

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

15 DÉCEMBRE 1953.

PROPOSITION DE LOI

portant abrogation de l'arrêté-loi n° 248 du 5 mars 1936 sur la réglementation des transports de choses par véhicules automobiles.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

En 1936, dans le but de redresser la situation de la Société Nationale des Chemins de fer, le Gouvernement, usant des pouvoirs attribués au Roi en vue du redressement économique et financier et de l'abaissement des charges publiques, prit un arrêté-loi réglementant les transports de choses par véhicules automobiles.

Cette réglementation nous paraît avoir constitué une erreur dès l'origine.

Mais actuellement en tout cas, elle est devenue totalement anachronique. C'est le type de la réglementation anti-économique.

Malgré elle, les moyens de transport ont continué à se développer et à faire la concurrence aux Chemins de fer.

De nombreux transporteurs ont trouvé les moyens d'échapper au contrôle. Certains transports sont camouflés. Pour d'autres, la marchandise est portée comme étant vendue au transporteur, en sorte que celui-ci, transportant pour son propre compte, ne tombe plus sous la réglementation.

* * *

D'autre part, il apparaît que la réglementation tend à créer un monopole, non seulement pour les chemins de fer; mais aussi pour les firmes établies, faisant ainsi tort à une meilleure organisation des transports. De plus, ce sont généralement de grosses firmes qui détiennent les monopoles, et les petits transporteurs ne parviennent pas à obtenir la permission d'exercer normalement leur profession.

Des producteurs ont dû se créer un parc automobile, alors qu'ils eussent préféré confier leurs transports au travailleur indépendant.

* * *

Au mois d'avril 1949, suivant la réponse qui fut faite à notre question 105 par M. le Ministre des Communica-

15 DECEMBER 1953.

WETSVOORSTEL

tot intrekking van de Besluitwet n° 248 van 5 Maart 1936 houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen.

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Ten einde de toestand van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen te verbeteren, werkte de Regering, gebruik makend van de machten die aan de Koning waren verleend met het oog op het financieel en het economisch herstel en de verlaging van de openbare lasten, een besluitwet uit houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen.

Van 't begin af was die regeling, onzes inziens, een vergissing.

In ieder geval is zij thans onbetwistbaar een anachronisme geworden. Zij is het type van een anti-economische reglementering.

Zij heeft niet kunnen beletten dat de vervoermiddelen zich verder hebben ontwikkeld en de Spoorwegen concurrentie blijven aandoen.

Talrijke vrachtovervoerders hebben middelen gevonden om aan de controle te ontsnappen. Sommige vervoerdiensten worden op verkapt wijze geëxploiteerd. Bij andere worden de goederen *pro forma* aan de vrachtovervoerder verkocht, zodat deze voor eigen rekening vervoert, en dus niet onder de toepassing van de wet valt.

* * *

Daarenboven blijkt de regeling erop gericht om een monopolie in het leven te roepen, niet alleen ten behoeve van de Spoorwegen, maar ook van de reeds gevestigde firma's, zodat de betere inrichting van de vervoerdiensten hierdoor bemoeilijkt wordt. Bovendien zijn de monopolies meestal in handen van grote firma's, en de kleine vrachtovervoerders kunnen geen vergunning bemachtigen om op normale wijze hun beroep uit te oefenen.

Producenten hebben dan zelf een motorvoertuigenpark moeten inrichten, ofschoon ze hun vervoer liever aan een onafhankelijk ondernemer hadden toevertrouwd.

* * *

Volgens het antwoord, dat door de heer Minister van Verkeerswezen werd verstrekt op onze vraag n° 105,

tions, le fonctionnement de l'Office des Transports par route qui doit appliquer la réglementation que nous proposons d'abroger coûtait 5 millions 700.000 francs.

Les recettes du même office étaient de 3 millions 637.000 francs. Nous supposons que depuis lors le coût net de l'Office atteignant 2.063.000 francs n'a pas manqué de se pérenniser.

D'ailleurs, les recettes de l'Office constituent une charge pour la vie économique qu'il est souhaitable de voir supprimer.

* * *

Quant à l'aspect juridique de cette institution, il restera à jamais, un sujet d'étonnement.

M. Buttgenbach, dans son traité sur « les modes de gestion des services publics en Belgique » (Larcier, 1942), a sévèrement apprécié la constitution de l'Office des Transports par route.

L'Office ne possède ni la personnalité juridique, ni l'autonomie financière — et c'est heureux, car il s'agit d'un service de pure administration —; mais il possède une réelle autonomie, et une véritable indépendance, dans l'octroi ou le refus des autorisations de transports.

La décision étant prise par le Directeur de l'Office, que le législateur qualifiait d'autorité « neutre et indépendante », la responsabilité ministérielle est à l'abri, dans l'hypothèse où la politique d'octroi des autorisations soulèverait des critiques.

Situation déplorable.

Plus regrettable encore est l'impossibilité pour le Ministre de réformer une décision qui lui paraîtrait opposée à l'intérêt général ou à la politique suivie, dans cet intérêt, par son département.

En effet, le particulier, lésé par une décision du directeur de l'Office, a certes un recours; il compare devant une Commission d'appel; mais si l'avis de cette commission concorde avec la décision du Directeur de l'Office, le Ministre n'a pas le droit d'intervenir. Il apparaîtra seulement comme une sorte d'arbitre s'il y a discordance entre la décision et l'avis.

Décision d'un fonctionnaire détenteur d'une sorte de magistrature, indépendant du Ministre.

Recours devant une commission irresponsable, dont l'avis servira de paravent à la responsabilité ministérielle.

Ce régime, conclut M. Buttgenbach, « constitue une hypocrisie juridique, » et un « monstre juridique » (p. 457).

