

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 28 MARS 1934.

Projet de Loi portant une meilleure coordination des transports par route et par rail.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

Il est inutile de s'étendre longuement sur la nécessité de plus en plus urgente qu'il y a de coordonner l'action des moyens de transport. Dans ce domaine, le problème le plus important, qui se pose également pour tous les pays, est celui du rail et de la route. C'est aussi le plus difficile.

Une des principales raisons de cette difficulté se trouve d'une part dans la rapidité des progrès techniques et pratiques réalisés dans la traction automobile et, d'autre part, dans les énormes capitaux que l'Etat a engagés pour créer son réseau ferroviaire.

Il y a aussi ce qu'on pourrait appeler les droits des régions pauvres. Certes, si on avait à construire aujourd'hui un plan de réseau national, beaucoup de lignes déficitaires ne seraient plus construites. Mais elles sont là; on ne peut les enlever sans contre-partie.

L'intérêt financier que nous avons à sauvegarder l'exploitation des chemins de fer belges est manifeste. L'intérêt social ne l'est pas moins : rien que pour leur personnel, plus

BELGISCHE SENAAAT

VERGADERING VAN 28 MAART 1934.

Wetsontwerp tot betere coördinatie van het vervoer over den weg en per spoor.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het is onnoodig lang uit te wijden over de steeds groeiende noodzakelijkheid om de werking der vervoermiddelen te coördoneeren. Op dit gebied is het voornaamste vraagstuk, dat zich insgelijks in alle landen voordoet, dat van het spoor en den weg. Het is ook het moeilijkste.

Een der voornaamste redenen van die moeilijkheid ligt, eenerzijds, in de snelheid waarmede technische en practische verbeteringen in de motortractie werden verwezenlijkt en, anderzijds, in de enorme kapitalen welke de Staat in zijn spoorwegnet heeft belegd.

Er zijn ook hetgeen men zou kunnen noemen de rechten van de arme streken. Stellig is het dat, indien thans het plan van een nationaal spoorwegnet moest worden opgemaakt, vele banen die met verlies worden geëxploiteerd niet meer zouden aangelegd worden. Doch zij zijn er; men kan ze niet opbreken zonder iets in de plaats te stellen.

Het financieel belang dat wij bij het vrijwaren van de exploitatie der belgische spoorwegen hebben, springt in het oog. Het maatschappelijk belang niet minder : het spoorwegper-

de cent mille familles sont en cause. N'oublions pas non plus qu'au point de vue de la défense nationale, le rôle des voies ferrées reste de premier ordre.

Mais l'intérêt que trouve l'économie nationale dans le maintien d'un bon réseau de chemin de fer est peut-être supérieur à tous les autres. Une exploitation déficitaire forcerait les contribuables belges à verser au fisc des centaines de millions supplémentaires. La perte pour le railway de nouvelles catégories de transport enlevées par le camion amènerait inévitablement la hausse des tarifs pour marchandises pondéreuses et de peu de valeur, quand ce ne serait pas la renonciation pure et simple à ce genre d'expéditions. Autant dire que ce serait la fin de plusieurs de nos grandes industries et la ruine d'une grosse partie de nos exportations.

Les tarifs de chemin de fer sont, en effet, conçus de telle sorte que les frais d'exploitation soient couverts en taxant d'une manière générale les marchandises transportées proportionnellement à leur valeur. Si le camion continue à écrémer le trafic, c'est-à-dire enlève les articles à prix élevés, il ne reste au chemin de fer que les trafics de faible rendement. Aucune exploitation saine n'est possible dans ces conditions.

Faut-il pour cela condamner les transports par auto? Nul n'y peut songer. Autant vaudrait dire qu'on s'oppose désormais à tout progrès dans les modes de transport. Le véhicule automobile représente dans trop de domaines un adjuvant précieux pour le commerce et l'industrie. Il est rapide, il évite les transbordements, il assure le service de porte à porte, il permet la division du trafic à l'infini. Le développement remarquable des transports par la route

soneel alleen vertegenwoordigt meer dan honderdduizend gezinnen. Vergeten wij ook niet dat de rol der spoorwegen, ten opzichte van de landsverdediging, van het hoogste gewicht blijft.

Doch het belang voor de nationale economie van het behoud van een goed spoorwegnet is wellicht nog het grootste. Een exploitatie met verlies zou de Belgische belastingschuldigen verplichten honderden millioenen meer aan den fiscus te betalen, of wel zou het verliezen van nieuwe categorieën van vervoer door den spoorweg ten bate van den vrachtauto, onvermijdelijk voor gevolg hebben een verhooging van de tarieven voor zware goederen van weinig waarde en misschien zelfs het eenvoudig verzaken aan dergelijk vervoer. Dit zou neerkomen op den ondergang van verscheiden onzer groote nijverheden en op het verlies van een groot gedeelte van onzen uitvoer.

De spoorwegtarieven zijn, inderdaad, zoodanig opgevat dat de exploitatiekosten gedekt worden door de vervoerde goederen over het algemeen te bevrachten in verhouding tot hun waarde. Indien de vrachtauto het verkeer blijft afroemen, t. t. z. de voorwerpen van hooge waarde aan den spoorweg onttrekt, zal voor deze slechts nog het weinig rendeerend vervoer overblijven. In die omstandigheden is geen gezonde exploitatie mogelijk.

Moet daarom het vervoer per auto worden verboden? Niemand kan hieraan denken. Dit ware zooveel als zich voortaan tegen allen vooruitgang op het gebied van vervoermiddelen te verzetten. Het motorvoertuig is in te veel domeinen een kostbaar hulpmiddel voor den handel en de nijverheid. Het is een snel vervoermiddel, het vermijdt de overladingen, het verzekert den dienst van huis tot huis, het maakt een oneindige verdeling van het verkeer mogelijk. De

rouve que ce mode répondait à un besoin bien plus qu'il ne montre, comme d'aucuns l'affirment, que les chemins de fer ne répondent plus à leur mission. Ceux-ci demeurent, comme dans le passé, un moyen incomparable pour les expéditions massives, pour les transports saisonniers, pour les longues distances, et cela par tous les temps. Leurs tarifs sont toujours, dans des conditions données, les plus avantageux.

Si d'ailleurs le trafic de la Société Nationale des Chemins de fer belges s'est fortement réduit, il n'en reste pas moins que malgré la crise, le total des voyageurs et des marchandises transportés par toutes voies n'a pas diminué et reste en tout cas bien supérieur à celui d'avant-guerre. Dès que les affaires reprendront, chacune des exploitations pourra se développer suivant son caractère particulier.

La solution qui s'impose, c'est une répartition logique qui tienne compte des trois points suivants :

- a) situations acquises;
- b) éviter gaspillages et doubles emplois;
- c) assurer au public des transports rapides, commodes et peu onéreux.

Pour arriver à ce résultat, de nombreuses formules ont été examinées.

Pour les voyageurs, dès 1929 la coordination des transports publics était apparue comme nécessaire. La loi du 21 mars 1932 permit des solutions qui réglementaient cette branche importante de notre économie que constituent les transports publics de personnes. Voici comment le Gouvernement l'appliqua :

La première tâche fut de régulariser la situation des lignes considérées

merkwaaardige ontwikkeling van het wegvervoer bewijst dat dit vervoermiddel aan een behoefte beantwoordde veel eerder dan het bewijst, zooals door sommigen wordt beweerd, dat de spoorwegen niet meer aan hun doel beantwoorden. Deze blijven, net als vroeger, een onovertrefbaar vervoermiddel voor het massaal vervoer, voor het seizoenvervoer, voor het vervoer over grooten afstand en zulks bij alle weer. In bepaalde omstandigheden zijn hun tarieven altijd de voordeligste.

Zoo het verkeer van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in groote mate is verminderd, blijft het niettemin waar dat, niettegenstaande de crisis, het gezamenlijk aantal met alle middelen vervoerde reizigers en goederen niet gedaald is en, in elk geval, hooger blijft dan dat van vóór den oorlog. Zoodra de zaken hernemen, zal elke der exploitatiën zich volgens haar bijzonder karakter kunnen ontwikkelen.

De oplossing die zich opdringt is een logische verdeling die rekening houdt met de volgende drie punten :

- a) verworven toestanden;
- b) voorkomen van verspillingen en dubbele diensten;
- c) aan het publiek snelle, gemakkelijke en goedkope vervoermiddelen verschaffen.

Om dien uitslag te bereiken werden talrijke formules onderzocht.

Voor de reizigers was de coördinatie van het openbaar vervoer reeds in 1929 noodzakelijk gebleken. De wet van 21 Maart 1932 maakte oplossingen mogelijk die het openbaar personenvervoer, dezen belangrijken tak onzer economie, reglementeerden. Ziehier hoe de Regeering ze heeft toegepast :

De eerste taak bestond in het regelen van den toestand der lijnen die

d'intérêt public et d'éliminer les autres. A cette fin, l'Administration s'efforça de déterminer aussi exactement que possible la mission économique des différents modes de transport et d'attribuer à chacun d'eux le trafic pour lequel il paraissait le mieux indiqué. Aucune nouvelle autorisation d'exploiter une ligne d'autobus ne fut accordée lorsqu'il fut reconnu que les exploitations existantes étaient en mesure d'offrir à la clientèle des avantages équivalents à ceux de l'autobus.

L'application de ce principe eut pour résultat d'amener les entreprises ferroviaires à améliorer sensiblement les conditions d'exploitation de la majeure partie de leurs lignes et elle marque l'époque de l'éclosion des services accélérés par trains légers et par automotrices.

Par contre, lorsque la nécessité d'établir des lignes d'autobus, parallèles plus ou moins à des lignes ferrées, fut reconnue (localités éloignées des gares, insuffisance du nombre de relations ou de la vitesse des trains, par exemple), les exploitations ferroviaires (Société nationale des Chemins de fer belges, Société nationale des Chemins de fer vicinaux et Sociétés de Tramways) furent invitées à exploiter ces lignes.

Enfin, les lignes d'autobus reconnues d'intérêt public et constituant des affluents des lignes ferrées furent soumises aux formalités de l'adjudication publique prévue à l'article 6 de la loi.

A l'heure actuelle, le pays compte 378 lignes d'autobus régulièrement autorisées qui fonctionnent sous le contrôle des pouvoirs publics.

Un arrêté royal du 12 juillet 1933 vint fixer le règlement général relatif aux services publics d'autobus et

beschouwd werden als zijnde van openbaar belang en in het uitschakelen van de anderen. Het Bestuur heeft getracht de economische taak van de verschillende vervoermiddelen zoo nauwkeurig mogelijk te bepalen en aan elk hunner het verkeer toe te wijzen waarvoor het het best aangewezen scheen. Geen nieuwe machtiging tot het exploiteeren van een autobuslijn werd verleend wanneer bevonden werd dat door de bestaande exploitatiën aan de cliënteel voordeelen van dezelfde waarde werden geboden als door de autobus.

De toepassing van dat beginsel heeft voor gevolg gehad dat de spoorwegondernemingen de exploitatievoorwaarden van het meerendeel harer lijnen merkkelijk hebben verbeterd, en van toen dagteekenen de versnelde diensten door middel van lichte treinen en van motorrijtuigen.

Daarentegen werden de spoorwegexploitatiën (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en Tramwegmaatschappijen), wanneer de noodzakelijkheid van het inrichten van min of meer met de spoorweglijnen gelijklopende autobuslijnen erkend werd (localiteiten ver van de statiën, onvoldoend aantal ritten of onvoldoende snelheid van de treinen, bij voorbeeld), uitgenoodigd die lijnen te exploiteeren.

