

**BELGISCHE SENAAAT**


---

 ZITTING 1959-1960.
 

---



---

 VERGADERING VAN 1 JUNI 1960.
 

---

Ontwerp van wet betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET VERKEERSWEZEN (1) UITGEBRACHT DOOR DE H. VANDEPUTTE.

---

 DAMES EN HEREN,

Het vraagstuk van het bezoldigd goederenvervoer met motorvoertuigen langs de baan heeft in de jongste jaren bestendig de aandacht opgeëist van de betrokken milieus, met name de beroepsvervoerders, de gebruikers, de wetgevende- en uitvoerende macht, de N.M.B.S.

De opvatting dat de bestaande reglementering diende versoepeld te worden ten einde haar bepalingen beter aan te passen aan de huidige behoeften der economie en aan de evolutie van het vervoer werd verspreid en vrij algemeen aanvaard.

Terecht heeft de Minister van Verkeerswezen de oplossing van dit vraagstuk willen zien in het kader van het algemene vervoervraagstuk. Bepaald is hieraan gekoppeld geworden de wijziging van de wet van 23 juli 1926 waarbij ook een grotere bewegingsvrijheid wordt verzekerd aan de N.M.B.S.

---

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Delport, voorzitter; Emiel Claeys, Cuvellier, Debaise, De Block, De Grauw, Demarneffe, Donse, Feron, Hambye, Motz, Neels, Pontus, Stubbe, Uselding, Van den Storme, Versieren en Vandeputte, verslaggever.

R. A 5794.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

61 (Zitting 1959-1960) : Ontwerp van wet;  
305 (Zitting 1959-1960) : Amendementen.

**SÉNAT DE BELGIQUE**


---

 SESSION DE 1959-1960.
 

---



---

 SÉANCE DU 1<sup>er</sup> JUIN 1960.
 

---

Projet de loi relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES COMMUNICATIONS (1) PAR M. VANDEPUTTE.

---

 MESDAMES, MESSIEURS,

Le problème du transport rémunéré de choses par route au moyen de véhicules automobiles a, au cours de ces dernières années, retenu l'attention des milieux intéressés, notamment des transporteurs professionnels, des usagers, des pouvoirs législatif et exécutif et de la S.N.C.B.

La conception selon laquelle il convient d'assouplir la réglementation existante en vue d'en adapter les dispositions aux besoins actuels de l'économie et à l'évolution des transports s'est répandue et a été assez généralement admise.

C'est à juste titre que le Ministre des Communications a voulu trouver une solution à cette question dans le cadre du problème général des transports. Il y a lié la modification de la loi du 23 juillet 1926, qui doit assurer par ailleurs une plus grande liberté de mouvement à la S.N.C.B.

---

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Delport, président; Emiel Claeys, Cuvellier, Debaise, De Block, De Grauw, Demarneffe, Donse, Feron, Hambye, Motz, Neels, Pontus, Stubbe, Uselding, Van den Storme, Versieren et Vandeputte, rapporteur.

R. A 5794.

Voir :

Documents du Sénat :

61 (Session de 1959-1960) : Projet de loi;  
305 (Session de 1959-1960) : Amendements.

Grotere vrijheid en ruimer initiatief voor de beroepsvervoerders hebben hun invloed op de werkzaamheid van de N.M.B.S. en omgekeerd. Daarom worden beide wetsontwerpen samen ingediend en behandeld. De nieuwe toestand die hierdoor moet geschapen worden kan tot een betere coördinatie leiden tussen baan en spoor. Zij bedoelen beide een versnelde voorbereiding om met een versterkt vervoerapparaat in de Euromarkt te treden.

Dit ontwerp streeft er naar onze vervoerondernemingen de kans te bieden zich technisch beter uit te rusten en te versterken om het hoofd te bieden aan de concurrentie.

In zijn inleidende uiteenzetting heeft de Minister een beschrijving gegeven van de huidige toestand en een overzicht van de bijzonderste hervormingen die door het ontwerp ingevoerd worden.

#### *Huidige toestand.*

1° Het vervoer voor eigen rekening is vrij.

2° Het vervoer voor derden is gereguleerd door het koninklijk besluit N<sup>o</sup> 248 van 5 maart 1936. Het bureau voor het wegvervoer regelt de toekenning van de « machtigingen » en laat zich hierbij leiden « rekening houdend met de verkeersbehoeften ».

1. Voor het lokaal vervoer wordt een « vervoerplaat » de zogenaamde « kleine V », afgeleverd die alle vervoer van goederen toelaat in een kring van 25 Km rondom de bedrijfszetel.

De evolutie van het aantal afgeleverde vervoerplaten ziet er uit als volgt :

1938 . . . . .	2.359
1953 . . . . .	11.988
1954 . . . . .	13.020
1956 . . . . .	15.700
1957 . . . . .	18.149
1958 . . . . .	19.130
1959 . . . . .	21.018

2. Voor het vervoer buiten de kring van 25 Km dient een « vervoersmachtiging » de zogenaamde « grote V » bekomen.

In 1938 waren er 6.469 gemachtigde vervoerders, met 10.044 voertuigen, die een gezamenlijke tonnenmaat hadden van 39.009 ton ( $\pm$  3 ton laadvermogen per voertuig).

Einde 1959 waren er 5.253 gemachtigde vervoerders, met 11.738 voertuigen en een tonnenmaat van 82.715 ton ( $\pm$  7 ton laadvermogen per voertuig).

De geautoriseerde voertuigen worden volgens hun laadvermogen ingedeeld in vijf categorieën, nl. van 100 Kg. tot 2 T.; van 2 tot 7 T.; van 7 tot 10 T.; van 10 tot 15 T. en van meer dan 15 T.

En effet, le fait que les organisations professionnelles de transporteurs disposeraient d'une liberté plus grande et d'un pouvoir d'initiative plus étendu, aurait nécessairement une incidence sur l'activité de la S.N.C.B., et vice versa. C'est la raison pour laquelle les deux projets de loi ont été déposés et discutés conjointement. La nouvelle situation qui doit en résulter, peut aboutir à une meilleure coordination entre la route et le rail. Les deux projets visent à réaliser une accélération du renforcement de notre appareil de transports en vue de notre entrée dans le Marché Commun.

Le présent projet tend à offrir à nos entreprises de transport l'occasion d'améliorer leur équipement technique et de renforcer leur position afin de leur permettre de faire face à la concurrence.

Dans son exposé introductif, le Ministre a donné une description de la situation actuelle ainsi qu'un aperçu des réformes les plus importantes que le projet entend réaliser.

#### *Situation actuelle.*

1° Le transport pour compte propre est libre.

2° Le transport pour compte d'autrui est réglementé par l'arrêté royal n<sup>o</sup> 248 du 5 mars 1936. L'Office des Transports par Route délivre les « autorisations » en tenant compte « des besoins réels du trafic ».

1. Pour le transport local, il est délivré une « plaque de transport », dite « petit V », qui autorise tous les transports de marchandises dans un rayon de 25 km autour du siège social.

L'évolution du nombre de plaques de transport délivrées se présente comme suit :

1938 . . . . .	2.359
1953 . . . . .	11.988
1954 . . . . .	13.020
1956 . . . . .	15.700
1957 . . . . .	18.149
1958 . . . . .	19.130
1959 . . . . .	21.018

2. Pour le transport au-delà du rayon de 25 km, il est requis d'avoir obtenu une « autorisation de transport », dite « grand V ».

En 1938, il y avait 6.469 transporteurs autorisés, qui utilisaient 10.044 véhicules représentant un tonnage total de 39.009 tonnes ( $\pm$  3 tonnes de capacité de charge utile par véhicule).

Fin 1959, le nombre de transporteurs s'élevait à 5.253, qui disposaient de 11.738 véhicules et d'un tonnage total de 82.715 tonnes ( $\pm$  7 tonnes de capacité de charge utile par véhicule).

Les véhicules autorisés sont répartis en 5 catégories d'après leur capacité de charge utile, de 100 kg à 2 tonnes; de 2 à 7 tonnes; de 7 à 10 tonnes; de 10 à 15 tonnes et de plus de 15 tonnes.

Onderstaande tabel toont aan over hoeveel voertuigen ieder van de 5.253 gemachtigde vervoerders beschikt.

1 voertuig . . . . .	3.483	66,5 %
2 voertuigen . . . . .	941	18 %
3 voertuigen . . . . .	347	6,5 %
4 voertuigen . . . . .	165	3 %
5 voertuigen . . . . .	112	2 %
6 tot 10 voertuigen . . . . .	129	2,5 %
11 tot 15 voertuigen . . . . .	36	0,7 %
16 tot 20 voertuigen . . . . .	19	0,4 %
meer dan 20 voertuigen . . . . .	21	0,4 %
	<u>5.253</u>	<u>100 %</u>

3. De beslissingen van het bureau voor het wegvervoer worden zeer hevig bekritiseerd omdat het criterium waarop zij genomen worden, niet duidelijk omschreven is en weinig objectief.

Van de beslissing van het bureau voor het wegvervoer kan in beroep worden gekomen bij de Commissie van Beroep. In geval van meningsverschil tussen deze Commissie en het Bureau beslist de Minister van Verkeerswezen in laatste instantie. Juridisch gezien is dit de enige mogelijkheid voor het hoofd van het departement om tussenbeide te komen inzake aflevering van machtigingen. Niettemin waren er in de loop van het jaar 1959 ongeveer 850 tussenkomsten van parlementsleden om de hulp van de Minister in te roepen voor het toekennen van een machtiging. Er werd beroep aangetekend tegen 239 beslissingen. Intussen is een ware markt met verkoop van vergunningen tot stand gekomen en is in sommige streken het beroepsvervoer een monopolium geworden voor enkele grote ondernemingen. De toegang tot het beroep is bij gebrek aan objectieve vestigingseisen praktisch afgegrensd en de cliënteel die concurrentie wenst, beschikt niet altijd over vrije keuze.

4. Deze toestand heeft meteen aanleiding gegeven tot een ongebreidelde ontwikkeling van het vervoer voor eigen rekening terwijl de toestand in de sektor van het baanvervoer ongeveer is geclicheerd geworden op de toestand van 1938.

Dit blijkt uit de volgende cijfers :

In 1938 : 77.600 camions waarvan 10.044 of 13 % toebehorend aan beroepsvervoerders ; in 1959 : 187.600 camions waarvan 11.738 of 6 % in dienst van het bezoldigd goederenvervoer.

In de ons omringende landen bereikt het beroepsvervoer volgende percenten :

Nederland . . . . .	23 %
Frankrijk . . . . .	7 %
Duitsland . . . . .	18 %
Italië . . . . .	21 %

In Luxemburg is het bezoldigd goederenvervoer niet gereguleerd.

Le tableau ci-dessous indique le nombre de véhicules dont disposait chacun des 5.253 transporteurs autorisés.

1 véhicule . . . . .	3.483	66,5 %
2 véhicules . . . . .	941	18 %
3 véhicules . . . . .	347	6,5 %
4 véhicules . . . . .	165	3 %
5 véhicules . . . . .	112	2 %
6 à 10 véhicules . . . . .	129	2,5 %
11 à 15 véhicules . . . . .	36	0,7 %
16 à 20 véhicules . . . . .	19	0,4 %
plus de 20 véhicules . . . . .	21	0,4 %
	<u>5.253</u>	<u>100 %</u>

3. Les décisions de l'Office des Transports par Route ont donné lieu à des critiques acerbes, en raison du fait que les critères qui leur servent de base ne sont pas nettement définis et qu'ils manquent d'objectivité.

