

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1954-1955.

17 MAART 1955.

WETSVOORSTEL

tot omvorming van de besluitwet n° 248 van 5 Maart 1936, houdende regeling van het vervoer van zaken, door middel van motorvoertuigen.

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

De reglementering, welke wij U voorstellen om te vormen, heeft nooit bevrediging geschonken. Noch in haar doelstelling, noch in haar verwezenlijking heeft zij enig positief resultaat opgeleverd.

Bedoelde reglementering heeft een dubbel doel, zo be-
weren het althans haar promotors :

- 1° — het vervoer van goederen langs de weg ordenen;
- 2° — bijdragen tot de coördinatie van het vervoer.

In feite heeft het Bureau voor het Wegvervoer — dat met deze dubbele taak werd belast — sinds 1936 een politiek gevoerd, welke een aanfluiting betekent van alle gezonde economische, sociale en democratische principes.

Wat betreft de ordening van het transport van goederen langs de weg, eerste opdracht, is het resultaat van de werking van het Bureau voor het Wegvervoer eerder negatief.

Inderdaad, gedurende zijn ruim twintig jaren bestaan heeft het Bureau voor het Wegvervoer zich ertoe beperkt alle nuttige en nodige expansie van het beroepsvervoer te beletten en onze beroepsvervoerders het bestaan zo moeilijk mogelijk te maken.

Waar het wegvervoer in 't algemeen de laatste 20 jaar een geweldige bloei en uitbouw kent, heeft de nefaste politiek van het Bureau voor het Wegvervoer ertoe geleid dat ons land thans minder gemachtigde beroepsvervoerders telt dan in 1939.

Dit is o. i. meteen de oorzaak van de abnormale aangroei van het privé-wagenpark.

Wat de coördinatie van het vervoer betreft, is alles nog bij het oude gebleven. Het woord coördinatie wordt te pas en te onpas aangehaald; men richt commissies en studiecomités op, en nog steeds niet het minste praktisch resultaat.

Chambre des Représentants

SESSION 1954-1955.

17 MARS 1955.

PROPOSITION DE LOI

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

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La réglementation que nous vous proposons de modifier n'a jamais satisfait personne. Elle n'a rien donné de positif, ni dans ses objectifs, ni dans son application.

Selon ses promoteurs, le but de cette réglementation est double :

- 1° — réglementer les transports de choses par route;
- 2° — contribuer à la coordination des transports.

En réalité, l'Office des transports par route — chargé de cette double mission — a poursuivi depuis 1936 une politique en contradiction absolue avec les sains principes économiques, sociaux et démocratiques.

En ce qui concerne sa première mission, la réglementation des transports de marchandises par route, l'activité de l'Office des transports par route a donné un résultat plutôt négatif.

En effet, au cours d'une existence de près de vingt ans, l'Office des transports par route s'est contenté d'empêcher toute expansion utile et nécessaire des transports professionnels et de compliquer le plus possible l'existence des transporteurs professionnels.

Alors qu'en général les transports par route ont connu un essor et un développement considérables, la politique néfaste de l'Office des transports par route a eu pour résultat qu'à l'heure présente notre pays compte moins de transporteurs professionnels autorisés qu'en 1939.

A notre avis, c'est là une des causes de l'augmentation anormale du parc automobile privé.

Quant à la coordination des transports, il n'y a rien de changé. A tort et à travers, on parle de coordination; des commissions et des comités d'études sont créés, mais sans aboutir à un résultat quelconque.

Het werkelijk doel van die reglementering : aan de moeilijke toestand van de N. M. B. S. verhelpen, werd evenmin bereikt.

Integendeel, juist doordat de werkwijze van dat Bureau een oneconomische aangroei van het privé-wagenpark heeft verwekt, wat dan uiteindelijk een kwadere post voor de N. M. B. S. betekent dan een verantwoorde uitbreiding van het beroepsvervoer, heeft dat Bureau er onrechtstreeks toe bijgedragen de N. M. B. S. nog dieper in de put te helpen.

Deze beschouwingen zijn op zichzelf reeds voldoende om de reglementering in kwestie af te schaffen, of toch ten minste grondig te hervormen.

Daarbij is het abnormaal dat een reglementering, welke reeds twee decennia in voege is, welke zo diep in het economisch leven van ons land ingrijpt en in een periode van volmachten werd ingevoerd, nog niet door het parlement werd besproken en bekrachtigd.

De herhaalde tussenkomsten en klachten van alle parlementaire middelen in verband met de vervoervergunningen bewijzen zulks ten overvloede.

Het loont de moeite de werkwijze van het Bureau voor het Wegvervoer nader te ontleden en te belichten.

Een candidaat-vervoerder of een reeds gevestigde beroepsvervoerder, dient bij het Bureau voor het Wegvervoer een aanvraag in om een nieuwe of een bijkomende vervoervergunning te bekomen, of zelfs om een zwaarder voertuig in dienst te mogen stellen.

