jours calendrier (loi)



15 à < 20 ans	97 jours calendrier (loi)	14 jours calendrier (loi)
à partir de 20 ans	129 jours calendrier (loi)	28 jours calendrier (loi)

(*) Délais de préavis réduits pour ouvriers avec moins de 6 mois d'ancienneté

Le contrat de travail, le règlement de travail ou une C.C.T. peut prévoir un délai de préavis réduit pour les ouvriers (pour l'employeur : min. 7 jours calendrier; pour l'ouvrier: max. la moitié du délai à respecter par l'employeur)

La clause qui produit ses effets sur l'ouvrier au 31.12.2013, sera reprise dans le sac à dos.

() Ancienneté constituée comme travailleur intérimaire**

Pour le travailleur qui était occupé antérieurement comme intérimaire chez son employeur, l'ancienneté acquise comme intérimaire sera prise en compte pour fixer le délai de préavis en cas de licenciement par l'employeur.

L'ancienneté n'entre en considération que dans les limites suivantes:

Le travail comme intérimaire n'entre en aucun cas en considération pour l'application des délais de préavis réduits pour les ouvriers avec moins de 6 mois d'ancienneté (voir (*))

Part II - délai de préavis acquis depuis le 01.01.2014

Contrats de travail ayant pris cours avant le 01.01.2014		
Par période de 3 mois de service entamée/ par année de service entamée à partir du 01.01.2014	Délais de préavis - employeur	Délais de préavis - travailleur
0 < 3 mois anc.	2 semaines (Loi)	1 semaine (Loi)
3 < 6 mois anc.	4 semaines	2 semaines
6 < 9 mois anc.	6 semaines	3 semaines
9 < 12 mois anc.	7 semaines	3 semaines
12 < 15 mois anc.	8 semaines	4 semaines
15 < 18 mois anc.	9 semaines	4 semaines
18 < 21 mois anc.	10 semaines	5 semaines
21 < 24 mois anc.	11 semaines	5 semaines
3ième ans	12 semaines	6 semaines
4ième ans	13 semaines	6 semaines
5ième ans	15 semaines	7 semaines
6ième ans	18 semaines	9 semaines
7ième ans	21 semaines	10 semaines
8ième ans	24 semaines	12 semaines
9ième ans	27 semaines	13 semaines



10ième ans	30 semaines	13 semaines
11ième ans	33 semaines	13 semaines
12ième ans	36 semaines	13 semaines
13ième ans	39 semaines	13 semaines
14ième ans	42 semaines	13 semaines
15ième ans	45 semaines	13 semaines
16ième ans	48 semaines	13 semaines
17ième ans	51 semaines	13 semaines
18ième ans	54 semaines	13 semaines
19ième ans	57 semaines	13 semaines
20ième ans	60 semaines	13 semaines
21ième ans	62 semaines	13 semaines
22ième ans	63 semaines	13 semaines
23ième ans	64 semaines	13 semaines
...	(1 semaine par année de service entamée)	...



GROUPES À RISQUES

Convention collective de travail du 19 septembre 2013 relative aux groupes à risque dans le sous-secteur du transport et de la manutention de choses pour compte de tiers

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Commission paritaire du transport et de la logistique et appartenant au sous-secteur du transport et de la manutention de choses pour compte de tiers ainsi qu'à leurs ouvriers, conformément à l'arrêté royal du 7 mai 2007, modifiant l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et fixant sa dénomination et sa compétence et l'arrêté royal du 6 avril 1995 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activités connexes et fixant sa dénomination et sa compétence (paru dans le Moniteur belge du 31.05.2007)

§ 2

Par 'sous-secteur du transport et de la manutention des choses pour le transport et la manutention pour compte de tiers' on entend les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du Transport et de la Logistique et qui en dehors des zones portuaires:

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport, délivrée par l'autorité compétente, est exigée;
2. le transport pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non, destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport, délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non, destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

Pour l'application des conventions collectives de travail, les taxis-camionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

5. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
6. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.