Un recours contre la décision de l'Office des Transports par Route peut être introduit auprès de la Commission d'appel. En cas de divergence de vues entre cette Commission et l'Office, c'est le Ministre qui décide en dernière instance. Du point de vue juridique, c'est là la seule possibilité dont dispose le chef du Département pour intervenir en matière de délivrance d'autorisations. Néanmoins, au cours de l'année 1959, il y a eu environ 850 interventions de parlementaires réclamant l'appui du Ministre en vue de l'octroi d'une autorisation. 239 décisions ont été frappées d'appel. Dans l'entre-temps, il s'est créé un véritable marché spécialisé dans la vente d'autorisations et, dans certaines régions, les transports professionnels sont devenus le monopole de quelques grandes entreprises. A défaut de conditions d'accès objectives, la profession est pratiquement fermée et la clientèle, qui, elle, souhaite la concurrence, n'a pas toujours le libre choix.

4. Cette situation a, d'autre part, donné lieu à un développement effréné du transport pour compte propre alors que le secteur des transports routiers en restait à peu près au même point qu'en 1938

C'est ce qui résulte des chiffres suivants :

En 1938 : 77.600 camions, dont 10.044, soit 13 %, appartenant à des transporteurs professionnels ; en 1959 : 187.600 camions, dont 11.738, soit 6 %, affectés au transport rémunéré de marchandises.

Dans les pays limitrophes, le transport professionnel atteint les pourcentages suivants :

Pays-Bas . . . . .	23 %
France . . . . .	7 %
Allemagne . . . . .	18 %
Italie . . . . .	21 %

Dans le Luxembourg, le transport rémunéré de marchandises n'est pas réglementé.

De ongebreidelde ontwikkeling van het vervoer voor eigen rekening die blijkt uit bovenstaande cijfers houdt ook in — wat bij een speciale controle is gebleken — dat deze voertuigen slechts 42 % van hun laadvermogen benuttigen terwijl 37 % van de ritten ledig worden afgelegd.

Vanzelfsprekend zoekt de vervoerder voor eigen rekening in de mate van het mogelijke de « ledige » ritten te vermijden. Hij zoekt akkoorden af te sluiten en doet aan sluikvervoer. Hij betaalt de taksen niet waartoe de beroepsvervoerders gehouden zijn, draagt niet de last van de verzekering, enz...

Aldus ondergaat de beroepsvervoerder een oneerlijke concurrentie en wordt de ontwikkeling en modernisering van zijn onderneming langs verschillende zijden tegelijkertijd geremd.

5. Het is ten aanzien van deze toestand dat een hervorming zich opdringt.

De Minister moet zijn vervoerbeleid kunnen ontwikkelen in het kader van de internationale verbintenissen en akkoorden. De belangrijke sector van het bezoldigd goederenvervoer langs de weg mag niet langer aan de bevoegdheid van de Minister ontsnappen. Hij wordt in feite verantwoordelijk gesteld voor het beleid van het Bureau van het wegvervoer en juridisch heeft hij er geen macht over. Daarom moet het zelfstandig bestaan van het Bureau worden opgeheven.

De « numerus clausus » in het baanvervoer moet worden opgeheven; de toegang moet worden vrijgemaakt en de mogelijkheid moet worden geschapen om langs de weg van de geleidelijkheid sterke vervoerondernemingen te laten ontwikkelen waardoor de onberedeneerde uitbreiding van het vervoer voor eigen rekening wellicht onrechtstreeks zal worden geremd.

*Welke hervormingen voorziet het wetsontwerp?*

1<sup>o</sup> Het vervoer voor eigen rekening blijft vrij.

2<sup>o</sup> Het vervoer voor rekening van derden blijft gereguleerd, maar de beslissingen worden genomen door de Minister van Verkeerswezen in het kader van de wet en het algemeen reglement dat bij koninklijk besluit zal zijn vastgelegd.

1. Voor het lokaal vervoer — binnen de kring van 25 Km. — zal aan iedereen die er om verzoekt een vervoerbewijs worden afgeleverd. Het aantal is onbeperkt en er is geen beperking van het nuttig laadvermogen.

2. Eenieder die gedurende een bepaalde tijd, drie jaar, onder dekking van een « vervoerbewijs (kleine V) » bezoldigd vervoer in een lokale kring heeft verricht zal op zijn verzoek in het bezit gesteld worden van een « vergunning voor nationaal vervoer (Grote V) » voor alle bezoldigd vervoer van goederen in gans België.

Le développement effréné du transport pour compte propre que font apparaître les chiffres ci-dessus, implique, d'autre part, ainsi qu'il est résulté d'un contrôle spécial, que ces véhicules n'utilisent que 42 % de leur capacité de charge utile et que 37 % des trajets se font à vide.

Il est évident que le transporteur pour compte propre s'efforce d'éviter autant que possible ces trajets « à vide ». Il cherche à conclure des arrangements et se livre au transport clandestin. Il élude le paiement des taxes auxquelles sont assujettis les transporteurs professionnels, ne supporte pas la charge de l'assurance, etc.

De ce fait, le transporteur professionnel doit faire face à une concurrence déloyale et il voit le développement et la modernisation de son entreprise freinés de plusieurs côtés à la fois.

5. C'est pour remédier à cette situation qu'une réforme s'impose.

Le Ministre doit pouvoir appliquer sa politique des transports dans le cadre des engagements et des accords internationaux en vigueur. L'important secteur du transport rémunéré des marchandises par route ne doit pas échapper plus longtemps à la compétence du Ministre. En fait, celui-ci est rendu responsable de la politique de l'Office des Transports par Route, alors que, juridiquement, il n'a aucun pouvoir sur lui. C'est pourquoi il importe de mettre fin à l'existence indépendante de l'Office.

Il y a lieu de supprimer le « numerus clausus » dans le secteur des transports routiers, de libérer l'accès à la profession de transporteur routier et de créer la possibilité d'un développement graduel de puissantes entreprises de transport, qui aura sans doute pour effet de freiner indirectement l'extension inconsidérée du transport pour compte propre.

*Quelles sont les réformes prévues par le projet de loi ?*

1<sup>o</sup> Le transport pour compte propre reste libre.

2<sup>o</sup> Le transport pour compte de tiers reste réglementé, mais les décisions sont prises par le Ministre des Communications dans le cadre général qui sera fixé par arrêté royal.

1. Pour le transport local — dans un rayon de 25 km. —, tous ceux qui en font la demande se verront délivrer un certificat de transport. Ces certificats seront délivrés en nombre illimité et sans limitation quant à la charge utile.

2. Quiconque aura, pendant un certain temps, et plus précisément pendant 3 ans, effectué des transports rémunérés locaux, couverts par un « certificat de transport (petit V) » sera mis en possession, à sa demande, d'une « autorisation de transport national (grand V) », valables pour tous les transports rémunérés de choses sur tout le territoire belge.

De vergunning wordt toegekend voor dezelfde tonnenmaat als die welke toegelaten was voor het vervoerbewijs.

De te machtigen voertuigen worden in vijf categorieën ingedeeld zoals volgt :

1. van 501 tot 2.000 Kg. nuttig laadvermogen;
2. van 2.001 tot 10.000 Kg. nuttig laadvermogen;
3. van 10.001 tot 15.000 Kg. nuttig laadvermogen;
4. van 15.001 tot 32.000 Kg. nuttig laadvermogen;
5. meer dan 32.000 Kg.

Om de twee jaar zal een vervoerder naar een hogere categorie kunnen overgaan.

Bij de overgang van vervoerbewijs voor lokaal vervoer naar vergunning voor nationaal vervoer zal eventueel ook een aanpassing van de tonnenmaat mogelijk zijn, teneinde de vervoerder toe te laten zich meer aangepast materieel voor vervoer op lange afstand aan te schaffen. Na een zekere tijd (zes jaren), zal alle beperking, zowel inzake aantal wagens als tonnenmaat wegvallen voor de vervoerder die een doorlopende en regelmatige beroepsactiviteit ontwikkeld heeft.

3<sup>o</sup> Met dit regime wordt alle administratieve willekeur uitgeschakeld. De vervoerder weet bij voorbaat wanneer hij van lokaal naar nationaal vervoer zal kunnen overschakelen, en hij zal zelf over de ontwikkeling van zijn onderneming oordelen.

Hierbij dient nog onderlijnd dat de voertuigen met een laadvermogen van minder dan 500 Kg. niet meer aan machtiging zullen onderworpen zijn.

Vanzelfsprekend zal dit een spanning oproepen tussen de reeds gevestigde en de nieuwe vervoerders die tot het beroep zullen toetreden. Er kan een aangroei van het aantal beroepsvervoerders worden verwacht. Het zal echter gebeuren in dergelijke omstandigheden dat het risico van de vrije onderneming met vrije concurrentie zijn loop krijgt en dat de onbezonnen toegang tot nationaal vervoer met grote tonnenmaat enigszins getemperd wordt.

De volledige vrijheid aan het baanvervoer terugschenden, zonder enige overgang, kan bezwaarlijk als oplossing worden voorgesteld. De concurrentie enerzijds tussen vervoerders onderling en anderzijds tegenover het spoor, zou dodelijk blijken te zijn en alle mogelijkheid van verdere coördinatie op het gebied van vervoer in het gedrang brengen.

Alleszins dient een gezonde concurrentie in de hand gewerkt en daartoe verdient het aanbeveling :

- a) de vervoerfirma's toe te laten zich normaal uit te breiden;
- b) de concurrentie veeleer af te stemmen op de « geboden service » dan wel op de vervoerprijs;

L'autorisation est délivrée pour le même tonnage que celui qui était mentionné sur le certificat de transport.

Les véhicules qui doivent faire l'objet de la délivrance d'un certificat ou d'une autorisation, se subdivisent en 5 catégories, qui sont les suivantes :

1. de 501 à 2.000 kg. de charge utile;
2. de 2.001 à 10.000 kg. de charge utile;
3. de 10.001 à 15.000 kg. de charge utile;
4. de 15.001 à 32.000 kg. de charge utile;
5. plus de 32.000 kg. de charge utile.

De deux en deux ans, le transporteur pourra obtenir la délivrance d'une autorisation de transport d'une catégorie immédiatement supérieure.

Par ailleurs, lors du passage du régime du certificat de transport local à celui de l'autorisation de transport national, il sera éventuellement possible d'adapter le tonnage, afin de permettre au transporteur d'acquérir un matériel mieux adapté au transport à grande distance. Après un certain temps (6 ans), toute limitation, tant en ce qui concerne le nombre de véhicules que le tonnage, sera supprimée pour le transporteur qui aura exercé régulièrement et sans interruption son activité professionnelle.

3<sup>o</sup> Ce régime écartera tout arbitraire administratif. Le transporteur sait d'avance quand il pourra passer du transport local au transport national et il sera seul juge de l'extension à donner à son entreprise.

A ce sujet, il convient encore de souligner que les véhicules dont la charge utile est inférieure à 500 kg., ne seront plus assujettis à autorisation.

Cette disposition créera évidemment une certaine tension entre les transporteurs déjà établis et les nouveaux, qui accéderont à la profession. On peut s'attendre à voir augmenter le nombre de transporteurs professionnels. Mais dans ces conditions il pourra se faire que le risque inhérent à la libre entreprise dans le cadre de la libre concurrence produise ses effets et la tendance irréfléchie à passer au transport national de fort tonnage s'en trouvera quelque peu freinée.

On pourrait difficilement proposer comme solution de rendre une entière liberté au transport routier, sans ménager la moindre transition. La concurrence, d'une part, entre transporteurs eux-mêmes, et, d'autre part, entre les transporteurs et le rail, s'avérerait mortelle et compromettrait toute possibilité de coordination ultérieure dans le secteur des transports.

En tout état de cause, il convient de favoriser une saine concurrence et à cet effet il est souhaitable :

- a) de permettre aux firmes de transport de se développer normalement;
- b) de faire porter la concurrence plutôt sur la qualité du service offert que sur le prix de transport;

c) bij te dragen tot de oprichting van degelijk georganiseerde en uitgeruste vervoerbedrijven en aldus de positie van de sector beroepsvervoer te verstevigen.