Ten slotte, werden de autobusdiensten waarvan het algemeen belang werd erkend en die welke aanvoerlijnen voor de spoorlijnen vormden, aan de bij artikel 6 dezer wet voorziene formaliteiten van de openbare aanbesteding onderworpen.

Op dit oogenblik zijn er in het land 378 regelmatig geautoriseerde autobuslijnen, die alle onder de controle van de openbare overheden werken.

Bij een koninklijk besluit van 12 Juli 1933 werden vastgesteld het algemeen reglement betreffende de open-

d'autocars et déterminer les obligations imposées aux exploitants aussi bien au point de vue de la sécurité et du confort des voyageurs que dans l'intérêt des usagers de la route.

Le Comité consultatif des Autobus qui avait procédé à la préparation de ce travail, fut chargé dans les mêmes conditions de l'élaboration du cahier des charges-type des exploitations d'autobus et des services d'autocars, documents qui réglementent les conditions particulières des entreprises, notamment en ce qui concerne les itinéraires, les tarifs, les garanties financières, la régularité et les prestations imposées dans l'intérêt des services publics et de la coordination.

Indépendamment des lignes d'autobus régulières, il existe dans le pays un certain nombre de services dits d'ouvriers ou de marché. Ces services ont fait l'objet d'une réglementation spéciale.

La loi du 21 mars 1932 ne fait pas de distinction entre les services d'autobus et d'autocars, mais soucieux du vœu exprimé par le législateur, le Gouvernement se montre large dans l'octroi des autorisations d'exploiter des services d'autocars. Si, au point de vue de la qualité du matériel et de la sécurité du public, les services d'autocars sont soumis aux obligations du Règlement général, les autorisations sont délivrées avec le désir de favoriser l'industrie touristique, tout en restant dans le cadre de la coordination.

L'application judicieuse de la loi du 21 mars 1932 et de la réglementation qui en est résultée et qui s'inspire de la volonté du législateur, a résolu le conflit qui, pour le transport des voyageurs, mettait aux prises en Belgique le Rail et la Route. Le transporteur et l'usager en ont retiré déjà les plus grands avantages.

bare autobus- en autocardiensten, zoodoede de aan de exploitanten opgelegde verplichtingen zoowel ten aanzien van de veiligheid en het comfort der reizigers als ten aanzien van het belang der gebruikers van den weg.

Het Comité van advies inzake Autobussen dat dit werk had voorbereid, werd onder dezelfde voorwaarden belast met het opmaken van het type-lastkohier betreffende de autobus-exploitatiën en betreffende de autocardiensten, bij welke bescheiden voor die ondernemingen de bijzondere voorwaarden worden voorgeschreven inzake reismwegen, tarieven, financieele waarborgen, regelmatigheid en dienstverleeningen opgelegd in het belang van de openbare diensten en van de coördinatie.

Buiten de regelmatige autobuslijnen bestaan er in het land een zeker aantal zoogenaamde werkliepdiensten of marktendiensten. Voor deze diensten werd een bijzondere regelementeering ingevoerd.

De wet van 21 Maart 1932 maakt geen onderscheid tusschen de autobus- en de autocardiensten, doch de Regering, ingevolge den wensch uitgedrukt door den wetgever, toont zich breed in het verlenen van machtigingen tot het exploiteeren van autocardiensten. Hoewel de autocardiensten, in het opzicht van de hoedanigheid van het materieel en van de veiligheid van het publiek, onder de verplichtingen van het Algemeen Reglement vallen, worden de machtigingen verleend met het verlangen het toeristisch bedrijf te bevorderen, zonder echter buiten het kader der coördinatie te gaan.

De cordeelkundige toepassing van de wet van 21 Maart 1932 en van de voorschriften die er het gevolg van zijn en die rekening houdt met den wil van den wetgever heeft het conflict opgelost dat in België, voor het vervoer der reizigers, tusschen het Spoor en den Weg was opgerezen. De vervoerder en de gebruiker hebben er reeds zeer groote voordeelen uit getrokken.

Il s'agit maintenant d'aborder le problème en ce qui concerne le transport des marchandises. Si la solution paraît plus difficile à trouver et surtout à appliquer, nous avons au moins l'avantage que donne l'expérience acquise en matière de transport des voyageurs. Avant de passer à l'examen du projet qui vous est soumis, il est intéressant de jeter un coup d'œil sur ce que l'on fait ou songe à faire dans les pays voisins du nôtre.

En France, il n'y a encore aucune loi votée ni projet déposé. Mais diverses commissions ont déjà fait des rapports qui indiquent une tendance à une réglementation très serrée des transports par route et à une atténuation des charges imposées aux Compagnies de chemins de fer.

Dans les conclusions adoptées tout récemment par le Conseil National Economique au sujet du rapport présenté par M. Josse, Maître des requêtes au Conseil d'État, on relève notamment ce passage intéressant quant aux principes généraux énoncés sur le prix de revient des transports :

« La présence simultanée pour un même trafic et sur une même relation de moyens de transport différents augmente naturellement, sinon le prix de revient apparent de chaque transport, du moins le coût général des transports envisagés dans leur ensemble. Dans la mesure où cette multiplication des moyens de transport n'est pas indispensable pour satisfaire les besoins réels des usagers, dans la mesure où il y a inflation des moyens de transport, cette inflation est donc contraire à l'intérêt général. D'où l'utilité d'une coordination des moyens de transport ayant pour but de donner le maximum de services au public au moindre frais pour la collectivité, ce

Nu dient het vraagstuk aangevat voor het goederenvervoer. Hoewel de oplossing moeilijker te vinden en bijzonder toe te passen schijnt, toch kunnen wij voordeel trekken uit de opgedane ervaring inzake reizigersvervoer. Alvorens tot het onderzoek van het U voorgelegd ontwerp over te gaan, is het niet van belang ontbloeit een oogslag te werpen op wat men in de naburige landen doet of voornemens is te doen.

In Frankrijk werd nog geen enkele wet aangenomen of geen enkel ontwerp neergelegd. Door verschillende commissiën werden echter reeds verslagen opgemaakt die aantoonen dat er gestreefd wordt naar een zeer strenge reglementering van het wegvervoer en naar een verlichting van de aan de spoorwegmaatschappijen opgelegde lasten.

In de onlangs door den Nationalen Economischen Raad goedgekeurde conclusiën aangaande het door den heer Josse, « Maître des Requêtes » bij den Raad van State, voorgelegd verslag, wordt de aandacht bijzonder getrokken door de volgende belangrijke passage betreffende de gestelde algemeene beginselen inzake kostprijs van het vervoer :

« Het gelijktijdig bestaan, voor een en hetzelfde verkeer en op dezelfde lijn, van verschillende vervoermiddelen, verhoogt natuurlijk zoo niet den kostprijs van elk vervoermiddel, dan toch ten minste den algemeenen kostprijs van het vervoer, in zijn geheel beschouwd. Voor zoover die vermenigvuldiging van de vervoermiddelen niet onontbeerlijk is om aan de werkelijke behoeften van de gebruikers te voldoen, voor zoover er inflatie van de vervoermiddelen bestaat, is die inflatie dus strijdig met het algemeen belang. Van daar het nut van een coördinatie der vervoermiddelen, die ten doel heeft aan het publiek een maximum van diensten

qui ne peut être obtenu qu'en assurant à chaque mode de transport le trafic pour lequel il est le plus apte. »

Après avoir exposé comment il concevait la réglementation à mettre en vigueur — mesures de police et nécessité de soumettre les transports publics à licences — le rapport s'exprime comme suit en ce qui concerne les chemins de fer :

« Il n'est pas dans l'esprit du Conseil National Economique de voir reconnaître aux réseaux une liberté complète qui serait inconciliable avec le caractère de service public qu'ils possèdent à un degré plus accentué encore que les autres moyens de transport. En proposant cet allègement de leurs obligations, le Conseil suit exactement la même ligne de conduite que lorsqu'il a estimé qu'un minimum de réglementation était indispensable pour l'automobile. Si les solutions sont différentes, c'est parce que le régime actuel du chemin de fer est à l'opposé de celui fait aux transports automobiles. »

En Angleterre, le Rail and Road Traffic Act de 1933 s'efforce de résoudre le problème tel qu'il se présente dans ce pays. Déjà le Road Traffic Act de 1930 avait jeté les bases d'une réglementation. La nouvelle loi impose une licence à tous ceux qui transportent des marchandises par camions, qu'il s'agisse de leurs propres marchandises ou de marchandises appartenant à autrui. D'autre part, elle permet aux compagnies de chemins de fer de conclure des contrats particuliers avec leurs clients après approbation préalable d'un tribunal spécial auprès duquel pourraient aussi avoir recours ceux qui s'estimeraient lésés.

La solution la plus radicale est celle

te verschaffen tegen de minste kosten voor de gemeenschap, hetgeen enkel kan bekomen worden door aan elk vervoermiddel het verkeer toe te wijzen waarvoor het het best geschikt is. »

Na te hebben uiteengezet hoe de in te voeren reglementeering — politie-maatregelen en noodzakelijkheid van een vergunningsstelsel voor het openbaar vervoer — wordt opgevat, zegt het verslag het volgende over de spoorwegen :

« Het ligt niet in de bedoeling van den Nationalen Economischen Raad aan de spoorwegnetten een volledige vrijheid te zien toekennen, welke onvereenigbaar zou zijn met het karakter van openbaren dienst dat zij in een nog hooger graad dan de andere vervoermiddelen bezitten. Door die verlichting van hun verplichtingen voor te stellen, volgt de raad juist dezelfde gedragslijn als wanneer hij oordeelde dat een minimum van reglementeering onontbeerlijk was voor den automobiel. Indien de oplossingen niet dezelfde zijn, is zulks omdat het huidig regime van den spoorweg gansch verschillend is van dat van het auto-vervoer. »

In Engeland streeft de Rail and Road Traffic Act 1933 naar de oplossing van het vraagstuk zooals het zich in dat land voordoet. De grondslagen van een reglementeering werden reeds gelegd bij de Road Traffic Act 1930. Volgens de nieuwe wet is een vergunning verplichtend voor al degenen die goederen per vrachtauto vervoeren, om het even of het hun eigen waren dan wel aan anderen toebehorende goederen geldt. Anderzijds, laat zij aan de spoorwegmaatschappijen toe met haar klanten individueele contracten te sluiten, na goedkeuring door een bijzondere rechtbank, bij welke beroep openstaat voor degenen die zich mochten benadeeld achten.

De radicaalste oplossing is die welke

que prépare l'Allemagne. Un premier système de répartition basée essentiellement sur la distance et l'imposition des tarifs soumettait à l'octroi d'une licence les transports de marchandises par automobiles effectués contre rémunération à des distances supérieures à 50 kilomètres. Ce système n'avait guère donné de résultats, à cause surtout de la difficulté du contrôle de l'application des tarifs prescrits pour le trafic automobile. A présent, les autorités allemandes s'apprêtent à faire du directeur général des chemins de fer un véritable dictateur du trafic. La Société qu'il dirige a été chargée de construire les voies de roulement les plus perfectionnées pour automobiles en même temps que les chemins de fer faisaient l'acquisition de nombreux camions. « La Direction de l'entreprise de ces autostrades, dit l'exposé des motifs de la loi sur cet objet, est confiée à la Société des Chemins de fer du Reich parce qu'il n'est guère possible d'aplanir le différend entre le rail et la route qu'en soumettant à une seule direction tout le transport industriel des marchandises à grande distance. »

En Hollande, plusieurs mesures sont conjointement envisagées. D'une part, il serait question de permettre désormais aux chemins de fer d'accorder à n'importe quel expéditeur des réductions sur les tarifs sans obligation ni de les rendre publiques, ni de les appliquer à d'autres clients. On envisagerait, d'autre part, de nouvelles taxes sur les transports automobiles et l'imposition de licences.

