

## Chambre des Représentants

SESSION 1975-1976.

19 FÉVRIER 1976.

### PROJET DE LOI

modifiant la loi du 1<sup>er</sup> août 1960  
relative au transport rémunéré  
de choses par véhicules automobiles.

### EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Conformément aux dispositions de la loi du 1<sup>er</sup> août 1960, nul ne peut effectuer des transports rémunérés de choses par route au moyen d'un véhicule automobile ou à traction mécanique indépendante, s'il n'a été délivré spécialement pour ce véhicule un certificat de transport (pour les transports à courte distance) ou une autorisation générale de transport national.

Depuis plusieurs années, la révision de cette loi se trouve à l'ordre du jour et bien que celle-ci fasse actuellement l'objet d'une étude approfondie, l'on ne peut s'attendre à brève échéance à la refonte complète de la réglementation en raison de la complexité des problèmes ainsi posés.

Entre-temps l'application déjà ancienne de la législation actuelle avec les possibilités d'extension illimitée du matériel de transport qu'elle comporte et qui ne peuvent être maîtrisées, a créé une surcapacité notoire en tonnage autorisé. Il en résulte une compression inévitable des prix de transport et une utilisation moindre du matériel qui sont de nature à compromettre la rentabilité.

La récession en matière de conjoncture économique a aggravé encore davantage cette surcapacité qui existe déjà en temps normal et l'évolution des prix de transport n'a pas suivi celle des coûts. Ces deux facteurs ont contribué à un fléchissement de la rentabilité.

Pour maintenir sa position sur le marché, l'exploitant doit sacrifier ses prix à un point tel que les recettes totales des transports effectués ne lui permettent plus de couvrir l'ensemble de ses coûts fixes et variables.

Cette situation se présente également dans d'autres pays, notamment aux Pays-Pas, où il fut décidé en décembre 1974 de ne plus donner suite aux nouvelles demandes d'extension de capacité.

## Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1975-1976.

19 FEBRUARI 1976.

### WETSONTWERP

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

### MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Overeenkomstig de wet van 1 augustus 1960 mag niemand tegen vergoeding vervoer van zaken met motorvoertuigen verrichten met een motorvoertuig of met een door afzonderlijke mechanische kracht voortbewogen voertuig, tenzij speciaal voor dit voertuig een vervoerbewijs (voor vervoer over korte afstand), of een algemene vergunning voor nationaal vervoer werd afgegeven.

Sinds ettelijke jaren is de herziening van die wet aan de orde en alhoewel momenteel een intensieve studie hieraan wordt gewijd, kan, gelet op de complexiteit van de gestelde problemen een volledig nieuwe reglementering niet op korte termijn worden verwacht.

Inmiddels echter heeft de jarenlange toepassing van de huidige wetgeving met haar niet af te remmen mogelijkheden tot uitbreiding van het vervoermaterieel, een gevoelige overcapaciteit aan vergunde tonnenmaat tot stand gebracht. Dit leidt onvermijdelijk tot druk op de vrachtprijsvorming en tot een geringe benutting van het materieel met als gevolg een aantasting van de winstgevendheid.

Het ongunstige verloop van de algemene economische conjunctuur heeft de reeds in normale tijd bestaande overcapaciteit zeer ernstig doen toenemen en mede doordat de ontwikkeling van de vrachtprijzen is achtergebleven op de ontwikkeling van de kosten, moet worden aangenomen dat de winstgevendheid nog verder is verslechterd.

Wil de vervoerondernemer zijn marktpositie handhaven dan moet hij noodgedwongen prijszonderbiedend te werk gaan en zelfs zodanig dat het totaal aan vrachtopbrengsten niet meer voldoende is om het totaal aan vaste- en variabele kosten te dekken.

Deze situatie doet zich eveneens in andere landen voor en met name in Nederland werd in december 1974 beslist de nieuwe aanvragen voor uitbreiding van capaciteit niet meer te honoreren.

Même l'entreprise de transport la mieux gérée doit travailler à perte et la situation actuelle menace la viabilité de nombreuses entreprises, ce qui rend indispensable la prise de mesures immédiates.