Moet het worden aangestipt dat die aanvragen niet worden gedaan tenzij de steller ervan verzekerd is van een minimum succes voor zijn onderneming, weliswaar mits zekere risico's, welke elke ondernemer in een gezonde economie normaal steeds loopt?

Die aanvragen worden nu systematisch afgewezen op grond van « de verkeersbehoeften der streek », zonder enige nadere aanduiding.

Gevolgen hiervan :

— oneconomische aangroei van het eigen vervoer :

een opdrachtgever, die zijn transport niet door een vervoerder naar keuze mag laten uitvoeren, schaft zich eigen materieel aan met — herhalen we het — al de nadelen hieraan verbonden.

In 1939 : 78.000 camions; thans 154.000, t. t. z. het dubbele.

— thans minder gemachtigde vervoerders dan in 1939 :

in dat jaar 6.500 vervoermachtigingen voor 10.300 voertuigen, met een totaal laadvermogen van 40.000 T.; in 1952 nog slechts 5.100 vervoervergunningen voor 8.700 voertuigen met een totaal laadvermogen van 43.000 T.

Deze abnormale cijfers spreken voor zichzelf en zijn de synthese van de onrealistische politiek van het Bureau voor het Wegvervoer. Zij zijn tevens het klaarste bewijs dat het werkelijke doel van dat Bureau is geweest : het bezoldigd vervoer van goederen langs de weg zoveel mogelijk aan banden te leggen.

De N. M. B. S. heeft hieruit geen voordeel opgedaan, dit moet, zo menen we althans, niet nader aangetoond worden. Wel werden, wijzen we er nogmaals op, onze handelaars en industriële genoodzaakt hun vervoer zelf te verzekeren.

De criteria, welke door het Bureau voor het Wegvervoer bij het beoordelen van de aanvragen om vervoermachtiging in acht worden genomen, zijn uiterst vaag en op verschillende manieren te interpreteren.

Le but essentiel de la réglementation : remédier à la situation difficile de la S. N. C. F. B., n'a pas été atteint davantage.

Au contraire, l'activité de l'Office ayant amené une extension anti-économique du parc automobile privé ce qui, en fin de compte, était plus préjudiciable encore à la S.N.C.F.B. qu'une augmentation justifiée des transports professionnels, cet Office a indirectement contribué à aggraver la situation de la S.N.C.F.B.

Ces considérations en elles-mêmes justifient l'abrogation ou du moins une réforme profonde de la réglementation en question.

D'autre part, il est anormal qu'une réglementation en vigueur depuis près de vingt ans et ayant des répercussions profondes sur la vie économique du pays — mais instaurée en période de pleins pouvoirs — n'ait pas encore été discutée et ratifiée par le Parlement.

Les interventions et les doléances répétées de tous les milieux parlementaires au sujet des autorisations de transport, le prouvent suffisamment.

Il est intéressant d'analyser et d'exposer la méthode appliquée par l'Office des transports par route.

Un candidat transporteur ou un transporteur déjà établi introduit une demande auprès de l'Office des transports par route, en vue d'obtenir une autorisation nouvelle ou une autorisation complémentaire de transport, ou encore en vue d'utiliser un véhicule plus lourd.

Faut-il souligner que ces demandes ne sont introduites que si les requérants sont sûrs d'un minimum de rentabilité de leur entreprise, tenant compte toutefois de certains risques que court normalement tout entrepreneur dans le cadre d'une saine économie?

Actuellement, ces demandes sont rejetées systématiquement en raison « des besoins du trafic de la région », sans autre indication.

En voici les résultats :

— accroissement anti-économique des transports particuliers :

un commettant qui ne peut faire effectuer ses transports par un transporteur de son choix, se procure en propre le matériel nécessaire avec, répétons-le, tous les inconvénients qui s'y rattachent.

En 1939 : 78.000 camions; actuellement : 154.000, soit le double.

— à l'heure actuelle, moins de transporteurs autorisés qu'en 1939 :

en cette année, il y avait 6.500 autorisations de transport pour 10.300 véhicules d'une charge utile totale de 40.000 T.; en 1952, il n'y avait plus que 5.100 autorisations de transport pour 8.700 véhicules totalisant une charge utile de 43.000 T.

Ces chiffres anormaux sont éloquentes et ils font ressortir la politique antiréaliste de l'Office des transports par route. En outre, ils sont la preuve la plus évidente que l'objectif réel de l'Office a été d'entraver le plus possible les transports rémunérés de marchandises par route.

La S.N.C.B. n'en a retiré aucun avantage, ce qui, pensons-nous, ne doit pas être démontré. Par contre, soulignons-le une fois de plus, nos commerçants et nos industriels ont été contraints d'assurer eux-mêmes leurs transports.

Les critères appliqués par l'Office des transports par route pour statuer sur les demandes d'autorisation de transport sont extrêmement vagues et très interprétatifs.

