

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1990-1991

12 MARS 1991

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
DE L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR
M. F. BOSMANS

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission a examiné le présent projet lors de ses réunions du 29 janvier et du 12 mars 1991.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Tomas.

A. — Titulaires :	B. — Suppléants :
C.V.P. MM. Beerden, Bosmans (F.), Desutter, Van Peel, Van Rompaey.	MM. Ansoms, Cauwenberghs, Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck, Van Looy.
P.S. MM. Harmegnies (M.), Perdieu, Tomas, Vancrombruggen, Walry.	MM. Denison, Dufour, Happart, Henry, Janssens, Santkin.
S.P. MM. Bartholomeeussen, Beckers, Gesquière.	Mme Duroi-Vanhelmont, MM. Van der Sande, Van Steenkiste, Verheyden.
P.V.V. MM. De Croo, Van Renterghem, Vermeiren.	MM. Beysen, Devolder, Taelman, Van Mechelen.
P.R.L. MM. Draps, Knoops.	MM. Dubois, Nols, Olivier (L.).
P.S.C. MM. Lebrun, Léonard (A.).	Mme Corbisier-Hagon, MM. Hiance, Laurent.
V.U. Mme Brepoels, M. Lauwers.	MM. Candries, Gabriëls, Van Grembergen.
Ecolo/ Agalev M. Winkel.	MM. De Vlieghe, Van Dienderen.

Voir :

- 1430 - 90 / 91 :

— N° 1 : Projet de loi.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1990-1991

12 MAART 1991

WETSONTWERP

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER F. BOSMANS

DAMES EN HEREN,

De Commissie heeft dit ontwerp besproken op haar vergaderingen van 29 januari en 12 maart 1991.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Tomas.

A. — Vaste leden :	B. — Plaatsvervangers :
C.V.P. HH. Beerden, Bosmans (F.), Desutter, Van Peel, Van Rompaey.	HH. Ansoms, Cauwenberghs, Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck, Van Looy.
P.S. HH. Harmegnies (M.), Perdieu, Tomas, Vancrombruggen, Walry.	HH. Denison, Dufour, Happart, Henry, Janssens, Santkin.
S.P. HH. Bartholomeeussen, Beckers, Gesquière.	Mevr. Duroi-Vanhelmont, HH. Van der Sande, Van Steenkiste, Verheyden.
P.V.V. HH. De Croo, Van Renterghem, Vermeiren.	HH. Beysen, Devolder, Taelman, Van Mechelen.
P.R.L. HH. Draps, Knoops.	HH. Dubois, Nols, Olivier (L.).
P.S.C. HH. Lebrun, Léonard (A.).	Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Hiance, Laurent.
V.U. Mevr. Brepoels, H. Lauwers.	HH. Candries, Gabriëls, Van Grembergen.
Ecolo/ Agalev H. Winkel.	HH. De Vlieghe, Van Dienderen.

Zie :

- 1430 - 90 / 91 :

— N° 1 : Wetsontwerp.

1. — EXPOSE INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COMMUNICATIONS

Depuis un peu plus de 30 ans, le transport rémunéré de choses par véhicules automobiles est régi par la loi du 1^{er} août 1960. Cette loi prescrit essentiellement que le transport rémunéré de choses par route est subordonné à l'obtention d'une autorisation.

Un des aspects caractéristiques de la loi est le fait qu'elle prévoit un système qui ne permet au transporteur d'étendre son activité que progressivement.

Ainsi, un transporteur débutant ne peut, dans un premier temps, exercer ses activités que dans un rayon de 75 km autour de son siège d'exploitation. Après une période de 3 ans minimum, il peut obtenir, pour les véhicules concernés, une autorisation valable sur l'ensemble du territoire national. Ce n'est qu'après une nouvelle période d'attente de 6 ans minimum qu'il peut étendre son parc de véhicules d'une manière illimitée. Au total, la loi lui impose donc pour ainsi dire une période de stage de 9 ans minimum.

Sur le plan international, on a toutefois assisté à une série de développements qui imposent une réforme radicale du système de stage esquissé ci-dessus. Les principaux développements ont été, au niveau de la Communauté européenne, l'instauration d'un système d'accès à la profession et, tant au niveau de la Communauté que dans le cadre du Benelux, l'instauration de la possibilité d'avoir accès aux marchés étrangers des transports.

En ce qui concerne l'accès à la profession, une série de conditions strictes ayant trait à la capacité professionnelle, à la capacité financière et à l'honorabilité sont imposées à tous les transporteurs sur la base d'une directive européenne. Ces exigences ont encore été renforcées récemment, si bien que l'on peut se demander à juste titre si les conditions qualitatives imposées à un transporteur débutant ne sont déjà pas suffisantes pour qu'on puisse supprimer ce stage de 9 ans. Ce transporteur débutant est en effet mieux armé dans de nombreux domaines que ne l'étaient ses collègues par le passé.

Des mesures ont en outre été élaborées, tant au niveau de la Communauté européenne qu'au niveau du Benelux, afin d'autoriser les transporteurs des Etats membres à effectuer des transports nationaux dans les Etats membres où ils ne résident pas, c'est-à-dire à autoriser le « cabotage ». Concrètement, cela signifie que les transporteurs d'autres Etats membres peuvent opérer sur le marché intérieur belge. La plupart des pays, et certainement les Pays-Bas et le Luxembourg, ont supprimé les limitations quantitatives. Il est dès lors inadmissible que les transporteurs belges soient soumis à des limitations alors que leurs collègues étrangers peuvent effectuer des transports dans notre pays sans aucune restriction.

Le projet à l'examen propose dès lors d'autoriser également le transporteur débutant à décider lui-même du parc de véhicules dont il souhaite disposer.

1. — INLEIDING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN

Sedert ruim 30 jaar wordt het bezoldigd goederenvervoer over de weg geregeld door de wet van 1 augustus 1960. Deze wet schrijft in hoofdzaak voor dat het vervoer tegen vergoeding van zaken over de weg onderworpen is aan een vergunning.

Kenmerkend voor de wet is dat een systeem werd ingebouwd waarbij de vervoerder zijn activiteit slechts geleidelijk kan uitbouwen.

Een beginnend vervoerder kan aldus slechts starten binnen een straal van 75 km rond zijn exploitatiezetel. Na minimum 3 jaar kan hij voor de betrokken voertuigen een vergunning voor het gehele Belgische grondgebied krijgen. Een onbeperkte uitbreiding van zijn voertuigenpark kan hij slechts verkrijgen na een nieuwe wachttijd van ten minste 6 jaar. In totaal wordt hem aldus een soort stage van minimum 9 jaar opgelegd.

Op internationaal vlak hebben zich evenwel een aantal ontwikkelingen voorgedaan die tot een drastische herziening van het zoëven geschetste stagesysteem nopen. De voornaamste van die ontwikkelingen zijn op EG-vlak de invoering van een systeem van toegang tot het beroep en zowel op EG- als op Benelux-gebied, de invoering van de mogelijkheid tot toegang tot de buitenlandse vervoermarkten.

Wat de toegang tot het beroep betreft, worden op basis van een Europese richtlijn aan alle wegvervoerders zware eisen opgelegd inzake vakbekwaamheid, financiële draagkracht en betrouwbaarheid. Deze eisen zijn recent nog verzwaaard, zodat terecht de vraag mag worden gesteld of aan een beginnend vervoerder niet reeds voldoende kwaliteitseisen worden gesteld, zodat het stagesysteem van 9 jaar kan worden afgeschaft. Op vele vlakken is die vervoerder immers beter gewapend dan zijn vroegere collega.

Zowel op het vlak van de Europese Gemeenschap als van de Benelux werden bovendien maatregelen uitgewerkt om de vervoerders van de Lid-Staten toe te laten tot nationaal vervoer in de Lid-Staten waarin zij niet woonachtig zijn, de zogenaamde cabotage. Concreet betekent zulks dat op de Belgische binnenlandse markt vervoerders uit andere Lid-Staten kunnen opereren. In de meeste landen bestaan geen kwantitatieve beperkingen, zeker niet meer in Nederland en Luxemburg. Het gaat dan ook niet op dat Belgische vervoerders aan beperkingen worden onderworpen wanneer hun buitenlandse collega's onbeperkt vervoer in ons land kunnen verrichten.

In het ontwerp wordt dan ook voorgesteld om ook een beginnend vervoerder zelf te laten beslissen over het voertuigenpark dat hij wenst in te zetten.

Il est également proposé de rendre l'autorisation de transport national valable pour l'ensemble du territoire du Benelux, ce qui mettrait les transporteurs belges sur un pied d'égalité avec leurs collègues néerlandais et luxembourgeois qui peuvent desservir tout le Benelux avec leur autorisation nationale.

Une troisième modification importante consiste à assimiler les autorisations délivrées par des autorités étrangères à des transporteurs étrangers à des autorisations permettant d'opérer sur le marché belge.

Cette modification est nécessaire pour que le marché intérieur s'ouvre aux transporteurs des autres Etats membres du Benelux ou de la Communauté européenne, et ce en exécution des mesures de la Communauté européenne et du Benelux. Nous avons opté pour une formulation générale du texte de loi proposé afin que des mesures similaires puissent être prises, sur la base d'accords bilatéraux avec d'autres pays (même hors Communauté européenne) ou en exécution de résolutions d'autres organisations internationales.

Enfin, on profite de la modification proposée à la loi pour procéder à d'autres modifications jugées utiles.

Ainsi, le texte actuel prévoit que le siège principal de l'entreprise du demandeur ou du détenteur d'une autorisation de transport doit être établi en Belgique. Dans le cadre de la libre prestation de services et du droit de libre établissement dans la Communauté européenne, il est proposé de prévoir que seul un siège de l'entreprise doit encore être établi en Belgique.

