

Chambre des Représentants

SESSION 1975-1976.

11 JUIN 1976.

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

RAPPORT

FAIT
AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES ⁽¹⁾,
PAR M. DE MEY.

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — Introduction du Ministre.

Le projet de loi apporte deux modifications dans la loi du 1^{er} août 1960 :

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

2° la coresponsabilité du co-contractant du transporteur en cas de non-respect des prix et conditions de transport.

La première loi sur le transport professionnel de marchandises par route date de 1936. Cette réglementation était

⁽¹⁾ Composition de la Commission :

Président : M. Van Elewyck.

A. — Membres : MM. Bertrand, Bode, Claeys, Coucke, De Mey, Robert Devos, Pierret, Van Herreweghe. — Hugo Adriaenssens, Baudson, Féir, Lacroix, Mathot, Scokaert, Van Elewyck. — Cantillon, Evers, Hubaux, Vreven. — Fiévez, Outers. — Goemans, Luc Vansteenkiste.

B. — Suppléants : MM. Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. — Content, Cudell, Tibbaut, Van Daele. — Bonnel, Kickx. — Duvieusart. — Mattheyssens.

Voir :

790 (1975-1976) :

— N° 1 : Projet de loi.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1975-1976.

11 JUNI 1976.

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE ⁽¹⁾,
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE MEY.

DAMES EN HEREN,

I. — Inleiding van de Minister.

Het wetsontwerp brengt in de wet van 1 augustus 1960 twee wijzigingen aan :

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

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

De eerste wet op het beroepsgoederenvervoer over de weg dateert van 1936. Die reglementering was zeer strak omdat de

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Van Elewyck.

A. — Leden : de heren Bertrand, Bode, Claeys, Coucke, De Mey, Robert Devos, Pierret, Van Herreweghe. — Hugo Adriaenssens, Baudson, Féir, Lacroix, Mathot, Scokaert, Van Elewyck. — Cantillon, Evers, Hubaux, Vreven. — Fiévez, Outers. — Goemans, Luc Vansteenkiste.

B. — Plaatsvervangers : de heren Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. — Content, Cudell, Tibbaut, Van Daele. — Bonnel, Kickx. — Duvieusart. — Mattheyssens.

Zie :

790 (1975-1976) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

très sévère dans le sens que la délivrance d'autorisations de transport était complètement dépendante de la décision d'un Office de Transport par Route qui, après enquête, refusait ou accordait les autorisations.

La deuxième législation, c'est-à-dire celle de 1960 qui est actuellement toujours d'application, a provoqué un sensible assouplissement. Celle-ci prévoit que chaque transporteur, après un certain délai et à condition de réaliser un chiffre d'affaires déterminé, peut bénéficier d'une extension illimitée de son parc de véhicules.

Ces conditions auxquelles viennent s'ajouter des dispositions faciles de transfert, a provoqué une considérable et rapide extension de la capacité de transport. D'une façon imagée, on peut dire qu'elles ont provoqué beaucoup de naissances et peu de décès.

Ceci n'était pas un problème tant que la croissance économique suivait la même allure. Cependant, à la moindre stagnation ou recul, un abîme se creuse entre les deux, c'est-à-dire qu'une surcapacité de transport se crée.

Ceci s'est surtout manifesté pendant la récession de 1975. Les transporteurs tombaient dans une spirale de bradage de prix et la concurrence ruineuse devenait la règle.

Pour remédier à cela, les Pays-Bas, qui se trouvaient dans la même situation, ont instauré un blocage du tonnage. On a pu réaliser cette mesure tout de suite, étant donné que la possibilité de décréter un tel arrêté était déjà prévue par la loi.

Malheureusement, une telle possibilité n'existe pas en Belgique. Bien sûr, il serait possible de prévoir, par la loi, un tel arrêt provisoire; toutefois la procédure serait trop longue.

C'est la raison pour laquelle le projet prévoit qu'en cas de perturbation grave du marché, le Roi peut suspendre temporairement la délivrance des certificats et d'autorisations de transport, par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres et après avis de la Commission des Transports Routiers.

Ce projet ne signifie donc nullement la suspension même, mais donne uniquement la possibilité de suspendre temporairement, par arrêté royal, la délivrance de ces titres de transport.