Par 'activités logistiques' on entend: réception, stockage, pesage, conditionnement, étiquetage, préparation de commandes, gestion du stock ou expédition de matières premières, biens ou produits aux différents stades de leur cycle économique, sans que ne soient produit de nouveaux produits finis ou semi-finis.

Par 'compte de tiers', il faut entendre: la réalisation d'activités logistiques pour le compte d'autres personnes morales ou physiques et à condition que les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques ne deviennent à aucun moment propriétaires des matières premières , biens ou produits concernés;

Sont assimilées aux entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités logistiques, les entreprises qui achètent auprès d'entreprises liées du groupe des matières premières, biens ou produits et vendent ces matières premières , biens ou produits aux entreprises liées du groupe et pour autant que ces matières premières, biens ou produits fassent en outre l'objet d'activités logistiques.

Par groupe d'entreprises liées, on entend les entreprises qui répondent, en outre, aux conditions fixées à l'article 11, 1° de la loi du 7 mai 1999 contenant le Code des sociétés.

La Commission paritaire du transport et de la logistique n'est pas compétente pour les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques et les entreprises assimilées lorsque ces activités logistiques constituent un élément indissociable d'une activité de production ou de commerce pour autant que ces activités logistiques soient reprises dans le champ de compétence d'une commission paritaire spécifique.

§ 3

Par "ouvriers" on entend les ouvriers et ouvrières.

§ 4

Pour l'application de la présente convention, on entend par:«Fonds Social»: le «Fonds Social Transport et Logistique» institué par la convention collective de travail du 19 juillet 1973 instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé «Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles» et fixant ses statuts, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 décembre 1973 (Moniteur belge du 15 janvier 1974), modifiée par la convention collective de travail du 8 juillet 1993, rendue obligatoire par Arrêté Royal du 5 avril 1994 (Moniteur belge du 16 juin 1994) et modifiée par la convention collective de travail du 15 mai 1997 portant modification de la dénomination du «Fonds Social pour le transport de choses par véhicules automobiles» en «Fonds Social du Transport de Marchandises et des activités connexes pour compte de tiers », rendue obligatoire par Arrêté Royal du 25 novembre 1999 (Moniteur belge du 28 décembre 1999), modifiée par la convention de travail du 27 septembre 2004, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 août 2005 (MB 23 novembre 2005), modifiée par la convention collective du 16 octobre 2007 portant modification de la dénomination du «Fonds Social du transport de marchandises et des activités connexes pour compte de tiers» en "Fonds social Transport et Logistique".



Chapitre II : Définition

Article 2

On entend par "groupes à risque" les personnes appartenant à une ou plusieurs des catégories suivantes:

1. les travailleurs âgés d'au moins 50 ans qui travaillent dans le secteur;
2. les travailleurs âgés d'au moins 40 ans qui travaillent dans le secteur et qui sont menacés par un licenciement :
 - a. soit parce qu'il a été mis fin à leur contrat de travail moyennant un préavis et que le délai de préavis est en cours;
 - b. soit parce qu'ils sont occupés dans une entreprise reconnue comme étant en difficultés ou en restructuration;
 - c. soit parce qu'ils sont occupés dans une entreprise où un licenciement collectif a été annoncé;
3. les personnes inoccupées et les personnes qui travaillent depuis moins d'un an et qui étaient inoccupées au moment de leur entrée en service. Par personnes inoccupées, on entend :
 - a. les demandeurs d'emploi de longue durée, à savoir les personnes en possession d'une carte de travail visée à l'article 13 de l'arrêté royal du 19 décembre 2001 de promotion de mise à l'emploi des demandeurs d'emploi de longue durée;
 - b. les chômeurs indemnisés;
 - c. les demandeurs d'emploi qui sont peu qualifiés ou très peu qualifiés au sens de l'article 24 de la loi du 24 décembre 1999 de promotion de mise à l'emploi;
 - d. les personnes qui, après une interruption d'au moins une année, réintègrent le marché du travail;
 - e. les personnes ayant droit à l'intégration sociale en application de la loi du 26 mai 2002 concernant le droit à l'intégration sociale et les personnes ayant droit à une aide sociale en application de la loi organique du 8 juillet 1976 des centres publics d'aide sociale;
 - f. les travailleurs qui sont en possession d'une carte de réductions restructurations au sens de l'arrêté royal du 9 mars 2006 relatif à la politique d'activation en cas de restructurations;
 - g. les demandeurs d'emploi qui ne possèdent pas la nationalité d'un Etat membre de l'Union européenne ou dont au moins l'un des parents ne possède pas cette nationalité ou ne la possédait pas au moment de son décès ou dont au moins deux des grands-parents ne possèdent pas cette nationalité ou ne la possédaient pas au moment de leur décès;
4. les personnes avec une aptitude au travail réduite, c'est-à-dire :
 - a. les personnes qui satisfont aux conditions pour être inscrites dans une agence régionale pour les personnes handicapées; les personnes avec une inaptitude au travail définitive d'au moins 33 %;
 - b. les personnes qui satisfont aux conditions médicales pour bénéficier d'une allocation de remplacement de revenu ou d'une allocation d'intégration en vertu de la loi du 27 février 1987 relative aux allocations aux personnes handicapées;