Zo kunnen de « verkeersbehoeften » in eenzelfde streek worden aangehaald, nu eens om een V toe te staan, dan weer om ze te weigeren. Het volstaat hieromtrent de vervoerders te raadplegen.

Voor ons volstaat het vast te stellen dat er mogelijkheid bestaat voor een partijdige en... oneerlijke oplossing van bepaalde gevallen.

Wie kan inderdaad bepalen wanneer « de verkeersbehoeften » van een streek voldaan zijn of niet?

Kunnen de verkeersbehoeften, t. t. z. de noden aan verplaatsing, ten einde tijd en afstand te overwinnen en de goederen daar te brengen waar ze het meest nuttig zijn, in ton of km. worden omgezet? Wijzigen die behoeften zich niet iedere dag en volgens het geval dat in beschouwing wordt genomen?

Sinds de stichting van het Bureau voor het Wegvervoer in 1936 is alles nog bij het oude gebleven.

De positie van dat Bureau, dat eigenmachtig beslist, aan niemand verantwoording verschuldigd is en slechts voor enkele bepaalde gevallen zijn beslissing kan zien wijzigen door de Commissie van Beroep en de Minister, wordt met dit alles meer en meer onhoudbaar en het lot van onze vervoerders in een zelfde mate hachelijker.

Een grondig ingrijpen in de bestaande toestand is gewenst.

Het is niet langer meer verantwoord een bepaalde vervoerstak ten nadele van een andere te beschermen.

Het bureau voor het Wegvervoer was zo naïef te menen dat het volstond een vergunning te weigeren, om een bepaald vervoer voor het spoor te behouden of naar hem te draineren. Het eigen vervoer werd in de hand gewerkt en enige honderden landgenoten verplicht sluikvervoer te verrichten.

Een dagelijks contact met de vervoerders-middens is hieromtrent zeer leerrijk.

In dit verband willen we ook wijzen op de uitlatingen, onlangs in het publiek gedaan door een bevoegd ambtenaar van Verkeerswezen en waaraan de pers de nodige ruchtbaarheid heeft gegeven, volgens dewelke het niet meer mogelijk zou zijn nog meer trafiek aan het spoor te ontnemen.

De hervormingen welke door de Heer Minister Segers herhaaldelijk werden ingevoerd, hebben weliswaar een gevoelige verbetering gebracht aan de bestaande toestand. Zij hebben nochtans geen totale oplossing aan de kwestie gegeven. Nieuwe en nog meer ingrijpende maatregelen dringen zich op.

Mag er uiteindelijk worden op gewezen dat het bezoldigd vervoer van goederen practisch de enige ontoegankelijke stiel is in België?

Wij nemen dan ook dat het aangewezen is ook dit middenstandsprobleem een gepaste oplossing te geven.

* * *

De hervorming, welke wij U voorstellen in te voeren, beoogt geen algehele vrijheid van het vervoer van goederen langs de weg per autocamion en tegen bezoldiging.

Zij tracht enkel het bestaand systeem te versoepelen en aan te passen aan de huidige noden.

Wij wensen alleen de bestaande ongerijmdheden en onrechtvaardigheden uit de weg te ruimen en aan de bestaande vervoerders en candidaat-vervoerders enige mogelijkheid te bieden.

— Zo zou iedere Belg, welke de nodige financiële en technische eigenschappen bezit, een machtiging bekomen welke hem zal toelaten alle bezoldigd vervoer van goederen te verrichten.

— Het vervoer in kwestie wordt onderworpen aan een verplichte minimum- en maximum tarificatie, welke 10 %

Ainsi, les « besoins du trafic » dans une même région peuvent être invoqués tantôt pour octroyer un « V » tantôt pour le refuser. Il n'est que d'interroger les transporteurs à ce sujet.

Il nous suffit de constater la possibilité de donner à certains cas une solution partisane... et malhonnête.

En effet, qui est à même de déterminer si les « besoins du trafic » d'une région sont satisfaits ou non?

Les besoins du trafic, — c'est-à-dire les nécessités de déplacement en vue d'économiser du temps et de la distance et transporter les marchandises là où elles sont indispensables, peuvent-ils être exprimés en tonnes ou en kilomètres? Ne changent-ils pas chaque jour et selon le cas envisagé?

Rien n'a changé depuis la création de l'Office des transports par route en 1936.

La situation dudit Office, qui décide souverainement, ne doit rendre compte à personne et dont les décisions ne sont susceptibles d'être modifiées par la Commission d'appel ou par le ministre que dans certains cas bien déterminés, devient de plus en plus intenable, tandis que le sort de nos transporteurs s'aggrave dans la même mesure.

La situation existante exige une intervention radicale.

Il n'y a plus aucune raison de protéger une branche déterminée des transports au détriment d'une autre.

