

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1959-1960.

7 JULI 1960.

WETSONTWERP

betreffende het vervoer van zaken
met motorvoertuigen tegen vergoeding.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER EECKMAN.

DAMES EN HEREN,

Uwe commissie heeft, in haar vergadering van 29 juni en 5 juli 1960, het ontwerp na een grondige bespreking goedgekeurd.

De heer Minister van Verkeerswezen heeft aangedrongen opdat het ontwerp nog voor het aanstaande parlementair reces door de Kamer zou worden goedgekeurd. Gezien de beperkte tijd die ons voor het rapporteren van dit ontwerp is toegemeten zullen wij ons beperken tot het uitbrengen van een verslag omtrent de besprekingen welke uw commissie aan dit ontwerp heeft gewijd.

Wij verwijzen voor wat de economie van het ontwerp betreft naar de memorie van toelichting (Zie doc. 61 — zitting 1959-1960, Senaat) en naar het zeer breedvoerig verslag van de heer Senator Vandeputte (zie doc. 359 — 1959-1960 — Senaat).

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Brunfaut.

A. — Leden : de heren Allard, Barbeaux, Claeys, Dehandschutter, Delhache, De Paepe, Devriendt, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (B.), Verhamme. — Anseele, Brouhon, De Kinder, Geldof, Hicquet, Lacroix, Nazé, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Doorne.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bode, Delwaide, Eeckman, Moriau, Robyns, Verroken. — Baccus, Christiaenssens, Cudell, De Keuleneir, Van Hoorick. — D'haeseleer.

Zie :

571 (1959-1960) :

— N° 1 : Ontwerp door de Senaat overgezonden.

Chambre des Représentants

SESSION 1959-1960.

7 JUILLET 1960.

PROJET DE LOI

relatif au transport rémunéré de choses
par véhicules automobiles.

RAPPORT

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a approuvé le présent projet après en avoir longuement débattu en ses séances des 29 juin et 5 juillet 1960.

Le Ministre des Communications a insisté pour que la Chambre vote encore le projet avant les prochaines vacances parlementaires. Vu le temps limité qui nous est imparti pour faire rapport sur ce projet, nous nous bornerons à consigner les débats de la Commission.

En ce qui concerne l'économie du projet, nous renvoyons à l'Exposé des Motifs (voir doc. 61 — session 1959-1960, Sénat) et au rapport très détaillé de M. le Sénateur Vandeputte (voir doc. 359 — 1959-1960 — Sénat).

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Brunfaut.

A. — Membres : MM. Allard, Barbeaux, Claeys, Dehandschutter, Delhache, De Paepe, Devriendt, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (B.), Verhamme. — Anseele, Brouhon, De Kinder, Geldof, Hicquet, Lacroix, Nazé, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Doorne.

B. — Suppléants : MM. Bode, Delwaide, Eeckman, Moriau, Robyns, Verroken. — Baccus, Christiaenssens, Cudell, De Keuleneir, Van Hoorick. — D'haeseleer.

Voir :

571 (1959-1960) :

— N° 1 : Projet transmis par le Sénat.

Inleiding van de heer Minister.

Sedert 1936 wordt het vervoer langs de baan voor rekening van derden beheerst door een besluitwet. Deze heeft tot gevolg dat de normale ontwikkeling van de sector van het beroepsvervoer voor derden belemmerd werd. Niettegenstaande deze belemmering is de N. M. B. S. daardoor niet bevoordeligd geworden. Inderdaad, men heeft gezien dat het transport voor eigen rekening een zeer hoge uitbreiding heeft genomen, hetgeen in vele gevallen als anti-economisch mag worden bestempeld, aangezien de voertuigen aangewend voor het vervoer voor eigen rekening slechts voor 43 % nuttig aangewend worden.

Dit vloeit voort uit het feit dat over het algemeen deze voertuigen bij de heen — ofwel bij de terugreis onbevrucht zijn. Hetgeen ons in België ontbreekt is een instrument dat genoegzaam en sterk is uitgebouwd om het vervoer van goederen voor rekening van derden te verzekeren, hetgeen het beste kan gebeuren door terzake bevoegde beroepsmensen. Het is een feit dat het nieuwe systeem vervat in het huidige ontwerp een grotere vrijheid aan de beroepsvervoerders zal toekennen.

De heer Minister wijst erop dat de afschaffing van de « numerus clausus » dat tot nog toe in de uitoefening van het beroep van vervoerder voor rekening van derden, gebeurt onder drukking die van verscheidene zijden uitgeoefend wordt. Er zijn o.a. in dit verband reeds vroeger door parlementsleden wetsvoorstellen in deze zin ingediend, terwijl slechts in het jaar 1959 de Minister 850 tussenkomsten van parlementsleden heeft ontvangen om hem te vragen het bestaande systeem te verruimen en het bureau van het wegvervoer af te schaffen. Genoemd bureau wordt door het huidige ontwerp afgeschaft en de toekenning van vervoervergunningen en machtigingen zal voortaan bij de uitsluitende bevoegdheid van de Minister berusten.

De Minister herinnert er aan dat het Parlement enkele tijd geleden de wet betreffende de toegang tot het beroep heeft goedgekeurd. Alhoewel de uitoefening van het beroep van vervoerder voor rekening van derden door het huidige ontwerp naar de algehele vrijheid leidt, wil de Minister toch een systeem invoeren dat ertoe strekt de beroepsvervoerders een zekere opleiding te doen ondergaan door het invoeren van een stageperiode. We geven hierna de hervormingen welke in het wetsontwerp voorzien zijn (zie verslag van de Heer Senateur Van de Putte) :

« 1° Het vervoer voor eigen rekening blijft vrij.

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

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

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

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

Exposé introductif de M. le Ministre.

Depuis 1936, le transport par route pour compte de tiers est régi par un arrêté-loi. Cette situation a eu pour effet d'entraver le développement normal du secteur des transports professionnels pour compte de tiers. Malgré ces entraves, la S. N. C. B. n'en a retiré aucun avantage. On a constaté, en effet, que le transport pour compte propre a pris une très grande extension, ce qui, dans de nombreux cas, peut être qualifié d'anti-économique, les véhicules affectés au transport pour compte propre n'utilisant que 43 % de leur charge utile.