L'occasion est mise à profit pour adapter la loi du 1^{er} août 1960 à l'avis des Communautés Européennes, c'est-à-dire de déterminer clairement la co-responsabilité du donneur d'ordre.

Ce projet réalise une première phase d'amélioration de la loi sur le transport professionnel de marchandises par route.

Une deuxième phase est actuellement en cours d'élaboration et pourra encore être soumise au Parlement cette année.

Quelques chiffres justifiant la nécessité d'une telle disposition légale.

L'annexe I fait apparaître que, de 1973 à 1975, le nombre de transports a diminué de 8,2 %. En revanche, pendant la même période, le tonnage autorisé a augmenté de 13,5 % (cfr. annexe III). Dans l'hypothèse où 1973 aurait été une année normale, il est permis, en conséquence, d'affirmer *grosso modo* que l'année 1975 a été caractérisée par une surcapacité égale à $8,2 + 13,5 = 21,7$ %.

D'après les chiffres d'une enquête menée par la Banque Nationale, une légère amélioration a toutefois été observée en 1976 (voir annexe II). Sur le plan économique, les prévisions sont également favorables : alors qu'en 1975, le pro-

uitreiking van vervoervergunningen volledig afhankelijk was van de beslissing van een Bureau voor Wegvervoer, dat na onderzoek de vergunningen weigerde of toekende.

De tweede wetgeving, namelijk die van 1960, die nu nog steeds van toepassing is, bracht een aanzienlijke versoepeling mee. Deze voorziet erin dat iedere vervoerder, mits een bepaald omzetcijfer is bereikt, na een bepaalde termijn recht heeft op een onbeperkte uitbreiding van zijn wagenpark.

Samen met een gemakkelijke overdrachtsmogelijkheid, leidde zulks tot een aanzienlijke en snelle uitbreiding van de vervoercapaciteit, hetgeen, om het zo maar eens te zeggen, vele geboorten en weinig overlijdens heeft veroorzaakt.

Dat deed geen problemen rijzen zolang de economische groei datzelfde tempo volgde, doch bij de minste economische stagnatie of teruggang ontstaat een kloof tussen beide, m.a.w. er ontstaat een overcapaciteit.

Zulks kwam sterk tot uiting tijdens de recessie van 1975. De vervoerders kwamen terecht in een spiraal van prijs- onderbiedingen, zodat een rampzalige concurrentie regel werd.

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

In België is dit jammer genoeg niet het geval. Wel ware het mogelijk een tijdelijke opschorting bij een wet in te stellen; doch dat zou leiden tot een langdurige procedure.

Vandaar dat het ontwerp bepaalt dat de Koning, in geval van ernstige verstoring van de vervoermarkt en bij een in de Ministerraad overlegd besluit, na de Commissie voor Wegvervoer te hebben gehoord, tijdelijk de vervoerbewijzen en -vergunningen kan schorsen.

Dit ontwerp betekent dus geenszins de opschorting zelf, doch wel de mogelijkheid om via een koninklijk besluit de afgifte van die vervoerbewijzen op te schorten.

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

Dit ontwerp is een eerste fase van een verbetering van de wet op het beroepsgoederenvervoer over de weg.

Een tweede stadium is thans aan de gang en het zal nog in 1976 aan het Parlement voorgelegd kunnen worden.

Enkele cijfers tot staving van de noodzakelijkheid van zulk een bepaling in de wet.

Uit bijlage I blijkt dat tussen 1973 en 1975 het aantal transporten met 8,2 % verminderde. Daarentegen nam, tijdens dezelfde periode, het vergund laadvermogen met 13,5 % toe (cfr. bijlage III). Met als hypothese dat 1973 een normaal jaar was, kan men bijgevolg bij benadering stellen dat in 1975 een overcapaciteit gelijk aan $8,2 + 13,5 = 21,7$ % waar te nemen was.

Volgens de cijfers van de enquête van de Nationale Bank is er echter een lichte verbetering in 1976 waar te nemen (cfr. bijlage II). Ook de verwachtingen op economisch vlak zijn gunstig : daar waar het bruto nationaal produkt in

duit national brut avait baissé de 2,2 %, on escompte un accroissement réel de 2,7 % pour 1976. Si cette tendance se poursuivait, il s'avérerait moins souhaitable de passer à une mise à exécution immédiate de la présente disposition. Dans le cas contraire, cela deviendrait une véritable nécessité. En tout état de cause, il est permis de conclure que lors d'une prochaine récession, tous les moyens seront mis en œuvre pour réaliser une telle intervention pendant une brève période et après avis préalable de la Commission des transports routiers.