L'Office des transports par route a été assez naïf de croire qu'il suffisait de refuser une autorisation pour assurer ou conserver aux chemins de fer le bénéfice de certains transports. Les transports particuliers ont été encouragés et quelques centaines de compatriotes ont été contraints de faire du transport clandestin.

Le contact journalier avec les milieux des transporteurs est très révélateur à cet égard.

Signalons, à ce propos, les déclarations publiques faites récemment par un fonctionnaire compétent des Communications, auxquelles la presse a fait écho et d'après lesquelles il ne serait plus possible d'enlever davantage de trafic aux chemins de fer.

Si les réformes successives réalisées par M. le Ministre Segers, ont notablement amélioré la situation existante, elles n'ont cependant pas donné une solution définitive au problème. Des mesures nouvelles et plus radicales s'imposent.

Faut-il signaler, au surplus, que le transport rémunéré de marchandises constitue pratiquement la seule profession inaccessible en Belgique?

Dès lors, nous estimons qu'il convient d'apporter également une solution appropriée à ce problème des classes moyennes.

* * *

La réforme que nous vous proposons de réaliser ne tend pas à assurer la liberté totale des transports routiers par camion automobile et rémunérés.

Elle vise uniquement à assouplir le système existant tout en l'adaptant aux besoins actuels.

Nous voulons simplement supprimer les anomalies et injustices existantes et permettre aux transporteurs et candidats-transporteurs de vivre.

— Ainsi, tout Belge possédant les moyens financiers et les capacités techniques nécessaires pourrait obtenir une autorisation lui permettant d'effectuer tout transport rémunéré de marchandises.

— Ce transport est soumis obligatoirement à une tarification minimum et maximum qui serait inférieure ou supérieure

en 40 % onder en boven de door de bevoegde diensten volgens de aard van het voertuig, of volgens de aard der geleverde prestatie, berekende kostprijs zou liggen.

Die tarificatie zou schommelen met de kostprijs en telkens automatisch worden aangepast, indien de kostprijs zich wijzigt, met 5 %.

— De vervoerders worden verplicht per voertuig een vervoercarnet bij te houden, waarin telkens ieder bezoldigd vervoer (aard der goederen, aantal afgelegde km., naam en adres van de afzender en bestemming) moeten worden vermeld.

— Elke vervoerder moet per voertuig en volgens het geautoriseerd laadvermogen een « waarborg » storten, waarop door de bevoegde overheid beslag kan worden gelegd, ingeval hij zijn verplichtingen niet naleeft.

— De nieuwe regeling ware enkel van toepassing op nieuwe belgische vervoerders welk bezoldigd vervoer in het binnenland wensen te verzekeren; vreemde vervoerders welke transport naar of vanuit België verrichten, of belgische vervoerders, welke naar de vreemde rijden, moeten steeds in het bezit zijn van een bijzondere machtiging, welke de aard van het geautoriseerd vervoer in detail vermeldt en welke wordt uitgereikt rekening gehouden met het internationaal vervoer dat zij tot op heden verzekerden, met de aard van het voertuig waarover zij beschikken en met de « standing » van hun onderneming. Sommige bepalingen, o.m. op gebied van tarificatie, het stellen van een waarborg en vervoercarnet werden evenwel ook op de internationale vervoerders toegepast.

Ten slotte wordt de onafhankelijkheid van het Bureau voor het Wegvervoer opgeheven, dat Bureau wordt ingeschakeld in de Administratie van het Vervoer en functioneert onder het gezag en de verantwoordelijkheid van de Minister.

Er zal aan de geïnteresseerde beroepsverenigingen advies gevraagd worden omtrent het bepalen van de vereiste voorwaarden.

Samenvattend kunnen we besluiten :

— een grondige en spoedige hervorming van de bestaande toestand dringt zich op;

— daar de vrije concurrentie op gebied van baanvervoer eveneens uit den boze is, dient die concurrentie binnen bepaalde perken gehouden;

— het bezoldigd vervoer langs de weg zal niet meer worden geleid door een beperking van de kwantiteit;

— de selectie zal door de geleide concurrentie geschieden volgens de kwaliteit, volgens de « geboden service ».

riure de 10 ou 40 % au prix de revient, calculé par les services compétents d'après la nature du véhicule ou de la prestation effectuée.

Cette tarification serait fonction des fluctuations du prix de revient et adaptée automatiquement lorsque ce prix de revient subit une modification de 5 %.

— Les transporteurs devront tenir, par véhicule, un carnet de transport dans lequel sera noté tout transport rémunéré (nature des marchandises, nombre de kilomètres parcourus, nom et adresse de l'expéditeur et du destinataire).

— Chaque transporteur sera tenu de verser une « garantie » par véhicule et selon la charge utile autorisée, cette garantie pouvant être confisquée par l'autorité compétente, au cas où il ne se conformerait pas à ses obligations.