Comme il existe d'une part, une surcapacité notoire du matériel de transport autorisé et que, d'autre part, la réglementation actuelle ne permet pas au Gouvernement d'intervenir en matière de régulation de la capacité, le présent projet de loi vise essentiellement à prévoir qu'en cas de perturbation grave du marché des transports et après consultation de la Commission des Transports routiers, le Roi peut, après décision délibérée en Conseil des Ministres, suspendre temporairement la délivrance de certificats et d'autorisations de transport.

Cette suppression temporaire sera donc aussi applicable aux transporteurs qui peuvent se prévaloir de la clause qui leur accorde toutes autorisations générales de transport national en nombre illimité. En tout cas, la possibilité sera maintenue de céder le certificat ou la licence de transport à l'époux ou à des parents ou alliés jusqu'au deuxième degré du titulaire.

L'attribution de cette compétence au Roi offre non seulement l'avantage de prendre, en cas de nécessité, ladite mesure plus rapidement en la rendant par là même plus efficace, mais également d'éviter une procédure longue et pénible lorsqu'il s'agira de lever cette mesure en cas de reprise soudaine de la conjoncture économique.

Subsidiairement, l'occasion se présente de régler un autre point dont il était déjà question dans tous les projets de loi mis antérieurement sur le métier, à savoir la co-responsabilité du commettant en cas d'infraction aux prescriptions en matière de prix et conditions de transport.

L'article 11 reste pratiquement inchangé, sauf l'ajout d'une phrase au § 2 et l'insertion d'un § 7 visant à permettre les contrôles et les vérifications relatifs à la co-responsabilité d'autres personnes concernées par le transport.

Les dispositions de l'article 11bis (co-responsabilité des expéditeurs, des destinataires de transport) visent surtout à rencontrer le vœu émis par la Commission des Communautés européennes dans son avis du 20 juillet 1971 adressé au Gouvernement belge sur le projet d'arrêté royal relatif à l'exécution du Règlement (C.E.E.) n° 1174/68 du Conseil, du 30 juillet 1968, relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par route et du Règlement (C.E.E.) n° 358/69 de la Commission, du 26 février 1969, fixant les conditions et modalités de la publicité des prix et conditions de transport qui s'écartent des tarifs publiés.

*Le Ministre des Communications,*  
J. CHABERT.

Zelfs de best geleide vervoeronderneming kan niet meer renderend werkzaam zijn en deze toestand dreigt de leefbaarheid van tal van vervoerondernemingen in het gedrang te brengen, zodat een onmiddellijke ingreep meer dan noodzakelijk is.

Vermits enerzijds het bestaan van een overcapaciteit inzake het vergunde vervoermaterieel een feit is en anderzijds de Regering op grond van de huidige reglementering niet capaciteitsregelend kan optreden, beoogt onderhavig wetsontwerp, in hoofdzaak, erin te voorzien dat bij ernstige verstoring van de vervoermarkt en na raadpleging van de Commissie voor Wegvervoer de Koning, na in de Ministeraad beraadslaagde beslissing, de afgifte van vervoerbewijzen en vergunningen tijdelijk kan opschorten.

Deze tijdelijke opschorting zal dus ook gelden voor de vervoerders die kunnen aanspraak maken op de onbeperkte uitbreidingsmogelijkheid van hun wagenpark. De mogelijkheid tot overdracht van vervoerbewijzen en -vergunningen aan de echtgenoot of aan de bloed- of aanverwanten tot in de tweede graad van de houder, zal in elk geval behouden blijven.

Het verlenen van deze bevoegdheid aan de Koning biedt niet alleen het voordeel dat, wanneer zulks nodig mocht blijken, genoemde maatregel sneller en dus ook doeltreffender kan worden ingevoerd, maar voorkomt tevens een lange en omslachtige procedure voor de opheffing ervan bij een plotse heropleving van de economische conjunctuur.