Allant plus loin, le Gouvernement hollandais songe à créer un fonds commun des transports alimenté par les taxes sur les automobiles et bicyclettes, les recettes de l'Etat en matière de chemins de fer, de tramways, d'aviation, de fleuves et canaux, de ports,

in Deutschland wordt voorbereid. Een eerste stelsel, hoofdzakelijk gegrond op den afstand en op het opleggen van tarieven, stelde het over een afstand van meer dan 50 kilometer tegen betaling verricht vervoer van goederen per automobiel afhankelijk van het verkrijgen van een vergunning. Dat stelsel heeft weinig of geen uitslag gegeven, bijzonder wegens de moeilijkheid van het uitoefenen van de controle op de toepassing van de voor het autovervoer voorgeschreven tarieven. Thans staan de Duitsche overheden op het punt van den directeur-generaal der spoorwegen een echten vervoersdictator te maken. De door hem bestuurde Maatschappij werd belast met het aanleggen van de meest geperfectioneerde rijwegen voor automobielen, terzelfder tijd als de spoorwegen talrijke vrachtauto's aankochten. « Het bestuur van de onderneming van die autobanen wordt, zegt de Memorie van toelichting van de desbetreffende wet, toevertrouwd aan de Maatschappij der Reichspoorwegen, omdat het geschil tusschen het spoor en den weg niet anders kan beslecht worden dan door gansch het bedrijf van het goederenvervoer over grooten afstand onder een enkele leiding te plaatsen. »

In Nederland worden gelijktijdig verscheiden maatregelen overwogen. Eenerzijds, zou er spraak van zijn voortaan de spoorwegen te veroorloven aan gelijk welken afzender tariefsverminderingen toe te staan, zonder de verplichting deze openbaar te maken of ze op andere klanten toe te passen. Anderzijds, zouden nieuwe taksen op het autovervoer en het invoeren van een vergunningsstelsel worden overwogen.

De Nederlandsche regeering gaat nog verder en denkt er aan een gemeen vervoerfonds op te richten, gevoed door de taksen op de automobielen en rijwielen, de ontvangsten van den Staat inzake spoorwegen, tramwegen, luchtvaart, stroomen en kanalen, havens,

de passages d'eau, par certains postes inscrits au budget, ainsi que par des avances à consentir par l'Etat. Le fonds servirait, entre autres choses, à couvrir le déficit des chemins de fer.

En Suisse, si le projet de loi qui a été élaboré est voté, l'entente entre le rail et la route se fera par l'absorption en quelque sorte de celle-ci par celui-là. Il n'y a pas même deux mille camions sur tout le territoire de la Confédération faisant des transports de marchandises pour autrui. Ce nombre sera encore réduit et, sauf quelques exceptions, ces camions ne pourront transporter à plus de 30 kilomètres. Par contre, ce n'est qu'exceptionnellement aussi que les chemins de fer transporteront à moins de 30 kilomètres, si ce n'est dans les régions où eux-mêmes établiront un service automobile.

D'une façon générale, on peut dire que les principes qu'il m'a été donné d'exposer à diverses reprises se retrouvent à des degrés plus ou moins marqués dans les législations établies ou proposées chez nos voisins. C'est bien en effet dans une plus grande souplesse pour les chemins de fer et une réglementation des transports sur route qu'il faut chercher le plus sûr moyen de rétablir l'équilibre entre les deux grandes branches de transports terrestres.

Chaque pays a évidemment tenu compte des circonstances qui lui sont particulières, qu'il s'agit des capitaux engagés, de la nature des concessions de transport, du nombre de camions en circulation, du statut légal des divers modes de transport ou même de tempérament national. Nous avons en Belgique à légiférer dans les conditions qui nous sont propres.

* * *

Le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos

veren, door sommige op de begroting voorkomende posten, alsmede door voorschotten van den Staat. Het fonds zou, onder meer, dienen om het tekort der spoorwegen te dekken.

In Zwitserland zal, indien het opge maakt wetsontwerp wordt aangenomen, tusschen het spoor en den weg verstandhouding komen door het eigenlijk opslorpen van dezen laatste door den eerste. Op gansch het Bondsgrondgebied rijden er nog geen twee duizend vrachtauto's die goederen voor anderen vervoeren. Dit getal zal nog verminderen en die vrachtauto's zullen, op enkele uitzonderingen na, over een afstand van ten hoogste 30 kilometer mogen vervoeren. Daarentegen zullen de spoorwegen slechts bij uitzondering over minder dan 30 kilometer vervoeren, tenzij in de streken waar zijzelf een autodienst zullen oprichten.

Over het algemeen kan gezegd worden dat de principen, die ik herhaalde malen heb mogen uiteenzetten, min of meer afgeteekend in de bij onze bureu ingevoerde of voorgestelde wetgevingen voorkomen. Het zekerste middel om het evenwicht tusschen de twee groote takken van vervoer te land te herstellen moet, inderdaad, wel degelijk gezocht worden in een grootere soepelheid voor de spoorwegen en een reglementeering van het vervoer over den weg.

Elk land heeft natuurlijk rekening gehouden met de omstandigheden die er eigen aan zijn, om het even of het de belegde kapitalen, den aard der vervoervergunningen, het aantal rijdende vrachtauto's, het wettelijk statuut van de verschillende vervoermiddelen dan wel het nationaal temperament geldt. Hier in België moeten wij de wetten maken onder de voorwaarden die ons eigen zijn.

* * *

Het ontwerp van wet dat de Regeering de eer heeft U ter bespreking voor

délibérations répond à ces diverses préoccupations.

Le chapitre premier tend à réglementer les transports de marchandises effectués par véhicules automobiles pour compte d'autrui, seuls services publics qui aujourd'hui échappent encore au contrôle des pouvoirs publics.

Le chapitre II doit permettre au Gouvernement d'affranchir le chemin de fer de certaines obligations qui ne cadrent plus avec l'aspect actuel du problème des transports et d'assouplir son exploitation tout en lui maintenant le caractère de service public qu'il incarne au plus haut degré ou, en d'autres termes, sans énerver le principe du traitement égal de tous les usagers qui, depuis l'origine du rail, se trouve à la base de son statut.

* * *

CHAPITRE Ier.

Si l'on veut coordonner les moyens de transport, c'est-à-dire, adapter ceux-ci aux besoins réels du trafic, il est indispensable d'établir avant tout une réglementation des transports par route non pas pour protéger un mode de transport au détriment d'un autre, mais pour faire disparaître les doubles emplois et en vue d'assigner à chaque mode les transports pour lesquels il est le plus qualifié.

Cette réglementation doit se faire tant dans l'intérêt des entreprises de transport que dans celui des usagers. Il convient de remarquer ici que les transporteurs sérieux insistent depuis longtemps pour que soit introduite une réglementation, notamment en ce qui concerne la responsabilité et les documents accompagnant la marchandise, que les mette à l'abri de concurrents déloyaux. De son côté, le public est

te leggen, houdt rekening met die verschillende bezorgdheden.

Hoofdstuk I streeft naar regeling van het goederenvervoer per motorvoertuig voor rekening van anderen, de eenige openbare diensten die heden nog aan de controle der openbare besturen ontsnappen.

Hoofdstuk II moet de Regeering toelaten den spoorweg te ontslaan van zekere verplichtingen die niet meer strooken met den huidige toestand van het vraagstuk van het vervoer, en zijn exploitatie soepeler te maken zonder hem het karakter van openbaren dienst, dat hij in de hoogste mate bezit, te doen verliezen of, met andere woorden, zonder ontzenuwing van het beginsel van de gelijke behandeling van al de gebruikers, dat sedert het bestaan van den spoorweg aan zijn statuut ten grondslag ligt.

* * *

HOOFDSTUK I.

Indien men de vervoermiddelen wil coördoneeren, t. t.z. indien men deze aan de werkelijke behoeften van het verkeer wil aanpassen, is de allereerste vereischte een regeling van het vervoer over den weg niet alleen om een bepaald vervoermiddel ten nadeele van een ander te beschermen, doch om dubbele diensten te doen verdwijnen en om aan elk vervoermiddel het vervoer toe te wijzen waarvoor het het best geschikt is.

Die regeling behoort zoowel in het belang van de vervoerondernemingen als in dat van de gebruikers te geschieden. Hier dient opgemerkt dat de ernstige vervoerders sedert lang aandrigen op een regeling inzonderheid inzake verantwoordelijkheid en bescheiden die de goederen vergezellen, welke hen tegen oneerlijke concurrenten zou beschermen. Het publiek is, zijnerzijds, gerechtigd om van de

fondé à exiger des transports publics par route les meilleures conditions possibles de sécurité et de régularité. Il faut lui donner l'assurance que ces transports se feront à l'avenir avec les mêmes garanties que lorsqu'il utilise le chemin de fer.

Telles sont, entre autres, les conclusions qui dérivent des travaux du Conseil Supérieur des Transports sur la question Rail-Route. C'est ainsi que ce Conseil a pu enregistrer le désir de la Fédération nationale des Entrepreneurs de Transports de Belgique de voir « enrayer dans la mesure du possible la désastreuse concurrence faite aux transports en général par l'anarchie des transports routiers. »

D'autre part, dans sa circulaire du 24 novembre 1932, l'Union des Expéditeurs, Exportateurs et Importateurs — Union professionnelle pour la protection du commerce d'exportation (Anvers) — mettait le public en garde contre les agissements de certains transporteurs :

« Certes quelques services fonctionnent régulièrement, mais à côté des firmes ayant organisé des services de transport présentant toutes les garanties voulues, des transporteurs d'occasion sont venus s'ajouter. Ceux-ci font fi des précautions les plus élémentaires. Leurs offres sont alléchantes, leurs tarifs sont bas, si bas même qu'ils ne peuvent expliquer une exploitation normale du matériel. Mais les garanties qu'ils présentent sont minimales ou inexistantes, et l'on se demande quel serait le recours qu'aurait le propriétaire de la marchandise en cas de détérioration ou de vol perpétré en cours de transport. »

Enfin, la réglementation doit aussi protéger nos transporteurs contre certains concurrents étrangers qui bénéficient chez nous d'une liberté que nos nationaux se voient généralement refuser au delà des frontières.

diensten voor openbaar vervoer over den weg de best mogelijke voorwaarden van veiligheid en regelmatigheid te eischen. Aan het publiek moet de verzekering worden gegeven dat dit vervoer voortaan dezelfde waarborgen zal bieden als het vervoer per spoorweg.

Dit zijn, onder meer, de conclusiën die voortvloeien uit het werk van den Hoogen Raad van Vervoer over de kwestie Spoor-Weg. Aldus kon die Raad rekening houden met het verlangen van den Nationalen Bond der Vervoerondernemers van België om « de moordende concurrentie, die door de anarchie van het wegvervoer aan het vervoer in het algemeen wordt aangedaan, in de mate van het mogelijke te stuiten. »

Anderzijds waarschuwde de « Union des Expéditeurs, Exportateurs et Importateurs » — Beroepsvereniging voor de bescherming van den uitvoerhandel (Antwerpen) — het publiek voor de handelingen van sommige vervoerders :

« Wel is het waar dat enkele diensten regelmatig werken, doch nevens de firma's die vervoerdiensten hebben ingericht welke al de gewenschte waarborgen bieden, hebben zich gelegenhedsvervoerders komen plaatsen. Deze nemen niet eens de meest elementaire voorzorgen. Hun aanbiedingen zijn aantrekkelijk, hun tarieven zijn laag, zoo laag zelfs dat zij geen normale exploitatie van het materieel kunnen verklaren. Doch zij bieden uiterst geringe of in 't geheel geen waarborgen en men vraagt zich af welk verhaal de eigenaar der koopwaren zou hebben in geval van beschadiging of diefstal onderweg. »

Ten slotte, moeten bij de regeling onze vervoerders ook worden beschermd tegen sommige vreemde concurrenten, die bij ons een vrijheid genieten welke onze landgenooten zich doorgaans over de grenzen zien weigeren.