II. — Discussion générale.

1. Le projet donne pouvoir au Roi de suspendre temporairement la délivrance :

a) des certificats de transport, c'est-à-dire des certificats de transport à courte distance, d'un rayon de 25 km;

b) des autorisations de transport national, c'est-à-dire les autorisations pour le transport par véhicule utilisé à l'intérieur du Royaume.

Il a été demandé si le Roi pourrait exercer le pouvoir qui lui est attribué par région ou s'il devait prendre des mesures couvrant tout le pays.

Le Ministre a répondu que le texte n'excluait pas des mesures régionalisées. La région liégeoise, par exemple, est plus lente à se remettre de la crise économique que les autres régions et des mesures particulières pourraient se concevoir. Cependant, il y a lieu de tenir compte de la mobilité des transporteurs et de la difficulté d'obtenir un accord politique. En pratique, une politique régionale en cette matière est irréalisable.

2. On s'est demandé ensuite si la nouvelle disposition répondait à un besoin immédiat. Le Ministre a fait connaître l'évolution du taux de chargement des véhicules. Depuis le mois de janvier de cette année, une amélioration s'est dessinée et, fin mars, le taux était remonté à 80 % de ce qu'il était avant la crise. Le Roi n'aura probablement pas à faire un usage immédiat de la nouvelle disposition.

3. Le pouvoir du Roi est conditionné par la perturbation grave du marché des transports routiers. Cette notion devra être appréciée par le Gouvernement et la Commission des transports routiers.

N'est-il pas à craindre que des perturbations graves soient provoquées ou conduites par les transporteurs les plus importants, qui sont les mieux représentés dans les organismes officiels ? Ceux-ci pourraient, par le jeu de la nouvelle disposition, éliminer la concurrence des petits transporteurs et acquérir une position de monopole.

Cette crainte n'est pas dénuée de fondement : qu'on se rappelle les manipulations du marché des transports effectuées par certains courtiers qui, en changeant d'entreprise de transport exécutant leurs ordres, sont parvenus à éliminer du marché certaines entreprises qu'ils ont rachetées ensuite.

Les grandes entreprises ont intérêt à ce que le Roi limite la délivrance d'autorisations de transport : elles ont actuellement une capacité de transport excédentaire.

Par contre, les petites entreprises peuvent avoir un besoin d'extension malgré la basse conjoncture.

1975 daalde met 2,2 %, wordt voor 1976 een reële toename van 2,7 % verwacht. Mocht deze tendens zich voortzetten, dan lijkt een onmiddellijke uitvoering van deze beschikking minder wenselijk. In het tegenovergestelde geval zal zij een ware noodzaak zijn. In elk geval kan besloten worden dat tijdens de volgende recessie alle mogelijkheden voorhanden zullen zijn om zulke ingreep gedurende een korte termijn, na advies van de Commissie voor Wegvervoer, te realiseren.

II. — Algemene bespreking.

1. Het ontwerp machtigt de Koning om de afgifte van de volgende documenten tijdelijk op te schorten :

a) vervoerbewijzen, dit zijn bescheiden voor het vervoer over korte afstand, d.w.z. binnen een straal van 25 km;

b) vergunningen voor nationaal vervoer, dit zijn vergunningen voor wegvervoer binnen het Rijk.

De vraag wordt gesteld of de Koning de hem verleende bevoegdheid kan uitoefenen per gewest dan wel of hij maatregelen moet treffen die voor het hele land gelden.

De Minister antwoordt dat de tekst geregionaliseerde maatregelen niet uitsluit. Het Luikse b.v. schijnt zich moeilijker te herstellen van de economische crisis dan de andere gewesten en het is dus denkbaar dat hier speciale maatregelen worden genomen. Doch er moet rekening worden gehouden met de mobiliteit van de vervoerders en met de moeilijkheid om een politiek akkoord te bereiken. In de praktijk kan op dit gebied geen geregionaliseerd beleid worden gevoerd.