* * *

Un dernier inconvénient de la réglementation, c'est le trafic des licences et la corruption qui en sont résultés.

Il nous a été confié par des délinquants qu'ils avaient payé des pots de vin. Mais ils n'acceptèrent évidemment pas que leur faute fut révélée.

Il est temps de mettre fin à cette situation scandaleuse.

D'autre part, les transporteurs cessant leur activité ont réussi, à certaines époques, à vendre leur autorisation de transports à des tiers pour des montants s'élevant jusqu'à 180.000 francs.

* * *

M. le Ministre des Communications avait fait un pas dans la bonne voie en décidant d'étendre de 10 km à 25 km

kostte de werking van het Bureau voor het Wegvervoer, dat moet waken voor de toepassing van de reglementering waarvan wij de afschaffing voorstellen, 5.700.000 frank in April 1949.

De ontvangsten van bedoeld Bureau bedroegen 3 miljoen 637.000 frank. Wij veronderstellen dat de nettokosten van het Bureau, ten belope van 2.063.000 frank, sedertdien wel een perequatie hebben ondergaan.

Trouwens betekenen de ontvangsten van het Bureau voor het economisch leven een last, die beter zou worden afgeschaft.

* * *

Het juridisch aspect van deze instelling zal, van zijn kant, steeds een voorwerp van verbazing blijven.

In zijn verhandeling over « Les modes de gestion des services publics en Belgique » (Larcier, 1952) velt de heer Buttgenbach een streng oordeel over de instelling van het Bureau voor het Wegvervoer.

Het Bureau bezit noch rechtspersoonlijkheid noch financiële autonomie — gelukkig maar, want het geldt een louter administratieve dienst —; maar het bezit een feitelijke autonomie, en een werkelijke onafhankelijkheid waar het de toekenning of de weigering geldt van vervoervergunningen.

Daar de beslissing wordt genomen door de Directeur van het Bureau, dat door de wetgever betiteld wordt als een « onzijdige en onafhankelijke » overheid, is de ministeriële verantwoordelijkheid gedekt ingeval de politiek van toekenning der machtigingen kritiek mocht uitlokken.

Een jammerlijke toestand!

Nog betreurenswaardiger is, dat het de Minister onmogelijk valt een beslissing ongedaan te maken, die hij strijdig acht met het algemeen belang of met de daartoe door zijn departement gevoerde politiek.

Inderdaad, de particulier die benadeeld wordt door een beslissing van de directeur van het Bureau kan ongetwijfeld in hoger beroep gaan; hij verschijnt voor een Commissie van Beroep; stemt het advies van die Commissie echter overeen met de beslissing van de directeur van het Bureau, dan heeft de Minister niet het recht tussen te komen. Hij treedt alleen op als een soort scheidsrechter, indien het advies en de beslissing niet overeenstemmen.

Beslissing van een ambtenaar die een soort magistratuur houdt en onafhankelijk staat van de Minister.

Hoger beroep voor een onverantwoordelijke Commissie, waarvan het advies dient als een scherm waarachter de ministeriële verantwoordelijkheid schuilt.

Dat regime, aldus besluit de heer Buttgenbach, « is een juridische huichelarij », een « juridisch gedrocht » (bladzijde 457).

* * *

Een laatste euvel van de reglementering ligt in het geschacher met vergunningen en de corruptie die daaruit is voortgevloeid.

Sommige delinquenten hebben ons toevertrouwd dat zij steekpenningen hadden betaald, maar zij hebben er natuurlijk niet in toegestemd dat hun misdrijf aan het licht zou worden gebracht.

Er moet dringend een einde gemaakt worden aan die schandalige toestand.

Daarenboven, zijn vervoerders die hun bedrijvigheid stopzetten er in geslaagd, op sommige tijdstippen, hun vervoervergunning aan derden te verkopen voor bedragen die 180.000 frank bedragen.

* * *

De Minister van Verkeerswezen had reeds een stap in de goede richting gezet door de straal binnen welke de

le rayon dans lequel tous les transporteurs pourraient opérer sans autorisation.

Mais semblable décision ne rejoint pas les principes et elle devait logiquement être suivie d'une extension plus grande pour arriver à l'abrogation définitive.

Nous croyons que le moment est venu d'assainir ce domaine de l'économie et de réaliser par la même abrogation, une épargne non négligeable des deniers publics et de la charge des contribuables.

C'est pourquoi nous proposons l'abrogation pure et simple de l'arrêté royal du 5 mars 1936, ce qui implique évidemment l'abrogation des arrêtés d'application.

vervoerders zonder vergunning mogen rijden van 10 tot 25 Km uit te breiden.

Een dergelijke beslissing komt echter niet overeen met de beginselen, en zij zou logischerwijze moeten gevolgd worden door een ruimere uitbreiding om tot de volledige afschaffing te komen.

Wij menen dat het ogenblik gekomen is om die sector van het bedrijfsleven gezond te maken en, door dezelfde afschaffing, een niet geringe besparing op de openbare geldmiddelen en op de last die op de belastingplichtigen weegt tot stand te brengen.

Daarom stellen wij voor het Koninklijk besluit van 5 Maart 1936 en derhalve ook de toepassingsbesluiten zonder meer in te trekken.

E. CHARPENTIER.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

L'arrêté royal du 5 mars 1936, n° 248, portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles est abrogé.

9 décembre 1953.

WETSVOORSTEL

Eerste artikel.

Het Koninklijk besluit n° 248 van 5 Maart 1936 houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen wordt ingetrokken.

9 December 1953.

E. CHARPENTIER,
Ch. GENDEBIEN,
F. HERMANS,
M. JAMINET,
P. MEYERS,
A. DE CLERCK.