Ceci provient du fait qu'en général ces véhicules font le trajet à vide, soit à l'aller, soit au retour. Ce qui nous manque en Belgique, c'est un instrument suffisamment et solidement équipé pour assurer le transport des marchandises pour compte de tiers; les professionnels sont certainement tout indiqués pour le réaliser. En fait, le nouveau système prévu par le présent projet accordera une plus grande liberté aux transporteurs professionnels.

M. le Ministre souligne que le « numerus clausus » appliqué jusqu'ici à l'exercice de la profession de transporteur pour compte de tiers est supprimé par suite de la pression exercée de divers côtés. Des parlementaires ont déjà présenté des propositions de loi en ce sens et rien qu'en 1959, le Ministre a été saisi de 850 interventions de membres du Parlement, lui demandant d'élargir le système en vigueur et de supprimer l'Office des Transports par Route. Le présent projet met fin à l'existence de cet Office et le Ministre sera désormais seul compétent pour délivrer des licences et autorisations de transport.

Le Ministre rappelle que le Parlement a voté récemment la loi concernant l'accès à la profession. Bien que le présent projet tende à accorder la liberté complète pour l'exercice de la profession de transporteur pour compte de tiers, le Ministre entend néanmoins instaurer un système visant à imposer aux transporteurs professionnels une certaine formation, grâce à l'instauration d'un stage. Nous indiquons, ci-après, les réformes prévues par le projet de loi (voir rapport de M. le Sénateur Van de Putte) :

« 1° Le transport pour compte propre reste libre.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) de vervoerfirma's toe te laten zich normaal uit te breiden;
- b) de concurrentie veeleer af te stemmen op de « geboende service » dan wel op de vervoerprijs;
- c) bij te dragen tot de oprichting van degelijk georganiseerde en uitgeruste vervoerbedrijven en aldus de positie van de sector beroepsvervoer te verstevigen.

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

» In dit laatste opzicht is de toestand van België niet van de beste en het is te hopen dat de grotere vrijheid door dit wetsontwerp voorzien een keurargument zal uitmaken om

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) de permettre aux firmes de transport de se développer normalement;
- b) de faire porter la concurrence plutôt sur la qualité du service offert que sur le prix de transport;
- c) de contribuer à la création d'entreprises de transport bien organisées et convenablement équipées et de consolider ainsi la position du secteur du transport professionnel.

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

» A ce dernier point de vue, la Belgique est plutôt défavorisée et il faut espérer que la libération prévue par le présent projet de loi constituera un argument de choix

van de vreemde regeringen, ruimere contingenten-machtigingen ten behoeve van onze vervoerders te bekomen.

» 5° Dit wetsontwerp scheidt de mogelijkheid voorschriften inzake prijzen te bepalen.

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

Algemene bespreking.

Een lid beschouwt het huidig ontwerp als een kaderwet welke zeer nadelig zal inwerken op de N. M. B. S. Het ontwerp zal in brede mate een liberalisatie tot stand brengen en hij is bevreesd voor een grote anarchie en voor het gevaar van misbruiken welke zich dienaangaande zullen manifesteren. Deze liberalisatie van de privé-sector zal een grote slag toebrengen aan de N. M. B. S. Hetzelfde lid is toch van oordeel dat het huidig ontwerp een verbetering aan het bestaande systeem brengt, aangezien de N. M. B. S. op dezelfde voet behandeld wordt als de privé-vervoerders. Hij meent dat de totstandkoming van het ontwerp moet gezien worden in functie van de gemeenschappelijke markt. Hij betreurt echter dat het ontwerp het probleem van de algemene coordinatie van het vervoer niet regelt. Hetzelfde lid verklaart dat oud-Minister Anseele hem gevraagd heeft enkele amendementen in te dienen nl. op artikel 8 van het ontwerp.

Volgens hetzelfde lid zou er een « bradage » van de prijzen ontstaan.

De Minister zou, indien nodig, op dat gebied, moeten kunnen tussenkomen.

Er zijn nu reeds 21.000 beroepsvervoerders. Volgens de Minister mag worden verwacht dat ongeveer 10.000 een aanvraag zullen indienen tot het bekomen van een machtiging voor nationaal vervoer. Vermits er nu reeds 5000 dergelijke machtigingen in omloop zijn, zal de concurrentie verscherpen en de prijzen van het vervoer dalen. Hij vreest dat de concurrentie zo scherp zal worden dat de sector voor het vervoer voor rekening van derden met ineenstorting bedrijft wordt. In het kader van Benelux en van de Gemeenschappelijke Markt eisen de beroepsvervoerders dat er een tarificatie zou worden ingevoerd.

De beroepsvervoerders uit een van de partner-landen weigeren deze tarificatie omwille van de concurrentiemogelijkheden, terwijl in andere partner-landen de regeringen vergoedingen uitkeren voor het vervoer langs het water om zodoende gemakkelijker het vervoer van goederen te bedingen. Wij moeten gewapend zijn om deze internationale concurrentie te ondervangen.

Dit is de reden waarom het geachte lid nogmaals aandringt opdat de tarificatie zou worden ingevoerd, dit na overleg met de geïnteresseerde kringen.

Hetzelfde lid acht het wenselijk dat er een nationale consultatieve commissie voor het vervoer langs de baan zou worden opgericht. Deze commissie zou samengesteld zijn uit een magistraat, een ambtenaar, een vertegenwoordiger van de beroepsvervoerders, een vertegenwoordiger van de N. M. B. S. en 2 vertegenwoordigers van de werknemers. Deze commissie zou bevoegd zijn om alle betwistingen te behandelen aangaande de opmerkingen betreffende de nieuwe toestand die zal geschapen worden door het huidig ontwerp tegenover de N. M. B. S.

Hierop antwoordt de Minister als volgt :

Er wordt algemeen aangenomen dat de N. M. B. S. eveneens het vervoer langs de baan zou verzorgen. Opdat de

pour obtenir des gouvernements étrangers un élargissement des contingentements en faveur de nos transporteurs.

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

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

Discussion générale.

Un membre considère l'actuel projet comme une loi de cadre, qui aura des effets désastreux pour la S. N. C. B. Le présent projet instaurera, dans une large mesure, une libéralisation; il craint qu'elle n'entraîne une grande anarchie et des abus. Cette libéralisation du secteur privé portera un grand coup à la S. N. C. B. Le même membre estime cependant que l'actuel projet apporte une amélioration au régime en vigueur, du fait que la S. N. C. B. est traitée sur un pied d'égalité avec les transporteurs privés. Il croit que l'élaboration du projet doit être envisagée en fonction du Marché commun. Il déplore toutefois que le projet ne règle pas le problème de la coordination générale des transports. Il déclare que M. Anseele, ancien ministre, lui avait demandé de présenter quelques amendements, notamment à l'article 8 du projet.