Par ailleurs, l'on propose aussi de supprimer les dispositions transitoires telles qu'elles figurent dans la loi du 1^{er} août 1960. La seule disposition encore d'actualité est celle qui a trait à l'assimilation de la Société nationale des Chemins de fer belges à un transporteur, pour l'obtention d'autorisations de transports nationaux ou internationaux. En effet, les directives européennes qui règlent les conditions d'accès à la profession d'entrepreneur de transport de marchandises par la route n'autorisent des exceptions que pour des activités de transport à faible incidence économique. Il est évident que les activités de transport par la route sont économiquement importantes pour la SNCB, de sorte qu'il est absolument indispensable d'assujettir celle-ci aux mêmes conditions que les transporteurs.

Enfin, il est proposé de porter de huit à quinze jours le délai dans lequel une copie des procès-verbaux pouvant être établis pour infractions aux dispositions de la loi du 1^{er} avril 1960 et à ses arrêtés d'exécution peut être adressée aux contrevenants. En effet, de nombreuses infractions constatées sur la route demandent une enquête complémentaire au siège de l'entreprise. Pour ce faire, il faut souvent faire appel à d'autres instances, d'où le risque que le délai actuel

Als twee de wijziging wordt voorgesteld om de vergunning voor nationaal vervoer geldig te maken voor het gehele grondgebied van de Benelux. Aldus kunnen de Belgische vervoerders op voet van gelijkheid worden gesteld met hun Nederlandse en Luxemburgse collega's die met hun nationale vergunning de gehele Benelux kunnen bestrijken.

Een derde belangrijke wijziging bestaat erin dat vergunningen door vreemde autoriteiten uitgereikt aan buitenlandse vervoerders kunnen gelden als vergunning om op de Belgische vervoermarkt te opereren.

Deze wijziging is nodig om, in uitvoering van EG- en Benelux-maatregelen de binnenlandse vervoermarkt open te stellen voor vervoerders uit de overige Benelux- of EG-landen. De voorgestelde wettekst werd evenwel in algemene bewoordingen gesteld zodat op basis van bilaterale akkoorden met andere (ook niet de Europese Gemeenschap) landen of in uitvoering van resoluties van andere internationale organisaties, gelijkaardige maatregelen kunnen worden ingevoerd.

Ten slotte wordt van de voorgestelde wetswijziging gebruik gemaakt om nuttig geachte veranderingen door te voeren.

Aldus bepaalt de huidige tekst dat de aanvrager of houder van een vervoervergunning de hoofdzetel van zijn bedrijf in België moet hebben. In het kader van de vrije dienstverlening en het vrije vestigingsrecht binnen de Europese Gemeenschap wordt voorgesteld dat enkel nog een zetel van bedrijf in België moet gevestigd zijn.

Anderzijds wordt voorgesteld de overgangsbepalingen, zoals ze in de huidige wet van 1 augustus 1960 nog vermeld staan, af te schaffen. De enige van die bepalingen die nog actueel is, behelst de gelijkstelling van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen met een vervoerder voor het verkrijgen van vergunningen voor nationaal of internationaal vervoer. Het is inderdaad zo dat de richtlijnen van de Europese Gemeenschap waarin de voorwaarden van toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg worden geregeld, slechts uitzonderingen toestaan voor transportactiviteiten met een geringe economische weerslag. Duidelijk is dat de transportactiviteiten over de weg van de NMBS economisch belangrijk zijn zodat een onderwerping aan dezelfde voorwaarden als de vervoerders noodzakelijk is.

Ten slotte wordt voorgesteld om de termijn binnen dewelke een copie van de processen-verbaal, die kunnen worden opgesteld wegens overtreding van de bepalingen van de wet van 1 augustus 1960 en haar uitvoeringsbesluiten, aan de overtreders moet worden gericht uit te breiden van acht tot vijftien dagen. Vele overtredingen die op de weg worden vastgesteld vereisen inderdaad een bijkomend onderzoek in de zetel van het bedrijf. Hiervoor moet dikwijls een

de huit jours soit insuffisant et que des infractions graves ne soient pas réprimées.

La sanction d'irrégularités est d'ailleurs essentielle dans un marché libéralisé du transport, afin de protéger les transporteurs de bonne foi de la concurrence déloyale de certains collègues.

*
* *

Enfin, il faut souligner que les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg sont en train d'élaborer des législations comparables qui suppriment toutes les limitations quantitatives. On s'efforce également, en concertation avec les ministres des transports des deux autres Etats membres du Benelux, de faire entrer les législations en vigueur au même moment dans les trois pays, de manière à offrir aux transporteurs de ces pays des chances égales sur le marché libéralisé du Benelux.

L'instauration du cabotage total au sein du Benelux, d'abord prévue pour le 1^{er} janvier 1991, devrait en principe s'effectuer le 1^{er} mai 1991, pour autant que les réglementations en vigueur dans les trois pays membres aient été harmonisées pour cette date.

Il est important que le Benelux puisse de la sorte jouer un rôle de précurseur au sein de la Communauté : l'instauration du cabotage entre les pays du Benelux devrait en effet contribuer à renforcer la position de ceux-ci dans les discussions qui auront ultérieurement lieu à ce sujet au sein de la Communauté.

beroep worden gedaan op andere instanties, waardoor het risico ontstaat dat de huidige termijn van acht dagen onvoldoende wordt en dikwijls zware overtredingen niet beteugeld worden.

Het sanctioneren van onregelmatigheden is overigens essentieel in een geliberaliseerde vervoermarkt teneinde de bonafide vervoerders te beschermen tegenover oneerlijke mededinging van collega's.

*
* *

Ten slotte dient er te worden onderstreept dat gelijkaardige wetgevingen, waarbij alle kwantitatieve beperkingen worden afgeschaft, momenteel worden uitgewerkt in Nederland en Luxemburg. In overleg met de Ministers van Verkeer van de andere twee Benelux-landen wordt er eveneens naar gestreeft, om de wetgevingen in de drie landen gelijktijdig te laten ingaan. Aldus kunnen de vervoerders uit de drie Benelux-landen met dezelfde kansen op de geliberaliseerde Beneluxmarkt opereren.

De invoering van de integrale cabotage in de Benelux, die aanvankelijk voor 1 januari 1991 was gepland, zou in principe op 1 mei 1991 een feit moeten zijn, althans op voorwaarde dat de vigerende regelgeving van de drie lidstaten tegen die datum is geharmoniseerd.

Het is van het grootste belang dat aan de Benelux op die manier een voortrekkersrol in de Gemeenschap wordt toebedeeld : de invoering van cabotage tussen de drie Benelux-landen zou er namelijk toe moeten leiden dat hun positie wordt versterkt in de besprekingen die daarover naderhand in EG-verband zullen worden gevoerd.

II. — DISCUSSION GENERALE

— Accord du Ministre du Budget et avis de l'Inspection des Finances

A un membre qui demande si l'omission de ces deux formalités, soulignée par le Conseil d'Etat (cf. Doc. n° 1430/1, pp. 9-10), a été réparée, le Ministre répond par l'affirmative :

— par lettre du 24 décembre 1990, le Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget a fait savoir qu'il pouvait marquer son accord sur le projet de loi, sous réserve que les remarques du Conseil d'Etat soient respectées;

— le 13 décembre 1990, l'Inspection des Finances a donné sur l'incidence financière ou budgétaire du projet à l'égard de l'Etat l'avis suivant :

« Les modifications principales sont les suivantes :

a) *La suppression du certificat de transport :*

Il y a actuellement trois types d'autorisation de transport :

— le certificat limité à un rayon de 75 km;

— l'autorisation pour la Belgique entière;

— l'autorisation pour le transport international.

Il est proposé de supprimer le certificat et de permettre à l'entrepreneur de transport d'obtenir pour ses véhicules l'autorisation pour la Belgique, sans passer désormais par le stade du rayon de 75 km.

L'incidence financière qui en découle résulte de la redevance annuelle plus élevée à payer pour l'autorisation générale pour la Belgique.

I'. — ALGEMENE BESPREKING

— Akkoord van de Minister van Begroting en advies van de Inspectie van Financiën

Aan een lid dat vraagt of het verzuim van die twee formaliteiten waarop de Raad van State gewezen heeft (cf. Stuk n° 1340/1, blz. 9-10) achteraf werd goedge maakt, antwoordt de Minister bevestigend :

— bij brief van 24 december 1990 heeft de Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting meegedeeld dat hij met het wetsontwerp akkoord kan gaan, mits rekening wordt gehouden met de opmerkingen van de Raad van State;

— op 13 december 1990 heeft de Inspectie van Financiën het volgende advies uitgebracht in verband met de financiële en budgettaire consequenties die het ontwerp voor de Staat zal hebben :

« Ziehier de voornaamste wijzigingen :

a) *De afschaffing van het vervoerbewijs :*

Er bestaan thans drie soorten vervoervergunningen :

— het tot een straal van 75 km beperkte vervoerbewijs;

— de vergunning voor geheel België;

— de vergunning voor internationaal vervoer.

Voorgesteld wordt het vervoerbewijs af te schaffen en de vervoersondernemer een vergunning te geven om zijn voertuigen in België te gebruiken zonder dat hij nog langer rekening moet houden met de 75 km-beperking.

De daaruit voortvloeiende financiële consequenties zijn het gevolg van het hoger bedrag van de jaarlijkse retributie voor de in België geldige algemene vergunning.