2. Voorts wordt gevraagd of de nieuwe bepaling aan een onmiddellijke behoefte beantwoordt. De Minister verwijst naar het verloop van de aangewende vervoercapaciteit. Sedert januari van dit jaar is een verbetering merkbaar en einde maart was die capaciteit voor 80 % aangewend, zoals vóór de crisis. De Koning zal die nieuwe bevoegdheid waarschijnlijk niet onmiddellijk moeten uitoefenen.

3. De aan de Koning verleende bevoegdheid is afhankelijk van een ernstige verstoring van de markt van het wegvervoer. Daarover zal worden geoordeeld door de Regering en de Commissie voor wegvervoer.

Moet niet worden gevreesd dat de belangrijkste vervoerondernemingen, die het best vertegenwoordigd zijn in de officiële organen, ernstige verstoringen veroorzaken of de leiding daarvan in handen nemen ? Dank zij de nieuwe bepaling zouden zij de concurrentie van de kleine vervoerders kunnen uitschakelen en aldus een monopoliepositie verwerven.

Die vrees is niet ongegrond : er zij aan herinnerd hoe sommige makelaars geknoeid hebben met de vervoermarkt. Door bij de uitvoering van hun orders over te schakelen van de ene vervoeronderneming op de andere, zijn zij erin geslaagd sommige van die ondernemingen uit te schakelen die zij daarna hebben opgekocht.

De grote ondernemingen hebben er belang bij dat de Koning de afgifte van vervoervergunningen beperkt : op dit ogenblik beschikken zij over een overvloedige vervoercapaciteit.

De kleine ondernemingen daarentegen kunnen er, ondanks de huidige laagconjunctuur, behoefte aan hebben zich uit te breiden.

On a aussi mis le Ministre en garde contre une mesure trop prolongée qui pourrait freiner le développement technologique dans ce secteur.

Le Ministre a dû se rendre à l'évidence que notre système de marché libre n'était, en période de crise, pas en mesure d'équilibrer l'offre et la demande dans le secteur des transports, le surplus de capacité étant bien trop important.

Les petites entreprises ont été encouragées à faire des investissements plus importants et sont de ce fait devenues les victimes du moindre choc conjoncturel. Le Gouvernement doit pouvoir intervenir s'il ne veut pas que le secteur des transports ne soit par trop perturbé. On ne peut oublier la série de faillites qui ont eu lieu en 1975.

Le Ministre précise que les pouvoirs accordés au Roi sont liés à une mauvaise conjoncture économique, qu'ils devraient être de durée limitée et être pris dans l'intérêt de tout le secteur.

Le projet est donc étranger à l'instauration d'un *numerus clausus* ou à toute visée monopolistique.

4. Une remarque suivante a trait à l'incidence qu'aurait une mesure de freinage des autorisations de transport sur les prix de transport. Les hausses qui pourraient découler devront-elles être soumises au département des Affaires économiques avec recours devant la commission des prix ?

Le Ministre répond que l'excédent de capacité actuel serait plutôt de nature à provoquer un effondrement des prix et même en cas de freinage, la marge de capacité de transport sera encore telle qu'il n'y a pas à craindre de hausse de prix.

5. On s'est demandé s'il était logique qu'un transporteur qui assure le transport de ses propres produits doive avoir un certificat de transport ou une autorisation de transport national s'il veut assurer le transport de marchandises d'autrui sur le chemin du retour.

Le Ministre a répondu qu'une telle obligation s'imposait si on voulait éviter des distorsions dans la concurrence.

6. A une question au sujet des observations formulées par le Conseil d'Etat, le Ministre a répondu qu'il avait été tenu compte de ces observations mais que C.M.R. serait instauré ultérieurement.

L'avis de la Commission des transports routiers et de la C.E.E. ont tous deux été favorables.

7. Le § 5 de l'article 2 permet aux agents qualifiés d'obliger les conducteurs à décharger leurs véhicules lorsqu'il y a excédent de poids par rapport à la charge utile maximum autorisée.

A-t-on prévu des mesures de sécurité au cas où des matières dangereuses devraient être déchargées ? Bien souvent, le conducteur n'est pas au courant de la nature exacte des biens qu'il transporte et, lorsqu'il s'agit de transport par conteneurs, les lettres de voiture sont souvent établies en code informatique.