- c. les personnes qui sont ou étaient occupées comme travailleurs du groupe cible chez un employeur qui tombe dans le champ d'application de la commission paritaire pour les entreprises de travail adapté et les ateliers sociaux;
 - d. la personne handicapée qui ouvre le droit aux allocations familiales majorées sur la base d'une incapacité physique ou mentale de 66 % au moins;
 - e. les personnes qui sont en possession d'une attestation délivrée par la Direction générale Personnes handicapées du Service public fédéral Sécurité sociale pour l'octroi des avantages sociaux et fiscaux;
 - f. la personne bénéficiant d'une indemnité d'invalidité ou d'une indemnité pour accident du travail ou maladie professionnelle dans le cadre de programmes de reprise du travail;
5. les jeunes qui n'ont pas encore 26 ans et qui suivent une formation, soit dans un système de formation en alternance, soit dans le cadre d'une formation professionnelle individuelle en entreprise telle que visée par l'article 27, 6°, de l'arrêté royal du 25 novembre 1991 portant la réglementation du chômage, soit dans le cadre d'un stage de transition visé à l'article 36quater du même arrêté royal du 25 novembre 1991. Pour l'application de l'alinéa précédent, il est entendu par "secteur", l'ensemble des employeurs ressortissant à la même commission paritaire ou à la même sous-commission paritaire autonome.

Article 3

L'effort visé à l'article 5 doit au moins pour moitié être destiné à des initiatives en faveur d'un ou plusieurs groupes suivants :

- a) les jeunes visés à l'article 2, 5°;
- b) les personnes visées à l'article 2, 3° et 4°, qui n'ont pas encore atteint l'âge de 26 ans.

Chapitre III : Partenaires préférentiels

Article 4

Pour l'exécution de cette convention collective de travail VDAB, FOREM, ACTIRIS , Bruxelles Formation et ADG, RDB sont considérés comme partenaires préférentiels en ce qui concerne le recrutement et l'insertion de demandeurs d'emploi dans le secteur, ainsi que pour la formation de demandeurs d'emploi aux métiers du secteur.

VDAB, RDB, FOREM, ACTIRIS, ADG et Bruxelles Formation sont considérés comme des partenaires préférentiels pour la formation permanente des ouvriers du secteur.

Chapitre IV : Cotisation

Article 5



Pour la période 2013-2014, une cotisation destinée au financement des initiatives en faveur des groupes à risque est fixée à 0,20 p.c. des salaires déclarés à l'Office National de sécurité sociale.

La cotisation de 0,20 pct est inclus dans la cotisation patronale au Fonds Social du Transport et de la Logistique, comme convenu dans l'article 12 des statuts du Fonds Social du Transport et de la Logistique.