In bijkomende orde wordt van deze gelegenheid gebruik gemaakt om een ander punt, dat reeds in alle vroegere bestudeerde wetsontwerpen voorkwam, te regelen, nl. de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever tot vervoer, bij overtreding van de voorschriften inzake de vervoerprijzen en -voorwaarden.

Artikel 11 is, behoudens de toevoeging van een zin in § 2 en de toevoeging van een § 7 met het oog op het scheppen van de mogelijkheid tot controles en verificaties i.v.m. de medeverantwoordelijkheid van andere bij het vervoer betrokken personen, praktisch ongewijzigd gebleven.

Met de bepalingen van het ingevoegde artikel 11bis (medeverantwoordelijkheid van de afzenders, geadresseerden en tussenpersonen in het vervoer) wordt ingegaan op de wens door de Commissie van de Europese Gemeenschappen vervat in haar advies van 20 juli 1971 betreffende het ontwerp van koninklijk besluit tot uitvoering van de Verordening (E.E.G.) n° 1174/68 van de Raad van 30 juli 1968, m.b.t. de invoering van een stelsel van margetarieven voor het goederenvervoer over de weg en van de Verordening (E.E.G.) n° 358/69 van de Commissie van 26 februari 1969 houdende uitvoeringsbepalingen inzake de publicatie van de vervoerprijzen en -voorwaarden die afwijken van de gepubliceerde tarieven.

*De Minister van Verkeerswezen,*  
J. CHABERT.

## AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 28 novembre 1975, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet de loi « modifiant la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles », a donné le 2 décembre 1975 l'avis suivant :

Le projet tend principalement :

1° à permettre au Roi de suspendre temporairement, en cas de menace de perturbation des transports routiers, la délivrance des certificats de transport et des autorisations de transport national;

2° à rendre applicables au transport effectué sur le territoire national des dispositions de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (C.M.R.), signée à Genève le 19 mai 1956 et approuvée par la loi du 4 septembre 1962;

3° à établir, en cas d'infraction aux prescriptions en matière de prix et conditions de transport, la coresponsabilité de toutes les personnes qui auront toléré ou facilité l'infraction ou y auront participé.

Des modifications de moindre importance sont aussi apportées à l'article 11 de la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 relatif au contrôle.

Saisie du projet, la Commission des Communautés européennes a émis, le 7 novembre 1975, un avis favorable.

Dans le court délai qui lui a été imparti, le Conseil d'Etat doit se borner aux observations suivantes :

Article 1<sup>er</sup>.

Cet article introduit dans la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 un article 3bis, selon lequel, « en cas de menace de perturbation du marché des transports routiers », le Roi pourra, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, suspendre, après avis de la Commission des transports routiers, la délivrance des certificats de transport et des autorisations de transport national.

L'exposé des motifs justifie cette disposition par la situation économique défavorable du marché des transports routiers, due, d'une part, à la récession générale en matière de conjoncture économique et, d'autre part, à l'extension illimitée du matériel de transport qui a entraîné une surcapacité notable en tonnage, sans que la législation applicable permette d'y remédier. « Il en résulte une compression inévitable des prix de transport et une utilisation moindre du matériel qui sont de nature à compromettre la rentabilité ». L'exposé des motifs ajoute que le Roi ne pourra intervenir qu'en cas de « perturbation grave du marché des transports ».

L'article 3bis ne paraît pas correspondre exactement aux intentions ainsi exprimées. D'une part, il suffit, selon le texte du projet, d'une « menace de perturbation du marché » pour que le Roi puisse agir. D'autre part, le texte ne précise pas que la perturbation doit être grave.

Il résulte de ce qui précède que, les conditions de l'intervention du Roi précisées dans l'exposé des motifs n'étant pas reprises dans le texte, celui-ci a une portée tout à fait générale qui ne correspond pas aux intentions exposées par le Gouvernement. Il convient que cette discordance soit corrigée.

Par ailleurs, la procédure prévue par le projet n'est pas claire. S'il est certain que l'arrêté royal suspendant temporairement la délivrance des certificats et des autorisations doit être délibéré en Conseil des Ministres après avoir été soumis à l'avis de la Commission des transports routiers, on peut se demander, à la lecture du texte, si l'arrêté réglementaire fixant les modalités de la suspension doit être précédé de l'accomplissement des mêmes formalités.