Selon le même membre, un « bradage » des prix se produirait.

Le Ministre devrait, le cas échéant, pouvoir intervenir en ce domaine.

Il existe déjà à présent 21.000 transporteurs professionnels. D'après le Ministre, on peut s'attendre à ce que environ 10.000 transporteurs introduisent une demande en vue de l'obtention d'une autorisation de transport national. Du fait que 6.000 autorisations de ce genre sont déjà en circulation, la concurrence s'accroîtra et les prix de revient des transports baisseront. Il craint que la concurrence ne devienne tellement âpre que le secteur des transports effectués pour le compte de tiers soit menacé d'effondrement. Les transporteurs professionnels exigent que dans le cadre de Benelux et du Marché commun soit instauré une tarification.

Les transporteurs professionnels de l'un des pays contractants refusent cette tarification pour des motifs de concurrence, tandis qu'en d'autres pays contractants les gouvernements octroient des subsides aux transports par eau, afin de s'attribuer ainsi plus aisément le transport des marchandises. Nous devons être armés pour pouvoir soutenir cette concurrence internationale.

Tel est le motif pour lequel l'honorable membre insiste, une fois de plus, sur l'instauration d'une tarification et ceci, après consultation des milieux intéressés.

Ce même membre estime souhaitable la création d'une commission consultative nationale des transports par route. Cette commission serait composée d'un magistrat, d'un fonctionnaire, d'un représentant des transporteurs professionnels, d'un représentant de la S. N. C. B. et de 2 représentants des travailleurs. Ladite commission serait compétente pour trancher toutes contestations relatives aux observations concernant la situation nouvelle que créerait le projet actuel à l'égard de la S. N. C. B.

A ce sujet, M. le Ministre donne la réponse suivante :

Il est généralement admis que la S. N. C. B. assure également des transports par route. Afin que la Société

N. M. B. S. haar kansen zou kunnen verdedigen zal het haar toegelaten worden ook vervoer langs de weg te verrichten. Er kan natuurlijk geen sprake zijn van haar een stageperiode op te leggen, vermits de N. M. B. S. op het gebied van alle vervoer een langdurige ondervinding heeft opgedaan. Het spreekt vanzelf dat wanneer de N. M. B. S. in concurrentie komt met de privé-sector zij aan dezelfde voorwaarden en verplichtingen zoals belastingen, enz., dient onderworpen te worden. Er kan geen sprake zijn van haar op dit terrein bijzondere privilegiën toe te kennen. De heer Minister hoopt dat er in ons land machtige vervoer-maatschappijen zullen opgericht worden naar het voorbeeld van deze welke reeds bestaan in de ons omringende landen om aldus de concurrentie van het buitenland doeltreffend te kunnen ondervangen. Dit zou een middel zijn om de algemene coördinatie van het vervoer mogelijk te maken, hetgeen door het voorgaand lid gevraagd werd.

Een lid dankt de Minister voor de verantwoordelijkheid welke hij heeft willen opnemen om aan die ingewikkelde problemen een oplossing te willen brengen. Hij vraagt of de georganiseerde beroepsvervoerders akkoord gaan met de grondbeginselen welke in dit ontwerp vervat zijn.

De Minister antwoordt dat de georganiseerde beroepsvervoerders met de principes van dit ontwerp akkoord gaan maar het is vanzelfsprekend, aldus de Minister, dat indien de genoemde belangengroep de tekst zelf had mogen opstellen, deze er natuurlijk heel anders zou uitzien. Hetzelfde lid wijst erop dat de beroepsvervoerders de oprichting van een beroepscommissie vragen, hetgeen de Minister hun niet toestaan. Hetzelfde lid doet opmerken dat in sommige streken van het land bepaalde vervoerders een soort monopolie genieten. Hij gaat akkoord met het ontwerp en meer speciaal wat de stageperiode en de duur ervan betreft. Hetzelfde lid laat opmerken dat het Centrum Paul Heymans omtrent het ontwerp resoluties gepubliceerd heeft en dat de liberale groep van de Senaat zijn akkoord heeft betuigd met de inhoud van het wetsontwerp.

Een ander lid erkent dat in het wetsontwerp veel goede beschikkingen zijn vervat. Hij twijfelt er echter aan of deze politiek van de regering op het stuk van het vervoer langs de weg te verzoenen is met de politiek gevoerd door de N. M. B. S.

De Minister antwoordt aan het geachte lid dat de N. M. B. S. door zekere regels beschermd is en dat als tegenprestatie aan de Maatschappij bepaalde verplichtingen worden opgelegd.

De toepassing van het vroeger bestaande regime kan zich alleen rechtvaardigen tot zo lang de concurrentie beperkt blijft binnen de grenzen van ons land, maar de concurrentiële moeilijkheden voor de N. M. B. S. zullen onvermijdelijk optrijzen bij het inwerkingtreden van de Gemeenschappelijke Markt. In die voorwaarden moet de N. M. B. S. over meer vrijheid kunnen beschikken waarvan zij gebruik moet kunnen maken, de dag waarop de Gemeenschappelijke Markt in voege treedt. Op dit ogenblik worden bilaterale overeenkomsten tot stand gebracht tussen Frankrijk en West-Duitsland om de markt van het vervoer te organiseren. Het is dus nodig aan de N. M. B. S. een competitief karakter te geven om haar in staat te stellen de buitenlandse concurrentie, die beter georganiseerd is, te kunnen ondervangen. Een lid vreest dat de concurrentie waarvan sprake hierboven zich zal voltrekken ten nadele van het sociaal aspect. Hij oordeelt dat het wenselijker ware van grote, sterke en goed georganiseerde verenigingen voor het vervoer in het leven te roepen, veeleer dan een versnippering van kleine vervoerondernemingen te laten tot stand komen. Het zou moeten worden voorzien dat de arbeidsuren van de werknemers in het vervoerbedrijf zouden beperkt worden tot een strikt minimum per week. Hij is ook van mening dat een te groot aantal transporteurs ons vervoerapparaat in de volledige anarchie zal dompelen.

puisse défendre sa position, elle sera autorisée à effectuer également des transports par route. Il ne peut évidemment être question de lui imposer une période de stage, étant donné que la S. N. C. B. a une longue expérience en matière de transports de toute nature. Il va de soi que, si la Société entre en concurrence avec le secteur privé, elle devra être soumise aux mêmes conditions en matière d'impôts, etc... A ce point de vue, elle ne peut d'aucune façon bénéficier de privilèges particuliers. M. le Ministre espère que de puissantes sociétés de transport seront créées en Belgique, à l'instar de celles existant déjà dans les pays limitrophes, afin de pouvoir réagir ainsi efficacement à la concurrence étrangère. Ce serait un moyen de réaliser la coordination générale des transports demandée par le préopinant.