Type de véhic. — Soort voert.	Nombre de certificats de transport — Aant. verv.-bewijzen	Redevance annuelle — Jaarlijkse retributie	Total — Totaal	Nombre d'AGTN — Aantal AVNV's	Redevance annuelle — Jaarlijkse retributie	TOTAL — TOTAAL
Tracteurs. — <i>Trek- kers</i>	556	x 2 500	1 390 000	556	x 4 000	2 224 000
Semi-rem. — <i>Op- leggers</i>	407	x 1 000	407 000	407	x 1 000	407 000
Camions. — <i>Vrachtwagens</i>	1 691	x 2 500	4 227 000	1 691	x 2 500	4 227 000
Remorques. — <i>Aanhangwa- gens</i>	193	x 1 000	193 000	193	x 1 000	193 000
			6 217 500			7 051 500

AGTN : Autorisation générale de transport national.

AVNV : Algemene vergunning voor nationaal vervoer.

b) *Autorisation étendue au Benelux :*

L'autorisation nationale vaudra désormais pour l'ensemble du Benelux, ce qui entraîne les conséquences suivantes :

— les transporteurs des 3 pays pourront circuler dans le Benelux avec une autorisation de transport national;

b) *Tot de Benelux uitgebreide vergunning :*

De nationale vergunning zal voortaan in de hele Benelux geldig zijn, wat de volgende consequenties heeft :

— de vervoerders van de drie landen zullen in de Benelux met een nationale vervoervergunning mogen rijden;

— le transport intérieur (cabotage) sera autorisé pour lesdits transporteurs dans les trois pays.

c) *La SNCB devient un transporteur comme les autres :*

La SNCB devra désormais fournir les mêmes preuves de capacité professionnelle et financière que les autres transporteurs.

Cette disposition est motivée comme suit :

- la dérogation dont elle est bénéficiaire résulte d'une disposition transitoire de 1960;
- la directive de la CEE sur l'accès à la profession ne permet pas cette dérogation;
- la SNCB développe ses activités de transport routier (principalement nationales).

Le caractère pratique de cette modification concernera surtout la constitution d'un cautionnement (100 000 F par véhicule), mais elle pourra se faire par garantie bancaire. Le nombre de véhicules visés serait de l'ordre de 800 unités.

Avis de l'Inspection des Finances :

1. La recette au profit du Trésor concernant les certificats de transport actuels s'élèvera à 7,1 millions par an, au lieu de 6,2 millions, ceci résultant de la redevance plus élevée à payer pour l'autorisation nationale au bénéfice des tracteurs routiers (4 000 F au lieu de 2 500 F, pour 556 unités).

2. Les autres dispositions n'ont pas d'incidence financière pour l'Etat.

3. La SNCB devra constituer désormais un cautionnement (100 000 F par véhicule, soit $\pm$ 80 millions).

— Arrêté d'exécution

Un membre demande si l'arrêté royal du 9 septembre 1967 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles devra être adapté.

Le Ministre répond que le projet d'un nouvel arrêté d'exécution est en préparation.

— Dispositions prises au sein de l'Union économique Benelux

En réponse à la demande d'un membre, le Ministre communique le texte des différentes dispositions adoptées par le Comité des Ministres de l'Union économique Benelux dans le cadre de l'instauration du cabotage au sein du Benelux (voir Annexe I).

Ainsi que souligné dans l'Exposé introductif (voir ci-avant), l'établissement du cabotage suppose une harmonisation préalable des réglementations en vigueur dans les trois pays (voir également la discussion de l'article 1^{er}).

— Le cautionnement

A la demande d'un membre, le Ministre communique les chiffres suivants :

— het binnenlands vervoer (cabotage) zal voor die vervoerders in de drie landen toegestaan zijn.

c) *De NMBS wordt een vervoerder zoals alle andere :*

De NMBS zal voortaan dezelfde bewijzen van vakbekwaamheid en financiële draagkracht moeten kunnen voorleggen als de andere vervoerders.

Die bepaling is als volgt gemotiveerd :

- de afwijking die de NMBS geniet, is het gevolg van een overgangsmaatregel uit 1960;
- de EEG-Richtlijn inzake de toegang tot het beroep staat die afwijking niet toe;
- de bedrijvigheid van de NMBS in de sector van het (hoofdzakelijk) nationaal wegvervoer wordt steeds aanzienlijker.

In de praktijk zal die wijziging er vooral op neerkomen dat een borgtocht gesteld wordt (100 000 frank per voertuig), maar dat kan ook gebeuren met een bankwaarborg. Het zou om ongeveer 800 voertuigen gaan.

Advies van de Inspectie van Financiën :

1. De ontvangsten ten bate van de Schatkist die betrekking hebben op de huidige vervoerbewijzen zullen 7,1 miljoen per jaar bedragen in plaats van 6,2 miljoen; dat is het gevolg van het hoger bedrag van de retributie voor de nationale vergunning ten behoeve van de trekkers (4 000 frank in plaats van 2 500 frank voor 556 eenheden).

2. De overige maatregelen hebben geen financiële gevolgen voor de Staat.

3. De NMBS moet voortaan een borgtocht stellen (100 000 frank per voertuig, zijnde $\pm$ 80 miljoen) ».

— Uitvoeringsbesluit

Een lid vraagt of het koninklijk besluit van 9 september 1967 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding zal moeten worden aangepast.

De Minister antwoordt dat het ontwerp van een nieuw uitvoeringsbesluit in de maak is.

— Maatregelen genomen in de Benelux Economische Unie

Op verzoek van een lid bezorgt de Minister de tekst van de diverse maatregelen die het Ministercomité van de Benelux Economische Unie heeft genomen in het raam van de invoering van de zogenaamde cabotage in de Benelux (zie Bijlage I).

Zoals er in de inleidende uiteenzetting op gewezen is (cf. supra), veronderstelt de invoering van die cabotage een voorafgaande harmonisering van de in de drie landen vigerende regelgeving (zie tevens de bespreking van artikel 3).

— Borgtocht

Op verzoek van een lid deelt de Minister de volgende cijfers mee :

Situation relative au cautionnement depuis le 1^{er} mai 1988 :

— Nombre d'entreprises qui ont dû cesser leur activité : 157

— Nombre d'autorisations et certificats retirés : 501.

— **Suppression des dispositions transitoires — conséquences pour la SNCB**

Des membres demandent quelle sera l'incidence, pour la SNCB, de son assimilation à un transporteur pour l'obtention des autorisations nationales et internationales.

Le Ministre renvoie aux indications données à ce sujet dans l'avis de l'Inspection des Finances (voir ci-avant). Il souligne que l'assujettissement de la SNCB aux mêmes conditions que les transporteurs ne devrait pas entraîner de difficultés particulières pour la Société, étant donné que la constitution d'un cautionnement (100 000 F par véhicule), qui lui sera imposée dorénavant, pourra se faire par garantie bancaire.

— **Libre circulation et risque de concurrence déloyale**

Constatant que, dans le cadre de la libre circulation des services et du droit de libre établissement à l'intérieur de la Communauté européenne, les auteurs du projet proposent que seulement un siège de l'entreprise soit établi en Belgique, le rapporteur demande si cette modification ne créera pas un risque de concurrence déloyale de la part de transporteurs étrangers.

Le Ministre fait observer que, même si le requérant ou le titulaire d'une autorisation de transport n'est plus tenu d'avoir le siège principal de son entreprise en Belgique, mais seulement un siège, il n'en reste pas moins soumis en toute hypothèse à la réglementation belge de la même manière que les transporteurs belges. On ne peut dès lors parler de concurrence déloyale.

Naguère, une tentative pour forcer une concurrence dans des conditions déloyales a toutefois été faite par des entreprises est-européennes qui, tout en établissant leur siège au Luxembourg, employaient des chauffeurs hongrois. Les mesures prises par les autorités luxembourgeoises ont mis un terme à cette situation. Il convient de toute manière de rester attentif pour éviter que ce genre de tentative ne se reproduise.

— **Données statistiques relatives au nombre de transporteurs concernés**

Le Ministre communique les chiffres suivants :

Situatie inzake borgtocht sedert 1 mei 1988 :

— Aantal ondernemingen die hun activiteit dienden te staken : 157

— Aantal ingetrokken vergunningen en vervoerbewijzen : 501.

— **Afschaffing van de overgangsbepalingen — gevolgen voor de NMBS**

Een aantal leden vragen wat voor de NMBS de gevolgen zullen zijn van het feit dat de maatschappij voor het verkrijgen van de nationale en internationale vergunningen met een vervoerder gelijkgesteld wordt.

De Minister verwijst naar wat daarover in het advies van de Inspectie van Financiën staat (cf. supra). Hij beklemtoont dat het feit dat de NMBS aan dezelfde voorwaarden onderworpen wordt als de vervoerders, voor die maatschappij geen bijzondere moeilijkheden zou moeten opleveren aangezien de voortaan verplichte borgtocht (100 000 F per voertuig) ook met een bankwaarborg kan worden gesteld.

— **Vrij verkeer en gevaar voor oneerlijke concurrentie**

De rapporteur constateert dat de indieners van het ontwerp in het kader van de vrije dienstverlening en het vrije vestigingsrecht binnen de Europese Gemeenschap voorstellen dat enkel nog een zetel van het bedrijf in België gevestigd moet zijn. Hij vraagt dan ook of van die wijziging niet moet worden gevreesd dat zij aanleiding zal geven tot oneerlijke concurrentie vanwege buitenlandse vervoerders.

De Minister merkt op dat, alhoewel de aanvrager of de houder van een vervoervergunning niet langer verplicht is om de hoofdzetel van zijn bedrijf in België te vestigen maar er enkel een zetel moet hebben, hij niettemin toch op dezelfde wijze als de Belgische vervoerders aan de Belgische reglementering onderworpen blijft. Men kan derhalve niet van oneerlijke concurrentie spreken.