Selon les renseignements fournis au Conseil d'Etat, un même arrêté royal fixerait les modalités et ordonnerait la suspension, ce qui réglerait la question. Dans le cas contraire, le texte devrait être amendé.

## Article 3.

Cet article introduit dans la loi un article 11bis dont le § 1<sup>er</sup> rend applicables au contrat de transport rémunéré de choses par véhicules automobiles effectué sur le territoire national, les dispositions de la

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 28<sup>ste</sup> november 1975 door de Minister van Verkeerswzven verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot wijziging van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding » heeft de 2<sup>e</sup> december 1975 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp heeft in hoofdzaak tot doel :

1° de Koning in de mogelijkheid te stellen om in geval van dreigende storing van het wegvervoer de afgifte van vervoerbewijzen en vergunningen voor nationaal vervoer te schorsen;

2° het vervoer op 's lands grondgebied onder de toepassing te brengen van het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (C.M.R.), ondertekend te Genève op 19 mei 1956 en goedgekeurd bij de wet van 4 september 1962;

3° in geval van overtreding van de voorschriften inzake prijzen en voorwaarden van het vervoer mede verantwoordelijk te stellen eenieder die de overtreding geduld, vergemakkelijkt of eraan deelgenomen heeft.

Minder belangrijke wijzigingen worden ook aangebracht in artikel 11 van de wet van 1 augustus 1960 met betrekking tot het toezicht.

De Commissie van de Europese Gemeenschappen, waaraan het ontwerp werd voorgelegd, heeft op 7 november 1975 een gunstig advies gegeven.

Wegens de korte termijn waarover de Raad van State beschikt, moet hij zich tot de volgende opmerkingen beperken :

## Artikel 1.

Dit artikel voegt in de wet van 1 augustus 1960 een artikel 3bis in, volgens hetwelk de Koning « in geval van dreigende storing in de markt van het wegvervoer », bij een in Ministerraad overlegd besluit, de Commissie voor wegvervoer gehoord, de afgifte van vervoerbewijzen en vergunningen voor nationaal vervoer tijdelijk zal kunnen schorsen.

De memorie van toelichting verantwoordt die bepaling door te verwijzen naar de ongunstige economische toestand van de markt van het wegvervoer, die te wijten is, enerzijds aan het ongunstige verloop van de algemene economische conjunctuur, anderzijds aan de onbeperkte uitbreiding van het vervoermaterieel, die een gevoelige overcapaciteit aan tonnenmaat tot gevolg heeft gehad, zonder dat de geldende wetgeving dit kan verhelpen. « Dit leidt onvermijdelijk tot druk op de vrachtprijsvorming en tot een geringere benutting van het materieel met als gevolg een aantasting van de winstgevendheid ». De memorie van toelichting voegt eraan toe dat de Koning alleen zal mogen optreden « bij ernstige verstoring van de vervoermarkt ».

Artikel 3bis lijkt niet geheel in overeenstemming met het aldus te kennen gegeven voornemen. Ten eerste is het volgens de tekst van het ontwerp voldoende dat er een « dreigende storing in de markt » is, opdat de Koning kan optreden. Vervolgens zegt de tekst niet dat het moet gaan om een « ernstige verstoring ».

Uit hetgeen voorafgaat volgt dat de tekst van het ontwerp, nu hij geen melding maakt van de voorwaarden welke de memorie aan 's Konings optreden verbindt, een volstrekt algemene strekking heeft die niet beantwoordt aan het door de Regering te kennen gegeven voornemen. Dat gemis van overeenstemming moet worden weggewerkt.

Vervolgens is de in het ontwerp voorgeschreven procedure niet geheel duidelijk. Wel duidelijk is, dat over het koninklijk besluit dat de afgifte van bewijzen en vergunningen tijdelijk schorst, in Ministerraad moet worden beraadslaagd nadat het voor advies is voorgelegd aan de Commissie voor wegvervoer. Maar zoals de tekst geredigeerd is, kan men zich afvragen of die formaliteiten ook moeten voorafgaan aan het verordeningsbesluit dat de nadere regelen betreffende de schorsing vaststelt.

