

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1977-1978

19 OKTOBER 1977

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN EN DE P.T.T.
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER VANDERBORGHT.**

INLEIDING

Deze wetswijziging omvat twee punten :

1° De mogelijkheid van tijdelijke blokkering, via een koninklijk besluit, van de afgifte van vervoervergunningen en -bewijzen in geval van verstoring van de wegvervoermarkt;

2° De medeverantwoordelijkheid van de medekontraktant van de vervoerder bij niet-naleving van de prijzen en voorwaarden van het vervoer.

Om de juiste toedracht van deze wetswijziging naar voren te brengen dient even teruggedaan tot de eerste wet op het beroepsgoederenvervoer over de weg, die dateert van 1936. Deze reglementering was zeer strak in die zin dat de uitreiking van vervoervergunningen volledig afhankelijk was van

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Goemans, voorzitter; Bogaerts, Daems, De Seranno, Férir, Gerits, Guillaume, Hanin, Van Canneyt, Vangronsveld, Van Herreweghe, Vernimmen en Vanderborght, verslaggever.

R. A 10538

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

164 (1977-1978) : N° 1.

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1977-1978

19 OCTOBRE 1977

Projet de loi modifiant la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS ET DES P.T.T.
PAR M. VANDERBORGHT.**

INTRODUCTION

Le projet de loi qui vous est soumis innove sur deux points :

1° La possibilité de prendre, par voie d'arrêté royal, une mesure de suppression temporaire de la délivrance d'autorisations ou certificats de transport en cas de perturbation du marché des transports routiers;

2° La coresponsabilité du cocontractant du transporteur en cas de non-respect des prix et conditions de transport.

Pour se faire une idée exacte de la portée des modifications proposées, il convient de se référer à la première loi sur le transport professionnel de marchandises par route, qui date de 1936. Cette réglementation était très sévère, dans ce sens que la délivrance d'autorisations de transport dépen-

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Goemans, président; Bogaerts, Daems, De Seranno, Férir, Gerits, Guillaume, Hanin, Van Canneyt, Vangronsveld, Van Herreweghe, Vernimmen et Vanderborght, rapporteur.

R. A 10538

Voir :

Document du Sénat :

164 (1977-1978) : N° 1.

de beslissing van een Bureau voor Wegvervoer, dat na onderzoek de vergunningen weigerde of toekende.

De tweede wetgeving, nl. deze van 1960, die nu nog steeds van toepassing is, bracht een gevoelige versoepeling tot stand. Deze voorziet erin dat iedere vervoerder, mits het bereiken van een bepaald omzetcijfer, na een bepaalde termijn recht heeft op een onbeperkte uitbreiding van zijn wagenpark. Dit, samen met een gemakkelijke overdrachtsmogelijkheid, leidde tot een aanzienlijke en vlugge uitbreiding van de vervoercapaciteit.

Dit was geen probleem toen de economische groei dit tempo volgde, doch bij de minste economische stagnatie of teruggang ontstaat een kloof tussen beide, die de uitdrukking is van de onderbezetting of overcapaciteit.

Dit manifesteerde zich sterk tijdens de recessie in 1975. De vervoerders kwamen terecht in een spiraal van prijsonderbiedingen zodat de ruïneuze concurrentie de regel werd.

In Nederland, waar zich dezelfde toestand voordeed, heeft men daartoe sinds 11 juli 1975 een tonnagestop ingevoerd. Dit kon aldaar aanstands worden gerealiseerd omdat de mogelijkheid tot het uitvaardigen van een zulkdanig besluit bij wet reeds voorzien was.

In België is dit spijtig genoeg niet het geval. Wel ware het mogelijk een tijdelijke opschorting bij wet in te stellen, doch zodanige ingrepen laten niet toe zulk een lange procedure op gang te brengen zowel bij de invoering als bij de opheffing ervan.

Vandaar het ontwerp dat U vandaag ter goedkeuring wordt voorgelegd. Het voorziet erin dat de Koning, in geval van ernstige verstoring van de wegvervoermarkt en bij een in de Ministerraad overlegd besluit, na de Commissie voor Wegvervoer te hebben gehoord, tijdelijk de uitreiking van vervoerbewijzen en -vergunningen voor nationaal vervoer kan schorsen.

Dit voorstel betekent dus geenszins de opschorting zelf, doch wel de mogelijkheid om deze tijdelijk in te voeren via een koninklijk besluit dat geldt voor een periode van maximum zes maanden.

Van deze gelegenheid werd gebruik gemaakt de wet van 1 augustus 1960 aan te passen conform het advies van de E.G., nl. de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever van het vervoer duidelijk te stellen.