Le Ministre a répondu que le déchargement incombait non à l'agent, mais au conducteur : celui-ci devra agir en prenant les précautions qui s'imposent. Les camions transportant des marchandises dangereuses sont signalés par un signe distinctif extérieur : l'agent est ainsi averti de la nature du transport et agira en conséquence. Quant à la lettre de voiture, le Ministre dit qu'elle doit toujours pouvoir être lue normalement.

Voorts wordt de Minister er voor gewaarschuwd de maatregel niet al te lang toe te passen, want zulks zou de technologische ontwikkeling in die sector kunnen afremmen.

De Minister heeft wel moeten constateren dat ons vrije marktsysteem in een crisisperiode niet in staat is vraag en aanbod in de vervoerssector in evenwicht te houden, daar de overvloedige capaciteit al te groot is.

De kleine ondernemingen werden ertoe aangezet grotere investeringen te doen, zodat de geringste conjunctuurinzinking ernstige gevolgen kan hebben voor hen. De Regering moet kunnen optreden om te voorkomen dat de vervoerssector al te ernstig wordt verstoord. Men mag niet vergeten dat zich in 1975 een reeks faillissementen hebben voorgedaan.

De Minister preciseert dat de aan de Koning verleende bevoegdheden gebonden zijn aan een ongunstige economische conjunctuur, dat ze voor een beperkte periode zouden moeten worden toegekend en in het belang van de hele sector zouden moeten worden genomen.

Het ontwerp beoogt dus volstrekt niet het instellen van een *numerus clausus* of het verlenen van een monopoliepositie.

4. Een volgende bemerking houdt verband met de invloed die een maatregel ter afremming van het aantal vervoervergunningen op de vervoerprijs zou hebben. Zouden de daaruit voortvloeiende prijsverhogingen aan het departement van Economische Zaken met mogelijkheid van beroep bij de prijzencommissie moeten worden voorgelegd ?

De Minister antwoordt dat de huidige overcapaciteit eerder een prijsverlaging tot gevolg zal hebben en in geval van afremming van de vergunningen zou de vervoerscapaciteitsmarge nog van zulke aard zijn dat er geen prijsverhoging te vrezen valt.

5. Men heeft zich afgevraagd of het logisch was dat een vervoerder die voor het transport van zijn eigen produkten instaat, een vervoerbewijs of een nationale vervoervergunning in bezit moet hebben indien hij het transport van goederen van derden op de terugweg wil verzekeren.

De Minister antwoordt dat een dergelijke verplichting noodzakelijk is indien men het scheeftrekken van de concurrentie wil vermijden.

6. Op een vraag betreffende de door de Raad van State gemaakte opmerkingen antwoordt de Minister dat hij met die opmerkingen heeft rekening gehouden, maar dat C.M.R. later zal worden ingevoerd.

Het advies van de Commissie voor wegvervoer en het advies van de E.E.G. waren beide gunstig.

7. Paragraaf 5 van artikel 2 geeft de bevoegde ambtenaren de mogelijkheid de bestuurders te verplichten hun voertuig te ontladen wanneer het gewicht het maximum toegelaten nuttig laadvermogen overschrijdt.

Werden er veiligheidsmaatregelen gepland ingeval gevaarlijke stoffen moeten worden afgeladen ? Zeer dikwijls kent de vrachtwagenbestuurder niet de juiste aard van de goederen die hij vervoert en wanneer het containervervoer betreft, zijn de vrachtbrieven dikwijls in computertaal opgesteld.

De Minister antwoordt dat het afladen niet door de ambtenaar maar wel door de bestuurder moet gebeuren : deze laatste moet daarbij de vereiste voorzorgsmaatregelen nemen. Vrachtwagens die gevaarlijke stoffen vervoeren, dragen achteraan een duidelijk kenteken : zo is de ambtenaar verwittigd van de aard van het vervoer en zal hij daarnaar handelen. Wat de vrachtbrieven betreft merkt de Minister op dat deze altijd op een normale manier moeten kunnen gelezen worden.

8. En matière de responsabilité pénale, le commettant peut être puni comme auteur de l'infraction en matière de transport. N'est-ce pas faire peser un poids injuste sur celui-ci ? Pourra-t-on tenir un commettant pour responsable en cas de transport de marchandises concentrées dans un port ? La réponse du Ministre est reprise sous la discussion de l'article 3.