Un membre remercie le Ministre d'avoir bien voulu apporter une solution à ces problèmes complexes. Il demande si les transporteurs professionnels organisés sont d'accord sur les principes énoncés dans le projet.

M. le Ministre répond que les transporteurs en question sont d'accord mais, il est évident, ajoute le Ministre, que si le groupement intéressé avait pu lui-même rédiger le texte, celui-ci se présenterait sous une forme toute différente. Le même membre signale que les transporteurs professionnels demandent la création d'une commission professionnelle, mais M. le Ministre ne peut s'y rallier. En outre, il fait observer que dans certaines régions du pays des transporteurs bénéficient d'une sorte de monopole. Il se rallie au projet, notamment quant à la période et à la durée de stage. Enfin, il fait observer que le Centre Paul Hymans a publié des résolutions relatives au projet et que le groupe libéral du Sénat en a approuvé le texte.

Un autre membre reconnaît que le projet contient des dispositions excellentes. Il lui semble toutefois douteux que cette politique gouvernementale en matière de transports par route soit conciliable avec la politique suivie par la S. N. C. B.

Le Ministre répond à l'honorable membre que la S. N. C. B. est protégée par certaines règles et qu'en contre-partie certaines obligations sont imposées à la Société.

L'application du régime ancien ne peut se justifier qu'aussi longtemps que la concurrence ne dépasse pas les frontières de notre pays, mais les difficultés concurrentielles surgiront inévitablement pour la S. N. C. B. au moment de l'entrée en vigueur du Marché commun. Dès lors, la S. N. C. B. doit pouvoir disposer d'une plus grande liberté pour s'en servir le jour où le Marché commun entrera en vigueur. Des conventions bilatérales sont conclues en ce moment entre la France et l'Allemagne occidentale pour organiser le marché des transports. Il est donc nécessaire de donner à la S. N. C. B. un caractère compétitif pour lui permettre de faire face à la concurrence étrangère, actuellement mieux organisée. Un membre craint que cette concurrence se réalisera au détriment de l'aspect social. Il estime qu'il serait préférable de créer de grandes unions de transport, puissantes et bien organisées, plutôt que de permettre un éparpillement de petites entreprises de transports. Il faudrait prévoir la limitation des heures de travail des travailleurs dans les entreprises de transports à un strict maximum hebdomadaire. Il estime également que l'augmentation du nombre de transporteurs créera l'anarchie totale dans notre système de transports.

De amendementen van de heer Anseele worden ingetrokken aangezien de regering verklaart dat in het uitvoeringsbesluit in grote mate voldoening zal gegeven worden.

Hetzelfde lid laat opmerken dat de N. M. B. S. in dezelfde concurrentiële voorwaarden geplaatst wordt als het beroepsvervoer. Hij stelt daarbij de vraag of het de maatschappij toegelaten is aan derden haar rechten op het vervoer langs de weg af te staan.

De heer Minister kan hieromtrent geen precies en definitief antwoord verstrekken. Het probleem is ter studie en zal heel waarschijnlijk zijn oplossing vinden door het oprichten van een zelfstandige vervoermaatschappij, waarin de N. M. B. S. de grote meerderheid der aandelen zal hebben. In dit verband verwijzen we naar het verslag van de heer Delhache (Stuk 570/2).

Een lid is de mening toegedaan dat het ontwerp niet aan de verwachtingen zal beantwoorden. Inderdaad, het feit dat de N. M. B. S. het vervoer langs de baan kan verzekeren, zal niet van aard zijn om haar financiële voordelen te bezorgen. Ware het niet wenselijk, aldus het lid, een totale afzonderlijke maatschappij op te richten die volledig afhankelijk zou staan van de N. M. B. S. en zou gelast worden met het vervoer langs de weg, juist zoals de N. M. B. S. het vervoer langs het spoor verzekert.

Een ander lid dringt aan op de strikte beperking van de arbeidsduur voor de bestuurders van de voertuigen.

Een lid laat opmerken dat het probleem van de algemene coördinatie van het vervoer met het ontwerp nog niet opgelost wordt.

De Minister antwoordt dat het akkoord tussen Frankrijk en West-Duitsland, waarvan sprake hierboven, niet is afgesloten tussen de Regeringen maar wel tussen de Franse en de Duitse spoorwegmaatschappijen.

Op een andere vraag antwoordt de Minister dat het vervoer van goederen meer en meer als een geheel dient te worden beschouwd en dat er derhalve aan de N. M. B. S. meer soepelheid moet worden toegekend om het vervoer per spoor, zowel als dit langs de weg te kunnen cumuleren en aldus een competitieve rol te spelen en de N. M. B. S. toe te laten geld te verdienen. We mogen, aldus de Minister, onze N. M. B. S. niet als een vijand aanzien die zou moeten verdwijnen. De N. M. B. S. is een blijvende en publieke dienst en moet derhalve in de gelegenheid gesteld worden om met alle mogelijke middelen de financiële tekorten te verminderen en weg te werken. Het zijn immers de Belgische belastingbetalers die deze tekorten moeten dragen. Indien er aan de N. M. B. S. toegelaten wordt zich te organiseren om het vervoer van goederen tergelijktijd langs het spoor en langs de weg te verzekeren, zo zal zij veel gemakkelijker kunnen beantwoorden aan de vraag die haar door het buitenland gesteld wordt, telkens wanneer het kan, om een vervoeropdracht die gemengd is (spoor en weg) uit te voeren.

Aan een ander lid antwoordt de heer Minister dat hij door het spel van de vrije concurrentie hoopt dat de voertarieven met 10 tot 15 % zullen gedrukt worden. Deze vermindering van de prijs voor het vervoer van goederen zal ten goede komen aan alle sectoren van ons economisch leven.