— La réglementation nouvelle serait uniquement applicable aux nouveaux transporteurs belges effectuant des transports rémunérés à l'intérieur du pays; les transporteurs étrangers effectuant des transports à destination ou au départ de la Belgique ainsi que les transporteurs belges se déplaçant vers l'étranger doivent toujours être en possession d'une autorisation spéciale mentionnant de façon détaillée la nature du transport autorisé, et délivrée compte tenu du trafic international qu'ils ont assuré jusqu'à présent, du genre de véhicule dont ils disposent et du « standing » de leur entreprise. Toutefois, certaines dispositions, notamment dans le domaine de la tarification, de la garantie et du carnet de transport seraient également applicables aux transporteurs internationaux.

Enfin, l'autonomie de l'Office des transports par route sera supprimée; ledit office sera rattaché à l'Administration des Transports et fonctionnera sous l'autorité et la responsabilité du Ministre.

Les associations professionnelles intéressées seront consultées au sujet de la fixation des conditions requises.

En résumé, nous pouvons conclure :

— qu'une réforme profonde et rapide de la situation existante s'impose;

— que, étant donné que la libre concurrence en matière de transports par route est également condamnable, cette concurrence doit être maintenue dans des limites déterminées;

— que le transport rémunéré par route ne sera plus soumis à une limitation de la quantité;

— que la sélection se fera par une concurrence dirigée, selon la qualité et selon le « service ».

P. EECKMAN.

WETSVOORSTEL

Eerste artikel.

Het koninklijk besluit n° 248 van 5 Maart 1936 houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen wordt vervangen door wat volgt :

Eerste artikel. — « Niemand mag door middel van niet op sporen rijdende motorvoertuigen of voertuigen met onafhankelijke mechanische trekkracht vervoer van zaken voor rekening van anderen en tegen bezoldiging verrichten, tenzij hem daartoe machtiging is verleend overeenkomstig dit besluit.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

L'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936, portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles, est remplacé par ce qui suit :

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

Wordt als bezoldiging beschouwd, alle verrichte of beoefde prestatie, om het even of zij bestaat in geld, in natura of in enigerlei andere voordelen.

Het vervoer verricht door middel van verhuurde voertuigen wordt als vervoer voor rekening van anderen en tegen bezoldiging beschouwd, tenzij die voertuigen bestemd zijn om tijdelijk buiten dienst gestelde voertuigen te vervangen. »

Art. 2. — « De Minister van Verkeerwezen wordt belast met het uitreiken van de in artikel 1 voorziene machtigingen. »

Art. 3. — « Elke Belgische vervoerder, in België gehuisvest, die sedert ten minste 2 jaar in het bezit is van een « vervoerplaat », verkrijgt, op zijn aanvraag, een machtiging voor alle bezoldigd vervoer van goederen in gans het land.

Van de machtiging worden zoveel exemplaren afgeleverd als de vervoerder aanvraagt, voor zover hij kan bewijzen dat de voertuigen welke hij in dienst wenst te stellen hem in eigendom toebehoren.

Voor het vervoer op vreemd grondgebied, door Belgische vervoerders te verzekeren, of voor het vervoer op Belgisch grondgebied, door vreemde vervoerders uit te voeren, wordt een afzonderlijke vergunning uitgereikt — internationale vergunning genaamd — welke in detail de goederen vermeldt, welke mogen worden vervoerd en de gebieden welke mogen worden aangedaan. »

Art. 4. — « De machtigingen zijn in principe persoonlijk. Zij kunnen evenwel worden overgeschreven, in geval van volledige overdracht van de vervoeronderneming. Zij worden om het jaar hernieuwd. Zij kunnen worden ingetrokken in geval van overtreding, hetzij van de bepalingen van deze wet en van de ter uitvoering van deze laatste genomen reglementering, hetzij van de voorwaarden bepaald in de akte van machtiging, hetzij van de wets- of reglementsbepalingen ter zake van het verkeer, de fiscale belastingen en het bezigen van werkkrachten.

In geval van volledige overdracht van de vervoeronderneming, zal de overnemer aangezien worden als nieuwe uitbater en als dusdanig de gestelde voorwaarden moeten vervullen die bepaald worden in deze wet.

Elke aflevering, overschrijving, wijziging of intrekking van machtiging zal worden bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

Art. 5. — « Zoals in de akte van machtiging zal worden vermeld, is die machtiging slechts geldig voor zover zij een vervoer dekt dat, wat betreft de te betalen vergoeding, aangerekend wordt binnen de door Onze Minister van Verkeerwezen vastgestelde minimum en maximum tarificatieschaal, berekend in gemeen overleg met de belanghebbende middelen.

Die minimum- en maximumtarificatie zal in geen geval lager mogen liggen dan 10 % en in geen geval hoger dan 40 % van de door Onze Minister van Verkeerwezen vastgestelde kostprijs van het bezoldigd vervoer van goederen per autocamion langs de weg.