Chapitre V : Cadre Juridique

Article 6

Cette convention collective de travail est conclue en application de la loi du 27 décembre 2006 portant des dispositions diverses, spécialement son chapitre VIII, section 1^{ère} et de l'arrêté royal du 19 février 2013 en exécution de l'article 189, alinéa 4 du loi de 27 décembre 2006, activant l'effort en faveur des personnes appartenant aux groupes à risque et l'effort au profit de l'accompagnement et suivi actifs des chômeurs pour la période 2013-2014.

Chapitre VI : Durée de validité

Article 7

La présente convention collective de travail produit ses effets le 1^{er} janvier 2013 et cesse de produire ses effets le 31 décembre 2014.



DÉLÉGATION SYNDICALE

Convention collective de travail du 28 juin 2007 fixant le statut de la délégation syndicale

Chapitre I : Champ d'application

Article 1

§ 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et appartenant aux sous-secteurs du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers, ainsi qu'à leurs ouvriers.

§ 2

Par "sous-secteur du transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers", on entend: les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui effectuent:

1. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
2. le transport de choses pour compte de tiers au moyen d'un véhicule motorisé ou non pour lequel une autorisation de transport n'est pas exigée;
3. la location avec chauffeurs de véhicules motorisés ou non destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente est exigée;
4. la location avec chauffeur de véhicules motorisés ou non, destinés au transport de marchandises par voie terrestre, véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas autorisés;
5. pour l'application de la présente convention collective de travail, les taxicamionnettes, à savoir les véhicules dont la charge utile est égale ou inférieure à 500 kilogrammes et équipés d'un taximètre, sont considérés comme des véhicules pour lesquels une autorisation de transport n'est pas exigée.

§ 3

Par "sous-secteur de la manutention de choses pour compte de tiers", on entend : les employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui, en dehors des zones portuaires:

1. effectuent toute manutention de choses pour compte de tiers en vue de leur transport et/ou consécutive au transport, peu importe le mode de transport utilisé;
2. et/ou fournissent les services logistiques en vue du transport de choses pour compte de tiers et/ou faisant suite au transport de choses pour compte de tiers, peu importe le mode de transport utilisé.



§ 4

Par "ouvriers", on entend: les ouvriers et les ouvrières appartenant à la catégorie du personnel roulant et/ou non roulant.

Chapitre II : Dispositions générales

Article 2

Les ouvriers qui sont affiliés à une des organisations syndicales représentées au Conseil national du travail, ont le droit de se faire représenter par une délégation syndicale, dont le statut est fixé par la présente convention collective de travail. La délégation syndicale se compose d'ouvriers qui sont affiliés à une organisation syndicale et qui sont désignés par cette organisation.

Article 3

Les employeurs s'engagent à n'exercer aucune pression sur leurs ouvriers pour les empêcher de se syndiquer, et de ne pas consentir aux ouvriers non syndiqués d'autres prérogatives qu'aux ouvriers syndiqués.

Article 4

Les employeurs et les délégués syndicaux sont tenus de témoigner en toutes circonstances de l'esprit de justice, d'équité et de conciliation. Ils respecteront la législation sociale, les conventions collectives de travail et le règlement de travail et conjugueront leurs efforts en vue d'en assurer le respect.

Les délégués syndicaux s'engagent également à éviter personnellement et à faire éviter par leurs collègues tout manquement à la discipline du travail et au secret professionnel; ils n'entraveront pas l'action de la direction de l'entreprise et de ses représentants aux divers échelons.

Article 5

Les organisations syndicales signataires s'engagent à respecter la liberté d'association et à veiller à ce que leurs membres excluent de leur propagande syndicale les méthodes qui ne sont pas conformes à l'esprit de la présente convention collective de travail.

Chapitre III : Institution et composition

Article 6

A la demande écrite d'une ou plusieurs organisations syndicales représentatives et conformément aux dispositions de l'article 10 de cette convention collective de travail, une délégation syndicale est instituée dans les entreprises visées à l'article 1er, et occupant au moins 30 travailleurs, si au moins 25 p.c. des ouvriers en font la demande.