Naar aan de Raad van State is verklaard, zou één zelfde koninklijk besluit de nadere regelen stellen en de schorsing bevelen, waardoor de zaak geregeld zou zijn. In het tegenovergestelde geval zou de tekst gemendeerd moeten worden.

## Artikel 3.

Dit artikel voegt in de wet een artikel 11bis in, waarvan § 1 de bepalingen van het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (C.M.R.), goedgekeurd bij

Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (C.M.R.), approuvée par la loi du 4 septembre 1962.

Le contrat de transport est régi par les articles 1782 à 1786 du Code civil et par la loi du 25 août 1891 qui constitue le titre VIII<sup>bis</sup> du Livre 1<sup>er</sup> du Code de commerce.

Le texte ne précise pas si, dans les intentions du Gouvernement, les stipulations de la Convention du 19 mai 1956 visée à l'article 11bis, § 1<sup>er</sup> du projet, se substitueront intégralement aux dispositions de la législation interne qui régissent le transport national des marchandises par route. Le § 2 dudit article 11bis semble indiquer qu'il en est ainsi.

Dans ce cas, l'application pure et simple des stipulations de ladite Convention au contrat visé à l'article 11bis, § 1<sup>er</sup> du projet, soulèvera des difficultés à raison du fait que certaines dispositions de la Convention ne sont pas applicables comme telles à cette matière et que, d'autre part, la Convention ne règle pas certaines questions qui font actuellement l'objet des dispositions législatives.

Dans le court délai qui lui est imparti, le Conseil d'Etat n'a pu déterminer toutes les incidences que l'adoption de la loi en projet aura sur le système législatif actuellement en vigueur. Il doit se limiter aux points suivants qui, à eux seuls, font apparaître l'importance des modifications qui seront ainsi apportées au règlement actuel de la matière :

1. L'article 4 de la loi du 25 août 1891 établit contre le voiturier, en cas d'avarie ou de perte des choses, une présomption de faute qu'il ne peut renverser qu'en justifiant que l'avarie ou la perte proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. Si la Convention maintient, en principe, la même règle (article 17, 1), elle s'en écarte dès lors que, prévoyant des causes spéciales d'exonération (article 17, 4), elle renverse la présomption de responsabilité et la charge de la preuve en disposant, à l'article 18, 2 que « lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 17, § 4, il y a présomption qu'elle en résulte » et ce sera à l'ayant droit à faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle. A cet égard, le projet modifie donc profondément le régime de la responsabilité du transporteur.

2. Alors que la législation actuellement en vigueur ne fixe aucune limite à la responsabilité du transporteur, l'article 23 de la Convention détermine le calcul de l'indemnité mise à charge du transporteur pour perte totale ou partielle de la marchandise et fixe l'indemnité maximale qui, le cas de dol excepté, ne peut être dépassée sauf déclaration contraire dans la lettre de voiture (article 24).

3. L'article 9 de la loi du 25 août 1891 fixe à six mois, en matière de transports intérieurs, le délai de prescription des actions dérivant du contrat de transport de choses, sauf s'il s'agit d'actions qui résultent d'un fait qualifié par la loi pénale. L'article 32 de la Convention fixe ce délai à un an ou à trois ans « dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol ».

4. L'article 41 de la Convention prévoit que, « sous réserve des dispositions de l'article 40, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la Convention ». Celle-ci a donc un caractère impératif.

5. Aux termes de l'alinéa 2 du même article 41, seraient nulles « toute clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve ». Il résulte de cette disposition que le transporteur est obligé d'assurer la marchandise pour le compte d'autrui.

6. L'article 1, 4, c, de la Convention dispose que celle-ci ne s'applique pas aux transports de déménagement. Cette disposition s'appliquant, en vertu du projet, aux contrats de transport national, plus aucune disposition législative ne régletera cette matière puisque les dispositions de la Convention remplaceront les dispositions en vigueur applicables au contrat de transport national.