Onlangs is echter vastgesteld dat Oosteuropese bedrijven die, ofschoon ze hun zetel in Luxemburg gevestigd hadden, toch met Hongaarse chauffeurs werkten, vruchteloos gepoogd hebben de concurrentie scheef te trekken. Die pogingen werden evenwel verijdeld door de maatregelen van de Luxemburgse overheid. Men dient er hoe dan ook op toe te zien dat zoiets niet meer gebeurt.

— **Statistische gegevens betreffende het aantal betrokken vervoerders**

De Minister deelt de volgende cijfers mee :

*Nombre d'entreprises de transport professionnel
routier de marchandises*

*Aantal ondernemingen van beroepsgoederenvervoer
over de weg*

Répartition des entreprises en 2 catégories :

Onderverdeling van de ondernemingen in 2 categorieën

— entreprises titulaires d'un P (75 km);

— ondernemingen met een P-vervoerbewijs (75 km);

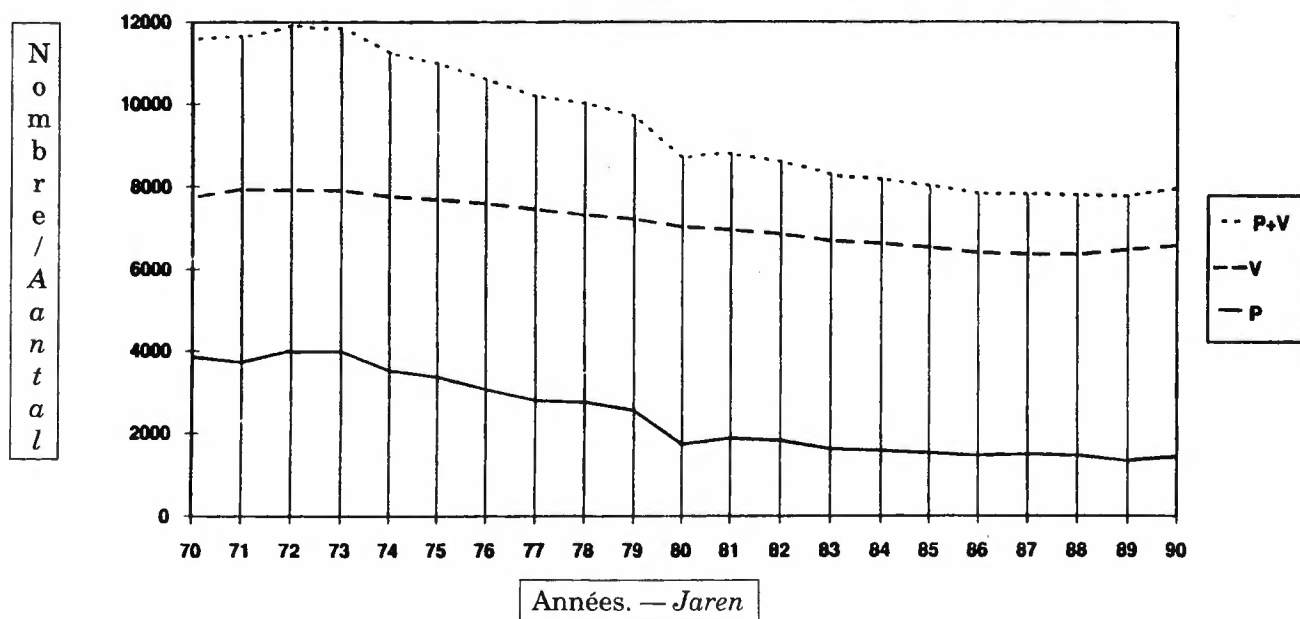
— entreprises titulaires d'un V (toute la Belgique).

— ondernemingen met een V-vergunning (geheel België).

Au 1 ^{er} janvier — Op 1 januari	Entreprises P — P-Ondernemingen		Entreprises V — V-Ondernemingen		Total — Totaal	
	Nombre — Aantal	Indices — Index	Nombre — Aantal	Indices — Index	Nombre — Aantal	Indices — Index
1970	3 846	100,0	7 733	100,0	11 579	100,0
1971	3 709	96,4	7 930	102,5	11 639	100,5
1972	3 999	104,0	7 892	102,1	11 892	102,7
1973	3 972	103,3	7 891	102,0	11 863	102,5
1974	3 503	91,1	7 743	100,1	11 246	97,1
1975	3 356	87,3	7 665	99,1	11 021	95,2
1976	3 047	79,2	7 576	98,0	10 623	91,7
1977	2 780	72,3	7 435	96,1	10 215	88,2
1978	2 736	71,1	7 308	94,5	10 044	86,7
1979	2 527	65,7	7 201	93,1	9 728	84,0
1980	1 710	44,5	7 009	90,6	8 719	75,3
1981	1 857	48,3	6 936	89,7	8 793	75,9
1982	1 799	46,8	6 833	88,4	8 632	74,6
1983	1 601	41,6	6 665	86,2	8 266	71,4
1984	1 555	40,4	6 593	85,3	8 148	70,4
1985	1 501	39,0	6 499	84,0	8 000	69,1
1986	1 443	37,5	6 369	82,4	7 812	67,5
1987	1 472	38,3	6 336	81,9	7 808	67,4
1988	1 443	37,5	6 330	81,9	7 773	67,1
1989	1 327	34,5	6 457	83,5	7 784	67,2
1990	1 404	36,5	6 557	84,8	7 961	68,8

*Evolution du nombre d'entreprises de transport
professionnel routier de marchandises*

*Evolutie van het aantal ondernemingen van be-
roepsgoederenvervoer over de weg*



III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Un membre demande si la progressivité dans l'extension de l'activité du transporteur qui est l'une des caractéristiques de la loi actuelle, demeure, ou s'il est possible pour un candidat transporteur qui s'installe dans la branche d'obtenir immédiatement l'autorisation de transport international.

Le Ministre répond que la gradation entre l'autorisation de transport national et celle de transport international ne concerne que le niveau des exigences mises à l'accès à la profession et qu'elle n'est donc pas d'ordre chronologique. Il faut en outre souligner que le nombre d'autorisations octroyées pour l'étranger n'est pas illimité; il est donc possible qu'un candidat transporteur remplisse les conditions mais qu'il ne reçoive pas d'autorisation.

L'autorisation est accordée au transporteur, pour le véhicule.

Le chauffeur doit en outre répondre à des exigences de qualification professionnelle déterminées à l'échelon européen. A l'heure actuelle, ces conditions européennes n'ont toutefois encore été que partiellement transposées dans la réglementation belge. Il y a par ailleurs un manque de chauffeurs sur le marché de l'emploi. Une formation « conducteurs poids lourds » vient cependant d'être mise sur pied dans l'enseignement secondaire professionnel.

L'arrêté royal du 28 janvier 1991 modifiant l'arrêté royal du 6 mai 1988 relatif au classement des véhicules en catégories, au permis de conduire, aux conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules à moteur autorise la conduite des véhicules des catégories B, BE, C et CE dès l'âge de 17 ans dans le cadre de cette formation.

Un autre membre demande si les exceptions au règlement général qui sont prévues à l'heure actuelle seront maintenues.

Le Ministre déclare que l'arrêté d'exécution qui devra être pris à la suite de la loi en projet reprendra un certain nombre d'exceptions.

En réponse à une question du même membre, le Ministre déclare que, dans le cadre de l'instauration du cabotage total au sein du Benelux, on visera à la plus grande harmonisation possible des réglementations nationales, mais que les transporteurs du Benelux opérant sur le marché belge resteront en tout état de cause soumis aux normes techniques belges. Ainsi, en ce qui concerne la charge maximale autorisée, qui est limitée à 44 tonnes en Belgique alors qu'elle est de 50 tonnes aux Pays-Bas, les transporteurs néerlandais ne seront pas autorisés à dépasser 44 tonnes lorsqu'ils opéreront en Belgique; de même, ceux des

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Een lid vraagt of de progressiviteit inzake de uitbreiding van de activiteit van de vervoerder, die een van de kenmerken van de huidige wet is, blijft bestaan dan wel of een kandidaat-vervoerder die in het vak begint onmiddellijk een vergunning voor internationaal vervoer kan krijgen.

De Minister antwoordt dat de trapsgewijze overgang van de vergunning voor nationaal vervoer naar de vergunning voor internationaal vervoer alleen betrekking heeft op het niveau van de voor de toegang tot het beroep gestelde eisen en dus niet chronologisch bepaald is. Voorts zij opgemerkt dat een kandidaat-vervoerder die de voorwaarden vervult mogelijk toch geen vergunning voor het buitenland krijgt omdat het aantal uitgereikte vergunningen niet onbeperkt is.

De vergunning wordt aan de vervoerder verleend voor diens voertuig.

De bestuurder dient bovendien de op Europees vlak gestelde vakbekwaamheidsvereisten te vervullen. Die Europese voorwaarden werden evenwel nog maar gedeeltelijk in de Belgische regelgeving omgezet. Daar komt nog bij dat er te weinig vrachtwagenbestuurders op de arbeidsmarkt zijn. Sinds enige tijd bestaat echter de mogelijkheid om in het secundair beroeps-onderwijs een opleiding tot « vrachtwagenbestuurder » te volgen.

Het koninklijk besluit van 28 januari 1991 tot wijziging van het koninklijk besluit van 6 mei 1988 betreffende de indeling van de voertuigen in categorieën, het rijbewijs, de rechterlijke beslissingen houdende vervallenverklaring van het recht tot sturen en de voorwaarden voor erkenning van de scholen voor het besturen van motorvoertuigen, verleent in het raam van die opleiding de machtiging om vanaf de leeftijd van 17 jaar voertuigen van de categorieën B, BE, C en CE te besturen.