Article 7

Le terme "entreprise" a la même signification que dans la législation relative aux conseils d'entreprise. Si par le biais d'une convention collective de travail au niveau de l'entreprise, un conseil d'entreprise ou un comité pour la prévention et la protection au travail commun a été institué pour un groupe d'entreprises, il est possible de n'instituer qu'une seule délégation syndicale pour les ouvriers.

Article 8

La demande d'institution d'une délégation syndicale doit être adressée par lettre recommandée à l'employeur.

Une copie de cette lettre est également adressée au président de la Commission Paritaire du transport et de la logistique, accompagnée de la liste des candidats pour la délégation syndicale. Cette liste n'est pas remise à l'employeur et ne comprend au maximum que le nombre de travailleurs, fixé dans l'article 9.

Les candidat(e)s qui sont repris(es) dans cette lettre sont protégé(e)s dès le troisième jour suivant la date du cachet de la poste. S'ils (elles) ne sont pas retenu(e)s, leur protection se terminera au moment de l'installation définitive de la délégation syndicale.

Par contre, s'ils (elles) sont identifié(e)s par l'entreprise comme candidats syndicaux, leur protection ne se terminera pas, mais aura la même durée que celle des candidats désignés effectivement, selon les modalités décrites dans les articles 22 jusqu'au 25 inclus de cette convention collective, sous réserve de l'application de l'article 14 par l'employeur.

L'employeur peut toujours s'opposer, pour des motifs sérieux, à l'institution d'une délégation syndicale. L'employeur fait dans les 15 jours connaître à l'organisation syndicale intéressée ses motifs d'opposition. En cas de désaccord entre les parties, le différend peut être soumis au bureau de conciliation de la commission paritaire précitée.

Si l'employeur ne réagit pas endéans les 15 jours, cela signifie qu'il ne s'oppose pas à l'institution à la délégation syndicale.

L'organisation syndicale qui désire introduire une telle demande avertit au préalable les autres organisations syndicales signataires.

Article 9

Le nombre de délégués est fixé comme suite, sur base du nombre de travailleurs occupés dans l'entreprise.

nombre de travailleurs	mandats
de 30 à 100	2
de 101 à 200	3



de 201 à 500
plus de 500

4
5

Article 10

Dans le calcul des effectifs de l'entreprise dont question aux articles 6 et 9, il est tenu compte du nombre moyen de travailleurs occupés au cours des quatre trimestres civils qui précèdent celui au cours duquel est créée ou renouvelée la délégation syndicale.

En cas de contestation au sujet du nombre de travailleurs dans l'entreprise, il peut être fait appel au Président de la Commission Paritaire.

Article 11

Les organisations syndicales signataires conviennent de désigner leurs délégués au prorata du nombre d'ouvriers de l'entreprise affiliés auprès d'elles.

A défaut d'accord au sujet de la répartition des mandats le différend est soumis pour la conciliation au président de la commission paritaire.

Article 12

Pour pouvoir être désignés comme délégué, les ouvriers doivent répondre aux conditions suivantes:

- être âgés de 18 ans accomplis;
- ne pas faire partie du personnel de direction;
- être occupés depuis au moins 1 an dans l'entreprise, du en cas de fusion d'entreprises, dans l'une des entreprises fusionnées;
- ne pas être en période de préavis au moment de la désignation.

Article 13

Les organisations syndicales représentatives choisissent les délégués en fonction de leur compétence et de l'autorité dont ils doivent disposer pour l'exécution de leur mandat. Elles veillent également à ce que les délégués soient dans la mesure du possible représentatifs des différentes divisions de l'entreprise.

Article 14

L'employeur peut toujours s'opposer, pour des motifs sérieux, à la désignation d'un délégué. L'employeur fait connaître à l'organisation syndicale intéressée ses motifs d'opposition dans les 15 jours qui suivent la communication de la liste des délégués proposés. En cas de désaccord entre les parties, le différend peut être soumis au bureau de conciliation de la commission paritaire précitée.

Article 15



Le mandat de délégué syndical a une durée de quatre ans et prend cours au moment de la désignation pour tous les mandats éventuels d'une même organisation syndicale.