9. Enfin, on a souhaité savoir pour quelle raison l'entrée en vigueur de la loi était conditionnée par un arrêté royal, alors que la principale disposition du projet ne trouve à s'appliquer que si le Roi le décide. Le Ministre a déclaré que l'article 4 qui règle cette entrée en vigueur, pouvait être supprimé.

III. — Discussion des articles.

Article 1.

La commission a tenu à ce que la suspension de la délivrance des certificats de transport et des autorisations de transport national soit plus précisément limitée dans le temps que par la « perturbation grave du marché ».

Elle a inscrit dans le texte que la durée d'application de l'arrêté royal ne pourrait excéder six mois, étant entendu que cette période pourrait être renouvelée, mais alors par nouvel arrêté royal et dans le respect de la procédure de consultations comme pour le premier arrêté.

L'article ainsi modifié est adopté par 10 voix contre 2 et 1 abstention.

Art. 2.

Le Ministre a précisé que les dispositions de cet article étaient applicables à tout transport, y compris le transport international et le T.I.R., dans le respect des règles particulières applicables à ce transport.

On a fait remarquer que les dispositions du § 7, 2°, n'auraient que peu d'effet sur les commettants étrangers.

Le Ministre a répondu qu'une demande d'enquête pourrait être transmise aux autorités dont relèvent ces commettants, par l'entremise du Département des Affaires étrangères.

A une question au sujet des réserves du Conseil d'Etat qui n'a pas eu le temps d'examiner cet article à fond, le Ministre a rappelé l'accord de la C.E.E.

L'article a été adopté par 10 voix contre 3.

Art. 3.

On s'est demandé si le commettant pouvait être tenu pour responsable d'un délit de transport alors même qu'il n'aurait eu aucun lien avec le transporteur, par exemple si un courtier ou un autre intermédiaire s'était chargé du transport.

Le Ministre a répondu qu'en ce cas l'intermédiaire serait considéré comme commettant.

L'article est adopté par 10 voix et 3 abstentions.

Art. 4.

Cet article a été retiré.

**

L'ensemble du projet, tel qu'il figure ci-après, a été adopté par 10 voix et 3 abstentions.

Le Rapporteur,
O. DE MEY.

Le Président,
J. VAN ELEWYCK.

8. Inzake strafrechtelijke aansprakelijkheid kan de opdrachtgever van het vervoer als overtreder worden gestraft. Is dat niet onrechtvaardig voor deze laatste ? Kan men een opdrachtgever aansprakelijk stellen in geval van vervoer van goederen die in een haven zijn samengebracht ? Het antwoord van de Minister is opgenomen in de tekst betreffende de bespreking van artikel 3.

9. Tenslotte wenst men te weten waarom de inwerkingtreding van de wet afhangt van een koninklijk besluit, terwijl de voornaamste bepaling van het ontwerp pas kan worden toegepast wanneer de Koning zulks beslist. De Minister verklaart dat artikel 4, dat de inwerkingtreding regelt, zou kunnen worden geschrapt.

III. — Bespreking van de artikelen.

Artikel 1.

De commissie wenst dat de schorsing van de uitreiking van de vervoerbewijzen en van de vergunningen voor internationaal vervoer voor wat de tijdsduur betreft nauwkeuriger omlijnd wordt dan door het begrip « ernstige verstoring van de markt ».

Zij heeft in de tekst een bepaling opgenomen op grond waarvan de toepassingsduur van het koninklijk besluit niet langer mag zijn dan zes maanden, met dien verstande dat die periode zou kunnen vernieuwd worden, maar dan door middel van een nieuw koninklijk besluit en met inachtneming van de adviesprocedure welke vastgesteld is voor het eerste besluit.

Het aldus gewijzigde artikel wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

Art. 2.

De Minister preciseert dat de bepalingen van dat artikel van toepassing zijn op alle vervoer met inbegrip van het internationaal vervoer en het T.I.R., mits de bijzondere regels welke voor dat vervoer toepasselijk zijn nageleefd worden.

Opgemerkt wordt dat de bepalingen van § 7, 2°, slechts weinig weerslag zullen hebben op de buitenlandse opdrachtgevers.