Deze kostprijs zal op geregelde tijdstippen worden nagezien en aangepast.

Van een andere kant, dient elke vervoerder, voor ieder voertuig een « vervoercarnet » bij te houden. De « vervoercarnets » zullen worden afgeleverd door de zorgen van Onze Minister van Verkeerwezen. Het vervoercarnet moet steeds het voertuig vergezellen en alle nodige gegevens betreffende het verricht vervoer vermelden. »

Art. 6. — « De vervoerder dient per toegelaten voertuig een « waarborg » te storten van 100 frank per ton toegelaten laadvermogen. »

Est considérée comme rémunération, toute prestation effectuée ou promise, qu'elle consiste en argent, en nature ou en autres avantages quelconques.

Les transports effectués au moyen de véhicules donnés en location sont considérés comme transports pour compte d'autrui et contre rémunération, à moins que ces véhicules ne soient destinés à remplacer des véhicules mis momentanément hors de service. »

Art. 2. — « Le Ministre des Communications est chargé de délivrer les autorisations prévues à l'article premier. »

Art. 3. — « Tout transporteur belge, domicilié en Belgique, possédant depuis deux ans au moins une plaque de transport, obtiendra à sa demande une autorisation pour tout transport rémunéré de choses, valable pour tout le pays.

Il sera délivré autant d'exemplaires de cette autorisation que le transporteur demande, pour autant qu'il puisse prouver que les véhicules qu'il désire mettre en circulation, lui appartiennent.

Le transport en territoire étranger, effectué par des transporteurs belges, ainsi que le transport en territoire national, effectué par des transporteurs étrangers, feront l'objet d'une autorisation distincte — dénommée autorisation internationale — mentionnant en détail les choses pouvant être transportées et les régions où leur transport pourra être effectué. »

Art. 4. — « En principe, les autorisations sont personnelles. Toutefois, elles peuvent être transférées en cas de cession totale de l'entreprise de transports. Elles sont renouvelées chaque année. Elles peuvent être retirées en cas d'infraction, soit aux dispositions de la présente loi et des règlements pris en exécution de celle-ci, soit aux conditions prévues dans l'acte d'autorisation, soit aux dispositions légales ou réglementaires en matière de roulage, d'impôts et d'utilisation de main-d'œuvre.

En cas de cession totale de l'entreprise de transports, le cessionnaire sera considéré comme nouvel exploitant et devra, comme tel, remplir les conditions prévues par la présente loi.

Tout transfert, délivrance, modification ou retrait d'autorisation sera publié au *Moniteur Belge*. »

Art. 5. — « Ainsi qu'il sera stipulé dans l'acte d'autorisation, celle-ci n'est valable que pour autant qu'elle couvre un transport dont la rémunération se situe dans les limites de la tarification minimum et maximum fixée par le Ministre des Communications et calculée de commun accord avec les milieux intéressés.

En aucun cas, cette tarification minimum et maximum ne pourra être inférieure à 10 % et supérieure à 40 % du prix de revient du transport rémunéré par route de marchandises par camion automobile, fixé par le Ministre des Communications.

Périodiquement, ce prix de revient sera revu et adapté.

D'autre part, tout transporteur devra tenir, pour chaque véhicule, un « carnet de transport ». Les « carnets de transport » seront délivrés par le Ministre des Communications. Le carnet de transport devra toujours accompagner le véhicule et mentionner tous les renseignements nécessaires concernant le transport effectué. »

Art. 6. — « Le transporteur est tenu de verser, par véhicule autorisé, une garantie de 100 francs par tonne de charge utile autorisée. »

Art. 7. — « De Koning kan, onder de bij het algemeen reglement bepaalde voorwaarden, het vervoer binnen de havens, het vervoer over kleine afstanden, het vervoer van postpakketten en postcolli, het vervoer van lijken, het toevalig vervoer gerechtvaardigd door buitengewoon dringende gevallen, zomede het vervoer met voertuigen welke terzelfder tijd voor personenvervoer worden gebezigd, zoals dat vervoer in bedoeld algemeen reglement zal omschreven worden, van al of een gedeelte van de voorschriften van deze wet ontheffen. »

Art. 8. — « De overtredingen van de bepalingen van deze wet, van de reglementen genomen ter uitvoering er van en van de voorwaarden van de akte van machtiging worden gestraft met gevangenisstraf van één dag tot acht dagen en met geldboete van vijf frank tot twee honderd frank of met één van die straffen alleen, onverminderd schadevergoeding, indien daartoe aanleiding bestaat.

Het bepaalde in hoofdstuk VII van Boek I van het Wetboek van Strafrecht vindt toepassing ten aanzien van die overtredingen.

In geval van herhaling binnen de twee jaar te rekenen van de veroordeling, worden de in het eerste lid van dit artikel bepaalde straffen verdubbeld.

De vrederechters nemen kennis van al deze misdrijven.