BESPREKING

Zeër bondig samengevat, kan de bespreking als volgt weergegeven worden :

1. Onder verwijzing naar de bespreking in de Kamer en naar de adviezen van de Europese Gemeenschappen, vroeg een lid dat men zou overgaan tot een algemener hervorming van de wet van 1960. Hetzelfde lid wenste dat men een ruimer bevoegdheid zou geven aan de Commissie voor wegvervoer.

dait entièrement de la décision d'un Office de Transport par Route qui, après enquête, refusait ou accordait ces autorisations.

La seconde loi, c'est-à-dire celle de 1960, qui est toujours d'application, apportait un assouplissement notable. Elle prévoyait en effet que chaque transporteur, après un certain délai et à condition de réaliser un chiffre d'affaires déterminé, pourrait bénéficier d'une augmentation illimitée de son parc de véhicules. Cette disposition, à laquelle s'ajoutaient des facilités de transfert, a donné lieu à une extension considérable et rapide de la capacité de transport.

Cette extension ne posait aucun problème tant que la croissance économique se poursuivait au même rythme, mais à la moindre stagnation ou récession les deux éléments se dissocient, ce qui crée une sous-utilisation par surcapacité.

Ce phénomène a pris de grandes proportions lors de la récession de 1975. Les transporteurs se sont trouvés emprisonnés dans une spirale de bradage des prix et, de ce fait, une concurrence ruineuse est entrée dans les habitudes.

C'est pour cette raison que les Pays-Bas, qui se trouvaient dans la même situation, ont instauré à partir du 11 juillet 1975 un blocage du tonnage. Cette mesure a pu être immédiatement appliquée, la possibilité de prendre un tel arrêté étant déjà prévue par la loi.

Il n'en est malheureusement pas de même en Belgique. Une loi pourrait certes prescrire un blocage temporaire, mais cela ne permettrait pas de mettre en œuvre avec une rapidité suffisante la procédure requise, tant pour l'entrée en vigueur que pour l'abrogation de la mesure.

Tels sont les motifs pour lesquels est soumis à votre approbation un projet qui prévoit qu'en cas de perturbation grave du marché des transports routiers, le Roi pourra suspendre temporairement la délivrance de certificats ou autorisations de transport national, et ce par arrêté délibéré en Conseil des Ministres et après avis de la Commission des Transports routiers.

Le projet ne vise donc nullement à une suppression, mais prévoit simplement la possibilité de suspendre temporairement, par un arrêté royal applicable pour une période de six mois au maximum, la délivrance de ces titres de transport.

L'on a saisi l'occasion pour adapter la loi du 1^{er} août 1960 à l'avis des Communautés européennes en définissant clairement la coresponsabilité du donneur d'ordre de transport.

DISCUSSION

La discussion peut, très brièvement, se résumer comme suit :

1. Se référant aux débats de la Chambre ainsi qu'aux avis des Communautés européennes, un membre a demandé une réforme plus générale de la loi de 1960. Il a notamment souhaité une extension de la compétence de la Commission des Transports routiers.

In zijn antwoord bevestigde de Minister dat alle kringen zullen geraadpleegd worden nopens de toepassing en eventuele wijziging van de wet van 1960 en van de andere bepalingen inzake vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding. Men moet echter uiterst voorzichtig zijn: de concurrentie zal niet verhinderd worden, in internationaal verband moet er harmonisatie zijn en de transporteurs moeten beschermd worden tegen discriminerende concurrentie vanwege landen die de sociale harmonisatie weigeren.

2. Een ander lid vroeg dat het eventuele koninklijk besluit soepel zou opgesteld worden. De jonge bedrijven die in expansie zijn, mogen niet geremd worden. Dit lid hoopt dat de jonge bedrijven niet zullen getroffen worden.

In zijn antwoord vestigde de Minister o.a. de aandacht op het feit dat de kwestie zal geregeld worden in het koninklijk besluit en dat het besluit vooral zal beogen, de tonnage te beperken.

3. Een derde spreker vroeg dat de regeringspolitiek een sluitend geheel zou uitmaken. Het gaat niet op, volgens het thans besproken ontwerp van wet, de uitreiking van vervoerbewijzen en -vergunningen voor nationaal vervoer te schorsen en tegelijkertijd tegemoetkomingen te verlenen voor de investeringen die een uitbreiding van het wagenpark beogen.

De Minister zal ter zake met zijn ambtsgenoten contact opnemen.

Het ontwerp en het verslag werden eenparig goedgekeurd door de 13 aanwezige leden.

De Verslaggever,
F. VANDERBORGHT.

De Voorzitter,
H. GOEMANS.