4° Tenslotte dient onderlijnd dat deze nieuwe reglementering enkel toepasselijk is op *ondernemingen waarvan de hoofdzetel is België gevestigd is*. Het blijft voorlopig aan de andere vervoerders verboden vervoer tussen twee op Belgisch grondgebied gelegen punten te verrichten. Wat betreft het transport tussen België en het buitenland blijft het stelsel van bilaterale akkoorden van kracht.

In dit laatste opzicht is de toestand van België niet van de beste en het is te hopen dat de grotere vrijheid door dit wetsontwerp voorzien een keurargument zal uitmaken om van de vreemde regeringen, ruimere contingenten-machtigingen ten behoeve van onze vervoerders te bekomen.

5° Dit wetsontwerp schept de mogelijkheid voorschrijven inzake prijzen te bepalen.

Deze kwestie wordt thans onder de landen van de Euromarkt besproken. Indien op dit vlak dergelijke voorschriften zouden worden vastgelegd moet de mogelijkheid voor ons land ook voorzien zijn. Intussen ligt het echter niet in de bedoeling van de Minister van deze mogelijkheid gebruik te maken.

#### Algemene bespreking.

Een commissaris is de mening toegedaan dat een regime van vrijheid het gestelde vraagstuk niet kan oplossen en dat dit wetsontwerp derhalve de lang verbeide oplossing niet brengt.

Hij betreurt dat het vervoer voor eigen rekening in de nieuwe reglementering niet is opgenomen. Dit zou o.a. zeer nuttig geweest zijn voor het aanleggen van statistieken. Zolang wij geen volledig inzicht hebben in geheel ons vervoerapparaat zullen wij slecht gewapend zijn voor onze onderhandelingen met het buitenland.

Het is eveneens een onbetwistbaar tekort dat de reglementering inzake personeel niet toepasselijk zal zijn op het vervoer voor eigen rekening.

De Minister antwoordt dat het vervoer voor eigen rekening een buitengewone uitbreiding heeft genomen terwijl het beroepsvervoer streng gereguleerd was. Een grotere vrijheid voor deze laatste sector zal normaal een ommekeer teweegbrengen. Indien het beroepsvervoer de gewenste service biedt, zal het cliënteel winnen. De ondervinding van het nieuw statuut zal ons wellicht nieuwe elementen aanbrenge, om een ordening door te voeren in de sektor van het vervoer voor eigen rekening indien zulks nodig moest blijken.

Een volledige vrijheid is nu niet mogelijk maar een strengere reglementering zou nu ook gevaarlijk zijn.

c) de contribuer à la création d'entreprises de transport bien organisées et convenablement équipées et de consolider ainsi la position du secteur du transport professionnel.

4° Enfin, il y a lieu de souligner que cette réglementation nouvelle ne sera applicable qu'aux *entreprises dont le siège principal est établi en Belgique*. Il reste provisoirement interdit aux autres transporteurs d'effectuer des transports entre deux points situés sur le territoire belge. Quant aux transports entre la Belgique et l'étranger, ils continuent à être régis par les accords bilatéraux en vigueur.

A ce dernier point de vue, la Belgique est plutôt défavorisée et il faut espérer que la libération prévue par le présent projet de loi constituera un argument de choix pour obtenir des gouvernements étrangers un élargissement des contingentements en faveur de nos transporteurs.

5° Le présent projet crée la possibilité de déterminer des prescriptions en matière de prix.

Cette question fait actuellement l'objet de pourparlers entre les pays du Marché Commun. Au cas où des prescriptions de l'espèce seraient déterminées à ce niveau, il faudra que cette possibilité soit également prévue pour notre pays. Pour le moment toutefois, il n'entre pas dans les intentions du Ministre d'en faire usage.

#### Discussion générale.

Un commissaire estime qu'un régime de liberté ne saurait résoudre le problème qui se pose et que, par conséquent, le présent projet de loi n'apporte pas la solution qu'on attend depuis longtemps.

Il déplore que le transport pour compte propre n'ait pas été inclus dans la nouvelle réglementation. Cela aurait été très utile, notamment au point de vue de l'établissement de statistiques. Tant que nous ne disposerons pas d'un aperçu complet de tout notre appareil de transport, nous ne serons pas suffisamment armés pour mener des négociations avec l'étranger.

Une autre lacune incontestable réside dans le fait que la réglementation relative au personnel ne sera pas applicable aux transports pour compte propre.

Le Ministre répond que le transport pour compte propre a pris un développement extraordinaire, tandis que le transport professionnel était strictement réglementé. Normalement, la liberté accrue dont bénéficiera ce dernier secteur, devra se traduire par un revirement de la situation. Si le transport professionnel offre le « service » qu'on attend de lui, il élargira sa clientèle. L'expérience du nouveau statut nous permettra sans doute de dégager des éléments nouveaux en vue de la coordination du secteur du transport pour compte propre, au cas où la chose s'avérerait nécessaire.

Il n'est pas possible actuellement d'instaurer une entière liberté, mais il ne serait pas moins dangereux de rendre la réglementation encore plus rigoureuse.

**Artikelsgewijze bespreking.****Artikel 1.**

De Minister heeft een amendement ingediend waardoor een alinea aan het artikel toegevoegd wordt teneinde duidelijk vast te leggen dat de vervoerbewijzen en vergunningen worden afgegeven door de Minister of zijn gemachtigde.

Uit de bespreking is te weerhouden dat een vergunning voor internationaal vervoer slechts zal kunnen worden afgeleverd mits de vervoerder een vergunning heeft voor nationaal vervoer. De vergunning voor internationaal vervoer is wel een afzonderlijke vergunning maar zij kan slechts worden verleend aan de houder van een vergunning van nationaal vervoer. Dit ligt in de lijn van de economie van het ontwerp en het is meteen verantwoord door het feit dat het aantal internationale vergunningen beperkt is.

Het geamendeerd artikel werd goedgekeurd, met zeven stemmen bij vier onthoudingen.

**Artikel 2.**

Het artikel werd zonder besprekingen aangenomen met zeven stemmen bij vier onthoudingen.

**Artikel 3.**

Bij amendement van de regering wordt voorgesteld de woorden « vijf » en « tien » die in de oorspronkelijke tekst voorkwamen, te vervangen door respectievelijk « drie » en « zes ».

Een commissielid heeft hier twee vragen gesteld die door de Minister schriftelijk werden beantwoord.

Hierna volgt de tekst van vraag en antwoord.

**VRAAG.**

- A. Mag een expediteur, bij het in voege treden van de wet, zich onmiddellijk en uitsluitend toelagen op internationaal vervoer ?
- B. Zullen nog beperkte machtigingen worden afgeleverd, dit wil zeggen machtigingen enkel geldig in speciale relaties of voor bepaalde goederen ?

**ANTWOORD.**

Met betrekking tot de expediteurs dient het volgende gezegd :

Het is inderdaad waar dat zij totnogtoe vanwege het Bureau voor het wegvervoer geen rechtstreekse toelating hebben kunnen bekomen om wegvervoer tegen bezoldiging te verrichten.

Met de nieuwe wetgeving zullen zij dergelijke machtiging wel kunnen verwerven maar, ten opzichte van de andere beroepsvervoerders kan hun geen regime van bevoorrecht worden verleend, zelfs niet voor internationaal vervoer.

**Discussion des articles.****Article 1<sup>er</sup>.**

Le Ministre a déposé un amendement tendant à compléter cet article par un alinéa qui stipule explicitement que les certificats et autorisations de transport sont délivrés par le Ministre ou son délégué.

De la discussion qui a eu lieu à ce sujet, il apparaît qu'une autorisation de transport international ne pourra être délivrée qu'aux transporteurs déjà titulaires d'une autorisation de transport national. Certes, l'autorisation de transport international est une autorisation distincte, mais elle ne peut être accordée qu'aux détenteurs d'une autorisation de transport national. Cette restriction est conforme à l'économie du projet et se justifie d'autre part par le fait que le nombre d'autorisations internationales est limité.

L'article amendé a été adopté par sept voix et quatre abstentions.

**Article 2.**

Cet article a été adopté, sans discussion, par sept voix et quatre abstentions.

**Article 3.**

Le Gouvernement a proposé, par voie d'amendement, de remplacer respectivement les mots « cinq » et « dix », qui figuraient dans le texte initial, par les mots « trois » et « six ».

Un commissaire a posé deux questions, auxquelles le Ministre a répondu par écrit.

Voici le texte des questions et de la réponse :

**QUESTIONS.**

- A. Un expéditeur pourra-t-il, après l'entrée en vigueur de la loi, consacrer immédiatement et exclusivement son activité au transport international ?
- B. Continuera-t-on à délivrer des autorisations limitées, c'est-à-dire des autorisations qui ne sont valables que pour des itinéraires spéciaux ou pour des marchandises déterminées.

**RÉPONSE.**

En ce qui concerne les expéditeurs, il convient de faire observer ce qui suit :

Il est exact que, jusqu'ici, les expéditeurs n'ont pas encore pu obtenir d'autorisation directe de l'Office des Transports par Route pour effectuer des transports routiers contre rémunération.

Certes, la législation nouvelle leur permettra d'obtenir pareille autorisation, mais on ne peut les faire bénéficier d'un régime de faveur par rapport aux autres transporteurs professionnels, même pas en ce qui concerne le transport international.

Deze laatste vergunningen kunnen volgens de nieuwe wet slechts afgeleverd worden aan die vervoerders die de eerste stageperiode van drie jaar normaal hebben doorlopen.

Vanaf het vierde jaar en van het ogenblik dat zij in het bezit zijn van een nationale machtiging kunnen vergunningen voor internationaal vervoer worden afgeleverd maar dan nog steeds binnen de perken van de reciprociteitsovereenkomsten die vooralsnog met bepaalde landen (bij voorbeeld Frankrijk — Duitsland — Italië e. a.) dienen gesloten.

Op vraag B moet in principe positief worden geantwoord.

Bijzondere vergunningen voor nationaal vervoer zullen kunnen afgeleverd worden :

1<sup>o</sup> om vervoer te verrichten dat niet normaal kan verricht worden onder begunstiging van bestaande vergunningen;

2<sup>o</sup> om vervoer, dat het gebruik van gespecialiseerd materieel vereist, of seizoenvervoer te verrichten.

De vraag kan natuurlijk worden gesteld of het niet wenselijk zou zijn verder nog te gaan op het stuk van deze beschikkingen inzake speciale machtigingen.

Mij komt het voor dat in deze grote omzichtigheid geboden is omdat niet mag geduld worden dat « beginnelingen » langs die weg de aanvankelijke stage-periode van drie jaar, gans ten onrechte, zouden omzeilen.

Ik wil nochtans niet beweren dat er zich in de praktijk geen gevallen kunnen voordoen waarin bijzondere machtigingen nodig zouden blijken te zijn.

Ik kan nochtans de verzekering geven dat in zulke gevallen, en ten einde alleszins subjectieve beoordeling vanwege de administratie te ontwijken, advies zal kunnen worden gevraagd aan de adviserende commissie voor het wegvervoer, waarvan ik de oprichting in de wet heb voorzien bij wijze van amendement aan artikel 6.

Ten slotte kan ik er aan toevoegen dat in het kader van de huidige reglementering afgeleverde bijzondere machtigingen grotendeels moesten dienen om te voorzien, zij het dan op beperkte schaal, in de soms al te strakke houding van het Bureau van het wegvervoer ten aanzien van de uitreiking van machtigingen met algemene draagkracht, zowel wat de aard van de goederen als de te bedienen relaties betreft.