Article 16

Le mandat de délégué syndical prend fin:

- à son expiration normale;
- lorsque le délégué comme tel démissionne; il doit signifier par écrit cette démission à l'employeur;
- lorsque le délégué cesse de faire partie du personnel des ouvriers de l'entreprise;
- lorsque l'organisation syndicale par laquelle le délégué a été désigné, remplace celui-ci par un autre ouvrier, ou lorsque le délégué cesse de faire partie de cette organisation syndicale. L'organisation syndicale en avertit l'employeur par écrit.

Article 17

Lorsque le mandat d'un délégué prend fin, l'organisation syndicale intéressée peut désigner un nouveau délégué, et ce pour le reste de la durée du mandat.

La répartition des mandats entre les organisations syndicales ne peut être modifiée pendant la validité des mandats que par lettre commune des organisations syndicales représentatives.

Chapitre IV : Compétence

Article 18

La compétence de la délégation syndicale concerne entre autres:

- les relations du travail dans l'entreprise;
- les négociations en vue de la conclusion de conventions collectives au sein de l'entreprise, sans préjudice des conventions collectives ou des accords de paix sociale conclus à d'autres niveaux;
- l'application de la législation sociale dans l'entreprise, des conventions collectives de travail, du règlement de travail et des contrats individuels de travail;
- le respect des principes généraux précisés aux articles 3,4 et 5 de la présente convention collective de travail.

Article 19

La délégation syndicale a le droit d'être reçue le plus vite possible par l'employeur ou par son représentant à l'occasion de tout litige ou différend de caractère collectif qui survient ou menace de se produire dans l'entreprise.

Article 20



Toute réclamation individuelle est introduite, en suivant la voie hiérarchique habituelle, par l'ouvrier intéressé, assisté à sa demande par son délégué syndical. La délégation syndicale a le droit d'être reçue à l'occasion de tout litige ou différend de caractère individuel qui n'a pu être résolu par cette voie.

Article 21

En vue de prévenir les litiges ou différends visés aux articles 19 et 20 ci-dessus, la délégation syndicale doit être informée préalablement par l'employeur et les syndicats des changements susceptibles de modifier les conventions contractuelles ou habituelles de travail et de rémunération, à l'exclusion des informations de caractère individuel. Elle est notamment informée des changements résultant de la loi, des conventions collectives ou des dispositions de caractère général figurant dans les contrats individuels de travail.

Chapitre V : Statut des membres de la délégation syndicale

Article 22

Les délégués syndicaux jouissent des promotions normales de la catégorie à laquelle ils appartiennent.

Article 23

Les membres de la délégation syndicale ne peuvent pas être licenciés pour des motifs inhérents à l'exercice de leur mandat.

L'employeur qui envisage de licencier un délégué syndical, pour quelque motif que ce soit, sauf pour motif grave, en informe préalablement la délégation syndicale ainsi que l'organisation de travailleurs qui a présenté la candidature de ce délégué. Cette information se fait par lettre recommandée produisant ses effets le troisième jour suivant la date de son expédition.

L'organisation de travailleurs intéressée dispose d'un délai de 30 jours ouvrables pour notifier son refus d'admettre la validité du licenciement envisagé. Cette notification se fait par lettre recommandée; la période des 30 jours ouvrables débute le jour où la lettre envoyée par l'employeur produit ses effets.

L'absence de réaction de l'organisation de travailleurs est à considérer comme une acceptation de la validité du licenciement envisagé.

Si l'organisation de travailleurs refuse d'admettre la validité du licenciement envisagé, la partie la plus diligente a la faculté de soumettre le cas à l'appréciation du bureau de conciliation de la commission paritaire. Ce bureau examinera la validité du licenciement et rendra dans les 30 jours un jugement. L'exécution de la mesure de licenciement ne peut intervenir pendant cette procédure.

Si le bureau de conciliation n'a pu arriver à une décision unanime, le litige est soumis au tribunal du travail.



Article 24

En cas de licenciement d'un délégué syndical pour motif grave, l'organisation de travailleurs doit en être informée immédiatement.

