



STUDIECENTRUM VOOR ECONOMISCH EN SOCIAAL ONDERZOEK

EEN STUDIE VAN DE WETTELIJKE VOOR-  
SCHRIFTEN INZAKE CAPACITEITSBEHEERSING  
IN WEGVERVOER EN BINNENSCHIEPVAART  
VAN DE EEG

Jan Busschaert

werknota 7002/851

december 1970

Universitaire Faculteiten St.-Ignatius  
Prinsstraat 13 - 2000 Antwerpen

D/1971/1169/3

---

EEN STUDIE VAN DE WETTELIJKE VOORSCHRIFTEN INZAKE CAPACITEITSBEHEER-  
SING IN WEGVERVOER EN BINNENSCHIEPVAART VAN DE EEG \*

---

0.1. INLEIDING

In vele Westerse landen zijn op dit ogenblik wettelijke voorschriften van kracht betreffende de investeringsbeslissingen in de vervoersector. Van economische zijde moet men nodig onderzoek verrichten naar de adequaatheid van dergelijke overheidsinterventie, en moet men alternatieve vormen van interventie tegen elkaar afwegen. Toch moet men vooraleer dergelijke studie aan te vatten, een inzicht verworven hebben nopens de diverse systemen van kwantitatieve beperking in de vervoersector. Tot de vorming van dergelijk inzicht wil onderhavige nota bijdragen.

De literatuur over de gangbare systemen van capaciteitsbeheersing ligt vrij verspreid en is vaak beknopt. Daarom wordt met deze nota gelijktijdig gepoogd tot bundeling en volledigheid te komen. Zoveel als mogelijk werden dan ook de oorspronkelijke bronnen geraadpleegd.

Het terrein van deze nota werd beperkt tot het nationaal vervoer van goederen over de weg en via de binnenwateren in de EEG (1). Niet alleen de bestaande systemen doch ook de voorstellen, door de EEG-commissie bij de Raad van Ministers neergelegd, worden beschreven.

---

(1) Het Belgisch vergunningensysteem t.a.v. het internationaal wegvervoer werd wel opgenomen omdat het een verlengstuk is van het systeem dat t.a.v. het nationaal wegvervoer geldt.

\* Deze nota maakt deel uit van een ruimer onderzoeksproject, waarvan de leiding berust bij Prof.L.Baudez s.j., vervoereconoom. Het project geniet de financiële steun van het Fonds voor Kollektief Fundamenteel Onderzoek.

## O.2. INDELING VAN DE NOTA

1. Capaciteitsbeheersing in het wegvervoer
  - 1.1. Voorstel voor een verordening van de Raad
  - 1.2. België
  - 1.3. Nederland
  - 1.4. Frankrijk
  - 1.5. W.Duitsland
  - 1.6. Italië
  - 1.7. Luxemburg
  
2. Capaciteitsbeheersing in de binnenvaart
  - 2.1. Voorstel voor een verordening van de Raad
  - 2.2. België
  - 2.3. Nederland
  - 2.4. Frankrijk
  - 2.5. Duitsland
  - 2.6. Italië
  - 2.7. Luxemburg
  
3. Besluit
  - 3.1. Wegvervoer
  - 3.2. Binnenvaart
  
4. Bibliografie

## 1. Capaciteitsbeheersing in het wegvervoer

### 1.1. Voorstel voor een verordening van de Raad (1) betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg en de capaciteitsregeling in het nationale goederenvervoer over de weg

#### 1.1.1. Beroepsvervoer .....

- a) Voorwaarden voor de toelating tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg.

De aanvrager moet voldaan aan eisen van

- (1) goed zedelijk gedrag en betrouwbaarheid
- (2) financiële draagkracht
- (3) vakbekwaamheid

- b) Capaciteitscontrole in het ongeregeld vervoer binnen een lidstaat

Om het ongeregeld vervoer binnen een lid-staat te mogen verrichten of om de capaciteit te vergroten moet men houder zijn van een voervergunning. Deze vergunning is slechts geldig voor de duur van zeven jaar.

De voorwaarden tot het bekomen van de voervergunning zijn verschillend naargelang het vervoer enkel in een deel van het land (genoemd: "zone A") of in geheel het land("zone B") zal geschieden.

#### Zone A

Een onderscheid wordt nog gemaakt tussen aanvragers die voor het eerst tot de zone worden toegelaten en dezen die om uitbreiding van de capaciteit verzoeken.

---

(1) De Raad van Ministers.