Aangezien de nieuwe wetgeving afgestemd is op ruimere begrippen in verband met de toekenning van machtigingen voor nationaal en internationaal vervoer, zal in de toekomst het probleem van de bijzondere machtigingen zich minder scherp stellen.

\* \* \*

D'après la nouvelle loi, ces dernières autorisations ne peuvent être délivrées qu'aux transporteurs qui ont accompli normalement la période de stage de 3 ans.

A partir de la quatrième année et dès le moment où ils sont en possession d'une autorisation nationale, ils peuvent obtenir des autorisations de transport international, mais même alors, toujours dans les limites des accords de réciprocité qui doivent encore être conclus avec certains pays (par exemple la France, l'Allemagne, l'Italie, etc.).

A la question B, la réponse doit, en principe, être positive.

Des autorisations spéciales de transport national pourront être délivrées :

1<sup>o</sup> pour effectuer des transports qu'il n'est pas possible d'effectuer normalement à la faveur d'autorisations existantes;

2<sup>o</sup> pour effectuer des transports nécessitant l'emploi de matériel spécialisé, ou des transports à caractère saisonnier.

On peut naturellement se demander s'il ne serait pas opportun d'aller encore plus loin en ce qui concerne les dispositions relatives aux autorisations spéciales.

Cependant, j'estime qu'une grande circonspection s'impose en la matière, parce qu'on ne saurait tolérer que des « débutants » éludent ainsi, tout à fait à tort, la période initiale de stage de 3 ans.

Toutefois, je ne prétends nullement que, dans la pratique, il ne puisse pas se présenter de cas où il serait nécessaire de délivrer une autorisation spéciale.

Mais je puis donner l'assurance qu'en des cas de l'espèce et afin d'éviter les appréciations, forcément subjectives, de l'administration, il sera possible de demander l'avis de la Commission consultative des transports routiers, dont j'ai prévu la création par un amendement à l'article 6 de la loi.

Enfin, je puis ajouter que les autorisations spéciales délivrées dans le cadre de la réglementation actuelle étaient en grande partie destinées à tempérer, fût-ce dans une mesure réduite, l'attitude parfois trop rigide de l'Office des transports par route en matière de délivrance d'autorisation de portée générale, tant en ce qui concerne la nature des marchandises que les itinéraires à desservir.

Comme la nouvelle législation est basée sur des conceptions plus larges quant à l'octroi d'autorisations de transport national et international, le problème des autorisations spéciales est appelée à perdre de son acuité à l'avenir.

\* \* \*

Een andere commissaris heeft de vraag gesteld in welke mate de houder van een vergunning voor nationaal vervoer zijn werkzaamheid kan uitbreiden tussen het ogenblik waarop hij zijn eerste vergunning krijgt ter vervanging van zijn vervoerbewijs en het ogenblik waarop hij volledig vrij is de tonnenmaat van zijn materiaal onbeperkt op te voeren.

De Minister heeft eveneens schriftelijk onderstaand antwoord hierop verstrekt :

#### ANTWOORD.

Het spreekt vanzelf dat dit ontwerp van wet noodzakelijk beperkt moet blijven tot de voornaamste bepalingen met betrekking tot de algemeenheid van de betrokken vervoerders en dat bijgevolg aan de uitvoerende macht de zorg moet worden opgedragen om de toepassingsmodaliteiten van deze wetgeving te regelen.

Aldus is reeds een ontwerp van Algemeen Reglement opgemaakt, dat door de Koning dient te worden vastgesteld.

Op grond van artikel 6 van de wet zal het Algemeen Reglement onder meer de voorschriften bepalen « betreffende de draagwijdte, de afgifte, de weigering, de geldigheid ... van vervoerbewijzen en -vergunningen ».

Dit gezegd zijnde en in antwoord op de gestelde vraag, wil ik er in de eerste plaats aan herinneren dat het reglement de voertuigen in categorieën zal indelen.

Ik wil er verder op wijzen dat in een zelfde categorie (bij voorbeeld van 2.001 tot 10.000 kg), de vervoerder onmiddellijk en op eenvoudig verzoek kan verkrijgen dat zijn « V » op een ander voertuig wordt overgedragen.

In het kader van deze indeling in categorieën, zal hetzelfde Algemeen Reglement aan de betrokken vervoerders de mogelijkheid bieden om hetzij het nuttig laadvermogen, hetzij het aantal van hun voertuigen te verhogen.

Zo, bijvoorbeeld :

1° Kan een vervoerder, die zijn eerste machtiging heeft verkregen voor een voertuig met een nuttig laadvermogen van 2.000 kg. (1<sup>e</sup> categorie), zijn machtiging laten overdragen op een voertuig dat tot de tweede categorie behoort (van 2.001 tot 10.000 kg), indien hij regelmatig en doorlopend met dit voertuig bezoldigd vervoer van zaken heeft verricht gedurende twee jaar;

2° Twee jaar later kan hij onder dezelfde voorwaarden naar de derde categorie overgaan (van 10.001 tot 15.000 kg);

Un autre commissaire a demandé dans quelle mesure le détenteur d'une autorisation de transport national peut étendre son activité entre le moment où il obtient sa première autorisation en remplacement de son certificat de transport et celui où il devient entièrement libre d'augmenter sans aucune limitation le tonnage de ses véhicules.

A cette question également le Ministre a donné une réponse écrite, que nous faisons suivre ci-dessous :

#### RÉPONSE.

Il va sans dire que ce projet de loi doit nécessairement se limiter aux dispositions essentielles touchant la généralité des transporteurs intéressés et que, partant, il faut laisser au pouvoir exécutif le soin de régler les détails d'application que comporte cette législation.

C'est ainsi que dès à présent a été élaboré un projet de Règlement Général d'exécution à arrêter par le Roi.

En vertu de l'article 6 de la loi, le Règlement Général contiendra entre autres dispositions, les prescriptions : « relatives à la portée; à la délivrance, au refus, à la validité... des certificats et autorisations de transport. »

Ceci étant dit et pour répondre à la question posée, je rappellerai tout d'abord que le règlement subdivisera les véhicules en catégories.

Je tiens à souligner, d'autre part, qu'au sein d'une même catégorie (par ex. de 2.001 à 10.000 kg.) le transporteur peut immédiatement et sur simple demande obtenir le transfert de son « V » sur un autre véhicule.

Dans le cadre de cette classification en catégories, l'article 21 du même Règlement Général ouvrira aux transporteurs intéressés des possibilités d'augmentation soit de la charge utile, soit du nombre de leurs véhicules.

C'est ainsi que, par exemple :

1° Le transporteur qui a obtenu sa première autorisation pour un véhicule d'une charge utile de 2.000 kg. (1<sup>e</sup> catégorie) peut, s'il a effectué régulièrement et sans interruption des transports rémunérés de choses au moyen de ce véhicule, obtenir, après deux ans, le transfert de son autorisation sur un véhicule appartenant à la seconde catégorie (de 2.001 à 10.000 kg.);

2° Deux ans plus tard, dans les mêmes conditions, il peut passer dans la troisième catégorie (de 10.001 à 15.000 kg.);

3° Na aldus een stage van zes jaar te hebben voltooid wordt hij volledig vrij en zal hij zelf oordelen over het aantal en het nuttig laadvermogen van de in dienst te nemen voertuigen.

Nemen wij nu de tweede mogelijkheid, namelijk verhoging van het aantal voertuigen tijdens de overgangperiode tussen het derde en het negende jaar. Elk vervoerder, titularis van een algemene machtiging voor nationaal vervoer, afgeleverd voor een voertuig dat jaarlijks bezoldigd vervoer van zaken verricht heeft over een afstand van ten minste 40.000 km gedurende de twee jaar vóór het jaar van de aanvraag, kan de aflevering bekomen van een nieuwe algemene machtiging voor nationaal vervoer van dezelfde categorie als voor het beschouwde voertuig afgeleverd werd.

Laten wij, om te besluiten hieraan toevoegen, dat niets er zich tegen verzet dat deze beide mogelijkheden in hoofde van een zelfde vervoerder worden samengevoegd.

\* \* \*

In Uw Commissie werd ook de vraag gesteld of samenvoeging van het nuttig laadvermogen van verschillende voertuigen voorzien is, in die zin dat de vervoerders tijdens de stageperiode voor een gegeven globale tonnenmaat, het aantal van hun gemachtigde voertuigen kunnen vermeerderen of wel verminderen.

Deze mogelijkheid is niet in aanmerking genomen omdat zij in strijd is gebleken met de algemene economie van het ontwerp van wet, die op de stageperiodes berust.

Ten aanzien van de bedoeling om de vervoerbewijzen dus voor vervoer op korte afstand voortaan zonder enige beperking te laten af leveren, heeft men het niet nodig geoordeeld aldus iedere nieuw aangekomen de mogelijkheid te bieden om reeds het derde jaar naar goeddunken voertuigen aan te schaffen, waarmede hij niet voldoende ervaring heeft opgedaan op het vlak van het economisch rendement inzake vervoer en die daardoor een storend element zouden kunnen worden ten opzichte van de normale bedrijvigheid van de behoorlijk gevestigde vervoerders.

Het gaat inderdaad niet op dat een vervoerder, die op grond van vervoerbewijzen bij voorbeeld tien lichte vrachtwagens van 2 ton heeft aangekocht, deze na verloop van drie jaar zou kunnen vervangen door twee vrachtwagens van 10 ton elk of door één zware vrachtwagen van 20 ton.

Het geamendeerd artikel wordt goedgekeurd met zeven stemmen bij vier onthoudingen.

#### Artikel 4.

Het artikel wordt zonder bespreking goedgekeurd met zeven stemmen bij vier onthoudingen.

3° Ayant accompli ainsi le stage de 6 ans, il trouvera la liberté totale et deviendra seul juge du nombre et de la capacité de charge utile des véhicules à mettre en service.

Prenons maintenant la seconde possibilité, c'est-à-dire celle d'augmenter le nombre des véhicules pendant la période transitoire entre la 3<sup>e</sup> et la 9<sup>e</sup> année. Tout transporteur titulaire d'une autorisation générale de transport national, délivrée pour un véhicule ayant effectué annuellement des transports rémunérés de choses sur un parcours d'au moins 40.000 km. pendant les deux années précédant celle de la demande, pourra obtenir la délivrance d'une nouvelle autorisation générale de transport national de la même catégorie que celle qui a été délivrée pour le véhicule considéré.

Ajoutons pour conclure, que rien ne s'oppose à ce que ces deux possibilités soient cumulées dans le chef d'un même transporteur.

\* \* \*

Au cours de la discussion, la question a été posée de savoir si la fusion de la capacité de charge utile des véhicules est prévue à telle enseigne qu'en période de stage il soit possible aux transporteurs pour un tonnage global donné, soit d'augmenter, soit de diminuer le nombre de leurs véhicules autorisés.

Cette possibilité n'a pas été prévue parce qu'elle s'est avérée contraire à l'économie du projet de loi, économie fondée sur les périodes de stage.

En présence de l'intention de laisser délivrer dorénavant les certificats de transport (c'est-à-dire le transport à courte distance) sans la moindre restriction, il a été jugé inopportun d'ouvrir ainsi à tout nouveau venu la possibilité d'acquérir, comme bon lui semble, dès la troisième année, des véhicules avec lesquels il n'a pas acquis suffisamment d'expérience sur le plan du rendement économique des transports et qui de ce fait pourrait constituer un élément de trouble à l'égard de l'activité normale des transporteurs dûment établis.

Il ne faudrait pas en effet, qu'un transporteur ayant acquis sous le couvert de certificats de transports dix camionnettes de 2 tonnes par exemple, pourrait, au bout de trois années, remplacer ce parc par deux camions de 10 tonnes chacun ou par un « poids lourd » de 20 tonnes.

L'article amendé a été adopté par 7 voix et 4 abstentions.

