

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1990-1991**

24 AVRIL 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
PAR M. DE SERANNO**

I. EXPOSE DU MINISTRE

Le Ministre renvoie à l'exposé très détaillé du rapport de la Chambre des Représentants (Chambre 1430/2, 1990-1991, pages 2 à 4).

II. DISCUSSION GENERALE

Un membre voudrait savoir si le projet vise le cabotage aussi bien pour le Benelux que pour tous les pays voisins.

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. Grosjean, président; Belot, Bouchat, Cardoen, Claeys, Cools, Gevenois, Hotyat, Schellens, Vanderborgh et De Seranno, rapporteur.

2. Membres suppléants : MM. De Bremaeker et Evers.

R. A 15351*Voir :*

Document du Sénat :

1294-1 (1990-1991) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1990-1991**

24 APRIL 1991

Ontwerp van wet 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
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE SERANNO**

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER

De Minister verwijst naar de uitvoerige uiteenzetting in het verslag van de Kamer van Volksvertegenwoordigers (Gedr. St. Kamer 1430/2, 1990-1991, blz. 2 tot 4).

II. ALGEMENE BESPREKING

Een lid vraagt of het ontwerp betrekking heeft op de cabotage in alle buurlanden, of alleen in de Benelux.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Grosjean, voorzitter; Belot, Bouchat, Cardoen, Claeys, Cools, Gevenois, Hotyat, Schellens, Vanderborgh et De Seranno, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren De Bremaeker en Evers.

R. A 15351*Zie :*

Gedr. St. van de Senaat :

1294-1 (1990-1991) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Le Ministre précise qu'actuellement l'accord concerne exclusivement le Benelux. Tôt ou tard, le cabotage sera réglementé au niveau de la C.E., aussi bien pour le transport par route que par air et par voie de navigation intérieure et maritime.

Le projet de loi permet, cependant, que puissent être conclus, par arrêté royal, d'autres accords sur le cabotage, en dehors du Benelux ou même de la C.E. Le Ministre souligne en outre qu'il doit toujours y avoir réciprocité.

Un autre membre fait remarquer qu'à la suite de l'adoption de ce projet, de nombreuses sociétés de transport iront s'établir au Grand-Duché de Luxembourg.

Le Ministre ne voit pas quel intérêt les y pousserait. Par contre, il signale qu'une société de transport appelée « Hungarolux » s'y est établie. Les chauffeurs sont hongrois, et étaient rémunérés selon les tarifs hongrois. Cela représentait un danger pour nos transporteurs. Le Ministre des Transports luxembourgeois a pris les mesures nécessaires pour que la rémunération soit faite sur la base des conventions luxembourgeoises.

L'intervenant signale que cependant plusieurs sociétés se sont installées au Grand-Duché pour des raisons fiscales.

Le Ministre n'en a pas connaissance. Si c'est exact ces sociétés le feraient donc déjà, et ce projet ne change rien à cette situation. Certaines sociétés luxembourgeoises par contre, sont venues s'établir en Belgique où elles bénéficient de la proximité des ports.

Un commissaire rappelle que beaucoup de sociétés de transport éprouvent depuis longtemps des difficultés pour l'obtention des autorisations de circuler en territoire français et allemand. Cette situation s'est-elle améliorée ?

Le Ministre confirme qu'en effet ces pays adoptent une attitude assez protectionniste, en se réfugiant derrière l'insuffisance de la législation européenne en matière d'harmonisation des conditions de concurrence. Lorsque la France a eu la présidence du Conseil, un règlement de cabotage assez limité a été établi, mais il a le mérite d'exister. Lorsqu'ils auront la présidence, les Pays-Bas ont l'intention de tenter d'élargir le contingent.

D'autre part, on constate néanmoins que les autorisations de transports bilatéraux et communautaires augmentent très fort d'une année à l'autre. Seul le contingent de cabotage est lent à se développer.

De Minister antwoordt dat de overeenkomst thans alleen geldt voor de Benelux. Vroeg of laat zal de cabotage geregeld worden op E.G.-niveau, zowel voor het vervoer over de weg als voor het luchtvervoer en het vervoer over de binnenwateren en op zee.

Het wetsontwerp maakt het echter mogelijk om bij koninklijk besluit andere overeenkomsten over de cabotage te sluiten, met landen die niet tot de Benelux of zelfs niet tot de E.G. behoren. De Minister onderstreept bovendien dat dit alleen kan op basis van wederkerigheid.

Een ander lid merkt op dat door het aannemen van dit wetsontwerp veel vervoerbedrijven zich in het Groothertogdom Luxemburg zullen vestigen.

De Minister ziet niet in welk voordeel die bedrijven hierbij kunnen hebben. Hij wijst er wel op dat een vervoerbedrijf, namelijk « Hungarolux », in het Groothertogdom gevestigd is. De chauffeurs zijn Hongaren en werden volgens de Hongaarse tarieven betaald. Dat betekende een gevaar voor onze vervoerders. De Luxemburgse Minister van Transport heeft maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat hun loon zou worden uitbetaald op basis van de Luxemburgse overeenkomsten.

Het lid wijst er echter op dat een aantal bedrijven zich in Luxemburg hebben gevestigd om fiscale redenen.