Een lid somt de verschillende voordelen op die in het wetsontwerp vervat zijn en verklaart o.m. dat het ontwerp zal leiden tot een drukking van de toegepaste tarieven, dat het een einde zal stellen aan de onregelmatige situatie in verband met de vrije concurrentie en dat het zekere praktijken van zwarte markt zal doen verdwijnen die op het gebied van vervoer toegepast werden. Hij is van oordeel dat het sociaal probleem welk door het systeem opgeroepen wordt en waarover reeds door andere sprekers werd tussengekomen, een oplossing zal vinden in het kader van het artikel 6 van het ontwerp.

Les amendements de M. Anseele sont retirés étant donné que le Gouvernement déclare que l'arrêté d'exécution donnera satisfaction dans une large mesure.

Le même membre fait observer que la S. N. C. B. est placée dans les mêmes conditions concurrentielles que les transports professionnels. A ce propos, il demande si la société est autorisée à céder à des tiers ses droits en matière de transport par route.

Le Ministre n'est pas en mesure de donner une réponse précise et définitive à ce sujet. Le problème est à l'étude et recevra très probablement sa solution grâce à la création d'une société de transports autonome, dans laquelle la S. N. C. B. détiendra la grande majorité des actions. Nous renvoyons à ce sujet au rapport de M. Delhache (Doc. 570/2).

Un membre est d'avis que le projet ne répondra pas aux espérances. En effet, le fait que la S. N. C. B. pourra assurer le transport par route ne sera pas de nature à lui procurer des avantages financiers. Il demande s'il ne serait pas souhaitable de créer une société entièrement distincte, totalement indépendante de la S. N. C. B., et qui serait chargée du transport par route, tout comme la S. N. C. B. assure le transport par chemin de fer.

Un autre membre demande que l'on délimite strictement la durée des prestations des conducteurs de véhicules.

Un commissaire fait observer que le projet n'apporte pas de solution au problème de la coordination générale des transports.

M. le Ministre répond que l'accord précité entre la France et l'Allemagne de l'Ouest n'a pas été conclu par les Gouvernements, mais par des sociétés de chemins de fer françaises et allemandes.

En réponse à une autre question, M. le Ministre déclare que, de plus en plus, le transport de marchandises doit être considéré comme formant un tout, et que, par conséquent, il faut accorder une plus grande souplesse à la S. N. C. B., pour lui permettre de cumuler le transport par chemin de fer et le transport par routes, de jouer un rôle compétitif et de faire des bénéfices. Nous ne pouvons donc, poursuit le Ministre, considérer la S. N. C. B. comme une ennemie qui doit être éliminée. La S. N. C. B. est un service permanent et public, et doit dès lors être mise en mesure de réduire et de supprimer tous les déficits par tous les moyens possibles. En effet, ce sont les contribuables belges qui doivent supporter ces déficits. Si l'on permet à la S. N. C. B. de s'organiser pour assurer simultanément le transport des marchandises par rail et par route, elle sera davantage à même de faire face aux demandes de l'étranger d'assurer, le cas échéant, des prestations de transports mixtes (rail et route).

Répondant à un autre membre, le Ministre déclare qu'il espère que le libre jeu de la concurrence réduira les tarifs des transports de 10 à 15 %. Cette réduction du prix de revient du transport des marchandises profitera à tous les secteurs de notre vie économique.

Un membre énumère les divers avantages contenus dans le projet de loi. Il déclare notamment que le projet aura une heureuse influence sur les tarifs appliqués et qu'il mettra fin à une situation irrégulière dans le domaine de la libre concurrence ainsi qu'à certaines pratiques de marché noir en vigueur dans les transports. Il estime que le problème social soulevé par le système, et que certains autres orateurs ont déjà signalé, trouvera une solution dans le cadre de l'article 6 du projet.

Hetzelfde lid is van oordeel dat de kwesties van technische aard hun toepassing vinden in artikel 59 van het ontwerp van algemeen reglement, terwijl in artikel 61 van hetzelfde reglement in verband met de arbeidsduur van de bestuurders der voertuigen een humanitaire oplossing wordt getroffen, aangezien de bestuurders van de voertuigen niet langer dan 5 uren per periode van zes uren dienst zullen mogen nemen. In dit verband is hetzelfde lid enigszins ongerust en stelt de vraag « hoe zal men deze beschikkingen kunnen controleren? » Hetzelfde lid vraagt een vertegenwoordiging van de werknemers op te nemen in die commissie voor wegtarieven, alsmede in deze voor het wegverkeer.

Een lid doet opmerken dat in artikel 5 van het ontwerp de aflevering van vergunningen voor internationaal vervoer afhankelijk wordt gesteld van het afleveren van een bewijs van vakbekwaamheid door de aanvrager van de internationale vergunning.

Hij betreurt dat de eis van vakbekwaamheid niet gesteld wordt voor het afleveren van de nationale bewijzen en machtigingen. Hetzelfde lid vraagt aan de Minister om deze beschikking in artikel 5 op te nemen.

Verscheidene leden dringen aan bij de Minister opdat de maximumarbeidsduur voor bestuurders der voertuigen strikt zou toegepast worden en dat de nodige maatregelen voor een efficiënte controle dienen ingevoerd.

Zij vragen eveneens dat voor de lange afstanden het zou worden voorgeschreven dat er 2 bestuurders op het voertuig gedurende het ganse traject zouden aanwezig zijn.

Een ander lid dringt aan opdat dezelfde verplichtingen als deze voorzien in het ontwerp ook zouden toegepast worden op de vreemde transporteurs die ons land binnentreden.

Een lid geeft voorlezing van een document betreffende de verhouding tussen Frankrijk en België op het gebied van het wegvervoer. Dit document wordt aan de heer Minister overhandigd met bede er kennis van te nemen.

Meerdere leden van uw commissie hebben uiting gegeven van hun voldoening ten overstaan van de Minister voor het feit dat alle commissieleden kennis hebben gekregen van het ontwerp van het koninklijk besluit betreffende het algemeen reglement.

Een lid laat opmerken dat de tekst van het algemeen reglement niet in overeenstemming is, althans op sommige punten, met de tekst van het ontwerp zelf.

In zijn antwoord bevestigt de Minister dat er een onderscheid moet gemaakt worden tussen de tekst van het wetsontwerp en deze van het algemeen reglement. Hij gaat akkoord om te verklaren dat de tekst van het ontwerp niet helemaal in overeenstemming is met deze van het wetsontwerp en geeft de verzekering dat de tekst van het algemeen reglement derwijze zal worden in overeenstemming gebracht.