Par ailleurs, la disposition faisant l'objet de l'article 3 du projet a pour objet le règlement de questions de droit privé; elle ne trouve pas sa place dans une loi de police administrative et devrait être présentée sous la forme d'une disposition autonome qui, au surplus, requiert que le Ministre de la Justice présente le projet conjointement avec le Ministre des Communications.

de la loi du 4 septembre 1962, applicable verbalement sur la « convention relative au contrat de transport international de marchandises par route », approuvée par la loi du 4 septembre 1962.

Ten aanzien van de vervoerovereenkomst gelden de artikelen 1782 tot 1786 van het Burgerlijk Wetboek en de wet van 25 augustus 1891 die titel VIII<sup>bis</sup> van Boek I van het Wetboek van koophandel vormt.

Uit de tekst blijkt niet of de Regering bedoelt dat de bepalingen van het in artikel 11bis, § 1, van het ontwerp genoemde Verdrag integraal in de plaats komen voor de bepalingen die in de interne wetgeving het nationaal vervoer van goederen over de weg regelen. Paragraaf 2 van dat artikel 11bis lijkt erop te wijzen dat dit wel degelijk zo is.

In dat geval zal de blote toepassing van de bepalingen van dat Verdrag op de in artikel 11bis, § 1, van het ontwerp bedoelde overeenkomst moeilijkheden opleveren, daar een aantal verdragsbepalingen niet zonder meer op het nationaal vervoer toepassing kunnen vinden en het Verdrag bovendien geen regeling treft voor sommige aangelegenheden die thans in wetsbepalingen zijn geregeld.

Binnen de korte termijn waarover hij beschikt, kan de Raad van State geen volledig overzicht krijgen van de terugslag die de goedkeuring van de ontwerp-wet zal hebben op de thans geldende wettelijke regeling. Hij moet zich beperken tot de volgende punten, die op zichzelf reeds aantonen hoe belangrijk de wijzigingen zijn die in de huidige regeling zullen worden aangebracht :

1. Artikel 4 van de wet van 25 augustus 1891 vestigt tegen de vervoerder in geval van beschadiging of verlies van de zaken een vermoeden van schuld dat hij niet kan weerleggen tenzij hij bewijst dat de beschadiging of het verlies het gevolg zijn van een vreemde oorzaak die hem niet kan worden toegerekend. Het Verdrag handhaaft in beginsel dezelfde regel (artikel 17, 1), maar wijkt ervan af wanneer het, in de speciale gevallen waarin het de vervoerder van zijn aansprakelijkheid ontheft (artikel 17, 4), het vermoeden van aansprakelijkheid alsook de bewijslast omkeert door in artikel 18, 2 te bepalen: « Wanneer de vervoerder aantoont dat, gelet op de omstandigheden van het geval, het verlies of de beschadiging een gevolg heeft kunnen zijn van een of meer van de in artikel 17, vierde lid, genoemde bijzondere gevaren, wordt vermoed dat deze daarvan de oorzaak zijn »; de rechthebbende zal dan moeten bewijzen dat de schade geheel of gedeeltelijk niet door een van die gevaren veroorzaakt is. In dat opzicht wijzigt het ontwerp dus grondig de regeling inzake aansprakelijkheid van de vervoerder.

2. Terwijl de thans geldende wetgeving geen enkele grens stelt aan de aansprakelijkheid van de vervoerder, bepaalt artikel 23 van het Verdrag hoe de schadevergoeding wordt berekend die ten laste van de vervoerder wordt gebracht voor geheel of gedeeltelijk verlies van de goederen, en stelt het de maximum-schadevergoeding vast die, het geval van bedrog uitgesloten, niet overschreden mag worden tenzij in de vrachtbrief anders is aangegeven (artikel 24).