Article 25

Une indemnité forfaitaire est due par l'employeur dans les cas suivants:

- s'il licencie un délégué syndical sans respecter la procédure prévue à l'article 23 ci-dessus;
- si, au terme de la procédure, la validité des motifs du licenciement, au regard de la disposition de l'article 23, alinéa 1er n'est pas reconnue par le bureau de conciliation ou par le tribunal du travail;
- si l'employeur a licencié le délégué pour motif grave et que le tribunal du travail a déclaré le licenciement non fondé;
- si le contrat de travail a pris fin en raison d'une faute grave de l'employeur, qui constitue pour le délégué un motif de résiliation immédiate du contrat.

L'indemnité forfaitaire est égale à la rémunération brute d'un an, sans préjudice de l'application des articles 39 et 40 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail (Moniteur belge du 22 août 1978).

Cette indemnité n'est pas due lorsque le délégué syndical bénéficie de l'indemnité prévue par l'article 21, par. 7, de la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie et par l'article 1er bis, par. 7, de la loi du 10 juin 1952 concernant la santé et la sécurité des travailleurs, ainsi que la salubrité du travail et des lieux de travail (Moniteur belge du 19 juin 1952).

Chapitre VI : Fonctionnement de la délégation syndicale

Article 26

La délégation syndicale est reçue par l'employeur ou par son représentant selon les nécessités pendant les heures de travail.

Les réclamations auxquelles aucune suite n'a été donnée dans un délai normal, peuvent être introduites à nouveau.

Article 27

Le temps que les délégués syndicaux consacrent à l'exécution de leur mission est rémunéré comme temps de travail.

L'entreprise met un local à la disposition des délégués afin de leur permettre de remplir leurs missions de manière adéquate.

Article 28



Les facilités nécessaires sont consenties aux délégués syndicaux pour entrer en contact, sans entraver la bonne marche de l'entreprise, avec les membres du personnel individuellement et avec la direction de l'entreprise.

Les délégués syndicaux sont également mis dans la possibilité, moyennant l'accord de la direction de l'entreprise, de participer à des réunions ou congrès syndicaux. L'absence qui en résulte ne peut pas être de nature à entraver la bonne marche de l'entreprise. Dans la mesure du possible l'autorisation de s'absenter du travail doit être sollicitée, auprès de la direction de l'entreprise une semaine au moins à l'avance, et cette absence doit en tout cas être suffisamment motivée.

Cependant, lorsque l'une des parties fait obstacle à l'application normale du régime de facilités dont question à l'alinéa précédent, l'autre partie peut soumettre le litige au bureau de conciliation de la commission paritaire.

En outre, la délégation syndicale dispose d'un crédit de 18 heures par an et par mandat pour examiner en commun les problèmes et pour préparer les entrevues avec la direction de l'entreprise.

La direction de l'entreprise doit être informée, un jour au moins à l'avance, de l'utilisation du crédit d'heures. L'utilisation du crédit d'heures ne peut en aucun cas perturber la bonne marche de l'entreprise.

Dans les entreprises ayant plus d'un siège d'exploitation, la délégation syndicale et la direction pourront établir au besoin un règlement au sujet des facilités et du crédit d'heures, en vue de permettre le fonctionnement normal de la délégation syndicale conformément à son statut.

Article 29

La délégation syndicale peut, de préférence pendant les heures de repos, procéder oralement ou par écrit à des communications utiles au personnel. Pour leurs communications, les délégués syndicaux peuvent recourir au système de courrier électronique d'entreprise conformément aux règles établies en cette matière au niveau de l'entreprise.

L'organisation du travail ne peut pas être perturbée pour autant. Les communications doivent avoir un caractère professionnel ou syndical.

Sur demande motivée, la délégation syndicale peut organiser des réunions d'information du personnel employé pendant les heures de travail. L'employeur ne peut arbitrairement refuser son accord.