Il est donc nécessaire d'établir la réglementation des transports de telle manière qu'il soit possible de diriger ou de limiter certaines activités. Quelle en sera la base ? Dans les contingences actuelles, le régime d'autorisations — maintenant admis ou envisagé dans la plupart des pays, selon des modalités différentes, il est vrai — apparaît comme le seul véritablement indiqué.

Nous ne pourrions aller aussi loin que les Anglais qui soumettent à licence tout camion ou camionnette même s'ils appartiennent au propriétaire des marchandises transportées. Quant à une dictature comme celle qui fait en Allemagne du Directeur général de la Reichsbahn l'arbitre universel des transports, nul ne l'accepterait chez nous.

Le système proposé s'apparente à celui appliqué aux services publics d'autobus et d'autocars depuis plusieurs années avec les excellents résultats que vous connaissez : devront seuls être munis d'une autorisation les véhicules qui servent aux transports pour autrui.

Tout industriel, tout commerçant possédant un ou plusieurs camions ou camionnettes pourra continuer à s'en servir pour les besoins de son exploitation sans autorisations. Les autres, ceux qui font métier de transporter pour autrui, devront se munir d'une autorisation et se soumettre à certaines règles.

N'est-il pas normal, en effet, que quiconque assure un service public en utilisant la voie publique ait besoin d'obtenir au préalable une autorisation du pouvoir légal ?

Ce n'est d'ailleurs pas là une innovation. Déjà sous le régime de l'arrêté du 24 novembre 1829, tout transport public et régulier de personnes et de marchandises était subordonné à une concession préalable. Cet arrêté a été abrogé par la loi du 25 août 1891.

Noodzakelijk is het dus het vervoer zoodanig te regelen dat zekere bedrijvigheden kunnen geleid of beperkt worden. Op welke gronden zal zij berusten ? In de huidige omstandigheden lijkt het stelsel der machtigingen — dat thans, zij het ook op verschillende wijzen, in het meerendeel der landen aangenomen is of overwogen wordt — het eenige dat zich werkelijk opdringt.

Wij zouden niet zoover kunnen gaan als de Engelschen, die voor alle, lichte of zware vrachtauto's, een vergunning vereischen, zelfs als zij aan den eigenaar der vervoerde goederen toebehooren. Een dictatuur als die welke in Duitschland van den directeur-generaal der Reichsbahn den oppersten scheidsrechter van het vervoer maakt, zou bij ons door niemand worden aanvaard.

Het voorgesteld stelsel houdt verband met dat welk reeds sedert verscheidene jaren met den door u gekenden goeden uitslag op de openbare autobus- en autocardiendiensten wordt toegepast : alleen de voertuigen, die vervoer voor derden verzekeren moeten van een machtiging voorzien zijn.

Elk industrieel, elk handelaar die een of meer lichte of zware vrachtauto's bezit, kan deze zonder toelatingen voor de behoeften van zijn bedrijf blijven gebruiken. De anderen, dezen die het vervoer voor anderen als bedrijf uitoefenen, moeten zich van een machtiging voorzien en zich aan bepaalde regelen onderwerpen.

Is het, inderdaad, niet normaal dat al wie een openbaren dienst verzekert met gebruikmaking van den openbaren weg daartoe van de wettelijke overheid machtiging moet bekomen ?

Dit is overigens geen nieuwigheid. Reeds onder het regime van het Besluit van 24 November 1829, was alle openbaar en regelmatig vervoer van personen en goederen aan een voorafgaande vergunning onderworpen. Dat besluit werd ingetrokken bij de wet

Celle du 14 juillet 1893 a remis en vigueur un régime d'autorisations pour tout transport en commun du moment que le service était public et régulier : Mais cette disposition était dépourvue de sanction en cas d'infraction. Enfin, par l'effet de la loi du 15 septembre 1924, les transports publics de marchandises par route ont pu se faire jusqu'à ce jour en complète liberté.

Le Gouvernement ne vous propose donc que le rétablissement d'une disposition qui a été jugée indispensable bien longtemps avant l'apparition de l'automobile.

Il ne paraît pas inutile de rappeler que, à l'occasion de l'examen du budget des Transports pour l'exercice 1933, la Commission des Transports du Sénat s'est prononcée en faveur d'un régime de licences pour le transport des marchandises par véhicules automobiles.

L'article premier du présent projet définit l'objet des dispositions du chapitre premier : « Nul ne peut effectuer des transports de choses pour compte d'autrui et contre rémunération, au moyen de véhicules automobiles, sans autorisation délivrée conformément à la loi ».

Par qui sera accordée cette autorisation?

Par une autorité entièrement indépendante tant des chemins de fer que des entreprises de camionnage (art. 2). Ce sera un organisme attaché au Ministère des Transports : l'Office des Transports par route. Une garantie supplémentaire et incontestable sera donnée aux intéressés par la création d'une Commission d'appel qui elle aussi ne se rattacherait à aucun titre ni aux chemins de fer, ni aux transporteurs par route (art. 6 et 7).

van 25 Augustus 1891. Bij die van 14 Juli 1893 werd opnieuw een regime van machtigingen ingevoerd voor alle gemeenschappelijk vervoer, van het oogenblik dat de dienst openbaar en regelmatig was. Doch er was geen straf voorzien voor het geval van overtreding van die bepaling. Ten slotte kon, ingevolge de wet van 15 September 1924, het openbaar goederenvervoer over den weg tot heden toe in volle vrijheid geschieden.

De Regeering stelt U dus enkel voor opnieuw een bepaling in te voeren die lang vóór de verschijning van den automobiel onontbeerlijk werd geacht.

Het blijkt niet onnoodig er aan te herinneren dat de Senaatscommissie voor het Vervoer, ter gelegenheid van de bespreking van de begroting van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1933, zich voor een vergunningsstelsel inzake vervoer van goederen door middel van motorvoertuigen heeft uitgesproken.

Artikel één van voorliggend ontwerp omschrijft het doel van de bepalingen van hoofdstuk I : « Niemand mag voor rekening van anderen en tegen bezoldiging, zaken vervoeren door middel van motorvoertuigen, tenzij hem daartoe machtiging is verleend overeenkomstig de wet ».

Door wie zal die machtiging worden verleend?

Door een overheid die geheel onafhankelijk is zoowel van de spoorwegen als van de vrachtauto-ondernemingen (art. 2). Het zal een aan het Ministerie van Verkeerswezen verbonden organisme zijn : het Bureau voor het Vervoer over den weg. Een onbetwistbare bijkomende waarborg zal aan de belanghebbenden worden gegeven door het oprichten van een Commissie van beroep, die insgelijks heelemaal onafhankelijk zal zijn van de spoorwegen en van de wegvervoerders (art. 6 en 7).

Quels principes vont guider, et l'Office qui délivrera les autorisations, et la Commission d'appel? Ceux d'une saine coordination qui, tout en respectant dans la mesure du possible les situations existantes et en ménageant les transitions indispensables, n'ont d'autre but que d'assurer le rendement maximum des moyens de transport au profit de l'économie générale.

Office et Commission d'appel devront s'assurer dans chaque cas et pour chaque région des besoins réels du trafic (art. 3). Ils examineront quels moyens de transport sont mis à la disposition des usagers et ils s'efforceront de donner à ceux-ci les plus larges facilités. Mais ils veilleront également à ce qu'il n'y ait pas de services qui fassent double emploi, que la surabondance des moyens de transports dans une relation déterminée n'aboutisse au gaspillage de biens et de travail qui finalement ruine les transporteurs et laisse leurs clients plus embarrassés ou moins bien servis qu'auparavant.

Le régime des transports est encore à l'heure actuelle en pleine évolution. La jurisprudence qui s'établira au fur et à mesure des demandes et des besoins par l'Office et par la Commission d'appel, celle qui sortira des décisions successives prises par le Gouvernement, prendront du temps. Rassembler des précisions, examiner en détail les situations existantes, ce sera là la première étape.

L'article 8 stipule qu'un règlement général pour l'exécution des dispositions du chapitre premier sera arrêté par le Roi. Suit une énumération énonciatrice et non limitative des points à réglementer. C'est d'après les indications que le Gouvernement inscrira dans ce règlement général — et qui devront être modifiées suivant les contingences — que l'Office et la Com-

Door welke beginselen zullen het Bureau, dat de machtigingen zal uitreiken, en de Commissie van beroep zich laten leiden? Door de beginselen van een gezonde coördinatie die, onder eerbiediging in de mate van het mogelijke van de bestaande toestanden en onder voorziening van de onvermijdelijke overgangsmaatregelen, geen ander doel heeft dan de vervoermiddelen het maximum te doen rendeerden ten bate van de algemeene economie.

Bureau en Commissie van beroep moeten zich in elk geval en voor elke streek van de verkeersbehoeften vergewissen (art. 3). Zij moeten onderzoeken welke vervoermiddelen ter beschikking van de gebruikers worden gesteld en trachten aan dezen de grootste faciliteiten te verschaffen. Doch zij moeten er insgelijks voor waken dat er geen dubbele diensten komen, dat overvloedige vervoermiddelen in een bepaald verkeer niet leidt tot verspilling van bezitting en arbeid, die uiteindelijk de vervoerders ruïneert en hun klanten in grootere moeilijkheden of minder goed bediend laat dan vroeger.

Het regime van het vervoer is op dit oogenblik nog in volle evolutie. De rechtspraak die naarmate van de verzoeken en de behoeften door het Bureau en door de Commissie van beroep zal worden gevestigd, die welke uit de door de Regeering genomen beslissingen zal voortvloeien, zullen tijd vergen. Nauwkeurige gegevens te verzamelen, de bestaande toestanden tot in bijzonderheden te onderzoeken, zal het eerste werk zijn.

Artikel 8 bepaalt dat een algemeen reglement voor de uitvoering van de bepalingen van hoofdstuk I door den Koning zal worden vastgesteld. Volgt een niet beperkende opsomming van de te reglementeeren punten. Het Bureau en de Commissie van beroep zullen hun taak van coördinatie vervullen volgens de aanwijzingen welke de Regeering in dat algemeen regle-

mission d'appel exerceront leur mission de coordination. Les dispositions de l'article 8 assurent donc au Gouvernement la haute main sur notre politique des transports.

Une préférence pourra être prévue en faveur du matériel belge.

Toute réglementation nécessite l'organisation d'un contrôle efficace, sinon elle ne touchera pas quantité de transporteurs qui, dans la situation actuelle, n'offrent aucune garantie réelle, et ce serait au détriment des entreprises sérieuses et du public.

Le règlement général sera établi de façon à rendre l'exercice de ce contrôle aussi simple que possible et à ne pas entraver les opérations de transport.

L'article 9 autorise le Gouvernement à percevoir un droit d'autorisation pour couvrir les dépenses afférentes à la délivrance des autorisations et à l'exercice du contrôle. Ce droit n'aura aucun caractère fiscal. Il est permis de croire qu'il sera inférieur à ce qui est perçu à l'étranger.