Indien in geval van overtreding een veroordeling tot schadevergoeding wordt uitgesproken, heeft de schuld-eiser op het voertuig dat voor het bedrijven van het misdrijf heeft gediend en dat aan de overtreder of aan de partij, die voor de door deze veroorzaakte schade burgerlijk aansprakelijk is, toebehoort een voorrecht dat rang neemt na die bepaald onder n^os 4^e en 5^e van artikel 20 der wet van 16 December 1851. »

Art. 9. — Worden bijzonder aangesteld om toezicht te houden op de uitvoering van de bepalingen van deze wet en van de krachtens dit laatste genomen reglementen, alsmede op de nakoming van de voorwaarden der akten van machtiging :

1^o alle officieren van gerechtelijke politie;

2^o de agenten der plaatselijke politie en de leden van het korps der Rijkswacht;

3^o de ambtenaren en beambten van den dienst van het wegverkeer belast met de uitvoering van het algemeen reglement op de politie van het vervoer en het verkeer;

4^o de ingenieurs en conducteurs van bruggen en wegen en de ambtenaren en beambten van de provinciale wegdiens-ten, in werkelijke dienst, behalve de bureelbeambten;

5^o de ambtenaars en beambten van het Ministerie van Verkeerswezen en van het hoog comité van toezicht, daar-toe aangewezen door de Minister van Verkeerswezen.

Onder voorbehoud van het bepaalde in het laatste lid van artikel 8, hebben de hierboven bedoelde ambtenaren, en beambten recht van toegang tot de niet op sporen rijdende motorvoertuigen of voertuigen met onafhankelijke mechanische trekkraft, welke voor het vervoer van zaken worden gebezigd.

Die ambtenaren en beambten stellen de overtredingen vast bij processen-verbaal die gelden tot bewijs van het tegendeel.

Een afschrift van de processen-verbaal wordt binnen te heben bij de betrokken beroepsverenigingen, door overtreders gezonden. »

Art. 10. — « Een Algemeen Reglement voor de uitvoering van deze bepalingen wordt, na advies ingewonnen te hebben bij de betrokken beroepsverenigingen, door de Koning vastgesteld.

Art. 7. — « Pourront être exclus par le Roi de tout ou partie des prescriptions de la présente loi, sous les conditions déterminées par le règlement général, et tels qu'ils seront définis par celui-ci, les transports effectués dans l'enceinte des ports, les transports à courte distance, les transports de dépêches postales et de colis postaux, les transports mortuaires, les transports occasionnels justifiés par une urgence exceptionnelle, ainsi que les transports effectués par les véhicules affectés en même temps au transport de personnes. »

Art. 8. — « Les infractions aux dispositions de la présente loi, aux règlements pris pour son exécution et aux conditions de l'acte d'autorisation sont punies d'un emprisonnement d'un jour à huit jours et d'une amende de cinq francs à deux cents francs ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Les dispositions du chapitre VII du Livre I^{er} du Code pénal sont applicables à ces infractions.

En cas de récidive dans les deux ans à partir de la condamnation, les peines prévues au premier alinéa du présent article sont portées au double.

Les juges de paix connaissent de toutes ces infractions.

En cas d'infraction, si une condamnation à des dommages-intérêts est prononcée, le créancier a sur le véhicule qui a servi à commettre l'infraction et qui appartient au contrevenant ou à la partie civilement responsable du dommage causé par celui-ci, un privilège qui prend rang après ceux prévus par les n^{os} 4^e et 5^e de l'article 20 de la loi du 16 décembre 1851. »

Art. 9. — « Sont spécialement désignés pour surveiller l'exécution des dispositions de la présente loi et des règlements pris en vertu de celle-ci ainsi que l'observance des conditions des actes d'autorisation :

1^o tous les officiers de police judiciaire;

2^o les agents de la police locale et les membres du corps de la gendarmerie;

3^o les fonctionnaires et agents de l'Office de la circulation routière chargés de l'exécution du règlement général sur la police du roulage et de la circulation;

4^o les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées et les fonctionnaires et agents des services voyers provinciaux, en service actif, autres que les employés de bureau;

5^o les fonctionnaires et les agents du Ministère des Communications et du Comité supérieur de contrôle désignés à cet effet par le Ministre des Communications.

Sous réserve des dispositions du dernier alinéa de l'article 8, les fonctionnaires et agents visés ci-dessus ont le droit d'accès dans les véhicules automobiles ou à traction mécanique indépendante ne circulant pas sur rails, utilisés à des transports de choses.

Ces fonctionnaires et agents constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

Une copie des procès-verbaux est adressée aux contrevenants dans les trois jours de la constatation des infractions. »

Art. 10. — « Un règlement général pour l'exécution des présentes dispositions est arrêté par le Roi, après consultation des organisations professionnelles intéressées.