De Minister antwoordt dat aan de autoriteiten van wie die opdrachtgevers afhangen, via het departement van Buitenlandse Zaken een verzoek tot enquête zou kunnen worden overgemaakt.

In verband met een vraag over het voorbehoud van de Raad van State die de tijd niet had dit artikel grondig te bestuderen, herinnert de Minister aan de E.E.G.-overeenkomst.

Het artikel wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

Art. 3.

In de commissie is de vraag gesteld of de opdrachtgever aansprakelijk kan worden gesteld voor een vervoermisdrijf, zelfs wanneer er tussen hem en de vervoerder geen enkele band bestaat, bij voorbeeld indien een makelaar of een andere tussenpersoon zich met het vervoer belast.

De Minister antwoordt dat de tussenpersoon in dat geval als opdrachtgever zou worden beschouwd.

Het artikel wordt aangenomen met 10 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 4.

Dit artikel wordt ingetrokken.

**

Het ontwerp in zijn geheel, zoals het hieronder voorkomt, wordt aangenomen met 10 stemmen en 3 onthoudingen.

De Verslaggever,
O. DE MEY.

De Voorzitter,
J. VAN ELEWYCK.

TEXTE
ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.

Article 1^{er}.

Un article 3bis, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles :

« Art. 3bis. — Toutefois, en cas de perturbation grave du marché des transports routiers, le Roi peut, selon des modalités fixées par lui par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, la Commission des transports routiers entendue, suspendre, pour une période de six mois au maximum, la délivrance des certificats de transport et des autorisations de transport national. »

Art. 2.

L'article 11 de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 11. — § 1^{er}. Le Roi désigne les fonctionnaires et agents de l'autorité qui, outre les officiers de police judiciaire, sont chargés de surveiller l'exécution de la présente loi et des arrêtés pris en vertu de celle-ci.

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

» § 2. Les agents qualifiés ont accès à tout véhicule soumis aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, à l'exception des véhicules construits exclusivement pour le transport de personnes. Ils ont également accès à l'ensemble des locaux et terrains affectés aux activités professionnelles des transporteurs ainsi que de leurs commettants.

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

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

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

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

» En cas d'excédent de poids dûment constaté, les frais des opérations de vérification sont à charge du délinquant.

TEKST
AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

Artikel 1.

In de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding wordt een artikel 3bis ingelast, gesteld als volgt :

« Art. 3bis. — In geval echter van ernstige verstoring van de markt van het wegvervoer kan de Koning, volgens de modaliteiten die hij vaststelt bij een in de Ministerraad overlegd besluit, na de Commissie voor wegvervoer te hebben gehoord, voor een periode van maximum zes maanden, de uitreiking van vervoerbewijzen en vergunningen voor nationaal vervoer schorsen. »

Art. 2.

Artikel 11 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« Art. 11. — § 1. De Koning wijst de ambtenaren en beambten van de overheid aan die, benevens de officieren van gerechtelijke politie, belast zijn met het toezicht op de uitvoering van deze wet en van de krachtens deze wet genomen besluiten.

» De bevoegde ambtenaren stellen de overtredingen vast door middel van processen-verbaal die kracht van bewijs hebben behoudens tegenbewijs. Een copie van deze processen-verbaal wordt aan de overtreders gericht binnen acht dagen na de vaststelling van de overtredingen.

» § 2. De bevoegde ambtenaren hebben toegang tot elk voertuig onderworpen aan de bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten, behalve tot de voertuigen uitsluitend gebouwd voor personenvervoer. Zij hebben eveneens toegang tot alle lokalen en terreinen bestemd voor de beroepswerkzaamheden van de vervoerders alsook van hun opdrachtgevers.

» § 3. De vervoerders van zaken met voertuigen waarvoor geen vervoerbewijs of vervoervergunning uitgereikt werd, en die er niet van vrijgesteld zijn overeenkomstig deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, zijn er op vordering van de bevoegde ambtenaren toe gehouden het bewijs te leveren dat de vervoerde zaken hun eigendom of het voorwerp van hun handel, nijverheid of bedrijf zijn.

» § 4. In geval van behoorlijk vastgestelde overtreding mogen de bevoegde ambtenaren, op kosten en risico van de eigenaar, overgaan tot beslagname op het voertuig waarmee de overtreding werd begaan.