Le Gouvernement a jugé désirable de soustraire à la réglementation certaines activités qui ne constituent pas, à proprement parler, des services publics, tels les transports de produits agricoles entre la ferme et les champs et les transports effectués dans l'enceinte des ports, entre les quais et les entrepôts.

Les dispositions des articles 11 et 12, relatives aux peines prévues en cas d'infractions et à la constatation de celles-ci, sont analogues à celles inscrites dans la loi du 21 mars 1932 portant revision de la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars.

L'article 13 habilite la Société Nationale des Chemins de fer belges et la

ment zal geven, en die volgens de omstandigheden zullen moeten gewijzigd worden. De bepalingen van artikel 8 geven dus aan de Regeering de hoge hand op onze vervoerspolitiek.

Een voorkeur voor het Belgisch materieel kan worden voorzien.

Alle regeling vergt het inrichten van een doeltreffende controle, zoo niet zullen tal van vervoerders er aan ontsnappen die, in den huidige toestand, geenerlei werkelijken waarborg bieden en zulks ware nadeelig voor de ernstige ondernemingen en voor het publiek.

Het algemeen reglement zal zoodanig worden opgemaakt dat die controle zoo eenvoudig mogelijk kan uitgeoefend worden en dat de vervoer- verrichtingen er niet door gehinderd worden.

Artikel 9 laat aan de Regeering toe voor elke machtiging een recht te heffen om de uitgaven betreffende het uitreiken van de machtigingen en de uitoefening van de controle te dekken. Dit recht zal geen fiscaal karakter hebben. Alles laat toe te gelooven dat het lager zal zijn dan het recht dat in de andere landen wordt geheven.

De Regeering heeft het wenselijk geoordeeld de regeling niet toe passen op sommige bedrijven die eigenlijk geen openbare diensten zijn, als het vervoer van landbouwproducten tusschen de hoeve en het veld en het vervoer binnen de havens, tusschen de kaaien en de opslagplaatsen.

De bepalingen van artikelen 11 en 12, betreffende de straffen voorzien voor de gevallen van overtreding en betreffende de vaststelling van de overtredingen, zijn dezelfde als die opgenomen in de wet van 21 Maart 1932, houdende herziening van de wetgeving inzake openbare autobus- en autocardiensten.

Artikel 13 verleent aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoor-

Société Nationale des Chemins de fer vicinaux à exploiter des services publics de transports automobiles de marchandises sur route. Il serait évidemment contraire à l'intérêt de la collectivité de ne pas mettre nos deux Sociétés Nationales en mesure d'améliorer leurs moyens d'action dans le cadre d'une coordination rationnelle, en adjoignant à leur exploitation par fer des services par route de nature à augmenter les facilités offertes au public. Ces services seront régis par le droit commun : ils tomberont donc sous le régime du présent chapitre.

La conjugaison des dispositions des articles 14 et 15 assurera une période transitoire suffisante pour permettre de ménager les situations existantes et de donner aux intéressés le temps nécessaire pour se conformer aux nouvelles prescriptions légales. Elle ne peut toutefois être de trop longue durée si l'on veut éviter l'accentuation du désordre actuel à la faveur duquel se créent presque tous les jours des services nouveaux dont le manque de viabilité constitue un danger pour l'économie du pays.

* * *

CHAPITRE II.

Il ne suffit pas de mettre un certain ordre dans les transports routiers pour coordonner. Si nous voulons placer les deux modes de transport dans des conditions sinon équivalentes du moins comparables, il faut encore, et cela a été démontré à plusieurs reprises déjà, débarrasser les chemins de fer de certaines charges et entraves qui ne se justifient plus.

C'est pour cela que l'article 16, sans énerver le principe du traitement

wegen en aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen bevoegdheid om openbare autodiensten voor goederenvervoer over den weg te exploiteeren. Onze beide Nationale Maatschappijen niet de gelegenheid te geven hun werkingsmiddelen binnen het kader van een rationeele coördinatie te verbeteren door aan haar spoorwegexploitatie autodiensten toe te voegen die van aard zijn om de aan het publiek aangeboden faciliteiten te vergrooten, ware natuurlijk strijdig met het belang der gemeenschap. Bedoelde diensten zullen door het gemeen recht worden beheerscht : zij zullen dus onder het regime van dit hoofdstuk vallen.

Door de bepalingen van artikelen 14 en 15, samen genomen, wordt een voldoende overgangstijdperk voorzien om de bestaande toestanden te vrijwaren en om aan belanghebbenden den noodigen tijd te geven voor de nakoming van de nieuwe wetsvoorschriften. Dat overgangstijdperk mag echter niet te lang zijn, indien men de huidige wanorde niet nog grooter wil maken, wanorde waarvan gebruik wordt gemaakt om bijna alle dagen nieuwe diensten op te richten waarvan de niet-leefbaarheid een gevaar is voor 's lands economie.

* * *

HOOFDSTUK II.

Het is niet voldoende een zekere orde in het wegvervoer te brengen om te coördoneeren. Indien wij de beide middelen van vervoer zoo niet in gelijkwaardige, dan toch in vergelijkbare voorwaarden willen plaatsen, moeten daarenboven, en zulks werd reeds herhaalde malen bewezen, de spoorwegen ontlast worden van sommige lasten en belemmeringen die niet meer gerechtvaardigd zijn.

Daarom brengt artikel 16, zonder het beginsel van de gelijke behande-

égal de tous les usagers du chemin de fer, apporte certaines modifications aux articles 28 et 32 de la loi du 25 août 1891, en ce sens que, pour l'acheminement des transports et la fourniture du matériel, le chemin de fer pourra dorénavant accorder une priorité à ses clients fidèles, ceux-ci ne courant ainsi plus le risque de se voir sacrifier au profit d'un client occasionnel, momentanément empêché d'utiliser son mode de transport habituel. Les nouvelles dispositions sont d'ailleurs tempérées par l'obligation d'observer pour tous les mêmes délais de livraison et de fourniture de matériel.

Fallait-il aller plus loin et supprimer l'article 15 de la loi de 1891, comme d'aucuns l'ont suggéré? Le Gouvernement ne l'a pas cru. Accorder pareille liberté tarifaire au chemin de fer, même avec certains tempéraments, cela signifierait que la Société Nationale des Chemins de fer belges pourrait désormais conclure des traités particuliers avec tel ou tel client et en refuser l'application à d'autres. Une telle conception est incompatible avec l'esprit d'un service public et la nécessité de réglementer les transports. Les chemins de fer belges sont propriété de l'Etat; leurs dispositions tarifaires doivent être ainsi établies qu'elles soient également applicables à tous, aux mêmes conditions et dans les mêmes circonstances.

D'ailleurs, quand on parle du monopole de fait qu'a perdu la Société Nationale des Chemins de fer belges, on ne doit pas exagérer la portée de cette constatation. Pour beaucoup de genres d'expéditions et dans plusieurs relations, le rail garde encore une supériorité évidente. Maîtresse absolue de ses tarifs, la Société Nationale

ling van al de gebruikers van den spoorweg te ontzenuwen, sommige wijzigingen aan artikelen 28 en 32 der wet van 25 Augustus 1891, in dezen zin dat, voor het vervoeren van de zendingen en het leveren van het materieel, de spoorweg voortaan den voorrang aan zijn trouwe klanten zal kunnen verleen, zoodat deze laatsten niet meer het gevaar zullen loopen achteruit te worden gesteld voor een toevalligen klant, die tijdelijk verhinderd is zijn gewoon vervoermiddel te benuttigen. De nieuwe bepalingen worden overigens verzacht door de verplichting voor allen dezelfde termijnen in acht te nemen voor de bestelling en voor de levering van het materieel.

Moest men nog verder gaan en artikel 15 van de wet van 1891 laten wegvallen zooals door sommigen werd voorgesteld? De Regeering heeft het niet gemeend. Aan den spoorweg zulke vrijheid inzake tarieven verleen, zelfs met zekere beperkingen, zou beteekenen dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voortaan met dien of dien klant particuliere overeenkomsten zou kunnen sluiten en de toepassing er van op anderen weigeren. Een dergelijke opvatting is onvereinigbaar met den geest van een openbaren dienst en met de noodzakelijkheid om het vervoer te regelen. De Belgische spoorwegen zijn Staatseigendom; haar tarieven moeten zoodanig worden opge maakt dat zij onder dezelfde voorwaarden en in dezelfde omstandigheden op allen gelijkelijk toegepast worden.

Trouwens, wanneer men spreekt van het feitelijk monopolium dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen verloren heeft, moet de draagwijdte van die vaststelling niet overdreven worden. Voor vele soorten van zendingen en in verscheiden verkeer behoudt het spoor nog een klaarblijkelijke superioriteit. Ware de

serait à même d'exercer une influence telle que des esprits prévenus seraient tentés de voir du favoritisme ou de l'arbitraire là où il n'y aurait qu'un légitime maniement des barèmes. Nous ne pouvons courir ce risque.

D'une façon générale, le Gouvernement pourra faciliter à la Société Nationale des Chemins de fer belges plus largement que jusqu'ici son œuvre de simplification et de perfectionnement.

La possibilité offerte au railway (articles 17 et 18) de cesser, en tout ou en partie, l'exploitation d'une partie du réseau pourrait, à première vue, inquiéter ceux que préoccupent les transports dans certaines parties du pays économiquement moins développées. Nous pouvons les rassurer. Le Gouvernement n'accordera pareille autorisation que si les garanties sont données aux usagers de voir remplacer les services de chemins de fer par d'autres services au moins équivalents. Déjà, au Sénat, j'avais énoncé le principe que, d'une manière générale, le public devra trouver dans la situation nouvelle au moins les mêmes facilités que celles dont il dispose aujourd'hui.

En réalité, les nouvelles facilités seront plus grandes puisqu'au chemin de fer sera substitué un mode d'exploitation répondant mieux aux besoins des usagers. Qui ne voit l'avantage qu'il y aurait pour tous, par exemple, à remplacer dans les régions peu peuplées les trois convois journaliers, mal utilisés, par un service d'autobus d'une exploitation moins coûteuse et à départs plus fréquents?

Dans les cas les plus difficiles, il appartiendra à la Société Nationale de rechercher si l'exploitation par autocamions, même à perte, ne lui est pas

Nationale Maatschappij meester van haar tarieven, dan zou zij zulk een invloed kunnen uitoefenen dat vooringenomen personen geneigd zouden zijn in een slechts rechtmatige behandeling van de tarieven favoritisme of willekeur te zien. Wij mogen dat gevaar niet lopen.

De Regeering kan, in 't algemeen, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen haar werk van vereenvoudiging en verbetering op ruimere schaal dan tot nog toe vergemakkelijken.

De aan den spoorweg aangeboden mogelijkheid (artikelen 17 en 18) om de exploitatie van een gedeelte van het net geheel of gedeeltelijk te staken zou, op het eerste zicht, diegenen kunnen verontrusten die bezorgd zijn voor het vervoer in sommige economisch minder ontwikkelde gedeelten van het land. Wij kunnen hen geruststellen. De Regeering zal een dergelijke machtiging slechts verleenen indien aan de gebruikers waarborgen worden gegeven dat de spoorwegdiensten door andere, ten minste gelijkwaardige diensten zullen vervangen worden. Reeds in den Senaat had ik het beginsel uitgesproken dat het publiek, over het algemeen, in den nieuwen toestand ten minste dezelfde faciliteiten zal moeten vinden als die waarover het thans beschikt.