Een ander lid vraagt of de uitzonderingen op het algemeen reglement waarin vandaag is voorzien zullen worden gehandhaafd.

De Minister verklaart dat een aantal uitzonderingen zullen worden opgenomen in het uitvoeringsbesluit dat ingevolge de geplande wet noodzakelijk zal zijn.

In antwoord op een vraag van hetzelfde lid verklaart de Minister dat, in het raam van de invoering van de onverkorte cabotagevergunning in de Benelux, naar een zo groot mogelijke harmonisering van de nationale reglementeringen gestreefd zal worden. Dat neemt niet weg dat de op de Belgische markt opererende vervoerders uit de Benelux hoe dan ook aan de Belgische technische normen onderworpen zullen blijven. Wat bijvoorbeeld het maximum toegelaten gewicht betreft, dat in België beperkt is tot 44 ton tegen 50 ton in Nederland, zullen de Nederlandse vervoerders niet meer dan 44 ton mogen laden als zij in België rijden;

transporteurs belges dont le véhicule est susceptible de charger 50 tonnes se verront délivrer par les autorités belges une attestation en ce sens, dont ils pourront faire usage lorsqu'ils effectueront du cabotage en territoire néerlandais. En d'autres termes, l'harmonisation recherchée porte sur les conditions d'accès au marché et non sur les normes techniques (règles de circulation, etc.).

Le même membre demande des précisions sur les possibilités de transfert d'une autorisation de père en fils.

Le Ministre répond que, dès lors que sont remplies les conditions — portant sur la capacité professionnelle, la capacité financière et l'honorabilité — mises à l'accès à la profession, l'autorisation qui peut être accordée l'est sans limitation dans le temps. Le transfert évoqué par l'intervenant est donc possible; le fils peut cependant également solliciter une autorisation en son nom propre.

*
* *

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 2 à 6

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Ils sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 7

Le rapporteur demande à quoi correspond exactement le délai de quinze jours prévu pour la transmission aux contrevenants d'une copie du procès-verbal établi pour infraction à la loi du 1^{er} août 1960.

Le Ministre répond qu'il faut entendre par là quinze jours calendrier.

En réponse à la demande d'un membre, le Ministre communique par ailleurs le nombre de procès-verbaux établis en 1990 pour infraction à la loi du 1^{er} août 1960 :

Belges	: 1 395
Etrangers	: 822

Total	: 2 217
-------	---------

(Il s'agit ici exclusivement des infractions constatées par les agents de l'Administration des Transports : ce type d'infraction ne peut en effet être isolé dans les statistiques des infractions constatées par la Gendarmerie).

*
* *

L'article est adopté à l'unanimité.

zo ook z allen de Belgische autoriteiten aan de Belgische vervoerders wier voertuig 50 ton kan laden een desbetreffend getuigschrift uitreiken waarvan de betrokkenen gebruik kunnen maken als zij op Nederlands grondgebied « caboteren ». De nagestreefde harmonisering heeft met andere woorden betrekking op de voorwaarden van toegang tot de markt en niet op de technische normen (verkeersregels enz.).

Hetzelfde lid vraagt meer uitleg over de mogelijkheden om een vergunning van vader op zoon over te dragen.

De Minister antwoordt dat zodra de voor de toegang tot het beroep gestelde voorwaarden — op het stuk van de vakbekwaamheid, de financiële draagkracht en de betrouwbaarheid — vervuld zijn, de vergunning die kan worden uitgereikt onbeperkt is in de tijd. De overdracht waarvan het lid gewag maakt, is dus best mogelijk, wat niet belet dat de zoon ook in eigen naam een vergunning mag aanvragen.

*
* *

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 2 tot 6

Over die artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 7

De rapporteur wenst te vernemen wat precies bedoeld wordt met de termijn van vijftien dagen waarbinnen aan de overtreders een kopie van de wegens overtreding van de wet van 1 augustus 1960 opgemaakte processen-verbaal moet worden toegezonden.

De Minister antwoordt dat het om vijftien kalenderdagen gaat.

Op verzoek van een lid deelt de Minister voorts mee hoeveel processen-verbaal in 1990 tegen overtreders van de wet van 1 augustus 1960 werden opgemaakt :

Belgen	: 1 395
Buitenlanders	: 822

Totaal	: 2 217
--------	---------

(Het gaat hier uitsluitend om de overtredingen die door de ambtenaren van het Bestuur van het Vervoer zijn vastgesteld. Dat soort overtredingen kan in de statistieken van de door de Rijkswacht vastgestelde overtredingen immers niet geïsoleerd worden).

*
* *

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 8

Cet article n'appelle aucune observation.
Il est adopté à l'unanimité.

*
* *

L'ensemble du projet est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

F. BOSMANS

Le Président,

E. TOMAS

Art. 8

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.
Het wordt eenparig aangenomen.

*
* *

Het hele ontwerp wordt eenparig aangenomen.

De Rapporteur,

F. BOSMANS

De Voorzitter,

E. TOMAS

ANNEXE I

DISPOSITIONS PRISES AU SEIN DE L'UNION
ECONOMIQUE BENELUX

1. DECISION DU COMITE DE MINISTRES
DE L'UNION ECONOMIQUE BENELUX
FIXANT LES CONDITIONS AUXQUELLES LES TRANSPORTEURS
ETABLIS DANS UN PAYS DU BENELUX PEUVENT ETRE ADMIS
AUX TRANSPORTS NATIONAUX DE MARCHANDISES PAR ROUTE DANS LES AUTRES
PAYS DU BENELUX (CABOTAGE)

-----f-----

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu l'article 5 et l'article 85 du Traité d'Union,

A pris la décision suivante :

Article 1er

Tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui, en conformité avec la législation nationale d'un pays du Benelux :

- est établi sur le territoire de celui-ci, appelé ci-après "Pays d'établissement",
- y est habilité à effectuer des transports nationaux,

est admis aux transports nationaux de marchandises par route pour compte d'autrui, appelés ci-après "transports de cabotage", dans un Pays Benelux autre que celui dans lequel il est établi, appelé ci-après "pays d'accueil". Le transporteur peut exercer ces activités dans le pays d'accueil concerné sans y avoir un siège ou un autre établissement, dans les conditions fixées par la présente décision.

Article 2

1. L'exécution des transports de cabotage visés à l'article 1er est soumise aux dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans le pays d'accueil dans les domaines suivants :
 - a) prix et conditions régissant le contrat de transport ;
 - b) poids et dimensions des véhicules routiers ;
 - c) prescriptions relatives aux transports de certaines catégories de marchandises, à savoir les marchandises dangereuses, les denrées périssables, les animaux vivants ;
 - d) temps de conduite et de repos ;
 - e) TVA sur les services de transport.
2. Ces dispositions doivent être appliquées dans les mêmes conditions que celles que le pays d'accueil impose à ses propres ressortissants, de telle façon que toute discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement soit exclue.

Article 3

Sans préjudice de l'article 2.1.d., les conditions de travail et de rémunération applicables aux transports dans le pays d'établissement, s'appliquent aux transports de cabotage.

Article 4

1. Les pays du Benelux s'accordent mutuellement assistance en vue de l'application des dispositions légales, réglementaires et administratives régissant les transports de cabotage.
2. Les infractions commises par le transporteur dans le pays d'accueil sont, sans préjudice des poursuites pénales auxquelles il s'y expose, signalées aux autorités compétentes du pays d'établissement.

Les autorités compétentes se communiquent mutuellement tous les renseignements en leur possession sur les sanctions appliquées à ces infractions.

3. Les autorités compétentes du pays d'accueil peuvent, en cas d'infractions graves ou répétées, demander aux autorités compétentes du pays d'établissement que des sanctions soient prises.

Ces sanctions peuvent notamment consister en :

- un avertissement ;
 - une interdiction temporaire ou définitive de l'accès du transporteur aux transports de cabotage dans le pays d'accueil ;
 - une interdiction temporaire ou définitive de l'accès du transporteur au territoire du pays d'accueil.
4. Les autorités compétentes du pays d'établissement sont tenues, soit de prendre la sanction convenue entre les autorités du pays d'accueil et du pays d'établissement, soit de traduire le transporteur concerné devant une instance nationale compétente.

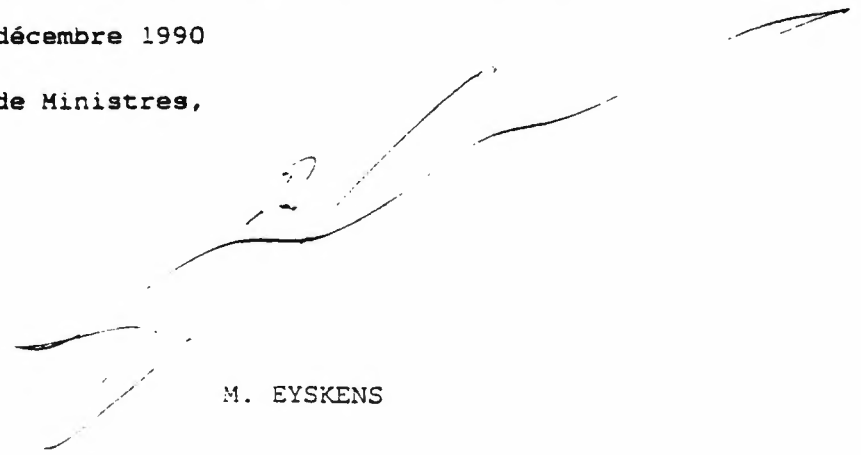
Les autorités compétentes du pays d'accueil sont aussitôt informées de la sanction éventuellement appliquée.