#### Article 4.

Cet article a été adopté sans discussion, par 7 voix et 4 abstentions.

## Artikel 5.

Uit de bespreking van de tekst van § 1, 2<sup>o</sup>, blijkt dat het beoordelen van de technische en financiële eisen tot willekeur zou kunnen aanleiding geven. Dientengevolge gaat de Minister akkoord met het voorstel van een commissielid om deze alinea te laten wegvallen.

Naar aanleiding van § 2, 2<sup>o</sup>, wordt opnieuw de vraag gesteld of het toch niet aangewezen zou zijn afzonderlijk internationale vergunningen toe te kennen. Het antwoord is negatief mede omdat wegens het beperkte aantal dezer vergunningen, het gevaar niet denkbeeldig is dat deze zouden voorbehouden worden aan enkele kapitaalkrachtige ondernemingen.

Op de vraag wie er zal oordelen over de vakbekwaamheid waarover sprake in § 2, 3<sup>o</sup>, wordt geantwoord dat het hier gaat over objectieve criteria die in het algemeen reglement zullen bepaald worden. Het advies van de commissie opgericht bij art. 6, 3<sup>o</sup>, zal hier kunnen gevraagd worden en er is beroep mogelijk bij de Raad van Stat.

Ingevolge de reeds hoger vermelde bespreking wordt de alinea van § 3, 2<sup>o</sup>a, eveneens geschrapt.

Een ander commissielid stelt de vraag aan welke regels de vreemde vervoerders zullen onderworpen worden.

De Minister antwoordt dat de reglementering alleen toepasselijk is op de ondernemingen die hun hoofdverblijf hebben in België. Alleen zij kunnen vervoer doen tussen twee punten in België.

Anderen kunnen hier geen vergunning krijgen.

Wat het internationaal vervoer betreft gelden de bilaterale akkoorden terzake. Er is thans een Europese code ter studie wat betreft het laadvermogen, lengte der camions, enz.

Het geamendeerd artikel wordt aangenomen.

## Artikel 6.

De Minister heeft een amendement ingediend waarbij de eerste alinea van het artikel en de tekst van 2<sup>o</sup> gewijzigd worden. Een ander amendement stelt voor een 5<sup>o</sup> bij te voegen waarbij een adviserende commissie wordt ingesteld.

Een lid stelt de vraag of het reglement een controle zal voorzien aangaande de duur tijdens dewelke eenzelfde voerder een wagen zal mogen besturen. Dit is voorzien in het reglement. Artikel 7, 2<sup>o</sup>, verwijst er naar.

Een ander lid stelt de vraag of het ogenblik niet gekomen is om in het reglement een snelheidsbeperking te voorzien. Verder is hij de mening toegedaan dat straffen zouden moeten voorzien worden voor de vervoerders die de tarieven niet eerbiedigen. Zolang er geen sprake is van publicatie

## Article 5.

La discussion du texte du § 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, fait apparaître que l'appréciation des conditions techniques et financières pourrait ouvrir la porte à l'arbitraire. Aussi, le Ministre a-t-il accepté la proposition d'un commissaire tendant à supprimer cet alinéa.

Au sujet du § 2, 2<sup>o</sup>, on pose une nouvelle fois la question de savoir s'il ne serait quand même pas indiqué d'accorder les autorisations internationales indépendamment des autorisations nationales. Le Ministre a répondu par la négative, notamment en raison du fait que le nombre de ces autorisations étant limité et que, de ce fait, le danger n'est nullement imaginaire de les voir réservées à quelques puissantes entreprises.

A la question de savoir qui sera chargé d'apprécier la compétence professionnelle dont il est question au § 2, 3<sup>o</sup>, le Ministre répond que le règlement général établira des critères objectifs. Dans cette matière, il sera possible de demander l'avis de la Commission créée par l'article 6, 3<sup>o</sup>, et d'introduire un recours auprès du Conseil d'Etat.

A la suite de la discussion dont il a déjà été fait mention ci-dessus, l'alinéa a) du 2<sup>o</sup> du § 3 a également été supprimé.

Un autre commissaire demande quel sera le régime applicable aux transporteurs étrangers.

Le Ministre a répondu que la réglementation ne s'applique qu'aux entreprises dont le siège principal est établi dans notre pays. Seules ces entreprises sont autorisées à effectuer des transports entre deux points situés en Belgique.

Les autres entreprises ne peuvent pas obtenir une autorisation dans notre pays.

Quant aux transports internationaux, ils sont régis par les accords bilatéraux en la matière. Un code européen est actuellement à l'étude en ce qui concerne la charge utile, la longueur des camions, etc.

L'article amendé a été adopté.

## Article 6.

Le Ministre a déposé un amendement modifiant le premier alinéa de l'article ainsi que le texte du 2<sup>o</sup>. Un autre amendement tend à insérer un 5<sup>o</sup>, instituant une commission consultative.

Un membre demande si le règlement instaurerait un contrôle de la durée pendant laquelle le même chauffeur pourra conduire un véhicule. Ce point est prévu au règlement. L'article 7, 2<sup>o</sup>, y renvoie.

Un autre membre demande si le moment n'est pas venu de prévoir dans le règlement une limitation de la vitesse. Il estime qu'il y aurait lieu d'édicter des peines contre les transporteurs qui ne respecteraient pas les tarifs. Tant qu'il ne sera pas question de publier les tarifs, on pourrait envisager de men-

van tarieven, zou er kunnen aan gedacht worden in de vergunning de toegelaten snelheid en het tarief in te schrijven.

Tenslotte vraagt hij of het persoonlijk rijbewijs voor de voerders niet zou kunnen ingevoerd worden teneinde het te kunnen ontnemen, wanneer blijkt dat de voerder voor sommige overtredingen persoonlijk verantwoordelijk geweest is.

Wat de snelheidsbeperking betreft, zullen ongetwijfeld maatregelen moeten genomen worden. Dit moet echter gebeuren bij het vastleggen van de nieuwe wegcode waaromtrent besprekingen met de andere betrokken Departementen aan de gang zijn. De snelheid zal kunnen verschillen naargelang de aard van het voertuig. Hier moet een controle voorzien worden die doeltreffend is.

In verband met de tarificatie antwoordt de Minister dat het nieuw artikel 8 de mogelijkheid van tarificatie biedt maar dat hij voorlopig hiervan geen gebruik wenst te maken. De toepassing van dit artikel zal grotendeels bepaald worden door de houding van de andere landen.

Normaal kan de concurrentie die uit de grotere vrijheid zal volgen tot verlaging van de tarieven leiden.

Voor het invoeren van het rijbewijs worden thans ook besprekingen gevoerd met de andere betrokken Departementen. Hier is groot belang te hechten aan de mogelijkheid die moet geschapen worden om het rijbewijs te ontnemen. Dit is belangrijker dan om 't even welk examen dat vereist wordt voor het toekennen van het rijbewijs.

Waar in 3<sup>o</sup> sprake is over de vakbekwaamheid van de houders ener vergunning wordt wel degelijk de ondernemer bedoeld.

Aangaande de samenstelling van de adviserende commissie die ingevolge 5<sup>o</sup> wordt opgericht antwoordt de Minister dat hij de samenstelling in het reglement als volgt voorziet :

1<sup>o</sup> een magistraat, of zijn plaatsvervanger, voorzitter, benoemd bij koninklijk besluit;

2<sup>o</sup> één ambtenaar van het Bestuur van het Vervoer, één vertegenwoordiger van de beroepsvoerders, één vertegenwoordiger van de maatschappijen die een spoorweg exploiteren en twee vertegenwoordigers van de gebruikers, allen, evenals hun plaatsvervangers, benoemd door de Minister van Verkeerswezen.

Wat de syndikale aangelegenheden betreft blijft natuurlijk de paritaire commissie bevoegd.

Het geamendeerd artikel wordt goedgekeurd.

#### Artikel 7.

De Minister heeft een amendement ingediend waarbij 3<sup>o</sup> en 4<sup>o</sup> van het artikel worden gewijzigd.

tionner dans l'autorisation la vitesse admise et le tarif.

Enfin, le même membre demande s'il ne serait pas possible d'instaurer le permis de conduire personnel pour les conducteurs, ce qui permettrait de le retirer lorsqu'il s'avérerait que le conducteur a été personnellement responsable de certaines infractions.

Pour ce qui est de la limitation de la vitesse, il n'est pas douteux qu'il faudra prendre des mesures. Cependant, ceci devra se faire à l'occasion de l'établissement du nouveau Code de la route, au sujet duquel des entretiens sont en cours avec les autres Départements intéressés. La vitesse pourra varier d'après la nature du véhicule. C'est un domaine où il importe de prévoir un contrôle efficace.

En ce qui concerne la tarification, le Ministre répond que l'article 8 (nouveau) en crée la possibilité, mais que, pour le moment, il ne désire pas faire usage de celle-ci. L'application de cet article sera déterminée, en grande partie, par l'attitude qu'adopteront les autres pays.

Normalement, la concurrence qui résultera de l'élargissement de la liberté, devra se traduire par un abaissement des tarifs.

L'instauration du permis de conduire fait actuellement l'objet, elle aussi d'entretiens avec les autres Départements intéressés. Ce qui est important ici, c'est la possibilité, que l'on doit prévoir, d'enlever le permis de conduire. C'est là un élément plus décisif que n'importe quel examen requis pour l'octroi de ce permis.

Quand il est question, au 3<sup>o</sup>, de la compétence professionnelle exigée des titulaires d'une autorisation, c'est l'entrepreneur lui-même qui est visé.

Quant à la composition de la commission consultative créée par le 5<sup>o</sup>, le Ministre a répondu qu'en vertu du projet de règlement, elle sera composée :

1<sup>o</sup> d'un magistrat ou de son suppléant, président nommé par arrêté royal;

2<sup>o</sup> d'un fonctionnaire de l'Administration des Transports, d'un représentant des transporteurs professionnels, d'un représentant des sociétés exploitant un chemin de fer et de deux représentants des usagers, nommés, ainsi que leurs suppléants, par le Ministre des Communications.

Quant aux questions syndicales, elles continueront évidemment à relever de la compétence de la Commission paritaire.

L'article amendé a été adopté.

#### Article 7.

Le Ministre a déposé un amendement tendant à modifier les 3<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup> de l'article.

Een commissielid drukt de wens uit dat het reglement een behoorlijke verzekering zou voorzien van de te vervoeren zaken. De Minister betuigt zijn instemming.

Een ander commissielid vraagt of vervoerders voor eigen rekening eveneens statistische gegevens zullen moeten verstrekken. Het antwoord luidt dat de statistieken alleen zullen gevraagd worden van de beroepsvervoerders. Het blijft ongetwijfeld een zwak punt dat onze statistieken aldus niet volledig zullen zijn waardoor ons heel wat nuttige gegevens ontbreken om het geheel van ons vervoerbeleid te verantwoorden en o.m. onze havenpolitiek te richten. Wellicht zal de ondervinding die wij terzake zullen opdoen bij de beroepsvervoerders ons naderhand helpen om hetzelfde te vragen aan de vervoerders voor eigen rekening. De zin voor statistieken is bij de zelfstandige ondernemers over 't algemeen niet groot. Er moet geleidelijk tewerk gegaan worden.

Het geamendeerd artikel wordt aangenomen.

Artikel 7bis (nieuw artikel 8).

De Minister heeft bij amendement een artikel 7bis ingediend dat bij de definitieve schikking artikel 8 wordt. Dit artikel voorziet de mogelijkheid voor schriften inzake prijzen vast te stellen.

Aangezien hierover reeds vroeger van gedachte werd gewisseld en de meerderheid van de Commissie zich bij de opvatting van de Minister heeft aangesloten, wordt het geamendeerd artikel zonder verdere bespreking goedgekeurd.

Artikel 8 (nieuw artikel 9).