In werkelijkheid zullen de nieuwe faciliteiten grooter zijn vermits de spoorweg zal vervangen worden door een wijze van exploitatie die beter aan de behoeften der gebruikers beantwoordt. Wie ziet niet het voordeel dat voor iedereen zou voortvloeien, bij voorbeeld, uit het vervangen, in de weinig bevolkte streken, van de drie weinig benuttigde dagelijksche treinen door een van minder kostbare exploitatie autobusdienst met grooter frequentie?

In de moeilijkste gevallen, zal de Nationale Maatschappij behooren te onderzoeken of de exploitatie per vrachtauto, zelfs met verlies, niet

plus profitable parce que la perte serait moindre ainsi qu'en continuant l'exploitation sur rail.

Le principe du maintien minimum des facilités existantes ne sera à aucun moment perdu de vue.

Nous ne saurions assez répéter que l'application de la loi sera conduite avec infiniment de prudence. Chaque cas fera l'objet d'une enquête et il sera ainsi possible aux intéressés de faire entendre leurs objections éventuelles.

L'article 17 ne fait d'ailleurs qu'étendre à la Société nationale des Chemins de fer belges le principe déjà inscrit dans la loi du 29 août 1931 qui permet à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de ses lignes ferrées.

L'article 21 rend cette dernière loi applicable en ce qui concerne les services de transports automobiles de marchandises à établir et à exploiter par la Société nationale des Chemins de fer vicinaux aux mêmes fins.

Ces services ont un caractère tout à fait particulier : ils se substituent à un service public assuré aujourd'hui par voie ferrée. Ils doivent donc échapper au droit commun : c'est le Gouvernement qui, dans ce cas, sera le pouvoir concédant. Le Règlement général pris en exécution de l'article 8 leur sera néanmoins applicable.

L'article 18 envisage la suppression purement et simplement d'une ligne ou section de ligne. Il va de soi que les cas de l'espèce seront très rares, du moins pendant les premières années : ici également les intéressés seront entendus préalablement à toute décision.

Il ne paraît pas douteux que les progrès du moteur à combustion

voordeeliger voor haar is, omdat het verlies aldus kleiner zou zijn dan indien de spoorwegexploitatie werd voortgezet.

Het beginsel van het behoud van het minimum der huidige faciliteiten zal nooit uit het oog verloren worden.

Wij kunnen niet genoeg herhalen dat de toepassing van de wet oneindig omzichtig zal geschieden. Voor elk geval zal een onderzoek worden ingesteld en aldus zal het voor de belanghebbenden mogelijk zijn hun eventuele opwerpingen te doen kennen.

Artikel 17 doet overigens niets anders dan het beginsel, dat reeds werd vastgesteld in de wet van 29 Augustus 1931, krachtens welke de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen autobusdiensten mag tot stand brengen om de exploitatievoorwaarden van haar spoorlijnen te verbeteren, tot de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen uit te breiden.

Artikel 21 maakt deze laatste wet toepasselijk op de met hetzelfde doel door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen op te richten en te exploiteeren autodiensten voor het vervoer van goederen.

Deze diensten hebben een gansch bijzonder karakter : zij vervangen een thans per spoorweg verzekerden openbaren dienst. Zij moeten dus aan het gemeen recht ontsnappen : in dit geval zal de Regeering de vergunningverleenende overheid zijn. Het ter uitvoering van artikel 8 genomen Algemeen Reglement zal er niettemin toepasselijk op zijn.

Artikel 18 voorziet de eenvoudige opheffing van een baan of een baanvak. Het spreekt dat dergelijke gevallen zeer zeldzaam zullen zijn, ten minste tijdens de eerste jaren : hier ook zullen de belanghebbenden worden gehoord vóór eenige beslissing genomen wordt.

Het lijkt niet twijfelachtig dat de verbeteringen van den motor met in-

ouvrent à la route de grandes possibilités et il est impossible de prédire dès à présent jusqu'où nous conduira l'évolution qui s'opère actuellement dans l'industrie des transports. Il est, dès lors, indispensable que le Gouvernement soit armé pour faire face à toutes les situations susceptibles de se présenter.

Autrefois, lorsque le chemin de fer détenait un monopole de fait, il lui était facile de pourvoir au déficit des lignes pauvres au moyen des recettes surabondantes des lignes à fort trafic.

Le réseau ferré constituait une sorte de mutualité et l'équilibre se réalisait sans difficultés.

Mais, de nos jours, ce sont précisément les meilleures lignes qui sont le plus concurrencées; l'équilibre est plus malaisé à établir et il serait certainement contraire à l'intérêt général d'imposer le maintien d'une ligne ou d'une section de ligne dont le trafic est devenu tout à fait insignifiant en raison de circonstances diverses et notamment du détournement des transports vers d'autres voies.

D'après l'article 24 des statuts de la Société Nationale des Chemins de fer belges, l'affectation du produit de la vente des biens immobiliers compris parmi ceux dont la Société a la jouissance et qui ne sont pas nécessaires à la bonne marche de l'exploitation « fera l'objet d'un accord entre l'Etat et la Société ». La Convention intervenue le 31 janvier 1927 prévoit que ce produit sera remis à la Société Nationale pour faire face aux dépenses de développement du réseau et que la Société « en paiera l'intérêt à un taux égal à l'intérêt fixe moyen des diverses séries d'émissions d'actions privilégiées en circulation, plus l'intérêt correspondant au dividende distribué. »

wendige verbranding groote mogelijkheden openen en het is onmogelijk reeds nu te voorzien tot waar ons de evolutie zal brengen die thans in het vervoerbedrijf plaats heeft. Het is derhalve onontbeerlijk dat de Regeering gewapend wordt om in alle mogelijke toestanden te voorzien.

Vroeger, wanneer de spoorweg werkelijk een monopolium bezat, kon hij gemakkelijk het tekort van de arme lijnen dekken met de overvloedige ontvangsten van de lijnen met druk verkeer.

Het spoorwegnet was een soort van mutualiteit en het evenwicht werd zonder moeite verwezenlijkt.

Doch, heden ten dage, zijn het juist de beste lijnen waaraan het meest concurrentie wordt aangedaan; het evenwicht is moeilijker te verwezenlijken en het ware voorzeker strijdig met het algemeen belang het behoud op te leggen van een baan of een baanvak waarop het verkeer volstrekt onbeduidend is geworden wegens verschillende omstandigheden en inzonderheid wegens het ontnemen van het vervoer door andere vervoermiddelen.

Volgens artikel 24 van de statuten der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, zal de bestemming van de opbrengst van den verkoop der onroerende goederen welke begrepen zijn onder die waarvan de Maatschappij het genot heeft en welke niet noodig zijn voor den goeden gang der exploitatie « door een overeenkomst tusschen den Staat en de Maatschappij geregeld worden ». Bij de op 31 Januari 1927 gesloten Overeenkomst is voorzien dat die opbrengst aan de Nationale Maatschappij zal overgedragen worden om de uitgaven wegens de ontwikkeling van het net te dekken en dat de Maatschappij « den interest er van zal betalen tegen een rentevoet gelijk aan den gemiddelden vasten interest van de verschillende reeksen uitgegeven bevoorrechte aandelen, verhoogd met den interest overeenstemmende met het uitgekeerd dividend. »

Bien que l'Etat ait conservé la propriété du réseau, il a paru équitable que les sommes dont il s'agit fussent remises sans charges à la Société Nationale, celle-ci devant supporter toutes les dépenses afférentes aux travaux de premier établissement nécessaires pour maintenir le réseau à la hauteur des besoins du trafic et de la technique. Tel est l'objet de l'article 19.

Certaines clauses des cahiers des charges, dont le plus récent date de 1866, ne répondent plus à la conception actuelle d'un service public. Il est donc utile que le Gouvernement soit habilité par l'article 20 à y apporter des modifications, d'accord avec l'exploitant, lorsque celles-ci visent à améliorer les conditions d'exploitation ou à assurer une exploitation plus économique.

Enfin, il est rationnel qu'au regard de la loi du 25 août 1891 qui régit le contrat de transport, tous les transporteurs par route, qu'ils soient exploitants de chemin de fer ou transporteurs privés, soient mis sur un pied d'égalité. L'interprétation des dispositions légales en vigueur paraît conduire à appliquer à tous les transports par route le chapitre I^{er} de ladite loi, à l'exclusion du chapitre II intitulé « Des Transports par chemin de fer ».

Cependant des doutes ayant surgi à cet égard, certains juristes estiment que c'est la qualité de l'exploitant et non la nature de son exploitation qui doit être considérée pour déterminer si les contrats de transport relatifs à cette exploitation donnent lieu à application du chapitre I^{er} ou du chapitre II, le Gouvernement demande (art. 22) aux Chambres législatives de décider que c'est bien le chapitre I^{er} qui doit régir tous les transports par route.

* * *

Hoewel de Staat den eigendom van het net heeft behouden, is het billijk gebleken dat bedoelde sommen zonder lasten zouden moeten afgestaan worden aan de Nationale Maatschappij, die al de uitgaven moet dragen betreffende de noodige werken van eersten aanleg om het net op de hoogte der behoeften van het verkeer en van de techniek te houden. Zulks is het doel van artikel 19.

Sommige bepalingen van de lastkohieren, waarvan het jongste dagteekent van 1866, beantwoorden niet meer aan de huidige opvatting van een openbaren dienst. Het is dus noodig dat bij artikel 20 aan de Regeering bevoegdheid wordt verleend om er, in overleg met den exploitant, wijzigingen in aan te brengen, wanneer deze verbetering van de exploitatievoorwaarden of een economischer exploitatie ten doel hebben.

Ten slotte, is het rationeel dat al de wegvervoerders, om het even of zij spoorwegexploitanten dan wel particuliere vervoerders zijn, op gelijken voet worden gesteld ten aanzien van de wet van 25 Augustus 1891, die de vervoerovereenkomst beheerscht. De interpretatie van de van kracht zijnde wettelijke bepalingen schijnt er toe te leiden op al het vervoer over den weg hoofdstuk I van die wet toe te passen, met uitsluiting van hoofdstuk II, getiteld « Vervoer per spoorweg ».

Daar hierover echter twijfel is ontstaan wijl sommige rechtskundigen oordeelen dat de hoedanigheid van den exploitant moet beschouwd worden om te bepalen of de vervoerovereenkomsten betreffende die exploitatie tot toepassing van hoofdstuk I of hoofdstuk II aanleiding geven, vraagt de Regeering (art. 22) aan de Wetgevende Kamers te beslissen dat wel degelijk hoofdstuk I al het vervoer over den weg moet beheerschen.

* * *

En conclusion, c'est la pratique qui fixera à la longue la meilleure manière de classer les autorisations quant aux marchandises à transporter, aux distances à parcourir, à la nature des autorisations pour un même district ou dans une relation déterminée, aux voies ferrées dont il convient de réduire l'activité ou à celles qu'on peut supprimer entièrement sans nuire aux intérêts du public.

Il y a là une question de mesure et d'opportunité. Le texte du projet de loi est assez souple pour laisser à ceux qui auront à appliquer ses dispositions toute la liberté d'action compatible avec le respect des droits de chacun. Les débats parlementaires donneront l'occasion d'examiner plus à fond les nombreux aspects du problème et d'apporter s'il le faut les améliorations qui paraîtraient utiles.

Le Ministre des Transports,

Als besluit, het is de practijk die mettertijd zal bepalen welke de beste manier is voor het rangschikken van de machtigingen met betrekking tot de te vervoeren goederen, de te berijden afstanden, den aard der machtigingen voor een en hetzelfde district of in een bepaald verkeer, de spoorwegen waarvan de bedrijvigheid behoort te worden verminderd of die welke geheel kunnen worden opgeheven zonder de belangen van het publiek te schaden.