Verder verklaart de Minister dat de zienswijze van sommige commissieleden in verband met de vermindering van de huidige transporttarieven een werkelijkheid zal zijn na het in werking treden van het huidig ontwerp.

De prijzen moeten zoveel mogelijk gedrukt worden opdat zij competitief zouden zijn. Er moet echter zorgzaam over gewaakt worden dat deze prijzen niet beneden een bepaald minimum zouden dalen, dat hierdoor de leefbaarheid van de ondernemingen in het gedrang zou komen, hetgeen te allen prijze moet vermeden worden.

De Minister onderstreept dat het huidig ontwerp moet beschouwd worden als een wet van toegang tot het beroep van vervoerder. Maar gezien het feit dat het beroep van vervoerder van goederen voor derden moet gezien worden in het algemeen probleem van het vervoer en meteen in het vooruitzicht van de algemene coordinatie ervan bevestigt de heer Minister van Verkeerswezen dat het in zijn be-

Le même membre estime que les questions techniques sont traitées à l'article 59 du projet de règlement général, et que l'article 61 du règlement général apporte une solution humaine en ce qui concerne la durée des prestations des conducteurs de véhicules, étant donné que ces conducteurs ne pourront être en service pendant plus de cinq heures par période de six heures. Le même membre est quelque peu inquiet à ce sujet et demande « comment va-t-on contrôler ces dispositions » ? Ce membre propose également que les travailleurs soient représentés au sein de la commission des tarifs routiers ainsi que dans la commission du trafic routier.

Un membre fait observer que l'article 5 du projet subordonne la délivrance des autorisations de transport international à la production par le demandeur d'une autorisation internationale d'un certificat de capacité professionnelle.

Il regrette que l'obligation relative à la capacité professionnelle ne soit pas imposée pour les autorisations et les certificats nationaux. Le même membre demande au Ministre d'insérer cette disposition dans l'article 5.

Plusieurs membres insistent auprès du Ministre pour que la durée maximum des prestations des conducteurs de véhicules soit strictement appliquée et pour que les mesures nécessaires soient prises en vue d'un contrôle efficace.

Ils demandent aussi d'imposer la présence permanente de deux conducteurs par véhicule lorsqu'il s'agit de longs trajets.

Un autre membre insiste pour que les obligations prévues dans le projet soient également appliquées aux transporteurs étrangers qui circulent dans notre pays.

Un membre donne lecture d'un document relatif aux relations franco-belges en matière de transport routier. Ce document est remis au Ministre, avec prière d'en prendre connaissance.

Plusieurs membres de votre Commission ont exprimé leur satisfaction au Ministre de ce que tous les ministres ont eu connaissance du texte provisoire de l'arrêté royal relatif au règlement général.

Un membre fait observer que le texte du règlement général n'est pas conforme tout au moins sur certains points, au texte du projet lui-même.

Dans sa réponse, le Ministre déclare qu'une distinction doit être faite entre le texte du projet de loi et celui du règlement général. Il reconnaît que les textes définitifs ne sont pas pleinement conformes à ceux du projet de loi et il donne l'assurance que le texte du règlement général sera modifié en conséquence.

Le Ministre déclare en outre que le point de vue développé par certains membres au sujet de la réduction des tarifs actuels des transports deviendra réalité après l'entrée en vigueur du présent projet.

Il faudra réduire les prix au maximum pour les rendre compétitifs. Mais il faudra veiller aussi à ce que ces prix ne descendent pas en dessous d'un minimum déterminé, et ne mettent ainsi en danger la viabilité des entreprises, ce qui doit être évité à tout prix.

M. le Ministre souligne que le présent projet doit être considéré comme une loi d'accès à la profession de transporteur. Mais étant donné que la profession de transporteur de choses pour le compte de tiers s'insère dans le problème général des transports et par conséquent de la coordination générale envisagée de ces transports, M. le Ministre des Communications affirme qu'il lui appartient

voegdheid ligt de regelen tot de toegang van het beroep van transporteur te bepalen.

De Minister zal in het algemeen reglement een aantal punten opnemen waaraan de beroepsvervoerders zullen moeten voldoen ten einde hun vakbekwaamheid te bewijzen. Het spreekt vanzelf, aldus de Minister, dat deze maatregelen zullen genomen worden in overleg met zijn collega de Minister van Middenstand.

Gevolg gevend aan de vragen gesteld door enkele leden zal de heer Minister ervoor zorgen dat de commissies voorzien in het algemeen reglement zullen uitgebreid worden zodanig dat alle belangengroepen, o.a.: werknemers en kleine vervoerders, zullen vertegenwoordigd zijn.

De Minister verbindt zich de tekst van het algemeen reglement, met het oog op deze doelstelling, te wijzigen. In verband met de sociale aspecten van de arbeidsduur van de bestuurders der voertuigen, geeft de Minister toe dat het algemeen reglement dit probleem niet genoegzaam oplost. De Minister zal het artikel van het algemeen reglement volledig wijzigen en in overeenkomst brengen met het internationaal akkoord, ondertekend te Genève op het internationaal bureau voor transport.

Artikel 61 zal door volgende tekst vervangen worden :

« § 1. — Onverminderd de overige wettelijke en reglementaire bepalingen ter zake, moet de tewerkstelling van personeel voor het besturen van de onder dit algemeen reglement vallende voertuigen geschieden onder de volgende voorwaarden.

§ 2. — 1° Ieder bestuurder moet ten minste tien opeenvolgende uren rust genieten tijdens iedere periode van 24 uren, te rekenen van het begin van de arbeidsdag;

2° Deze rusttijd mag tot acht opeenvolgende uren worden verminderd :

a) hetzij eenmaal per periode van zeven dagen;
b) hetzij wanneer er in het voertuig twee bestuurders aanwezig zijn, en dit voertuig zo is ingericht dat een der bestuurders liggend kan rusten;

3° Tijdens deze rustperiodes is de bestuurder vrijgesteld van dienstprestaties en is hij niet gehouden in of nabij het voertuig te blijven, met dien verstande evenwel, dat hij vooraf alle nodige voorzorgen dient te nemen met het oog op de veiligheid van het voertuig en van de inhoud ervan.

Deze bepaling geldt niet voor de vervoerondernemers die voor eigen rekening een voertuig besturen.