De Minister is daarvan niet op de hoogte maar indien dat inderdaad het geval zou zijn, zouden die bedrijven dat dus nu reeds doen. Met andere woorden, dit ontwerp verandert niets aan deze situatie. Er zijn echter wel een aantal Luxemburgse bedrijven die zich zijn komen vestigen in België om meer in de nabijheid van de havens te zijn.

Een commissielid herinnert eraan dat veel vervoerbedrijven reeds geruime tijd moeilijkheden ondervinden om vergunningen te verkrijgen voor het Franse en Duitse grondgebied. Is deze situatie al verbeterd ?

De Minister bevestigt dat die landen inderdaad een vrij protectionistische houding aannemen en zich daarbij verschuilen achter de gebrekkige Europese regelgeving inzake harmonisering van de concurrentievoorwaarden. Toen Frankrijk het voorzitterschap bekleedde van de EG-Raad, is een verordening op de cabotage opgesteld die weliswaar vrij beperkt was maar nu toch bestaat. Zodra Nederland het voorzitterschap zal bekleden, zal het een poging doen om het contingent uit te breiden.

Anderzijds kan men toch vaststellen dat het aantal vergunningen voor het bilateraal vervoer en het vervoer binnen de landen van de Europese Gemeenschap, van jaar tot jaar sterk toeneemt. Enkel het cabotagecontingent ontwikkelt zich langzaam.

Le Ministre signale que la Cour européenne de Justice a déjà adressé deux ou trois avertissements au Conseil en vue de l'accélération de la libre prestation de services.

Un membre voudrait savoir si ces accords de cabotage sur base de réciprocité pourront se faire également avec d'autres pays que les pays immédiatement limitrophes.

Le Ministre estime que cette réciprocité, en dehors du Benelux, ne se réalisera qu'au niveau de la C.E. Les défenseurs les plus actifs d'une réglementation généralisée du cabotage sont, outre le Benelux, la Grande-Bretagne et le Danemark. Ses adversaires sont notamment la France et l'Allemagne qui veulent assurer la protection de leur marché intérieur au profit de leurs transporteurs.

L'intervenant demande si la S.N.C.B. est également concernée par le cabotage.

Le Ministre explique qu'il s'agit d'un autre problème. Il n'y a plus de raison pour que la S.N.C.B. jouisse d'un régime privilégié. Elle devra se conformer, comme les autres sociétés de transport de choses, aux réglementations européennes sur l'accès à la profession ou autres.

Un commissaire voudrait savoir quelle disposition du projet de loi prévoit la possibilité d'autoriser, par arrêté royal, le cabotage avec d'autres pays.

Le Ministre déclare que cela découle du principe général de ce projet et précise que les dispositions de l'article 5 ne sont pas limitées au Benelux.

L'intervenant voudrait savoir si l'autorisation sera accordée à l'entreprise de transport ou si elle doit l'être pour chaque véhicule.

Le Ministre confirme que l'entreprise doit posséder une autorisation générale, mais qu'une autorisation particulière doit également être délivrée pour chaque véhicule.

III. DISCUSSION DES ARTICLES

Les articles 1 à 8 ne font l'objet d'aucune intervention et sont adoptés à l'unanimité des 12 membres présents.

L'ensemble du projet de loi est adopté à la même unanimité.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,
J. DE SERANNO.

Le Président,
A. GROSJEAN

De Minister wijst erop dat het Europees Hof van Justitie aan de Raad reeds twee of drie waarschuwingen heeft gestuurd ten einde het vrij verrichten van diensten te versnellen.

Een lid wenst te weten of deze cabotage-overeenkomsten, gebaseerd op wederkerigheid, ook gesloten kunnen worden met andere landen dan met de aangrenzende landen.

De Minister meent dat deze wederkerigheid, buiten de Benelux, alleen mogelijk zal zijn op EG-niveau. Behalve de Beneluxlanden zijn Groot-Brittannië en Denemarken de meest fervente voorstanders van een algemene regeling op de cabotage. Tegenstanders zijn onder meer Frankrijk en Duitsland die hun binnenlandse markt wensen te beschermen ten voordele van hun eigen vervoerbedrijven.

Spreker vraagt of de NMBS eveneens betrokken is bij de cabotage.

De Minister verklaart dat het hier om een ander probleem gaat. Er is geen enkele reden meer waarom de NMBS een voorkeurregeling zou genieten. De maatschappij zal, net als de andere vervoerbedrijven, de Europese of andere regels betreffende de toegang tot het beroep moeten naleven.

Een lid vraagt welke bepaling van het wetsontwerp voorziet in de mogelijkheid om, bij koninklijk besluit, cabotage met andere landen toe te staan.

De Minister verklaart dat dit voortvloeit uit het algemeen beginsel van dit ontwerp en dat de bepalingen van artikel 5 niet beperkt zijn tot de Benelux.

Spreker wil weten of de vergunning verleend zal worden aan het vervoerbedrijf dan wel of ze verleend moet worden voor elk voertuig afzonderlijk.

De Minister bevestigt dat het bedrijf over een algemene vergunning moet beschikken, maar dat ook voor ieder voertuig afzonderlijk een vergunning moet worden uitgereikt.

III. BESPREKING VAN DE ARTIKELEN

De artikelen 1 tot 8 geven geen aanleiding tot opmerkingen en worden aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Het ontwerp in zijn geheel wordt met dezelfde eenparigheid aangenomen.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De Rapporteur,
J. DE SERANNO.

De Voorzitter,
A. GROSJEAN.