Het algemeen reglement bepaalt inzonderheid :

- de technische beroepskennis;
- de vorm waarin de aanvraag om machtiging moet worden ingediend;
- de modaliteiten van het onderzoek dat voor elke aanvraag wordt ingesteld;
- de verplichtingen aan de vervoerder opgelegd in het belang van de gebruikers en met het oog op de veiligheid van het wegvervoer;
- de vorm waarin de machtiging uitgereikt wordt;
- het aantal en de aard van de bescheiden die moeten overgelegd worden met het oog op de controle van de verichtingen van de vervoerder;
- de opschriften die op de door de vervoerder gebezigde voertuigen moeten voorkomen;
- de vereisten waaraan die voertuigen moeten voldoen;
- de aan de vervoerder opgelegde verplichtingen inzake benutting van arbeidskrachten;
- de gegevens, welke de aanvragen om vergunning voor internationaal vervoer, door Belgische of vreemde vervoerders gedaan, dienen te behelzen;
- de vereisten waaraan die aanvragen moeten beantwoorden en de voorwaarden, welke dienen vervuld om die vergunning te bekomen;
- alle nodige en nuttige gegevens betreffende de berekening van de kostprijs, de minimum- en maximumtarificatie, betreffende het vervoercarnet, de « waarborg », de wijze en modaliteiten van betaling van deze laatste, enz...

Onverminderd het bepaalde in artikel 10 en tot gemakkelijker uitvoering van dit besluit, kan bij het algemeen reglement, voor degenen die vervoer van zaken verrichten dat niet onder toepassing van artikel 1 valt, de verplichting worden voorgeschreven om, op verzoek van de in artikel 12 bedoelde overheidsambtenaren en -beambten, het bewijs te leveren dat de vervoerde zaken hun eigendom zijn of het voorwerp van hun handel, hun bedrijf of hun exploitatie uitmaken.

De bepalingen van het vorig lid zijn enkel toepasselijk op het vervoer van zaken verricht door middel van niet op sporen rijdende motorvoertuigen of voertuigen met onafhankelijke mechanische trekkracht, met uitsluiting van geheel voor personenvervoer gecarrosseerde voertuigen. »

Art. 2.

De bepalingen van deze wet treden in werking drie maanden nadat ze in het *Belgisch Staatsblad* zijn bekendgemaakt.

Art. 3.

Zij die vóór de inwerkingtreding van deze wet over een machtiging of vervoerplaat beschikten, mogen het hun geautoriseerd vervoer blijven verrichten totdat over hun aanvraag om nieuwe vergunning zal zijn beslist.

Art. 4.

De Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van deze wet.

Le règlement général détermine notamment :

- les connaissances techniques professionnelles;
- la forme dans laquelle la demande d'autorisation doit être introduite;
- les modalités de l'enquête à laquelle il est procédé pour chaque demande;
- les obligations imposées au transporteur dans l'intérêt des usagers et en vue de la sécurité des transports routiers;
- la forme dans laquelle l'autorisation est délivrée;
- le nombre et la nature des documents qui doivent être produits en vue du contrôle des opérations du transporteur;
- les inscriptions qui doivent figurer sur les véhicules utilisés par le transporteur;
- les conditions auxquelles ces véhicules doivent répondre;
- les obligations imposées au transporteur en matière d'utilisation de main-d'œuvre;
- les renseignements que doivent contenir les demandes d'autorisation de transport international, introduites par des transporteurs belges ou étrangers;
- les normes imposées pour ces demandes et les conditions qui doivent être remplies en vue de l'obtention de ces autorisations;
- toutes indications nécessaires et utiles concernant le calcul du prix de revient, la tarification minimum et maximum, le carnet de transport, la garantie, le mode et les modalités de paiement de cette dernière, etc...

Sans préjudice des dispositions de l'article 10, et en vue de faciliter l'exécution du présent arrêté, le règlement général peut prescrire l'obligation pour ceux qui effectuent des transports de choses ne tombant pas sous l'application de l'article 1^{er}, de justifier, sur réquisition des fonctionnaires et agents de l'autorité désignés à l'article 12, que les choses transportées sont leur propriété ou font l'objet de leur commerce, de leur industrie ou de leur exploitation.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne sont applicables qu'aux transports de choses effectués au moyen de véhicules automobiles ou à traction mécanique indépendante ne circulant pas sur rails, à l'exclusion des véhicules carrossés entièrement pour le transport de personnes. »

Art. 2.

Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur trois mois après leur publication au *Moniteur belge*.

Art. 3.

Ceux qui, avant l'entrée en vigueur de la présente loi, avaient une autorisation ou une plaque de transport peuvent continuer à effectuer des transports jusqu'à ce qu'il aura été statué sur leur demande d'obtention d'une nouvelle autorisation.

Art. 4.

Le Ministre des Communications est chargé de l'exécution de la présente loi.

P. EECKMAN,
L. DELHACHE,
F. TANGHE,
F. HERMANS,
G. LOOS,
J. VERROKEN.