» § 5. De bevoegde ambtenaren kunnen de bestuurders verplichten het gewicht af te laden waarvan vastgesteld werd dat het het maximum toegelaten nuttig laadvermogen overschrijdt. De overtreders blijft aansprakelijk voor de afgeladen zaken.

» In geval van twijfel omtrent het gewicht van de lading kunnen de bevoegde ambtenaren iedere nuttige verificatie verrichten en de vervoerder is ertoe gehouden eraan mede te werken; deze verificatie mag echter niet meer dan twee uren vertraging veroorzaken.

» In geval van behoorlijk vastgesteld overtollig gewicht vallen de kosten van de verificatieverrichtingen ten laste van de overtreder.

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

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

» § 7. A la demande d'un agent qualifié :

» 1° les autorités compétentes lui donnent connaissance des documents douaniers;

» 2° les transporteurs, commettants, intermédiaires de transport et toute autre personne intervenant directement dans le transport ou dans ses prestations accessoires sont tenus de fournir toutes informations, de satisfaire à sa convocation, de lui produire leurs livres et autres documents professionnels, de lui permettre de vérifier et de prendre des copies ou extraits de ces livres ou documents. Ces opérations peuvent être effectuées au domicile ou au siège des personnes intéressées, si celles-ci y consentent. »

Art. 3.

Un article 11bis, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Art. 11bis. — En cas d'infraction aux prescriptions en matière de prix et conditions de transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, sera puni comme auteur du délit, le transporteur, le commettant, l'intermédiaire ou l'auxiliaire de transport et toute autre personne qui aura soit toléré, soit facilité ou participé à sa commission. »

» In geval van weigering van de vervoerder de verificatie te laten verrichten, eraan mede te werken of het vastgestelde overtollige gewicht af te laden, wordt het voertuig opgelegd op kosten en risico van de overtreder.

» § 6. De leden van rijkswacht en politie dienen de bevoegde ambtenaren bij te staan.

» § 7. Op verzoek van een bevoegde ambtenaar :

» 1° geven de bevoegde autoriteiten hem inzage van de douanebescheiden;

» 2° de vervoerders, opdrachtgevers, tussenpersonen bij het vervoer en iedere andere persoon die rechtstreeks bij het vervoer of bij een van de ermee verband houdende prestaties betrokken is, zijn ertoe gehouden hem alle informatie te verstrekken, aan zijn oproep gevolg te geven, hem hun boeken en andere beroepsbescheiden over te leggen en hem copieën van of uittreksels uit die boeken of bescheiden te laten nemen. Deze verrichtingen kunnen worden uitgevoerd in de woonplaats of ten zetel van de betrokken personen, mits zij erin toestemmen. »

Art. 3.

In dezelfde wet wordt een artikel 11bis ingelast, gesteld als volgt :

« Art. 11bis. — In geval van overtreding van de voorschriften inzake prijzen en voorwaarden van het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding wordt als de dader van het misdrijf gestraft, de vervoerder, de opdrachtgever, de tussenpersoon of de bemiddelaar bij het vervoer en iedere andere persoon die ofwel de overtreding heeft geduld, vergemakkelijkt of eraan deelgenomen heeft. »

ANNEXE I.

BIJLAGE I.

Evolution du nombre de lettres de voiture CMR délivrées,
correspondant au nombre de transports effectués.

Evolutie van het aantal afgeleverde CMR-vrachtbrieven
overeenstemmend met het aantal verrichte transporten.

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

Source : Fédération nationale belge des Transporteurs routiers.

Bron : Nationale Belgische Federatie der Baanvervoerders.

ANNEXE II.

BIJLAGE II.

Evolution du coefficient moyen de chargement.

Evolutie van de gemiddelde beladingscoëfficiënt.

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

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

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

Source : Banque nationale de Belgique.

Bron : Nationale Bank van België.

ANNEXE III.

BIJLAGE III.

Evolution du nombre d'entreprises de transport,
du nombre de véhicules et du tonnage autorisé.

Evolutie van het aantal vervoerondernemingen,
van het aantal voertuigen en van het vergund laadvermogen.

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

Source : Administration des Transports.

Bron : Bestuur van het Vervoer.