§ 3. — 1° Behoudens het bepaalde sub 3° hierna is het verboden een voertuig te besturen gedurende meer dan vijf uren zonder onderbreking. De besturingsperiode wordt als ononderbroken beschouwd wanneer zij niet onderbroken is gedurende een tijdspanne van dertig minuten aan één stuk;

2° De totale besturingstijd mag niet meer bedragen dan negen uren per bestuurder en per periode van 24 uur. Indien voor de uitvoering van de opdracht een langere besturings-tijd nodig is, moet er een tweede bestuurder aanwezig zijn, die de eerste kan aflossen;

3° De rustpozen vermeld sub 1° en 2° van paragraaf 2 mogen worden ingekort en de tijd voor het besturen vermeld sub 1° en 2° van de onderhavige paragraaf mag worden verlengd in geval van overmacht, van onvoorziene vertraging onderweg opgelopen en van toevallige gebeurtenissen, in zover zulks nodig blijkt te zijn voor de veiligheid van het voertuig of van de lading of om de bestuurder in staat te stellen een geschikte plaats voor het ophoud of, zo de omstandigheden het mogelijk maken, het eindpunt van

de fixer les règles en matière d'accès à la profession de transporteur.

Le Ministre reprendra dans le règlement général un certain nombre de conditions auxquelles les transporteurs professionnels devront satisfaire pour prouver de leur capacité professionnelle. Il va de soi que le Ministre prendra ces mesures de commun accord avec son collègue des Classes Moyennes.

Répondant aux vœux exprimés par certains membres M. le Ministre veillera à ce que les commissions, prévues au règlement général, soient étendues de manière qu'y soient représentés tous les groupes d'intérêts, notamment les employeurs et les classes moyennes.

M. le Ministre s'engage à modifier le texte du règlement général dans ce sens. En ce qui concerne l'aspect social du problème de la durée des prestations imposées aux conducteurs de véhicules, M. le Ministre reconnaît que le règlement général n'apporte pas une solution satisfaisante à ce problème. Il modifiera complètement l'article du règlement général, afin de le mettre en concordance avec l'accord international, signé à Genève au Bureau international des transports.

L'article 61 sera remplacé par le texte suivant :

« § 1. — Sans préjudice des autres dispositions légales et réglementaires en la matière, l'utilisation du personnel de conduite des véhicules soumis au présent règlement général doit répondre aux conditions suivantes :

§ 2. — 1° Tout conducteur doit bénéficier d'au moins dix heures consécutives de repos au cours de toute période de 24 heures comptées à partir du commencement de la journée de travail;

2° Cette période peut être réduite à huit heures consécutives :

a) soit une seule fois par période de sept jours;
b) soit s'il y a deux conducteurs à bord du véhicule et si celui-ci est aménagé de façon à permettre à l'un des conducteurs un repos en position allongée;

3° Pendant ces périodes de repos le conducteur est libéré de tout service et n'est pas tenu de rester sur le véhicule ou près de celui-ci, étant entendu qu'il doit préalablement prendre toutes précautions utiles pour assurer la sécurité du véhicule et de son contenu.

Cette disposition n'est pas applicable aux transporteurs conduisant un véhicule pour leur propre compte.

§ 3. — 1° Sous réserve des dispositions sub 3° ci-après, il est interdit de conduire un véhicule pendant une période continue de plus de cinq heures. La période de conduite est tenue pour continue à moins qu'il n'y ait une interruption continue d'au moins 30 minutes;

2° Le total des heures de conduite ne peut dépasser neuf heures par conducteur au cours de toute période de 24 heures. Dans le cas où l'exécution du service entraîne une durée de conduite supérieure, un second conducteur est à prévoir pour relayer le premier;

3° Les durées de repos indiquées au 1° et 2° du paragraphe 2 peuvent être réduites et les durées de conduite indiquées au 1° et 2° du présent paragraphe peuvent être prolongées en cas de force majeure, de retard imprévu rencontré en cours de route et d'événements fortuits, dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité du véhicule ou de son chargement et pour permettre au conducteur d'atteindre un point d'arrêt approprié ou, si les circonstances le permettent, le terme de son voyage. Les horaires doivent toutefois être

zijn reisweg te bereiken. De dienstregeling moet nochtans derwijze worden opgemaakt, dat normaal geen aanleiding kan bestaan om zich op deze bepaling te beroepen.

§ 4. — Op elke sleep van voertuigen bestaande uit volgwagens waarvan het globale toegelaten maximum gewicht meer dan 10 ton bedraagt, moeten twee bestuurders of één bestuurder en één begeleider aanwezig zijn.

§ 5. — De maatregelen nodig voor het toezicht op het naleven van de in dit artikel vervatte bepalingen zullen door ons worden vastgesteld.

* * *

Paragraaf 5 van dit artikel opent voor de Minister de mogelijkheid om een soort « carnet de bord » in te voeren, wat de controle in ruime mate zou vergemakkelijken.

De Minister van Verkeerswezen zal met zijn collega's van Arbeid, Sociale Voorzorg en Economische Zaken overleg plegen om de sociale aspecten welke door verscheidene commissieleden opgeworpen werden een definitieve oplossing te geven.

Een lid maakt opmerkingen en doet verscheidene voorstellen in verband van het ontwerp van algemeen reglement met artikel 21. Dit commissielid vraagt dat de 120 vervoeractiviteiten zouden vervangen worden door 120 werkdagen. Hij wordt daarbij gesteund door een ander commissielid.

De Minister zal rekening houden met deze opmerking en een ander criterium dan dit van 120 vervoeractiviteiten voorschrijven. Hetzelfde lid dringt aan om de retributien voorgesteld bij artikel 32 van het algemeen reglement te zien verminderen en terug te brengen op het bedrag dat nu in voege is.

De Minister verklaart zich akkoord en zal de voorgestelde retributien in de zin van een vermindering laten wijzigen.

Op een vraag van zelfde commissielid verklaart de Minister zich akkoord om aan de titularissen van een vervoervergunning (25 km) geen internationale machtiging te zullen toekennen.

Bij artikel 52 van het algemeen reglement wordt bepaald dat de vrachtbrieven moeten ondertekend worden en door de vervoerder en door de verzender. Dit zal vele technische moeilijkheden met zich brengen en ook oorzaak zijn van zekere vertraging in het vervoer zelf omdat de verzender niet altijd de opdrachtgever is.