De Minister heeft voorgesteld in 2<sup>o</sup> de woorden « vijf en drie » te vervangen door « drie en twee ».

Een commissielid wenst te weten of de houder van een vervoerbewijs dit kan verkopen wanneer hij een vergunning aanvraagt. De verkoop van vervoerbewijzen zal geen betekenis meer hebben aangezien iedereen die er om vraagt er een zal kunnen bekomen. De verkoop van vergunningen zal eveneens een ander uitzicht krijgen. Eerstens: omdat er grotere mogelijkheid zal zijn om een vergunning te bekomen en tweedens omdat het reglement duidelijk de voorwaarden zal omschrijven waaraan zal moeten voldaan worden bij het overdragen van de vergunning op een andere ondernemer.

De Minister voorziet terzake het volgende :

§ 1. De machtiging voor nationaal vervoer is persoonlijk, met voorbehoud van volgende bepalingen.

§ 2. Een algemene machtiging voor nationaal vervoer kan, met voorafgaand akkoord van de

Un commissaire a émis le vœu que le règlement prévoit une assurance convenable des choses à transporter. Le Ministre a marqué son accord sur ce point

Un autre commissaire demande si les transporteurs pour compte propre seront tenus, eux aussi, de fournir des renseignements statistiques. Le Ministre répond que l'on ne demandera ces renseignements qu'aux transporteurs professionnels. Il est certain que la valeur de nos statistiques s'en trouvera amoindrie, puisqu'elles ne seront pas complètes, ce qui nous privera de beaucoup d'éléments utiles pour établir sur des bases solides l'ensemble de notre politique des transports et notamment pour déterminer l'orientation à imprimer à notre politique portuaire. Peut-être l'expérience que nous acquerrons ainsi dans le secteur des transporteurs professionnels nous sera-t-elle utile plus tard quand il s'agira de réclamer les mêmes renseignements aux transporteurs pour compte propre. En général, les entrepreneurs indépendants n'aiment pas beaucoup les statistiques. Il convient de procéder d'une manière progressive.

L'article amendé a été adopté.

Article 7bis (article 8 nouveau).

Le Ministre a proposé, par voie d'amendement, l'insertion d'un article 7bis, qui, dans la numération définitive, devient l'article 8. Cet article prévoit la possibilité de déterminer des prescriptions en matière de prix.

Comme des échanges de vue avaient déjà eu lieu précédemment à ce sujet et que la majorité de la Commission s'était ralliée au point de vue du Ministre, l'article amendé a été adopté sans autre discussion.

Article 8 (article 9 nouveau).

Le Ministre a proposé de remplacer au 2<sup>o</sup> les mots : « cinq » et « trois » par les mots « trois » et « deux ».

Un commissaire demande si le titulaire d'un certificat de transport peut vendre celui-ci lorsqu'il demande une autorisation. La vente de certificats de transport va perdre toute son importance, puisque tous ceux qui en demanderont pourront les obtenir. La vente des autorisations prendra, elle aussi, un autre aspect. Tout d'abord, parce que les possibilités d'en obtenir seront élargies et deuxièmement, parce que le règlement définira nettement les conditions à remplir en cas de cession de l'autorisation à un autre entrepreneur.

Le Ministre a prévu à ce sujet les règles suivantes :

§ 1. — L'autorisation de transport national est personnelle, sous réserve des dispositions qui suivent.

§ 2. — Une autorisation générale de transport national peut, avec l'accord préalable du Ministre

Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde, worden overgedragen.

1<sup>o</sup> ofwel aan een bloedverwant of aanverwant van de eerste graad van de overdrager.

2<sup>o</sup> ofwel aan een natuurlijke persoon die actief en doorlopend sedert ten minste vijf jaar deelneemt aan het beheer van de onderneming van bezoldigd vervoer van zaken met automobielen van de overdrager;

3<sup>o</sup> ofwel aan een rechtspersoon van wie de overdrager op meer dan de helft van het maatschappelijk kapitaal heeft ingeschreven;

4<sup>o</sup> ofwel in de door de Minister van Verkeerswezen vastgestelde gevallen en onder de door hem te bepalen voorwaarden.

§ 3. De titularis van een algemene machtiging voor nationaal vervoer sedert ten minste zes jaar mag deze machtiging echter niet overdragen tenzij hij met het bezoldigd vervoer van zaken met automobielen definitief ophoudt.

Inzake overdracht van machtigingen is de N.M.B.S. onderworpen aan dezelfde bepalingen.

Het gewijzigd artikel wordt goedgekeurd.

Artikel 9 (nieuw artikel 10).

Het artikel wordt zonder bemerkings aangenomen.

Artikel 10 (nieuw artikel 11).

De commissie kan zich niet aansluiten bij het advies van de Raad van State waar hij in het artikel overal het woord « agenten » heeft willen vervangen door « personen »; aangezien in het Frans het woord « agents » bewaard bleef verkiest de commissie in het Nederlands ook de benaming « agenten » te behouden. Dientengevolge wordt deze wijziging in de 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> en 9<sup>e</sup> alinea van het artikel aangebracht.

De eerste alinea van § 5 voorziet dat de vervoerder die in overtreding genomen wordt verplicht kan worden tot het uitladen van het gewicht dat het hoogste nuttig toegelaten laadvermogen te boven gaat.

Een commissielid vreest dat dit zou kunnen aanleiding geven tot misbruiken en dat de vervoerder zich zou kunnen onttrekken aan zijn verantwoordelijkheid over de vervoerde goederen.

Na bespreking heeft de Commissie beslist volgende tekst toe te voegen aan deze alinea « De vervoerder blijft verantwoordelijk voor de afgeladen zaken ».

De gewijzigde tekst van het artikel wordt goedgekeurd.

des Communications, ou de son délégué, être cédée :

1<sup>o</sup> soit à un parent ou allié au premier degré du cédant;

2<sup>o</sup> soit à une personne physique participant activement et de façon continue depuis au moins cinq ans à la gestion de l'entreprise de transport rémunéré de choses par véhicules automobiles du cédant;

3<sup>o</sup> soit à une personne morale dont le cédant a souscrit plus de la moitié du capital social;

4<sup>o</sup> soit dans les cas déterminés par le Ministre des Communications et aux conditions qu'il fixe.

§ 3. Toutefois, le titulaire depuis au moins six ans d'une autorisation générale de transport national ne peut céder pareille autorisation que s'il cesse définitivement son activité de transporteur rémunéré de choses par véhicules automobiles.

En matière de cession d'autorisations, la S.N.C.B. est assujettie aux mêmes dispositions.

L'article modifié a été adopté.

Article 9 (article 10 nouveau).

Cet article a été adopté sans observations.

Article 10 (article 11 nouveau).

La Commission ne peut se rallier à l'avis du Conseil d'État, qui a remplacé partout dans le texte néerlandais de l'article, le mot « agenten » par « personen »; puisque le mot « agents » a été conservé dans le texte français, la Commission préfère maintenir également le terme « agenten » dans le texte néerlandais. En conséquence, cette modification a été apportée aux alinéas 2, 3, 4, 6 et 9 de l'article.

Le premier alinéa du § 5 prévoit que le transporteur pris en contravention peut être obligé à décharger son véhicule de l'excédent de poids constaté par rapport à la charge utile maximum autorisée.

Un commissaire craint que cette disposition ne soit une source d'abus et que le transporteur ne puisse se soustraire à sa responsabilité en ce qui concerne les choses transportées.

Après un échange de vues, la Commission a décidé de compléter cet alinéa par le texte suivant : « Le transporteur reste responsable des choses déchargées ».

Le texte modifié de l'article a été adopté.

Artikel 11 en 12 (nieuwe artikelen 12 en 13).

Deze artikelen werden zonder verdere bespreking aangenomen.

\* \* \*

Het ontwerp is met 8 tegen 4 stemmen aangenomen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

*De Verslaggever,*  
G. VANDEPUTTE.

*De Voorzitter,*  
H. DELPORT.

\* \* \*

TEKST DOOR DE COMMISSIE  
AANGENOMEN.

ARTIKEL EÉN.

Niemand mag tegen vergoeding vervoer van zaken over de weg verrichten met een motorvoertuig of met een door afzonderlijke mechanische kracht voortbewogen voertuig, tenzij speciaal voor dit voertuig werd afgegeven :

- hetzij een vervoerbewijs, voor vervoer over korte afstand;
- hetzij een vergunning voor nationaal vervoer, als het voertuig uitsluitend binnen het Rijk wordt gebruikt;
- hetzij een vergunning voor internationaal vervoer, als het voertuig bestemd is om 's Rijks grenzen te overschrijden.

De bewijzen en vergunningen worden afgegeven door de Minister die het wegvervoer onder zijn bevoegdheid heeft, of zijn gemachtigde.

ART. 2.

Onverminderd de bepalingen van artikel 5, worden de vervoerbewijzen afgegeven in onbeperkt getal en zonder beperking van het nuttig laadvermogen van de voertuigen, aan al wie er om vraagt.

ART. 3.

Onverminderd de bepalingen van artikel 5, moeten de voorwaarden van de afgifte van de vergunningen voor nationaal vervoer de mogelijkheid voorzien voor de vervoerder om geleidelijk zijn activiteit uit te breiden en in het bezit te komen van :

- 1<sup>o</sup> een vergunning voor nationaal vervoer geldig voor het vervoer van alle zaken over gans het grondgebied van het Rijk, voor ieder vervoerbewijs waarmee hij gedurende ten minste drie jaar een doorlopende en regelmatige beroepsactiviteit heeft uitgeoefend;

Articles 11 et 12 (articles 12 et 13 nouveaux).

Ces articles ont été adoptés sans autre discussion.

\* \* \*

Le projet a été adopté par 8 voix contre 4.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

*Le Rapporteur,*  
G. VANDEPUTTE.

*Le Président,*  
H. DELPORT.

\* \* \*

TEXTE ADOPTÉ  
PAR LA COMMISSION.

ARTICLE PREMIER.

Nul ne peut effectuer des transports rémunérés de choses par route au moyen d'un véhicule automobile ou à traction mécanique indépendante, s'il n'a été délivré spécialement pour ce véhicule :

- soit un certificat de transport pour les transports à courte distance;
- soit une autorisation de transport national si le véhicule est utilisé exclusivement à l'intérieur du Royaume;
- soit une autorisation de transport international si le véhicule est destiné à franchir les frontières du Royaume.

Les certificats et autorisations sont délivrés par le Ministre qui a les transports routiers dans ses attributions, ou son délégué.

ART. 2.

Sans préjudice des dispositions de l'article 5, les certificats de transport sont délivrés, en nombre illimité et sans limitation quant à la charge utile des véhicules, à toute personne qui en fait la demande.

ART. 3.

Sans préjudice des dispositions de l'article 5, les conditions de la délivrance des autorisations de transport national devront prévoir la possibilité pour le transporteur d'étendre graduellement ses activités et d'obtenir :

- 1<sup>o</sup> une autorisation de transport national valable pour le transport de toutes choses sur tout le territoire du Royaume, pour chaque certificat de transport au moyen duquel il a exercé, pendant trois ans au moins, une activité professionnelle continue et régulière;

2<sup>o</sup> vergunningen voor nationaal vervoer geldig voor het vervoer van alle zaken over gans het grondgebied van het Rijk, in onbeperkt getal en zonder beperking van het nuttig laadvermogen van de voertuigen, na ten minste zes jaar doorlopende en regelmatige beroepsactiviteit uitgeoefend als houder van een vergunning voor nationaal vervoer geldig voor het vervoer van alle zaken over gans het grondgebied van het Rijk.

## ART. 4.

Wanneer een vervoervergunning afgegeven werd voor een voertuig mag, ook al wordt het voertuig gebruikt voor een niet tegen vergoeding vervoer van zaken, het hoogste toegelaten nuttig laadvermogen ditgene niet te boven gaan dat op de vergunning is vermeld.