Les réunions d'information du personnel ne peuvent être organisées qu'à des occasions exceptionnelles. L'autorisation doit être demandée à la direction trois jours ouvrables au moins à l'avance, et l'ordre du jour doit être communiqué en même temps. L'ordre du jour doit porter sur des informations bien déterminées. Seuls les travailleurs à qui les informations sont destinées peuvent participer aux réunions susvisées.



Chapitre VII : Rôle de la délégation syndicale en l'absence de conseil d'entreprise

Article 30

A défaut de conseil d'entreprise, la délégation syndicale peut assumer les tâches, droits et missions qui sont confiés à ce conseil conformément aux articles 4 à 7 et à l'article 11 de la convention collective de travail conclue le 9 mars 1972 au sein du Conseil national du travail, coordonnant les accords nationaux et les conventions collectives de travail relatifs aux conseils d'entreprise, conclus au sein du Conseil national du travail, rendue obligatoire par l'arrêté royal du 12 septembre 1972.

Chapitre VIII : Prévention et règlement de différends

Article 31

Lorsqu'un différend surgit au sein de l'entreprise, la délégation syndicale met tout en oeuvre pour aboutir à un règlement du différend par la voie de négociation avec la direction. En cas de besoin reconnu par la délégation syndicale ou par l'employeur, l'autre partie ayant été préalablement informée, les parties peuvent faire appel aux délégués permanents de leurs organisations respectives. En cas de désaccord persistant, le différend peut être soumis au bureau de conciliation de la commission paritaire.

Un préavis de grève ne pourra être déposé qu'après que le bureau de conciliation précité se soit prononcé dans un délai de 15 jours au sujet du différend. Le préavis de grève a une durée d'au moins deux semaines.

Pour la période couverte par la présente convention, les parties s'engagent à n'entamer aucune grève ou lock-out sans avoir respecté la procédure de conciliation précitée. Elles s'engagent en outre à ne soutenir aucune grève ou lock-out entamés à rencontre des dispositions précitées.

Chapitre IX : Durée de validité

Article 32

La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1er juillet 2007 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées. Le délai de préavis de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.



CONVENTION COLLECTIVE DE TRAVAIL SPÉCIALE

Convention collective de travail spéciale du 6 juillet 2007

Article 1

La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs et aux travailleurs des entreprises qui, en raison de la modification du champ de compétence de la Commission paritaire du transport et de la logistique, comme prévu à l'arrêté royal du 7 mai 2007 (Moniteur belge du 31 mai 2007), ressortissent à la Commission paritaire du transport et de la logistique et qui, avant l'entrée en vigueur dudit arrêté royal ressortissaient à une autre Commission paritaire.

Article 2

Toutes les conventions collectives de travail, conclues au sein de la Commission paritaire du transport et de la logistique s'appliqueront au 10.06.2007 pour les travailleurs en service le 09.06.2007, dans les entreprises visées à l'article premier.

Article 3

L'application de l'article 2 ne peut avoir pour effet que le travailleur pour l'ensemble de ses conditions de travail et de rémunération éprouve des pertes financières sur base annuelle.

La sauve-garde des conditions de travail et de rémunération ne peut avoir pour effet que dans le chef du travailleur un double droit ou un cumul apparaisse et que l'efficacité de l'organisation du travail soit remise en cause.

A partir du 10 juin 2007, les anciennes indexations et augmentations barémiques conventionnelles prévues dans le secteur auquel ils ressortissaient autrefois ne s'appliquent plus aux travailleurs occupés par les employeurs visés à l'article premier mais uniquement celles de la Commission paritaire du transport et de la logistique.

Article 4

En cas de litige concernant l'article 3, la partie la plus diligente saisit le bureau de conciliation de la Commission paritaire du transport et de la logistique. Cette initiative sera notifiée par une lettre recommandée à la poste adressée au président de la Commission paritaire du transport et de la logistique.

Article 5

Cette convention collective de travail prend effet à partir du 10 juin 2007 et est conclue pour une durée indéterminée.



Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit se faire au moins 6 mois à l'avance par lettre recommandée adressée au président de la commission paritaire du transport et de la logistique, qui en avisera sans délais les parties intéressées. Le délai de préavis de 6 mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.