Een commissaris dringt aan opdat één handtekening nl. deze van de vervoerder zou volstaan.

De Minister is geneigd aan deze vraag voldoening te geven en zal het probleem onderzoeken zonder nochtans de doeltreffendheid van de controlemogelijkheden in het gedrang te brengen.

Bij artikel 55 van het algemeen reglement laat diezelfde commissaris opmerken dat in § 3 de vervoerder kan vrijgesteld worden van de verplichting tot verzekering. Hij vraagt dat in de tekst zou bepaald worden dat de opdrachtgever in dit geval geen verhaal tegen de vervoerder zou kunnen nemen.

De Minister zal deze vraag waaraan een juridisch aspect verbonden is onderzoeken en in de mate van het mogelijke voldoening geven.

Hetzelfde lid vraagt dat in de samenstelling van de commissie voor de wegtarieven een vertegenwoordiger van de N. M. B. S. zou opgenomen worden om aldus de verzekering te hebben dat de 2 afgevaardigden van de vervoerders welke reeds voorzien zijn bij de samenstelling van genoemde commissie, uitsluitend uit de sector van de representatieve vereniging van beroepsvervoerders zouden kunnen aangesteld worden. Hij koestert immers de vrees dat wanneer de

établis de manière qu'il n'y ait pas normalement lieu de se prévaloir de cette disposition.

§ 4. — Tout train de véhicules composé de remorques dont le poids maximum autorisé total dépasse 10 tonnes doit avoir à bord soit deux conducteurs, soit un conducteur et un convoyeur.

§ 5. — Les mesures propres à assurer le contrôle du respect des dispositions du présent article seront réglées par nous. »

* * *

Le § 5 de cet article ouvre pour Monsieur le Ministre la possibilité d'instaurer une sorte de « carnet de bord » qui faciliterait en grande mesure le contrôle de l'application.

Le Ministre des Communications se concertera avec ses collègues du Travail, de la Prévoyance Sociale et des Affaires Economiques en vue de donner une solution définitive aux aspects sociaux soulevés par les divers membres.

Un membre fait des observations et diverses propositions au sujet du projet de règlement général prévu à l'article 21. Ce membre demande que les 120 opérations de transport soient remplacées par 120 jours ouvrables. Il est appuyé sur ce point par un autre membre.

Le Ministre tiendra compte de cette observation et établira un critère autre que celui des 120 opérations de transports. Ce même membre insiste pour que les rétributions, proposées à l'article 32 du règlement général, soient réduites et ramenées aux taux actuellement en vigueur.

Le Ministre se déclare d'accord et fera modifier, dans le sens d'une réduction, les rétributions proposées.

A la demande du même membre, le Ministre se déclare d'accord pour ne pas attribuer d'autorisation de transport international aux titulaires d'une autorisation de transport (25 km.).

Il est prévu à l'article 52 du règlement général que les lettres de voiture devront être signées à la fois par le transporteur et par l'expéditeur. Cette disposition entraînera de nombreuses difficultés techniques et un certain ralentissement du trafic lui-même, du fait que l'expéditeur n'est pas toujours le commettant.

Un membre insiste pour qu'une seule signature, celle du transporteur, soit considérée comme suffisante.

Le Ministre est tenté de donner satisfaction à cette demande et examinera le problème, sans toutefois compromettre l'efficacité des moyens de contrôle.

A l'article 55 du règlement général ce même membre fait observer qu'au § 3 le transporteur peut être exempté de l'assurance obligatoire. Il demande que le texte prévienne que le commettant n'aura, dans ce cas, aucun recours contre le transporteur.

Le Ministre examinera dans quelle mesure il pourra donner satisfaction à cette demande, qui revêt un aspect juridique.

Ce même membre demande qu'un représentant de la S. N. C. B. soit admis au sein de la commission des tarifs routiers afin d'avoir ainsi l'assurance que les 2 délégués des transporteurs, déjà prévus lors de la constitution de ladite commission, puissent être désignés exclusivement dans le secteur de l'organisation représentative des transporteurs professionnels. Il craint, en effet, que si la S. N. C. B. n'est pas mentionnée nominativement parmi les membres

N. M. B. S. niet nominatief onder de leden van genoemde commissie wordt vermeld, de afgevaardigde van de N. M. B. S. zou aangeduid worden onder de 2 afgevaardigden van de vervoerders.

De Minister deelt mede dat aangezien hij er momenteel niet aan denkt een tarificatie in te voeren, hij voorlopig niet zinnens is de commissie van de wegtarieven op te richten en hiermede zal gewacht worden tot wanneer het probleem van de tarificatie zal dienen behandeld.

De Minister houdt niettemin rekening met deze suggestie voor de eventuele oprichting van genoemde commissie.

Volgens artikel 67, § 2, wordt voorzien dat de commissie voor het wegvervoer enkel advies kan uitbrengen op vraag van de Minister van Verkeerswezen. Diezelfde commissaris vraagt dat de commissie van het wegvervoer ook recht op initiatief inzake advies zou toegewezen worden.

De Minister verklaart hiertegen geen bezwaar te hebben en is bereid het algemeen reglement in die zin te wijzigen.

De artikelen worden goedgekeurd.

Het gehele wetsontwerp wordt aangenomen met 11 stemmen en 3 onthoudingen.

Het verslag wordt aangenomen met algemene stemmen.

De Verslaggever,

P. EECKMAN.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

de ladite commission, le délégué de la S. N. C. B. ne soit désigné parmi les 2 délégués des transporteurs.

Le Ministre signale qu'il n'envisage pas momentanément de tarification, qu'il n'a pas l'intention de créer la commission des tarifs routiers, à quoi il ne sera procédé que lorsque le problème de la tarification devra être examiné.

Toutefois, le Ministre tient compte de cette suggestion pour la création éventuelle de la commission visée.

L'article 67, § 2, prévoit que la commission du transport par route ne peut émettre des avis qu'à la demande du Ministre des Communications. Ce même membre demande qu'il soit accordé aussi à la commission du transport par route un droit d'initiative en matière d'avis.

Le Ministre n'y voit pas d'objection et il se déclare disposé à modifier le règlement général en ce sens.

Les articles sont adoptés.

L'ensemble du projet de loi est adopté par 11 voix et 3 abstentions.

Le rapport est approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,

P. EECKMAN.

Le Président,

F. BRUNFAUT.