(2) De zones kunnen door de lid-staten afgebakend worden. Administratieve organisatie, geografische kenmerken en economische structuren zullen hierbij bepalend zijn. Het voorstel geeft enkel de uiterste grenzen op nopens de omvang van zulke zone A.

De eerste categorie moet aan de "bevoegde instanties" passende documenten verstrekken die inlichtingen bevatten betreffende de aard en hoeveelheid der te vervoeren goederen;

- gemiddelde afstanden;
- toe te passen prijzen.

De bevoegde instanties onderzoeken deze gegevens. Zij zullen ze met name vergelijken met standaardprestaties en standaardkosten. Enkel wanneer uit deze vergelijking blijkt dat een rationeel en economisch gebruik van de aangevraagde capaciteit gewaarborgd is, zal de vergunning worden toegekend.

De tweede categorie moet bovendien een rentabiliteitsonderzoek ondergaan dat betrekking zal hebben op de activiteit van de laatste 2 jaar.

### Zone B

Het afgeven van vervoervergunningen voor zone B mag slechts geschieden binnen de grenzen van de jaarlijkse toegelaten aanvullende capaciteit. De omvang van die aanvullende capaciteit treedt aan het licht na confrontatie van de bestaande capaciteit met het volume dat volgens een programma noodzakelijk wordt geacht (1). Het toekennen der "B-vergunningen" geschiedt nu rekening houdend met de genoemde aanvullende capaciteit, ook echter met een rangschikking der aanvragen, die wordt gemaakt op basis van gegevens. (Voor de aard van deze gegevens, zie "zone A" supra.)

Het afgeven van vergunningen kan ten slotte ook worden opgeschort. Dit zal met name geschieden indien de lid-staat, op basis van genoemde criteria, het bestaan van overcapaciteit vaststelt die "ernstige en blijvende marktverstoringen" zou kunnen teweegbrengen.

#### 1.1.2. Eigen vervoer

Het eigen vervoer is, zoals het vervoer over korte afstand, trouwens, niet aan deze regeling onderworpen.

---

(1) Het programma houdt o.a. rekening met (a) de oriëntering van het programma voor economische politiek, (b) de te verwachten ontwikkeling van de vraag, (c) de ontwikkeling van het wegennet.

## 1.2. België

### 1.2.1. Beroepsvervoer

Ten aanzien van het beroepsvervoer van goederen over de weg kent België een ingewikkeld vergunningensysteem.

#### a) nationaal vervoer

Men begint altijd als vervoerder over korte afstand (straal van 25 km.). Het bewijs dat vereist is tot het verrichten van dit transport wordt zonder beperkingen op aantal of nuttig laadvermogen afgeleverd, op voorwaarde dat de hoofdzetel van het bedrijf in België ligt en dat de aanvrager over een blanco strafregister beschikt.

Na drie jaar kan de vervoerder algemene vergunningen (1) van nationaal vervoer bekomen doch aanvankelijk met deze beperking: dat ieder vervoerbewijs wordt omgeruild voor een vergunning die vervoer toelaat voor ongewijzigd laadvermogen of voor laadvermogen van een juist hogere categorie (2). Er zijn ook een aantal voorwaarden te vervullen: 1° de hoofdzetel van het bedrijf moet in België gelegen zijn; 2° de aanvrager moet over een blanco strafregister beschikken; 3° de aanvrager moet gedurende elk der voorafgaande jaren regelmatig vervoer van goederen verricht hebben. Dit wil zeggen dat hij jaarlijks als vervoerprijs een minimum van 40.000 F per ton toegelaten nuttig laadvermogen moet geïnd hebben of, voor een trekker, ten minste 500.000 F.

Na twee jaar activiteit in het nationaal vervoer kan men zijn vergunningen weer inruilen tegen vergunningen die een laadvermogen

---

(1) "algemeen" beduidt, dat met dergelijke vergunningen alle zaken over gans het grondgebied mogen vervoerd worden. Een "bijzondere" vergunning daarentegen is slechts geldig voor het vervoer dat erop vermeld staat.

(2) De voertuigen worden volgens hun hoogst toegelaten nuttig laadvermogen in zes categorieën ingedeeld; men zie hiervoor: bijlage 1.

vermelden van een juist hogere categorie, en na zes jaar nationaal vervoer ten slotte kan men vergunningen bekomen, onbeperkt in aantal of nuttig laadvermogen. De voorwaarden tot het bekomen van bedoelde vergunningen zijn dezelfde als deze gesteld aan het toetreden tot het nationaal wegtransport (supra).

De vergunningen voor nationaal vervoer worden niet gecontingenteerd, hun geldigheid werd echter beperkt tot de duur van zes jaar.