Article 5

1. La présente décision entre en vigueur le jour de sa signature.
2. Chacun des pays du Benelux prendra les mesures nécessaires en vue d'appliquer les dispositions de la présente Décision à partir du 1er janvier 1991.

Fait à Bruxelles, le 4 décembre 1990

Le Président du Comité de Ministres,



M. EYSKENS

2. DECISION DU COMITE DE MINISTRES DE L'UNION ECONOMIQUE
BENELUX CONCERNANT LA SUPPRESSION DES PRINCIPALES
ENTRAVES DIRECTES ET INDIRECTES AUX TRANSPORTS
DE MARCHANDISES PAR ROUTE DANS LES
TROIS PAYS (CABOTAGE)

A.

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 5 et 85 du Traité instituant l'Union économique Benelux,

Vu le Protocole relatif à la suppression des contrôles et formalités aux frontières intérieures du Benelux et à la suppression des entraves à la libre circulation, entré en vigueur le 29 janvier 1971, M (69) 6,

Vu la Décision du Comité de Ministres du 4 décembre 1990, M (90) 17, fixant les conditions auxquelles les transporteurs établis dans un pays du Benelux peuvent être admis aux transports nationaux de marchandises par route dans les autres pays du Benelux (cabotage),

Considérant qu'il est nécessaire d'éliminer à temps un certain nombre d'entraves directes et indirectes qui rendraient impossible l'introduction du cabotage dans les pays du Benelux,

A pris la décision suivante:

Article 1er

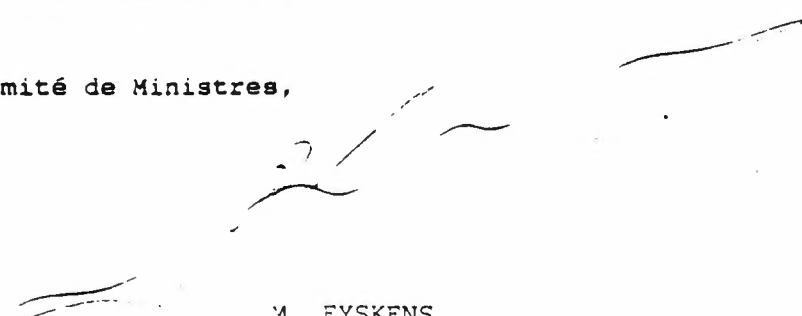
Les pays du Benelux s'engagent à éliminer au plus tard au 31 décembre 1990, les principales entraves directes et indirectes aux transports en relation avec l'exécution de la troisième phase de la libéralisation Benelux des transports professionnels de marchandises par route (cabotage), mentionnées dans l'Annexe de la présente Décision.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de sa signature.

Fait à Bruxelles, le 4 décembre 1990

Le Président du Comité de Ministres,



M. EYSKENS

B. Aperçu des entraves directes et indirectes
liées à la troisième phase de libéralisation
des transports de marchandises par route,
dont l'élimination à la date ultime du 31 décembre 1990
est jugée essentielle

a. Adaptation de la législation relative aux transports

La législation sur les transports sera adaptée de façon à ce qu'aucune disposition légale ou réglementaire n'entrave la participation des transporteurs établis dans un des pays du Benelux dans les transports nationaux d'un autre pays du Benelux.

b. Poids par essieu et masses totales autorisées

Les normes de poids et masses applicables sont celles du pays d'accueil. Lorsque ces normes dépassent les valeurs inscrites sur les documents de bord, ces dernières peuvent être dépassées dans la mesure où le dépassement reste dans les limites des normes techniques inscrites sur la preuve de conformité visée par la directive du Conseil des Communautés européennes n° 86/364/CEE du 24 juillet 1986.

c. Conditions de travail et de rémunération des conducteurs

L'objectif de l'article 3 de la décision du Comité de Ministres du 4 décembre 1990, M (90) 17, est d'éviter des distorsions de concurrence entre transporteurs par l'utilisation pour l'exécution de transports de cabotage de chauffeurs qui ne tombent pas sous les dispositions des contrats collectifs et les dispositions du droit du travail en vigueur pour la profession dans le pays d'établissement.

Le pays d'établissement est tenu d'enquêter en cas de présomption d'infraction à l'article 3.

d. Franchise de la TVA pour les véhicules importés temporairement et utilisés pour les transports de cabotage

Les trois pays prennent des mesures afin que les véhicules importés temporairement et utilisés pour les transports de cabotage puissent bénéficier de la franchise de la TVA à partir du 1er janvier 1991.

3. RECOMMANDATION DU COMITE DE MINISTRES
DE L'UNION ECONOMIQUE BENELUX
CONCERNANT LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT A
LA TROISIEME PHASE DE LIBERALISATION DES TRANSPORTS
DE MARCHANDISES PAR ROUTE DANS LES TROIS PAYS (CABOTAGE)

A.

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 5, 19 et 85 du Traité instituant l'Union économique Benelux,

Vu le Protocole relatif à la suppression des contrôles et formalités aux frontières intérieures du Benelux et à la suppression des entraves à la libre circulation, entré en vigueur le 29 janvier 1971, M (69) 6,

Vu la Décision du Comité de Ministres du 4 décembre 1990, M (90) 17, fixant les conditions auxquelles les transporteurs établis dans un pays du Benelux peuvent être admis aux transports nationaux de marchandises par route dans les autres pays du Benelux (cabotage),

Considérant qu'il est souhaitable de créer le plus rapidement possible les conditions propices à une application correcte et harmonieuse de la décision sur le cabotage Benelux,

Recommande:

Article 1er

Les pays du Benelux tentent d'éliminer le plus rapidement possible une série d'entraves directes et indirectes aux transports liées à l'exécution de la troisième phase de libéralisation Benelux des transports professionnels de marchandises par route (cabotage), mentionnées dans l'Annexe de la présente Recommandation.

Article 2

Cette Recommandation entre en vigueur le jour de sa signature.

Fait à Bruxelles, le 4 décembre 1990

Le Président du Comité de Ministres,

M. EYSKENS

B. Aperçu des entraves indirectes liées à la troisième phase
de libéralisation des transports de marchandises par route
qui seront éliminées si possible

a. Rassemblement des statistiques relatives aux transports

Le souhait a été exprimé dans le cadre de la concertation relative aux communications que des accords interviennent entre les instituts des statistiques à propos de l'échange de données relatives aux transports par route.

b. La TVA n'est pas portée en compte sur les factures de carburant

La délégation belge a attiré l'attention, dans le cadre de la concertation relative aux transports, sur le régime de TVA pour le carburant acheté à l'étranger. Pour les transporteurs néerlandais qui achètent du carburant en Belgique avec une carte de crédit, la TVA n'est pas portée en compte sur la facture. Leurs collègues belges doivent cependant attendre pour récupérer la TVA aux Pays-Bas, ce qui peut durer quelques mois.

c. Perception de la TVA sur les prestations de transport selon des modalités ne perturbant pas les transports

La 6ème directive de la C.E. en matière de TVA fixe le cadre pour cette perception, créant ainsi une base de concurrence équivalente. Il existe cependant une différence quant à la procédure de paiement de la TVA. Aux Pays-Bas, ce paiement peut être effectué par le chargeur pour les transporteurs non établis, tandis qu'en Belgique, ces derniers dépendent d'un représentant responsable. Au Luxembourg, une caution peut être exigée. Il a été demandé, dans le cadre de la concertation relative aux communications, si le système néerlandais de report sur le chargeur ne pourrait pas aussi être introduit dans les autres pays afin d'instaurer un régime propice aux transports.

d. Accises sur le gasoil

Il a été constaté dans le cadre de la concertation relative aux transports que les différences entre les accises des trois pays sont telles qu'une accentuation de ces différences entraînerait une distorsion de concurrence sur certaines relations de transport intérieures.

e. La composition des parcs de véhicules

La Commission des Communications examinera et suivra dans ce contexte la composition des parcs nationaux dans l'optique des masses maximales autorisées, en vue d'inventariser et d'apprécier les différences techniques éventuelles.

Elle a reçu pour mandat de soumettre au plus tard fin 1990, ses conclusions et éventuelles propositions en la matière au Groupe de travail ministériel des Communications.

4. DIRECTIVE DU COMITE DE MINISTRES
DE L'UNION ECONOMIQUE BENELUX
CONCERNANT L'INSTAURATION D'UNE PROCEDURE DE CONCERTATION
DANS LE DOMAINE DU CABOTAGE ROUTIER BENELUX

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 5, 19 et 85 du Traité instituant l'Union économique Benelux,

Vu la Décision du Comité de Ministres du 4 décembre 1990, M (90) 17, fixant les conditions auxquelles les transporteurs établis dans un pays du Benelux peuvent être admis aux transports nationaux de marchandises par route dans les autres pays du Benelux (cabotage),

Vu la Décision du Comité de Ministres du 4 décembre 1990, M (90) 18, concernant la suppression des principales entraves directes et indirectes aux transports de marchandises par route dans les trois pays (cabotage),

Vu la Recommandation du Comité de Ministres du 4 décembre 1990, M (90) 19, concernant les mesures d'accompagnement à la troisième phase de libéralisation des transports de marchandises par route dans les trois pays (cabotage),

Considérant qu'il est souhaitable d'éviter que les distorsions de concurrence à la suite d'applications ou d'adaptations des réglementations nationales ayant des incidences directes et indirectes sur les transports de marchandises par route et de créer un instrument de concertation dans le cas de distorsions graves de concurrence découlant des activités de cabotage,

A adopté la directive suivante:

Article 1er

Le Conseil de l'Union économique est chargé de suivre attentivement les évolutions liées à l'exécution de la Décision du Comité de Ministres du 4 décembre 1990, M (90) 17, la Décision du Comité de Ministres du 4 décembre 1990, M (90) 18, ainsi que de la Recommandation du Comité de Ministres du 4 décembre 1990, M (90) 19.