3. Artikel 9 van de wet van 25 augustus 1891 bepaalt dat de vorderingen die voortvloeien uit de overeenkomst tot vervoer van goederen, verjaren door verloop van zes maanden inzake binnenlands vervoer, behalve wanneer het gaat om vorderingen die volgen uit een feit dat door de strafwet als misdrijf is gekwalificeerd. Artikel 32 van het Verdrag stelt die termijn vast op een jaar of op drie jaar « in geval van opzet of van schuld, welke volgens de wet van het gerecht, waarvoor de vordering aanhangig is, met opzet gelijkgesteld wordt ».

4. Artikel 41 van het Verdrag stelt dat « behoudens de bepalingen van artikel 40 nietig is ieder beding dat middellijk of onmiddellijk afwijkt van de bepalingen van het Verdrag ». Dit laatste heeft dus een dwingend karakter.

5. Het tweede lid van hetzelfde artikel 41 bepaalt dat nietig is « ieder beding door hetwelk de vervoerder zich de rechten uit de verzekering der goederen laat overdragen of ieder ander beding van dergelijke strekking, evenals ieder beding dat de bewijslast verplaatst ». Uit deze bepaling volgt dat de vervoerder verplicht is de goederen te laten verzekeren voor rekening van een ander.

6. Artikel 1, 4, c, van het Verdrag bepaalt dat dit laatste niet van toepassing is op verhuizingen. Nu die bepaling krachtens het ontwerp toepassing zal vinden op de overeenkomsten voor nationaal vervoer, zal deze materie door geen enkele wetsbepaling meer geregeld zijn, aangezien de verdragsbepalingen in de plaats komen van de geldende bepalingen inzake de overeenkomst voor nationaal vervoer.

De in artikel 3 van het ontwerp opgenomen bepaling van haar kant strekt tot het regelen van privaatrechtelijke aangelegenheden; zij is niet op haar plaats in een wet inzake administratieve politiek en zou moeten worden ingericht als een autonome bepaling, hergeen dan noodzakelijk maakt dat de Minister van Justitie het ontwerp samen met de Minister van Verkeerswezen voordraagt.

La chambre était composée de  
MM. :

J. MASQUELIN, *président*,  
H. ROUSSEAU,  
J. van den BOSSCHE, *conseillers d'Etat*,  
C. VERLAINE, *greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. van den BOSSCHE.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

*Le Greffier,*  
(s.) C. VERLAINE.

*Le Président,*  
(s.) J. MASQUELIN.

De kamer was samengesteld uit  
de HH. :

J. MASQUELIN, *voorzitter*,  
H. ROUSSEAU,  
J. van den BOSSCHE, *staatsraden*,  
C. VERLAINE, *griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. van den BOSSCHE.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, eerste auditeur.

*De Griffier,*  
(get.) C. VERLAINE.

*De Voorzitter,*  
(get.) J. MASQUELIN.

## PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

*A tous, présents et à venir, SALUT.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

### Article 1<sup>er</sup>.

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

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

### Art. 2.

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

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

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

§ 2. Les agents qualifiés ont accès à tout véhicule soumis aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

## WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.*

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen is gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

### Artikel 1.

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

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

### Art. 2.

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

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

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

» § 2. De bevoegde ambtenaren hebben toegang tot elk voertuig onderworpen aan de bepalingen van deze wet en

tion, à l'exception des véhicules construits exclusivement pour le transport de personnes. Ils ont également accès à l'ensemble des locaux et terrains affectés aux activités professionnelles des transporteurs ainsi que de leurs commettants.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Art. 3.

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

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

van haar uitvoeringsbesluiten, behalve tot de voertuigen uitsluitend gebouwd voor personenvervoer. Zij hebben eveneens toegang tot alle lokalen en terreinen bestemd voor de beroepswerkzaamheden van de vervoerders alsook van hun opdrachtgevers.

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

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

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

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

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

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

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

» § 7. Op verzoek van een bevoegde ambtenaar :

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

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

### Art. 3.

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

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

## Art. 4.

Le Roi fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 18 février 1976.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Communications,*

J. CHABERT.

## Art. 4.

De Koning bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze wet.

Gegeven te Brussel, 18 februari 1976.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

*De Minister van Verkeerswezen,*

J. CHABERT.