#### b) internationaal vervoer

Al naargelang de voertuigen ingeschreven zijn in België of in het buitenland wordt voor internationaal transport een algemene resp. een bijzondere vergunning afgegeven.

Zo kan de vervoerder wiens voertuigen in België zijn ingeschreven een algemene vergunning voor internationaal transport bekomen indien hij voldoet aan volgende eisen:

- 1° houder zijn van een voor het betrokken voertuig afgegeven algemene vergunning voor nationaal vervoer
- 2° een blanco strafregister bezitten
- 3° beschikken over een getuigschrift van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer.

Een bijzondere vergunning voor internationaal vervoer kan verworven worden door de vervoerder, wiens vrachtwagens in het buitenland zijn ingeschreven, en die verder 1° voldoet aan de eisen inzake beroepsbekwaamheid gesteld voor het internationaal vervoer in het land waar het voertuig is ingeschreven; 2° beschikt over een blanco strafregister. Deze bijzondere vergunning kan bovendien nog worden geweigerd

- a) bij toepassing van akkoorden, die de Koning of de door hem daartoe aangewezen Minister sluit betreffende het verlenen van zodanige vergunningen of bij toepassing van bestaande akkoorden;
- b) bij ontstentenis van zulke akkoorden.

Sinds mei 1969 wordt echter de algemene vergunning voor internationaal transport niet meer geëist voor vervoer tussen België en het Groothertogdom Luxemburg (en omgekeerd) of tussen België en een zone van 25 km diep in een aangrenzend land - behalve het Groothertogdom Luxemburg - (en omgekeerd).

De eis van vakbekwaamheid is sinds 1 juli 1969 afgeschaft voor vervoer tussen België en Nederland (en omgekeerd), verricht door natuurlijke personen die ten laatste op 1 juli 1967 actief deelnamen aan het beheer van ondernemingen of takken van ondernemingen van goederenvervoer met motorvoertuigen tegen vergoeding, houders, op dezelfde datum, van minstens 1 algemene vergunning voor nationaal vervoer.

#### 1.2.2. Eigen vervoer

T.a.v. eigen vervoer met vrachtwagens bestaat geen bijzondere regeling.

### 1.3. Nederland

#### 1.3.1. Beroepsvervoer

Het beroepsvervoer is aan capaciteitsbeheersing onderworpen. Deze bestaat uit een beperking van de toetreding tot de markt (a) en een controle der vergunningen (b).

##### a) Toetreding tot de markt

Om beroepsvervoer van goederen over de weg te mogen verrichten is een vergunning vereist. De aanvrager van een vergunning moet bewijzen dat hij beschikt over een bedrijfskapitaal van ten minste fl.3.000 vermeerderd met fl. 500 voor elk ton nuttig laadvermogen. Hij moet bovendien in het bezit zijn van een vakdiploma en van een verklaring van praktische werkzaamheid, verricht in een vervoersbedrijf gedurende 2 jaar.



## b) Controle der vergunningen

Niet elke wens tot investeren wordt ingewilligd. De aanvrager moet in de eerste plaats bewijzen dat zijn onderneming werkelijk behoefte heeft aan additionele capaciteit. Nopens de fysische en economische benutting van de capaciteit worden daarom bepaalde ratio's berekend, waarvan de uitslag wordt vergeleken met een norm. Gekend is bv. de ratio:  $\frac{\text{Vrachtopbrengsten}}{\text{Bedrijfsuitgaven} + 25\%}$ , waarvan de waarde ten minste 1 moet bedragen (1). Verder moet ook de vervoeronderneming die om uitbreiding verzoekt bewijzen dat er voor de bijkomende capaciteit voldoende vraag zal zijn. De C.V.V. (2) neemt als bewijsmateriaal aan: a) nieuwe contracten tussen verlader en transportbedrijf;

b) een verschuiving van concurrentiële vraag naar beroepsvervoer, ofwel een effectieve vraagstijging;

c) voortdurende overbezetting, waarbij ofwel transporten aan derden moeten overgelaten worden, ofwel voortdurend bijkomende capaciteit gehuurd moet worden.