Dit is een kwestie van mate en van opportunititeit. De tekst van het ontwerp van wet is soepel genoeg om hen die de bepalingen er van moeten toepassen alle vrijheid te laten vereenigbaar met eenieders rechten. De parlementaire debatten zullen gelegenheid bieden om de talrijke zijden van het vraagstuk grondiger te onderzoeken en om, desnoods, de verbeteringen aan te brengen die nuttig mochten blijken.

De Minister van Verkeerswezen,

P. FORTHOMME.

Projet de Loi portant une meilleure coordination des transports par route et par rail.

Wetsontwerp tot betere coördinatie van het vervoer over den weg en per spoor.

Léopold III,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Transports est chargé de présenter, en Notre Nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

CHAPITRE PREMIER.

Transports des marchandises par la route.

ARTICLE PREMIER.

Nul ne peut effectuer des transports de choses pour compte d'autrui et contre rémunération, au moyen de véhicules automobiles ou à traction mécanique indépendante ne circulant pas sur rails, sans autorisation délivrée conformément à la présente loi.

ART. 2.

Il est créé au Département des Transports un « Office des Transports par Route » chargé de délivrer les autorisations spécifiées à l'article 1^{er}.

Le titulaire de cet Office ainsi que son suppléant sont nommés par le Roi.

Leopold III,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op voorstel van Onzen Minister van Verkeerswezen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Verkeerswezen is er mee belast in Onzen Naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, luidend aldus :

HOOFDSTUK ÉÉN.

Vervoer van goederen over den weg.

ARTIKEL ÉÉN.

Niemand mag, voor rekening van anderen en tegen bezoldiging, zaken vervoeren door middel van niet op sporen rijdende motorvoertuigen of voertuigen met onafhankelijke mechanische trekkracht, tenzij hem daartoe machtiging is verleend overeenkomstig deze wet.

ART. 2.

Bij het Departement van Verkeerswezen wordt een « Bureau voor het Vervoer over den weg » opgericht, dat met het uitreiken van de in artikel 1 bedoelde machtigingen belast is.

Het hoofd van dat Bureau zoomede zijn vervanger worden benoemd door den Koning.

ART. 3.

Pour l'examen des demandes d'autorisation, sont notamment pris en considération les besoins du trafic et les moyens de transport existant dans les relations ou dans les régions envisagées.

ART. 4.

Les autorisations sont personnelles. Elles ont une durée maximum de trois ans et prennent cours, sauf appel prévu à l'article 6, un mois après la publication au *Moniteur belge*, mais n'expirent que le dernier jour du trimestre civil entamé. Les autorisations peuvent être révoquées en cas d'infraction aux dispositions du présent chapitre et du règlement général pris en exécution de celui-ci, ainsi qu'aux dispositions légales ou réglementaires en matière de roulage, d'impositions fiscales et d'utilisation de main-d'œuvre.

ART. 5.

En attendant le résultat de l'examen de la demande d'autorisation, l'Office des Transports par Route peut délivrer une autorisation provisoire valable jusqu'au moment où la décision définitive devient exécutoire.

ART. 6.

Il est institué une Commission d'Appel auprès de laquelle peut avoir recours contre toute décision de l'Office des Transports par Route whichever s'estimerait lésé par cette décision.

Le délai d'appel est de quinze jours à compter du jour de la publication au *Moniteur belge* dans le cas où une autorisation est accordée, et du jour de la notification de la décision aux intéressés dans les autres cas.

ART. 3.

Voor het onderzoek van de aanvragen om machtiging, wordt inzonderheid rekening gehouden met de verkeersbehoeften en de vervoermiddelen welke voor de beschouwde trajecten of verkeersgebieden aanwezig zijn.

ART. 4.

De machtigingen zijn persoonlijk. Zij zijn ten hoogste drie jaar geldig en gaan in, behoudens het in artikel 6 voorzien hooger beroep, een maand na de bekendmaking in den *Moniteur belge*, doch vervallen slechts den laatsten dag van het begonnen burgerlijk kwartaal. De machtigingen kunnen ingetrokken worden in geval van overtreding van de bepalingen van dit hoofdstuk en van het ter uitvoering van dit laatste genomen algemeen reglement, zoomede van de wets- of reglementsbepalingen inzake vervoer, fiskale belastingen en het bezigen van werkkrachten.

ART. 5.

In afwachting van den uitslag van het onderzoek betreffende de aanvraag om machtiging, kan het Bureau voor het Vervoer over den Weg een voorloopige machtiging afleveren, die geldig is tot op het oogenblik dat de definitieve beslissing uitvoerbaar wordt.

ART. 6.

Er wordt een Commissie van Beroep ingesteld, waarbij van alle beslissing van het Bureau voor het Vervoer over den Weg in beroep kan worden gekomen door al wie zich door die beslissing benadeeld mocht achten.

De termijn van beroep is van vijftien dagen, te rekenen van den dag der bekendmaking in den « *Moniteur belge* », ingeval een machtiging wordt verleend, en te rekenen van den dag der kennisgeving van de beslissing aan belanghebbenden in de andere gevallen.

Le recours a un effet suspensif. Les décisions de la Commission d'Appel sont exécutoires le jour de la notification aux intéressés.

ART. 7.

La Commission d'Appel siège au lieu et dans les formes et conditions déterminés par arrêté royal.

Elle est composée d'un président et de deux membres nommés par le Roi en raison de leur compétence particulière, pour une durée de six ans.

Il est nommé un président et des membres suppléants.

Les présidents et membres, effectifs et suppléants, doivent être de nationalité belge. Leurs émoluments sont fixés par arrêté royal. Ils cessent de faire partie de la Commission d'Appel à l'âge de 65 ans révolus.

Les fonctions de président et de membre, effectifs et suppléants, sont incompatibles avec celles de Ministre ou de Membre des Chambres Législatives. Cette incompatibilité subsistera pendant les deux années qui suivront l'expiration de la fonction ou du mandat publics.

Les fonctions de président et de membre, effectifs et suppléants, ne peuvent être exercées par des personnes ayant des intérêts dans un organisme qui effectue pour compte d'autrui des transports de choses définis à l'article 1^{er}.

ART. 8.

Un règlement général pour l'exécution des dispositions de la présente loi est arrêté par le Roi.

Le règlement général détermine notamment :

Het hooger beroep heeft opschortende werking. De beslissingen van de Commissie van Beroep zijn uitvoerbaar den dag der beteekening aan belanghebbenden.

ART. 7.

De Commissie van Beroep zetelt ter plaatse en in de vormen en onder de voorwaarden bepaald bij koninklijk besluit.

Zij bestaat uit een voorzitter en twee leden, wegens hun bijzondere bevoegdheid door den Koning benoemd voor een termijn van zes jaar.

Er worden een plaatsvervangende voorzitter en plaatsvervangende leden benoemd.

De werkende en plaatsvervangende voorzitters en leden moeten van Belgische nationaliteit zijn. Hun bezoldiging wordt bepaald bij koninklijk besluit. Zij houden op van de Commissie van Beroep deel uit te maken, als zij den vollen leeftijd van 65 jaar bereikt hebben.

De functie van werkend of van plaatsvervangend voorzitter of lid is onvereinigbaar met die van Minister of van Lid der Wetgevende Kamers. Die onvereinigbaarheid blijft bestaan gedurende twee jaar nadat de openbare functie of het openbaar mandaat heeft opgehouden.

De functie van werkend of van plaatsvervangend voorzitter of lid mag niet uitgeoefend worden door personen die belangen hebben bij een organisme dat voor rekening van anderen een vervoer van zaken bewerkstelligt als in artikel 1 is bepaald.

ART. 8.

Een algemeen reglement voor de uitvoering van de bepalingen van deze wet wordt door den Koning vastgesteld.

Het algemeen reglement bepaalt inzonderheid :

la forme dans laquelle la demande d'autorisation doit être introduite;

les modalités de l'enquête à laquelle il est procédé pour chaque demande;

les obligations imposées aux transporteurs dans l'intérêt des usagers et en vue de la sécurité des transports routiers;

la forme dans laquelle l'autorisation est délivrée;

le nombre et la nature des documents qui doivent être produits en vue du contrôle des opérations du transporteur;

les inscriptions qui doivent figurer sur les véhicules utilisés par le transporteur;

les conditions auxquelles ces véhicules doivent répondre.

En vue de faciliter l'application des dispositions de la présente loi, le règlement général peut également prescrire des mesures de contrôle applicables à ceux qui transportent des choses pour leur propre compte au moyen de véhicules définis à l'article 1^{er}.

ART. 9.

Un arrêté royal peut ordonner la perception d'un droit d'autorisation pour couvrir en tout ou en partie les dépenses afférentes à la délivrance des autorisations et à l'exercice du contrôle.

ART. 10.

Ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre, sous les conditions déterminées par le Règlement général, les transports de produits agricoles effectués de la ferme aux champs et inversement, de la ferme aux marchés et inversement, ainsi que les transports effectués dans l'enceinte des ports.

den vorm waarin de aanvraag om machtiging moet worden ingediend;

de modaliteiten van het onderzoek dat voor elke aanvraag wordt ingesteld;

de verplichtingen aan de vervoerders opgelegd in het belang van de gebruikers en met het oog op de veiligheid van het wegvervoer;

den vorm waarin de machtiging uitgereikt wordt;

het aantal en den aard van de bescheiden die moeten voorgelegd worden met het oog op de controle van de verrichtingen van den vervoerder;

de opschriften die op de door den vervoerder gebezigde voertuigen moeten voorkomen;

de vereischten waaraan die voertuigen moeten voldoen.

Tot gemakkelijker toepassing van de bepalingen van deze wet, kunnen bij het algemeen reglement insgelijks controlemaatregelen worden voorgeschreven toepasselijk op degenen die door middel van in artikel 1 bepaalde voertuigen voor eigen rekening zaken vervoeren.

ART. 9.

Een koninklijk besluit kan bevelen dat, voor elke machtiging, een recht dient geheven om de uitgaven betreffende de uitreiking van de machtigingen en de uitoefening van de controle geheel of gedeeltelijk te dekken.

ART. 10.

De bepalingen van dit hoofdstuk vinden, onder de bij het Algemeen Reglement bepaalde voorwaarden, geen toepassing ten aanzien van het vervoer van landbouwproducten van de hoeve naar het veld en omgekeerd, van de hoeve naar de markten en omgekeerd, zoomede ten aanzien van het vervoer binnen de havens.

ART. II.

Les infractions aux dispositions du présent chapitre et du règlement général d'exécution sont punies d'un emprisonnement d'un jour à huit jours et d'une amende de cinq francs à deux cents francs ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des dommages-intérêts, s'il y a lieu.

En cas de récidive d'infraction à l'article premier de la présente loi, les peines prévues à l'alinéa précédent sont portées au double.

L'article 9 de la loi du 31 mai 1888 sur la condamnation conditionnelle n'est pas applicable aux infractions à l'article premier.

En cas d'infraction à l'article premier, les condamnations à des dommages-intérêts prononcées à charge des contrevenants soit au profit des pouvoirs publics, soit au profit de transporteurs munis d'une autorisation et lésés par cette infraction, sont récupérables par privilège sur le produit de la vente sur saisie des voitures ayant servi à commettre l'infraction, même si les voitures ne sont pas la propriété des contrevenants.

Les juges de paix connaissent des infractions aux dispositions du présent chapitre et du Règlement général d'exécution.

ART. 12.