Dans sa réponse, le Ministre a confirmé que tous les milieux seraient consultés au sujet de l'application et de la modification éventuelle de la loi de 1960 et des autres dispositions relatives au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles. Il faudra observer la plus grande prudence: la concurrence continuera à s'exercer sans entrave, une harmonisation reste nécessaire sur le plan international et les transporteurs doivent être protégés contre la concurrence discriminatoire de pays refusant l'harmonisation sociale.

2. Un autre membre a demandé que l'arrêté royal éventuel ne soit pas trop rigide. Il ne peut être question de freiner les jeunes entreprises en expansion. L'intervenant espère que les jeunes entreprises ne seront pas touchées.

Dans sa réponse, le Ministre a notamment insisté sur le fait que la question sera réglée par un arrêté royal et que celui-ci visera surtout à limiter le tonnage.

3. Un troisième commissaire a souhaité que le Gouvernement mène une politique plus cohérente en la matière. Il est en effet illogique de prévoir dans le projet de loi à l'examen la suspension de la délivrance de certificats et autorisations de transport national et d'octroyer en même temps des aides aux investissements visant à augmenter le parc automobile.

Le Ministre répond qu'il prendra contact avec ses collègues à ce sujet.

Le projet de loi et le présent rapport ont été admis à l'unanimité des 13 membres présents.

Le Rapporteur,
F. VANDERBORGHT.

Le Président,
H. GOEMANS.

BIJLAGE

ANNEXE

Statistieken overhandigd door de Minister

Statistiques fournies par le Ministre

*Evolutie van het aantal afgeleverde CMR-vrachtbrieven
overeenstemmend met het aantal verrichte transporten**Evolution du nombre de lettres de voiture CMR délivrées,
correspondant au nombre de transports effectués*

Jaar — Année	Internationaal — Internationales	Nationaal — Nationales	Totaal — Total
1973	1 592 800 100 %	2 747 034 100 %	4 339 834 100 %
1974	1 868 275 117 %	2 389 398 87 %	4 257 673 98,1 %
1975	1 606 950 100,9 %	2 375 632 86,5 %	3 982 582 91,8 %
1976	1 556 125 97,7 %	2 206 150 80,3 %	3 762 275 86,7 %

Bron : Nationale Belgische Federatie der Baanvervoerders.

Source : Fédération nationale belge des Transporteurs routiers.

*Evolutie van de gemiddelde beladingscoëfficiënt**Evolution du coefficient moyen de chargement*

$$= \frac{\text{werkelijk verladen tonnage}}{\text{aantal beladen ritten} \times \text{laadvermogen}}$$

$$= \frac{\text{tonnage réellement embarqué}}{\text{nombre de courses chargées} \times \text{tonnage}}$$

Maand — Mois	1974	1975	1976	1977
Januari — Janvier	81,4	67,9	73,9	75,1
Februari — Février	79,6	69,1	74,0	77,2
Maart — Mars	81,1	70,2	79,2	78,6
April — Avril	83,3	74,0	82,2	81,3
Mei — Mai	85,0	72,4	78,9	75,2
Juni — Juin	82,1	74,4	83,2	77,3
Juli — Juillet	70,2	64,0	65,6	62,9
Augustus — Août	66,1	66,2	74,5	69,9
September — Septembre	77,3	76,6	81,1	—
October — Octobre	75,9	79,1	83,9	—
November — Novembre	73,8	77,7	82,8	—
December — Décembre	66,6	74,8	75,1	—
Jaargemiddelde — Moyenne annuelle	76,9	72,2	77,9	—

Bron : Nationale Bank van België.

Source : Banque nationale de Belgique.

*Evolutie van het aantal vervoerondernemingen,
van het aantal voertuigen en van het vergund laadvermogen**Evolution du nombre d'entreprises de transports,
du nombre de véhicules et du tonnage autorisé*

	Aantal ondernemingen — Nombre d'entreprises	Aantal voertuigen — Nombre de véhicules	Vergund laadvermogen in ton — Tonnage autorisé exprimé en tonnes
31.12.1971	11 892 100 %	43 825 100 %	414 980 100 %
31.12.1972	11 865 99,7 %	46 575 106,2 %	454 357 109,4 %
31.12.1973	11 246 94,5 %	48 218 110,0 %	489 467 117,9 %
31.12.1974	11 021 92,6 %	51 258 116,9 %	537 507 129,5 %
31.12.1975	10 623 89,3 %	51 890 118,4 %	555 672 133,9 %
31.12.1976	10 215 85,9 %	53 215 121,4 %	575 159 138,6 %

Bron : Bestuur van het Vervoer.

Source : Administration des Transports.