## ART. 5.

§ 1. — De vervoerbewijzen en de vergunningen voor nationaal vervoer kunnen geweigerd, dan wel tijdelijk of blijvend worden ingetrokken als de aanvrager of de houder :

- 1<sup>o</sup> de hoofdzetel van zijn bedrijf niet of niet meer in België heeft;
- 2<sup>o</sup> in België of in het buitenland door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing veroordeeld werd wegens een van de misdrijven omschreven in boek II, titel III, hoofdstukken I tot V, en titel IX, hoofdstukken I en II, van het Strafwetboek, dan wel wegens overtreding van het bepaalde in deze wet of in de besluiten tot uitvoering ervan.

Geen rekening wordt gehouden met :

- a) voorwaardelijke veroordelingen in zover zij niet-uitvoering van de beslissing impliceren;
- b) veroordelingen waarvoor de betrokkene eerherstel heeft verkregen.

§ 2. — De vergunningen voor internationaal vervoer, te verrichten met in België ingeschreven voertuigen, kunnen geweigerd dan wel tijdelijk of blijvend worden ingetrokken als de aanvrager of de houder :

- 1<sup>o</sup> in een van de gevallen van § 1 verkeert;
- 2<sup>o</sup> geen houder is of meer is van op die voertuigen afgegeven vergunningen voor nationaal vervoer, die geldig zijn voor het vervoer van alle zaken over gans het grondgebied van het Rijk;
- 3<sup>o</sup> die niet of niet meer voldoet aan de voorwaarden gesteld inzake vakbekwaamheid.

§ 3. — 1<sup>o</sup> De vergunningen voor internationaal vervoer, te verrichten met in het buitenland ingeschreven voertuigen, kunnen worden geweigerd :

2<sup>o</sup> des autorisations de transport national valables pour le transport de toutes choses sur tout le territoire du Royaume, en nombre illimité et sans limitation quant à la charge utile des véhicules, après six années au moins d'activité professionnelle continue et régulière exercée comme titulaire d'une autorisation de transport national valable pour le transport de toutes choses sur tout le territoire du Royaume.

## ART. 4.

Lorsqu'une autorisation de transport a été délivrée pour un véhicule, la charge utile maximum autorisée de ce véhicule ne peut, même lorsque le véhicule est utilisé pour un transport non rémunéré de choses, être supérieure à celle mentionnée sur l'autorisation.

## ART. 5.

§ 1. — Les certificats de transport et les autorisations de transport national peuvent être soit refusés, soit retirés temporairement ou définitivement si le requérant ou le titulaire :

- 1<sup>o</sup> n'a pas ou n'a plus son principal siège d'opération en Belgique;
- 2<sup>o</sup> a été condamné en Belgique ou à l'étranger par une décision judiciaire ayant force de chose jugée pour une des infractions qualifiées au Livre, II, titre III, Chapitres I à V, et titre IX, Chapitres I et II, du Code pénal, ou pour une infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

Il n'est pas tenu compte :

- a) des condamnations conditionnelles tant qu'elles impliquent l'inexécution de la décision;
- b) des condamnations pour lesquelles l'intéressé a obtenu sa réhabilitation.

§ 2. — Les autorisations de transport international à effectuer au moyen de véhicules immatriculés en Belgique peuvent être soit refusées, soit retirées temporairement ou définitivement si le requérant ou le titulaire :

- 1<sup>o</sup> se trouve dans un des cas prévus au § 1<sup>er</sup>;
- 2<sup>o</sup> n'est pas ou n'est plus titulaire d'autorisations de transport national valables pour le transport de toutes choses sur tout le territoire du Royaume et délivrées pour ces véhicules;
- 3<sup>o</sup> ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions fixées en matière de compétence professionnelle.

§ 3. — 1<sup>o</sup> Les autorisations de transport international à effectuer au moyen de véhicules immatriculés à l'étranger peuvent être refusées :

- a) bij toepassing van akkoorden die de Koning of de door hem daartoe aangewezen Minister sluit betreffende het verlenen van zodanige vergunningen, of bij toepassing van bestaande akkoorden;
- b) bij ontstentenis van zodanige akkoorden.

2° De vergunningen voor internationaal vervoer te verrichten met in het buitenland ingeschreven voertuigen, kunnen bovendien geweigerd, dan wel tijdelijk of blijvend worden ingetrokken als de aanvrager of houder :

- a) in België of in het buitenland door een in kracht van gewijsde gegane gerechtelijke beslissing veroordeeld werd wegens een van de misdrijven omschreven in boek II, titel III, hoofdstukken I tot V, en titel IX, hoofdstukken I en II, van het Strafwetboek, dan wel wegens overtreding van het bepaalde in deze wet of in de besluiten tot uitvoering ervan.

Geen rekening wordt gehouden met :

- voorwaardelijke veroordelingen in zover zij niet-uitvoering van de beslissing impliceren;
- veroordelingen waarvoor de betrokkene eerherstel heeft verkregen;

- b) niet of niet meer voldoet aan de voorwaarden gesteld inzake vakbekwaamheid.

#### ART. 6.

De Koning stelt een in Ministerraad beraadslaagd algemeen reglement vast voor de uitvoering van deze wet.

Dit algemeen reglement bepaalt inzonderheid :

- 1° de voertuigen en het vervoer die eraan onderworpen zijn;
- 2° de voorschriften en modaliteiten betreffende de draagwijdte, de afgifte, de weigering, de geldigheid, de overdracht, de intrekking, de teruggave van vervoerbewijzen en -vergunningen; de openbaarmaking van hun afgifte, overdracht, intrekking of teruggave;
- 3° de vakbekwaamheid die van houders van een vergunning van internationaal vervoer wordt geëist; de Koning kan de bevoegdheid tot het bepalen van deze bekwaamheid aan de Minister overdragen;
- 4° de op de voertuigen aan te brengen bescheiden, herkenningstekens en opschriften;
- 5° de bevoegdheid, samenstelling en werking van een adviserende commissie voor wegvervoer.

#### ART. 7.

Het in artikel 6 genoemde algemeen reglement kan eveneens vaststellen :

- a) par application des accords que le Roi ou le Ministre qu'il désigne à cet effet conclut relativement à l'octroi de telles autorisations ou par application d'accords existants;
- b) en l'absence de tels accords.

2° Les autorisations de transport international à effectuer au moyen de véhicules immatriculés à l'étranger peuvent, en outre, être soit refusées, soit retirées temporairement ou définitivement si le requérant ou le titulaire :

- a) a été condamné en Belgique ou à l'étranger, par une décision ayant force de chose jugée, pour une des infractions qualifiées au Livre II, titre III, Chapitres I à V, et titre IX, Chapitres I et II, du Code pénal, ou pour une infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

Il n'est pas tenu compte :

- des condamnations conditionnelles tant qu'elles impliquent l'inexécution de la décision;
- des condamnations pour lesquelles l'intéressé a obtenu sa réhabilitation;

- b) ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions de compétence professionnelle.

#### ART. 6.

Le Roi arrête un règlement général, délibéré en Conseil des Ministres, pour l'exécution de la présente loi.

Ce règlement général détermine notamment :

- 1° les véhicules et les transports qui y sont soumis;
- 2° les prescriptions et modalités relatives à la portée, à la délivrance, au refus, à la validité, au transfert, au retrait, à la restitution des certificats et autorisations de transport; à la publicité de leur délivrance, de leur transfert, de leur retrait ou de leur restitution;
- 3° la compétence professionnelle exigée des titulaires d'une autorisation de transport international; le Roi peut déléguer au Ministre le pouvoir de déterminer cette compétence;
- 4° les documents, signes distinctifs et inscriptions à apposer sur les véhicules;
- 5° les attributions, composition et fonctionnement d'une commission consultative des transports routiers.

#### ART. 7.

Le règlement général visé à l'article 6 pourra également déterminer :

- 1<sup>o</sup> de bijzondere technische eisen waaraan voor vervoer van zaken tegen vergoeding gebruikte voertuigen moeten voldoen;
- 2<sup>o</sup> de voorwaarden waaronder het personeel dat deze voertuigen bestuurt, mag worden gebezigd;
- 3<sup>o</sup> de verzekeringsvoorwaarden waaraan tegen vergoeding te vervoeren zaken onderworpen zijn, alsmede de nodige vrijstellingen;
- 4<sup>o</sup> de voorschriften inzake bescheiden van het vervoer van zaken tegen vergoeding;
- 5<sup>o</sup> de door de vervoerders te verstrekken statistische gegevens;
- 6<sup>o</sup> de voorschriften inzake de naleving door de vervoerders, van de internationale overeenkomsten betreffende verkeer en internationaal vervoer, zowel met betrekking tot het vervoer als tot het materieel;
- 7<sup>o</sup> het tarief der ten bate van de Staat of van de erkende instellingen te heffen retributiën tot gehele of gedeeltelijke dekking van de bestuurs-, controle- of toezichtskosten welke aan de toepassing van deze wet of van de ter uitvoering ervan vastgestelde reglementen verbonden zijn.

De Koning kan de hem in 4<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup> en 7<sup>o</sup> verleende bevoegdheid aan de Minister overdragen.

#### ART. 8.

De Koning kan wanneer de omstandigheden zulks vereisen, voorschriften inzake prijzen en voorwaarden van het vervoer van zaken tegen vergoeding bepalen.

Hij kan eveneens de bevoegdheid, samenstelling en werking vaststellen van een adviserende commissie voor wegtarieven.

#### ART. 9.

De Koning stelt de overgangsbepalingen vast voor de toepassing van deze wet en van de besluiten tot uitvoering ervan.

De overgangsbepalingen betreffende de toepassing van artikel 3 moeten regelen :

- 1<sup>o</sup> de gelijkstelling van het vervoerbewijs afgegeven overeenkomstig het bepaalde in het koninklijk besluit van 9 mei 1936 houdende algemeen reglement op het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen, met het in artikel 3 genoemde vervoerbewijs;
- 2<sup>o</sup> de gelijkstelling van degene die sedert twee jaar houder is van een beperkte vervoervergunning, afgegeven overeenkomstig artikel 11 *bis* van het koninklijk besluit van 9 mei 1936, met degene die sedert drie jaar houder is van een in artikel 3 genoemd vervoerbewijs;
- 3<sup>o</sup> de gelijkstelling van de vergunning geldig voor het vervoer van alle zaken over gans het grondgebied van het Rijk, afgegeven overeenkomstig het koninklijk besluit van 9 mei 1936, met de in artikel 3 genoemde vergunning voor nationaal vervoer;

- 1<sup>o</sup> les conditions techniques spéciales auxquelles doivent répondre les véhicules utilisés pour le transport rémunéré de choses;
- 2<sup>o</sup> les conditions d'utilisation du personnel de conduite de ces véhicules;
- 3<sup>o</sup> les conditions d'assurance auxquelles sont soumises les choses faisant l'objet d'un transport rémunéré, ainsi que les exonérations nécessaires;
- 4<sup>o</sup> les prescriptions en matière de documents de transport rémunéré de choses;
- 5<sup>o</sup> les renseignements statistiques à fournir par les transporteurs;
- 6<sup>o</sup> les prescriptions relatives au respect par les transporteurs, des conventions internationales en matière de circulation et de transports internationaux, tant en ce qui concerne le transport que le matériel;
- 7<sup>o</sup> le taux des redevances à percevoir au profit de l'Etat ou des organismes agréés pour couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle ou de surveillance résultant de l'application de la présente loi ou des règlements pris en vertu de celle-ci.

Le Roi peut déléguer au Ministre les pouvoirs qui lui sont conférés aux 4<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup> et 7<sup>o</sup>.