S'il s'avérait que les entraves directes et indirectes figurant dans l'Annexe de la Décision du Comité de Ministres du 4 décembre 1990, M (90) 18, ne sont pas éliminées en temps voulu, le Conseil de l'Union économique devrait le signaler au plus vite au Comité de Ministres en accompagnant cette communication de propositions de solution. Le Comité de Ministres prendra ensuite les mesures qui s'imposent.

Article 2

Les pays du Benelux s'engagent à mener une concertation à propos des modifications substantielles à apporter dans les pays aux réglementations susceptibles d'avoir des conséquences directes ou indirectes sur les transports routiers faisant l'objet de la libéralisation Benelux.

Article 3

Les pays du Benelux s'engagent à se concerter dans le cas où d'importantes perturbations économiques découleraient des activités de cabotage.

Article 4

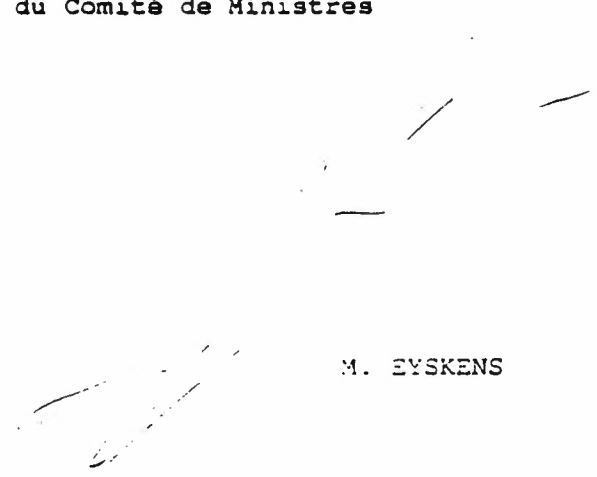
Le Conseil de l'Union économique est chargé de veiller à l'exécution de la concertation visée aux articles 2 et 3 et de signaler au plus vite au Comité de Ministres toute distorsion de concurrence substantielle en accompagnant cette communication de propositions de solution. Le Comité de Ministres prendra ensuite les mesures qui s'imposent.

Article 5

Cette Directive entre en vigueur à la date de sa signature.

Fait à Bruxelles, le 4 décembre 1990.

Le Président du Comité de Ministres



M. EYSKENS

BIJLAGE I
BENELUXBESCHIKKINGEN

1. BESCHIKKING VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN DE BENELUX ECONOMISCHE UNIE
INZAKE DE VASTSTELLING VAN DE VOORWAARDEN
WAARONDER IN EEN BENELUXLAND GEVESTIGDE VERVOERONDERNEMERS IN DE
ANDERE BENELUXLANDEN WORDEN TOEGELATEN TOT HET BINNENLANDS
GOEDERENVERVOER OVER DE WEG (CABOTAGE)

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op artikel 5 en artikel 85 van het Unieverdrag,

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

Elke ondernemer in het beroepsgoederenvervoer over de weg, die overeenkomstig de vigerende wetgeving van een Beneluxland :

- aldaar gevestigd is, hierna te noemen "land van vestiging",
- in dat land gemachtigd is nationaal vervoer te verrichten,

wordt in een ander Beneluxland dan het land van vestiging, hierna te noemen "land van ontvangst", toegelaten tot het binnenlands beroepsgoederenvervoer over de weg, hierna te noemen "cabotage-vervoer". Onder de voorwaarden, vastgesteld in deze Beschikking, mag de vervoerder deze activiteiten uitoefenen zonder in het land van ontvangst een zetel of andere vestiging te hebben.

Artikel 2

1. Het in artikel 1 bedoelde cabotage-vervoer valt op de volgende gebieden onder de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van het land van ontvangst:
 - a) tarieven en contractuele voorwaarden van het vervoer ;
 - b) afmetingen en gewichten van de bedrijfsvoertuigen ;
 - c) voorschriften inzake het vervoer van sommige categorieën goederen, met name gevaarlijke goederen, bederfelijke levensmiddelen, levende dieren;
 - d) rij- en rusttijden ;
 - e) BTW op vervoerdiensten.
2. Deze bepalingen moeten in het land van ontvangst worden toegepast onder dezelfde voorwaarden als die waaraan deze de eigen onderdanen onderwerpt, op zodanige wijze dat discriminatie op grond van nationaliteit of plaats van vestiging wordt uitgesloten.

Artikel 3

De loon- en arbeidsvoorwaarden geldende voor een transport in het land van vestiging zijn van toepassing op het cabotage-vervoer, onverminderd het gestelde in artikel 2.1.d.

Artikel 4

1. De landen verlenen elkaar bijstand inzake de toepassing van de wettelijke, reglementaire en administratieve bepalingen betreffende het cabotage-vervoer.
2. De door een vervoerondernemer in het land van ontvangst begane inbreuken worden, onverminderd de strafvervolgning waaraan deze zich daardoor in dit land blootstelt, meegedeeld aan de bevoegde autoriteiten van het land van vestiging.

De bevoegde autoriteiten wisselen alle in hun bezit zijnde gegevens uit over de sancties op deze inbreuken.

3. De bevoegde autoriteiten van het land van ontvangst kunnen, in geval van ernstige of herhaalde inbreuken, de bevoegde autoriteiten van het land van vestiging verzoeken sancties te treffen.

Deze sancties kunnen met name bestaan uit :

- een waarschuwing;
 - een tijdelijk of definitief verbod van de vervoerondernemer tot het cabotage-vervoer in het land van ontvangst;
 - een tijdelijk of definitief verbod op de toegang van de vervoerondernemer tot het grondgebied van het land van ontvangst.
4. De bevoegde autoriteiten van het land van vestiging moeten de sanctie treffen die tussen de autoriteiten van het land van ontvangst en van het land van vestiging is overeengekomen of de betrokken vervoersondernemer voor een bevoegde nationale instantie dagvaarden.

De bevoegde autoriteiten van het land van ontvangst worden onmiddellijk in kennis gesteld van de eventuele sanctie.

Artikel 5

1. Deze Beschikking treedt in werking op de datum van ondertekening.
2. Elk der Beneluxlanden neemt de nodige maatregelen ten einde met ingang van 1 januari 1991 aan de bepalingen van deze Beschikking toepassing te geven.

Gedaan te Brussel, op 4 december 1990

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

M. EYSKENS

2. Overzicht van directe en indirecte belemmeringen
samenhangend met de derde fase liberalisatie
van het goederenvervoer over de weg waarvan de wegwerking
uiterlijk op 31 december 1990 essentieel wordt geacht

A.a. Aanpassing van de vervoerwetgeving

De vervoerwetgeving zal zodanig worden aangepast dat geen wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling de deelname van in één van de Beneluxlanden gevestigde vervoerders aan het binnenlandse vervoer in een ander Beneluxland in de weg staat.

b. Aslasten en toegelaten totaal gewichten

De van toepassing zijnde normen inzake lasten en massa's zijn die van het gastland. Wanneer die normen de op de boordpapieren aangegeven waarden overschrijden, dan is zulks toegelaten voor zover de overschrijding binnen de grenzen blijft van de technische normen welke zijn opgenomen in het in de Richtlijn nr 86/364/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen dd. 24 juli 1986 bedoelde bewijs van overeenstemming.

c. Loon- en arbeidsvoorwaardenstelsel van de chauffeur

Artikel 3 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 4 december 1990, M (90) 17, is gericht op het voorkomen van concurrentievervalsingen tussen vervoerders door voor het verrichten van cabotagevervoer gebruik te maken van chauffeurs die niet vallen onder de bepalingen van de collectieve overeenkomsten en de bepalingen van het arbeidsrecht, welke voor het beroep in het land van vestiging gelden.

Bij vermoedens van overtreding van dit artikel 3 dient het land van vestiging een onderzoek in te stellen.

d. BTW-vrijstelling voor tijdelijk ingevoerde voertuigen die gebruikt worden voor cabotagevervoer

In alle drie de landen worden regelingen getroffen ten einde op 1 januari 1991 BTW-vrijstelling te kunnen verlenen voor tijdelijk ingevoerde voertuigen die gebruikt worden voor cabotagevervoer.

**B. BESCHIKKING VAN HET COMITÉ VAN MINISTERS
VAN DE BENELUX ECONOMISCHE UNIE
INZAKE DE WEGWERKING VAN ESSENTIELE DIRECTE EN INDIRECTE
BELEMMERINGEN VOOR HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG
IN DE DRIE LANDEN (CABOTAGE)**

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op de artikelen 5 en 85 van het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie,

Gelet op het Protocol inzake de afschaffing van controles en formaliteiten aan de binnengrenzen van Benelux en inzake de opheffing van de belemmeringen van het vrije verkeer, in werking getreden op 29 januari 1971, M (69) 6,

Gelet op de beschikking van het Comité van Ministers van 4 december 1990, M (90) 17, inzake de vaststelling van de voorwaarden waaronder in een Beneluxland gevestigde vervoerondernemers in de andere Beneluxlanden worden toegelaten tot het binnenlands goederenvervoer over de weg (cabotage),

Overwegende dat het noodzakelijk is een aantal directe en indirecte belemmeringen, die de invoering van de cabotage in de drie landen in de weg zouden kunnen staan, tijdig weg te werken,

Heeft het navolgende beslist:

Artikel 1

De Beneluxlanden verbinden zich ertoe om de meest essentieel geachte directe en indirecte vervoerbelemmeringen in relatie tot de uitvoering van de derde fase van de Benelux liberalisatie van het beroepsgoederenvervoer over de weg (cabotage), vermeld in bijlage van onderhavige Beschikking, weg te werken uiterlijk 31 december 1990.