Zelfs wanneer een onderneming haar subjectieve behoefte aan bijkomende capaciteit kan aantonen is het verkrijgen van een vergunning niet gewaarborgd: hiervoor is immers nog nodig dat het totaal der gevraagde uitbreidingsinvesteringen ongeveer overeenstemt met de prognoses - op korte termijn - van het Centraal Planbureau. Die prognoses slaan op de totale behoefte aan bijkomend transport, dus zowel op het eigen als op het beroepsvervoer. Het eigen vervoer mag zich echter vrij ontwikkelen (zie infra), het aantal vergunningen dat voor beroepsvervoer overblijft is dus afhankelijk van de mate waarin

---

(1) Een uitslag beneden 1 betekent niet steeds dat de aanvraag wordt afgewezen. Belangrijk is, of de onderneming een prijspolitiek voert, die voldoende op de kosten is afgestemd. Men kan hierover lezen in: E. Hirsch, Die Ordnung des Gewerblichen Güterkraftverkehrs in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft durch eine Kapazitätssteuerung. Universität zu Köln, 1964, p.137/139.

(2) De Commissie Vervoervergunningen.

het eigen vervoer zich wil ontwikkelen. Ter correctie van moeilijkheden die hierdoor ontstaan, of die ontstaan als gevolg van foutieve prognoses, worden aanvullend enkele vitale indicatoren nagekeken:

- (1) de bezettingsgraad van de toegestane capaciteit;
- (2) de vervoerprijzen;
- (3) winsten van de vervoerondernemingen.

De vergunningverlening voor grensoverschrijdend vervoer, geschiedt in grote lijnen overeenkomstig dezelfde criteria als voor het onge-regeld vervoer gelden. Wel moet de onderneming die een vergunning voor grensoverschrijdend vervoer wenst te bekomen over een bestuurder beschikken die in het bezit is van het diploma "Grensoverschrijdend vervoer". (Dit diploma wordt verstrekt door de reeds genoemde Stichting Bureau Examens voor het Beroepsgoederenvervoer over de weg").

Met betrekking tot het nemen van beslissingen over aanvragen voor vergunningen wat het geregeld vervoer betreft, houdt het vergunningverlenend orgaan rekening met de behoefte aan vervoergelegenheid op het betrokken traject dan wel binnen het betrokken gebied.

### 1.3.2. Eigen vervoer

Voor het verrichten van eigen vervoer is een inschrijving vereist. Een aantal vervoerprestaties bv. het door landbouwbedrijven verrichte vervoer met landbouwtrekkers en aanhangwagens is vrijgesteld van deze verplichting. Overigens moet degene die om een inschrijving verzoekt, enkel aantonen, dat hij zijn transport verricht met eigen vrachtwagens of met gehuurde vervoermiddelen die dan minstens voor een jaar uitsluitend en voortdurend te zijner beschikking staan.

## 1.4. Frankrijk

### 1.4.1. Beroepsvervoer

De Franse reglementering van het beroepsvervoer van goederen over

de weg voorziet dat de betrokken ondernemingen (1)

- a) ingeschreven moeten zijn in het register der wegvervoerders;
- b) voor elk in gebruik genomen voertuig een passende titel moeten bezitten.

a) De inschrijving in het register der wegvervoerders vermeldt de aard en de draagwijdte van de rechten toegekend aan de onderneming:

- de zone waarin de activiteit mag uitgeoefend worden;
- eventueel de specialiteit waarop het transport zou betrekking hebben;
- het aantal vergunningen waarover zij beschikt.

Om ingeschreven te worden dient men sinds 1 januari 1967 in het bezit te zijn van ofwel:

- een brevet van vervoerstechnicus;
- een professioneel brevet om transport en nevenactiviteiten te mogen uitoefenen;
- een bekwaamheidsgetuigschrift dat verstrekt wordt nadat de kandidaat slaagt in een examen (2).

De geldigheid van de inschrijving in het register wordt beëindigd door - de wil van de betrokken onderneming

- verlies van recht uit hoofde van een sanctie (3).

De inschrijving wordt eveneens geannuleerd, wanneer de onderneming gedurende twee jaar niet heeft beschikt over bedrijfsklare voertuigen. Gelijkzeitig met de geldigheid van de inschrijving wordt de geldigheid van de vergunningen opgeheven.

---

(1) Vreemdelingen worden niet tot het Franse beroepsvervoer toegelaten tenzij met het land van herkomst van deze vreemdelingen bilaterale akkoorden werden gesloten. Vgl. De Ferron, O., Le problème des transports et le Marché Commun, Genève, Librairie Droz, 1965, pag.173. Overigens werden ook 10 categorieën van transport opgesomd - waaronder het eigen vervoer - waarop de regeling niet toepasselijk is: zie art.23 van het decreet van 14 november 1949.

(2) De beschikkingen in dit verband zijn in het Ministerieel Besluit van 1 oktober 1964 vermeld: zie bv.: Bulletin des Transports, 1964, p.315.