#### ART. 8.

Le Roi peut, lorsque les circonstances l'exigent, déterminer des prescriptions en matière de prix et conditions de transport rémunéré de choses.

Il pourra fixer également les attributions, composition et fonctionnement d'une commission consultative des tarifs routiers.

#### ART. 9.

Le Roi arrête les dispositions transitoires à l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Les dispositions transitoires relatives à l'application de l'article 3 devront prévoir :

- 1<sup>o</sup> l'assimilation au certificat de transport prévu à l'article 3, du certificat de transport délivré conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 9 mai 1936 portant le règlement général relatif aux transports de choses par véhicules automobiles;
- 2<sup>o</sup> l'assimilation au titulaire depuis trois ans d'un certificat de transport prévu au même article, du titulaire depuis deux ans d'une autorisation restreinte, délivrée conformément à l'article 11 *bis* de l'arrêté royal du 9 mai 1936;
- 3<sup>o</sup> l'assimilation à l'autorisation de transport national prévue au même article, de l'autorisation valable pour le transport de toutes choses sur tout le territoire du Royaume, délivrée conformément à l'arrêté royal du 9 mai 1936;

4<sup>o</sup> de gelijkstelling van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen met een vervoerder die voldoet aan de in artikel 3, 2<sup>o</sup>, gestelde eisen.

## ART. 10.

§ 1. — Overtreding van deze wet en van de besluiten tot uitvoering ervan wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van vijftig frank tot tien duizend frank, of met een van die straffen alleen, onverminderd de eventuele schadevergoeding.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, waaronder ook hoofdstuk VII, en artikel 85, zijn op die misdrijven toepasselijk.

Onverminderd de bepalingen van artikel 56 van het Strafwetboek mag de straf, in geval van herhaling binnen twee jaar na de veroordeling, echter niet lager zijn dan het dubbele van de straf die vroeger wegens hetzelfde misdrijf is uitgesproken.

De vrederechters nemen kennis van de in dit artikel bedoelde misdrijven.

§ 2. — Echter, bij veroordeling wegens vervoer van zaken tegen vergoeding, verricht met een voertuig waarvoor geen vervoervergunning overeenkomstig de bepalingen van deze wet en de besluiten tot uitvoering ervan werd afgegeven :

- 1<sup>o</sup> mag de straf niet lager zijn dan de correctionele straffen;
- 2<sup>o</sup> kan de rechter de verbeurdverklaring of de tijdelijke oplegging van het voertuig bevelen indien het eigendom is van de dader, mededader of medeplichtige van het misdrijf; bij tijdelijke oplegging stelt de rechter vast hoe lang deze zal duren en in welke garage het voertuig, op kosten en op risico van de eigenaar, aan de ketting zal worden gelegd.  
Gaat het echter om een in België ingeschreven voertuig, dan kan de rechter, in plaats van de tijdelijke oplegging, bevelen dat de nummerplaat van het voertuig wordt ingetrokken voor een duur die hij vaststelt; in dit geval moet die plaat bij de door de Koning aangewezen overheid worden ingeleverd onder de voorwaarden en binnen de termijnen die hij bepaalt;
- 3<sup>o</sup> zijn artikel 166 van het Wetboek van Strafvordering en artikel 9 van de wet van 31 mei 1888 waarbij de voorwaardelijke invrijheidstelling en de voorwaardelijke veroordelingen in het strafstelsel worden ingevoerd, gewijzigd bij de wet van 14 november 1947, niet toepasselijk;
- 4<sup>o</sup> heeft schadevergoeding, toegekend aan de burgerlijke partij, voorrecht op het voertuig dat voor het plegen van het misdrijf heeft gediend, indien het eigendom is van de dader, mededader of medeplichtige van het misdrijf. Dit voorrecht neemt rang in onmiddellijk na het voorrecht bedoeld onder 5<sup>o</sup> van artikel 20 van de wet van 16 december 1851.

4<sup>o</sup> l'assimilation de la Société Nationale des Chemins de fer belges à un transporteur réunissant les conditions requises par l'article 3, 2<sup>o</sup>.

## ART. 10.

§ 1. — Les infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci sont punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cinquante à dix mille francs ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu.

Les dispositions du livre I<sup>er</sup> du Code pénal y compris le chapitre VII, et l'article 85, sont applicables à ces infractions.

Toutefois, sans préjudice de l'article 56 du Code pénal, la peine ne pourra, en cas de récidive dans les deux ans à partir de la condamnation, être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement du chef de la même infraction.

Les juges de paix connaissent des infractions prévues par le présent article.

§ 2. — Toutefois, en cas de condamnation pour transport rémunéré de choses effectué au moyen d'un véhicule pour lequel il n'a pas été délivré d'autorisation de transport conformément aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution :

- 1<sup>o</sup> la peine ne peut être inférieure aux peines correctionnelles;
- 2<sup>o</sup> le juge pourra ordonner la confiscation ou l'immobilisation temporaire du véhicule s'il est la propriété de l'auteur de l'infraction, du co-auteur ou du complice; en cas d'immobilisation temporaire, le juge détermine la durée de celle-ci et indique le garage où le véhicule sera mis à la chaîne aux frais et risques du propriétaire.  
Toutefois, s'il s'agit d'un véhicule immatriculé en Belgique, le juge pourra ordonner, en lieu et en place de l'immobilisation temporaire, le retrait, pour la durée qu'il fixe, de la marque d'immatriculation du véhicule; dans ce cas, cette marque doit être restituée à l'autorité désignée par le Roi, dans les conditions et les délais qu'il détermine;
- 3<sup>o</sup> l'article 166 du Code d'instruction criminelle et l'article 9 de la loi du 31 mai 1888 établissant la libération conditionnelle et les condamnations conditionnelles dans le système pénal, modifiée par la loi du 14 novembre 1947, ne sont pas applicables;
- 4<sup>o</sup> les dommages-intérêts alloués à la partie civile sont privilégiés sur le véhicule qui a servi à commettre l'infraction quand la propriété en appartient à l'auteur de l'infraction, au coauteur ou au complice. Ce privilège prend rang immédiatement après celui qui est prévu à l'article 20, 5<sup>o</sup>, de la loi du 16 décembre 1851.

§ 3. — In afwijking van artikel 43, eerste lid, van het Strafwetboek kan de verbeurdverklaring van het voertuig slechts in het onder 2° van § 2 van het tegenwoordige artikel bedoelde geval worden uitgesproken wegens overtreding van deze wet.

## ART. 11.

§ 1. — De Koning wijst de ambtenaren en beambten van de overheid aan die, benevens de officieren van gerechtelijke politie, met het toezicht op de uitvoering van deze wet en van de besluiten tot uitvoering ervan belast zijn.

De bevoegde agenten stellen de overtreding vast door middel van een proces-verbaal dat bewijskracht heeft tot het tegendeel is bewezen. Een afschrift wordt aan de overtreder gestuurd binnen vijf dagen na de vaststelling van de overtreding.

§ 2. — De bevoegde agenten hebben toegang tot enig voertuig waarvoor de bepalingen van deze wet en van de besluiten tot uitvoering ervan gelden, behalve tot uitsluitend voor personenvervoer gebouwde voertuigen.

§ 3. — Vervoerders van zaken met voertuigen waarvoor geen vervoerbewijs of -vergunning is afgegeven en die daarvan niet zijn vrijgesteld overeenkomstig deze wet en de besluiten tot uitvoering ervan, moeten op vordering van de bevoegde agenten bewijzen, dat de vervoerde zaken hun eigendom of het voorwerp van hun handel, nijverheid of bedrijf zijn.

§ 4. — Bij behoorlijk vastgestelde overtreding kunnen de bevoegde agenten op kosten en op risico van de eigenaar beslag leggen op het voertuig waarmede zij werd gepleegd.

§ 5. — De bevoegde agenten kunnen de bestuurder van het voertuig verplichten tot het uitladen van het gewicht dat het hoogste toegelaten nuttig laadvermogen te boven gaat. De vervoerder blijft verantwoordelijk voor de afgeladen zaken.

Bij twijfel omtrent het gewicht van de lading kunnen de bevoegde agenten alle nodige verificatie doen en moet de bestuurder hieraan medewerken, zonder dat die verificatie meer dan twee uur vertraging mag veroorzaken.

Weigert de bestuurder de verificatie te laten doen, eraan mede te werken of het vastgestelde overgewicht uit te laden, dan wordt het voertuig op kosten en op risico van de overtreder opgehouden.

§ 6. — Leden van Rijkswacht en politie moeten de bevoegde agenten bijstand verlenen.

## ART. 12.

Opgeheven worden :

1° het koninklijk besluit n° 248 van 5 maart 1936 houdende regeling van het vervoer van zaken

§ 3. — Par dérogation à l'article 43, premier alinéa, du Code pénal, la confiscation du véhicule ne pourra être prononcée pour infraction à la présente loi que dans le cas déterminé au 2° du § 2 du présent article.

## ART. 11.

§ 1<sup>er</sup>. — Le Roi désigne les fonctionnaires et agents de l'autorité qui, outre les officiers de police judiciaire, sont chargés de surveiller l'exécution de la présente loi et des arrêtés pris en vertu de celle-ci.

Les agents qualifiés constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire. Copie des procès-verbaux est adressée aux délinquants dans les cinq jours de la constatation des infractions.

§ 2. — Les agents qualifiés ont accès à tout véhicule soumis aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, à l'exception des véhicules construits exclusivement pour le transport de personnes.

§ 3. — Les transporteurs de choses au moyen de véhicules qui n'ont pas fait l'objet de la délivrance d'un certificat ou d'une autorisation de transport et qui n'en sont pas exonérés conformément à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, sont tenus, sur réquisition des agents qualifiés, d'apporter la preuve que les choses transportées sont leur propriété ou font l'objet de leur commerce, de leur industrie ou de leur exploitation.

§ 4. — En cas d'infraction dûment constatée, les agents qualifiés peuvent procéder, aux frais et risques du propriétaire, à la saisie du véhicule ayant servi à la commettre.

§ 5. — Les agents qualifiés peuvent obliger les conducteurs à décharger leur véhicule de l'excédent de poids constaté par rapport à la charge utile maximum autorisée. Le transporteur reste responsable des choses déchargées.

En cas de doute sur le poids du chargement, les agents qualifiés peuvent opérer toute vérification utile et le conducteur est tenu d'y coopérer sans que cette vérification puisse occasionner un retard de plus de deux heures.

En cas de refus du conducteur de permettre la vérification, d'y coopérer ou de décharger le véhicule de l'excédent de poids constaté, le véhicule est retenu aux frais et risques du délinquant.

§ 6. — Les membres de la gendarmerie et de la police doivent prêter main-forte aux agents qualifiés.

## ART. 12.

Sont abrogés :

1° l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 portant réglementation des transports de choses par

door middel van motorvoertuigen, gewijzigd bij de besluitwet van 14 februari 1946 en bij de wet van 20 december 1957;

- 2° het koninklijk besluit van 9 mei 1936 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen, gewijzigd bij het besluit van de Regent van 5 februari 1946 en bij de koninklijke besluiten van 12 mei 1951, 20 juli 1954, 31 oktober 1957 en 21 november 1958.

ART. 13.

Deze wet treedt 1 januari 1961 in werking.

De Koning kan haar op een vroegere datum in werking stellen.

véhicules automobiles, modifié par l'arrêté-loi du 14 février 1946 et par la loi du 20 décembre 1957;

- 2° l'arrêté royal du 9 mai 1936 portant le règlement général relatif aux transports de choses par véhicules automobiles, modifié par l'arrêté du Régent du 5 février 1946 et par les arrêtés royaux des 12 mai 1951, 20 juillet 1954, 31 octobre 1957 et 21 novembre 1958.

ART. 13.

La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1961.

Le Roi peut la mettre en vigueur à une date antérieure.