Artikel 2

Deze Beschikking treedt in werking op de datum van ondertekening.

Gedaan te Brussel, op 4 december 1990

De Voorzitter van het Comité van Ministers,


M. EYSKENS

3. AANBEVELING VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN DE BENELUX ECONOMISCHE UNIE
INZAKE BEGELEIDINGSMAATREGELEN BIJ DE DERDE FASE
LIBERALISATIE VAN HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG
IN DE DRIE LANDEN (CABOTAGE)

A.

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op de artikelen 5, 19 en 85 van het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie,

Gelet op het Protocol inzake de afschaffing van controles en formaliteiten aan de binnengrenzen van Benelux en inzake de opheffing van de belemmeringen van het vrije verkeer, in werking getreden op 29 januari 1971, M (69) 6,

Gelet op de beschikking van het Comité van Ministers van 4 december 1990, M (90) 17, inzake de vaststelling van de voorwaarden waaronder in een Beneluxland gevestigde vervoerondernemers in de andere Beneluxlanden worden toegelaten tot het binnenlands goederenvervoer over de weg (cabotage),

Overwegende dat het wenselijk is om zo snel mogelijk de gepaste voorwaarden tot een juiste en harmonieuze toepassing van de beslissing inzake cabotage te bewerkstelligen,

Beveelt aan:

Artikel 1

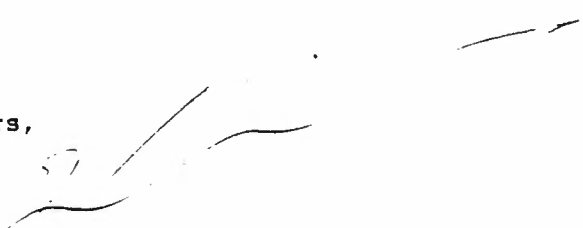
De Beneluxlanden streven ernaar om een aantal directe en indirecte vervoerbelemmeringen in relatie tot de uitvoering van de derde fase van de Benelux liberalisatie van het beroepsgoederenvervoer over de weg (cabotage), vermeld in Bijlage van onderhavige Aanbeveling, zo snel als mogelijk weg te werken.

Artikel 2

Deze Aanbeveling treedt in werking op de datum van ondertekening.

Gedaan te Brussel, op 4 december 1990

De Voorzitter van het Comité van Ministers,


M. EYSKENS

B. Overzicht van indirecte belemmeringen, samenhangend met de derde fase liberalisatie van het goederenvervoer over de weg, die zo mogelijk zullen worden weggewerkt.

a. Verzamelen van vervoerstatistieken

In het verkeers-overleg is de wens naar voren gekomen om tot afspraken tussen de statistiek-instituten te komen inzake de uitwisseling van gegevens betreffende het wegvervoer.

b. Het niet in rekening brengen van BTW op facturen met betrekking tot de getankte brandstof.

In het verkeersoverleg werd van Belgische zijde aandacht gevraagd voor de regeling inzake BTW op in buitenland getankte brandstof. Nederlandse vervoerders die in België met een credit-card brandstof tanken wordt geen BTW in rekening gebracht op de factuur. Hun Belgische collega's dienen in Nederland evenwel de recuperatie van BTW achteraf af te wachten, hetgeen enkele maanden kan duren.

c. Vervoervriendelijke inning van de BTW op de vervoersprestatie

De 6e BTW-richtlijn van de E.G. legt het kader vast voor deze heffing, waardoor er een gelijkwaardige concurrentiebasis aanwezig is. Wel is er een verschil in procedure van BTW-afdracht. In Nederland kan deze afdracht voor vervoerders zonder vestiging gedaan worden door de verlader, daar waar in België vervoerders zonder vestiging aangewezen zijn op een aansprakelijke vertegenwoordiger. In Luxemburg kan een borg vereist worden. Vanuit het Verkeersoverleg is de vraag gesteld of het Nederlandse systeem van verlegging naar de verlader ook niet in de andere landen geïntroduceerd kan worden ten einde een vervoervriendelijke regeling te bewerkstelligen.

d. Accijns op dieselolie

In het verkeersoverleg is vastgesteld dat de accijnsverschillen tussen de drie landen zodanig zijn dat een verdere toename tot concurrentievervalsing op bepaalde binnenlandse vervoerrelaties zou kunnen leiden.

e. Samenstelling voertuigpark

In het kader van de Commissie voor het Verkeer zal in dit verband de samenstelling van de nationale voertuigparken op het punt van toegelaten totaal gewichten worden onderzocht en gevolgd ten einde eventuele technische verschillen te inventariseren en te evalueren. Daarbij is opdracht gegeven de conclusies en eventuele voorstellen eind 1990 voor te leggen aan de Ministeriële Werkgroep van Verkeer.

3. RICHTLIJN VAN HET COMITÉ VAN MINISTERS
VAN DE BENELUX ECONOMISCHE UNIE
INZAKE DE INSTELLING VAN EEN OVERLEGPROCEDURE
INZAKE DE BENELUXCABOTAGE VAN HET WEGVERVOER

A.

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op de artikelen 5, 19 en 85 van het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie,

Gelet op de Beschikking van het Comité van Ministers van 4 december 1990, M (90) 17, inzake de vaststelling van de voorwaarden waaronder in een Beneluxland gevestigde vervoerondernemers in de andere Beneluxlanden worden toegelaten tot het binnenlands goederenvervoer over de weg (cabotage),

Gelet op de Beschikking van het Comité van Ministers van 4 december 1990, M (90) 18, inzake de wegwerking van essentiële directe en indirecte belemmeringen voor het goederenvervoer over de weg in de drie landen (cabotage),

Gelet op de Aanbeveling van het Comité van Ministers van 4 december 1990, M (90) 19, inzake begeleidingsmaatregelen bij de derde fase liberalisatie van het goederenvervoer over de weg in de drie landen (cabotage),

Overwegende dat het wenselijk is concurrentievervalsingen voortvloeiende uit toepassingen c.q. aanpassingen van nationale reglementeringen en die direct of indirect gevolgen zouden hebben voor het goederenvervoer over de weg te voorkomen en een overleginstrumentarium in te stellen in het geval van ernstige concurrentievervalsingen voortvloeiende uit de cabotage-activiteiten.

Geeft navolgende richtlijn:

Artikel 1

De Raad van de Economische Unie wordt opgedragen de ontwikkelingen inzake de uitvoering van de Beschikking van het Comité van Ministers van 4 december 1990, M (90) 17, van de Beschikking van het Comité van Ministers van 4 december 1990, M (90) 18, alsmede van de Aanbeveling van het Comité van Ministers van 4 december 1990, M (90) 19, nauwlettend te volgen.

Mocht blijken dat de tijdige wegwerking van de in de Bijlage van de Beschikking van het Comité van Ministers van 4 december 1990, M (90) 18 vermelde directe en indirecte belemmeringen niet gerealiseerd wordt dan dient de Raad van de Economische Unie hiervan zo snel mogelijk mededeling te doen aan het Comité van Ministers, vergezeld van voorstellen tot oplossing. Het Comité van Ministers neemt vervolgens de nodige maatregelen.

Artikel 2

De Beneluxlanden verbinden zich ertoe om bij in de landen te treffen substantiele wijzigingen van de reglementeringen die van directe of indirecte invloed kunnen zijn op het door de Beneluxliberalisatie geviseerde wegvervoer overleg te voeren.

Artikel 3

De Beneluxlanden verbinden zich ertoe om overleg te voeren indien zich ten gevolge van cabotage-activiteiten belangrijke economische verstoringen voordoen.

Artikel 4

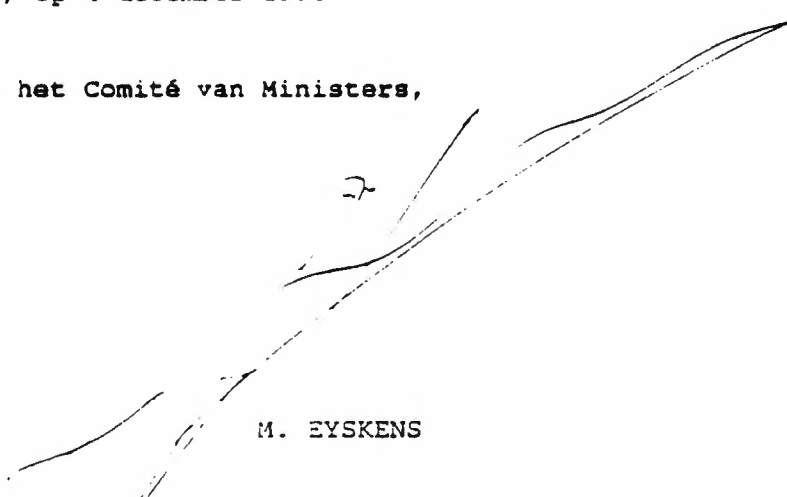
De Raad van de Economische Unie wordt opgedragen voor de uitvoering van het in de Artikelen 2 en 3 genoemde overleg zorg te dragen en bij substantiële concurrentieverstoring hierover zo snel mogelijk mededeling te doen aan het Comité van Ministers, vergezeld van voorstellen tot oplossing. Het Comité van Ministers neemt vervolgens de nodige maatregelen.

Artikel 5

Deze Richtlijn treedt in werking op de datum van ondertekening.

Gedaan te Brussel, op 4 december 1990

De Voorzitter van het Comité van Ministers,



M. EYSKENS