Des fonctionnaires et agents de l'Autorité peuvent être spécialement délégués par le Roi pour surveiller l'exécution des dispositions du présent chapitre et du Règlement général. Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

Une copie des procès-verbaux est adressée aux contrevenants dans les

ART. II.

De overtredingen van de bepalingen van dit hoofdstuk en van het algemeen uitvoeringsreglement worden gestraft met gevangenisstraf van één dag tot acht dagen en met geldboete van vijf frank tot tweehonderd frank of met één van die straffen alleen, onverminderd gebeurlijke schadevergoeding.

In geval van herhaling van een overtreding van artikel 1 dezer wet, worden de in het vorig lid voorziene straffen verdubbeld.

Artikel 9 der wet van 31 Mei 1888 op de voorwaardelijke veroordeeling is niet toepasselijk op de overtredingen van artikel 1.

In geval van overtreding van artikel 1, zijn de ten laste van de overtreders uitgesproken veroordeelingen tot schadevergoeding hetzij ten bate van openbare machten, hetzij ten bate van vervoerders voorzien van een machtiging en benadeeld door die overtreding, bij voorrecht verhaalbaar op de opbrengst van den verkoop van de in beslag genomen rijtuigen die voor het bedrijven van de overtreding hebben gediend, zelfs indien de rijtuigen niet het eigendom van de overtreders zijn.

De vrederechters nemen kennis van de overtredingen van de bepalingen van dit hoofdstuk en van het Algemeen Uitvoeringsreglement.

ART. 12.

Ambtenaars en bedienden der wet-tige macht kunnen door den Koning bijzonder worden afgevaardigd om toezicht te houden op de naleving van de bepalingen van dit hoofdstuk en van het Algemeen Reglement. Zij stellen de overtredingen vast bij processen-verbaal, die gelden tot bewijs van het tegendeel.

Een afschrift van de processen-verbaal wordt binnen de acht en veer-

quarante-huit heures de la constatation des infractions.

ART. 13.

La Société Nationale des Chemins de fer belges peut être autorisée à établir et, éventuellement, à exploiter des services de transports automobiles de marchandises sur route. Elle est également autorisée à prendre des intérêts dans de pareils services.

La Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux peut être autorisée à établir et, éventuellement, à exploiter des services de transports automobiles de marchandises sur route.

Les dispositions de la loi du 24 juin 1885, amendée par les lois des 11 août 1924, 20 juillet 1927, 29 août 1931 et 21 mars 1932, applicables aux services d'autobus, sont rendues applicables aux services de transports automobiles de marchandises sur route de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux en tant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions du présent chapitre et du règlement général pris en exécution de l'article 8.

ART. 14.

Les dispositions du présent chapitre entrent en vigueur trois mois après la promulgation de la présente loi.

Le Roi peut différer la mise en application de ces dispositions en ce qui concerne certaines catégories de véhicules, pour une période ne dépassant pas six mois.

Disposition transitoire.

ART. 15.

Les exploitations fonctionnant à la date de la mise en vigueur des dispositions du présent chapitre peuvent

tig uren na de vaststelling van de overtredingen aan de overtreders gezonden.

ART. 13.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen kan er toe gemachtigd worden autodiensten voor goederenvervoer over den weg op te richten en, in voorkomend geval, te exploiteeren. Zij mag insgelijks bij dergelijke diensten belangen nemen.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen kan er toe gemachtigd worden autodiensten voor goederenvervoer over den weg op te richten en, in voorkomend geval, te exploiteeren.

De bepalingen der wet van 24 Juni 1885, gewijzigd bij de wetten van 11 Augustus 1924, 20 Juli 1927, 29 Augustus 1931 en 21 Maart 1932, toepasselijk op de autobusdiensten, vinden toepassing ten aanzien van de autodiensten voor goederenvervoer over den weg der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, voor zoover zij niet strijdig zijn met de bepalingen van dit hoofdstuk en van het ter uitvoering van artikel 8 genomen algemeen reglement.

ART. 14.

De bepalingen van dit hoofdstuk treden in werking drie maand na de afkondiging van deze wet.

De toepassing van die bepalingen kan voor sommige categorieën van voertuigen door den Koning worden uitgesteld voor een termijn van ten hoogste zes maand.

Overgangsbepaling.

ART. 15.

De diensten die op den datum van inwerkingtreding van de bepalingen van dit hoofdstuk in bedrijf zijn,

continuer à titre provisoire jusqu'à décision sur leur demande d'autorisation, à condition que celle-ci soit introduite avant ladite date.

CHAPITRE II.

Chemins de fer.

ART. 16.

§ 1^{er}. — L'article 28 de la loi du 25 août 1891 est complété par les mots :

« Une priorité peut toutefois être accordée aux expéditeurs qui confient d'une façon régulière leurs transports au chemin de fer. »

§ 2. — L'article 32 de la même loi est complété par les mots :

« Une priorité peut être accordée pour la fourniture du matériel aux expéditeurs qui confient d'une façon régulière leurs transports au chemin de fer ».

ART. 17.

Le Gouvernement peut autoriser la Société Nationale des Chemins de fer belges à substituer, sur toute ligne ou section de ligne, soit un service d'autobus au service de trains à voyageurs ou à une partie de ce service, soit un service d'autocamions au service de trains à marchandises ou à une partie de ce service, soit un service d'autobus et d'autocamions aux services par voie ferrée ou à une partie de ces services.

Le Gouvernement peut aussi autoriser la Société Nationale des Chemins de fer belges à apporter toutes modifications aux lignes qu'elle exploite en vue d'améliorer les conditions d'exploitation ou d'assurer une exploitation plus économique.

Les services d'autobus organisés en vertu du présent article ne sont pas

mogen voorloopig voortgezet worden tot dat over hun aanvraag om machtiging beslist is, op voorwaarde dat die aanvraag vóór bedoelden datum werd ingediend.

HOOFDSTUK II.

Spoorwegen.

ART. 16.

§ 1. — Artikel 28 der wet van 25 Augustus 1891 wordt aangevuld met de woorden :

« Voorrang mag echter worden verleend aan de verzenders die hun vervoer geregeld aan den spoorweg toevertrouwen ».

§ 2. — Artikel 32 der zelfde wet wordt aangevuld met de woorden :

« Voor de levering van het materieel mag voorrang worden verleend aan de verzenders die hun vervoer geregeld aan den spoorweg toevertrouwen ».

ART. 17.

De Regeering kan aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen machtiging verleen om, op gelijk welke baan of gelijk welk baanvak, geheel of gedeeltelijk te vervangen : den dienst der reizigerstreinen door een autobusdienst, den dienst der goederentreinen door een vracht-autodienst, de spoorwegdiensten door een autobus- en vracht-autodienst.

De Regeering kan aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ook machtiging verleen om aan de door haar geëxploiteerde banen alle wijzigingen toe te brengen tot verkrijging van betere exploitatievoorwaarden of een economischer exploitatie.

De wet van 21 Maart 1932, behalve het bepaalde in artikel 13 betreffende

soumis à la loi du 21 mars 1932, sauf en ce qui concerne les dispositions de l'article 13 sur les redevances pour la réfection des routes.

Toutefois, le règlement général pris en exécution de l'article 5 de la dite loi leur est applicable.

Les services d'autocamions organisés en vertu du présent article ne sont pas soumis au chapitre premier de la présente loi.

Toutefois, le Roi détermine les dispositions du règlement général pris en exécution de l'article 8 du dit chapitre qui leur sont applicables.

ART. 18.

Le Gouvernement peut autoriser la Société Nationale des Chemins de fer belges à désaffecter toute ligne ou section de ligne s'il est établi que le maintien de la ligne ou de la section de ligne n'est plus justifié par l'importance du trafic.

ART. 19.

Le Gouvernement peut remettre à la Société Nationale des Chemins de fer belges pour être affecté aux dépenses d'établissement du réseau, le produit de la vente des biens immobiliers compris parmi ceux dont la Société Nationale a la jouissance et qui ne sont pas nécessaires à la bonne marche de l'exploitation.

ART. 20.

Le Gouvernement est autorisé à modifier, d'accord avec l'exploitant d'un chemin de fer, les clauses et conditions du cahier des charges lorsque ces modifications ont pour objet d'améliorer les conditions d'exploitation ou d'assurer une exploitation plus économique.

de taksen voor herstelling van de wegen, is niet toepasselijk op de krachtens dit artikel ingerichte autobusdiensten.

Het algemeen reglement, genomen ter uitvoering van artikel 5 van voormelde wet, vindt echter toepassing.

Hoofdstuk I van deze wet is niet toepasselijk op de krachtens dit artikel ingerichte vrachtautodiensten.

De bepalingen van het ter uitvoering van artikel 8 van voormeld hoofdstuk genomen algemeen reglement, welke er op toepasselijk zijn, worden echter door den Koning bepaald.

ART. 18.

De Regeering kan aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen machtiging verleen en om gelijk welke baan of gelijk welk baanvak op te heffen, indien wordt vastgesteld dat het behoud van de baan of van het baanvak niet meer gerechtvaardigd is door de belangrijkheid van het verkeer.

ART. 19.

De Regeering kan aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, om te worden aangewend voor de uitgaven van aanleg van het net, de opbrengst overdragen van den verkoop der onroerende goederen begrepen onder die waarvan de Nationale Maatschappij het genot heeft en welke niet noodig zijn voor den goeden gang der exploitatie.

ART. 20.

De Regeering wordt er toe gemachtigd in overleg met den exploitant van een spoorweg, de bepalingen en voorwaarden van het lastkohier te wijzigen, wanneer die wijzigingen verbetering van de exploitatievoorwaarden of een economischer exploitatie ten doel hebben.

ART. 21.

Le Gouvernement peut autoriser la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux à établir et à exploiter des services de transports automobiles de marchandises sur route destinés à améliorer les conditions d'exploitation de ses lignes ferrées, conformément aux dispositions de la loi du 29 août 1931, qui permettent à la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de ses lignes ferrées.

Ces services de transports automobiles de marchandises ne sont pas soumis au chapitre premier de la présente loi.

Toutefois, le Roi détermine les dispositions du règlement général pris en exécution de l'article 8 dudit chapitre qui leur sont applicables.

ART. 22.

Les services de transport de toute nature établis ou exploités sur la route à un titre quelconque par un exploitant de chemin de fer ne sont pas soumis au chapitre II de la loi du 25 août 1891 ni au cahier des charges régissant la ligne ferrée.

Donné à Bruxelles, le 28 mars 1934.

ART. 21.

De Regeering kan aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen machtiging verleen tot het oprichten en het exploiteeren van autodiensten voor goederenvervoer over den weg met het doel de exploitatievoorwaarden van haar spoorlijnen te verbeteren, zulks overeenkomstig de bepalingen der wet van 29 Augustus 1931, waarbij het de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen toegelaten is autobusdiensten op te richten tot verbetering van de exploitatievoorwaarden van haar spoorlijnen.

Hoofdstuk I van voorliggende wet is niet toepasselijk op die autobusdiensten voor goederenvervoer.

De bepalingen van het ter uitvoering van artikel 8 van voormeld hoofdstuk genomen algemeen reglement, welke er op toepasselijk zijn, worden door den Koning bepaald.

ART. 22.

Hoofdstuk II der wet van 25 Augustus 1891 en het lastkohier betreffende de spoorlijn zijn niet toepasselijk op de diensten van allen aard voor vervoer over den weg die, om het even te welken titel, door een spoorweg-exploitant opgericht of geëxploiteerd worden.

Gegeven te Brussel, op 28 Maart 1934.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Transports,

Van 's Konings wege :

De Minister van Verkeerswezen,

P. FORTHOMME.