(3) Zie L. Brunat, Le transport routier de marchandises, Services Lamy, Paris, 1965, p.395.

b) De titel, vereist voor het verrichten van vervoer is:

- een vergunning voor de voertuigen met een laadvermogen van meer dan zes ton (incl. vracht);
- een "récépissé de déclaration" voor de voertuigen met een laadvermogen van minder dan 6 ton.

De "récépissés" worden niet gecontingenteerd. Zij laten bovendien vervoer toe in alle zones.

De vergunningen (= voor vrachtwagens van meer dan 6 ton) worden evenmin beperkt in zover het ongeregeld vervoer betreft binnen een "zone de camionnage" (1). Bedoelde vergunningen zijn echter maar 5 jaar geldig.

Het ongeregeld vervoer over het hele Franse territorium (genoemd: "zone longue") of binnen een straal van 100 à 150 km ("zone courte") wordt wel gecontingenteerd. De toegekende vergunningen vermelden de maximale tonnage die door de ondernemer mag ingezet worden in elk van de bedoelde zones (2).

Het totale laadvermogen van vervoersmiddelen in "zone longue" en in "zone courte" wordt, zoals reeds gezegd werd, sterk gecontingenteerd. Indien de economische toestand het rechtvaardigt, kan de Minister van Openbare Werken echter een additioneel contingent vaststellen t.a.v. vergunningen voor vervoer in de "zone courte" en de "zone longue"; alsook voor geregeld vervoer in de "zone de camionnage". "Ces licenses supplémentaires sont réparties de manière à permettre l'accession à la profession de nouvelles entreprises, l'accroissement de la capacité de transport et du champ d'activité des entreprises existantes et le développement de la coopération dans les transports." (3).

---

(1) Valt meestal samen met de grenzen van een departement. Er zijn nochtans 14 departementen (van de 90) die meer dan 1 "zone de camionnage" omvatten.

(2) Men kent aldus drie klassen van vergunningen, in overeenstemming met het laadvermogen der voertuigen: vergunning A (meer dan 19 ton); vergunning B (van 11 tot en met 19 ton) en vergunning C (meer dan zes ton, minder dan 11 ton).

(3) L. Brunet, op.cit., p.952.

Het bedoelde laadvermogen kan ten slotte ook verminderen: de vergunningen voor "zone longue" en "zone courte" blijven geldig tot de inschrijving in het register wordt geannuleerd (zie hoger).

#### 1.4.2. Eigen vervoer

Het eigen vervoer is vrij. Zoals in Nederland evenwel wordt vereist dat met de betrokken vrachtwagens geen vervoer voor rekening van derden wordt verricht. Daartoe moeten de voor eigen vervoer gebruikte voertuigen door het aanbrengen van bijzondere kenmerken worden onderscheiden van de voertuigen voor vervoer van derden. Voor elk transport in het kader van het eigen vervoer moet tevens een apart formulier worden ingevuld dat de belangrijkste gegevens over het vervoer bevat.

#### 1.5. West-Duitsland

##### 1.5.1. Beroepsvervoer

Het beroepsvervoer is aan juridische reglementering gehouden. Er bestaat qua soepelheid een belangrijk verschil tussen vervoer over korte (1) en vervoer over lange afstand.

T.a.v. het bekomen van een vergunning voor vervoer over korte afstand (2) volstaat het dat de aanvrager of de persoon die de onderneming leidt, vakbekwaam is. Eens in het bezit van een vergunning mag de ondernemer in onbeperkte kwantiteiten, additionele capaciteit in gebruik nemen. Ten slotte moet zo'n vergunning niet hernieuwd worden; zij blijft geldig tot de onderneming haar bedrijvigheid stopzet of tot de houder ervan overlijdt.

Een vergunning tot verrichten van vervoer over lange afstand heeft een beperkte geldigheidsduur (toch minimum 8 jaar). Iedere vergun-

---

(1) Vervoer binnen een zone die omvat: alle gemeenten waarvan het centrum gelegen is binnen een cirkel met straal 50 km en met als middelpunt het centrum van de gemeente waar de vervoeronderneming gevestigd is.

(2) De vergunningsplicht vervalt voor a) vrachtwagens met laadvermogen beneden 750 kg.; b) geregeld vervoer over korte afstand van gebruiksgoederen en produkten van land- en bosbouw, dat in het kader van burenhulp wordt verricht door land- en bosbouwbedrijven; c) geregeld goederenvervoer over korte afstand, dat als afhaal- en besteldienst ten behoeve van de takken van vervoer wordt verricht.

ning heeft betrekking op een bepaald voertuig. Bovendien moet men aan meerdere voorwaarden voldoen om de bedoelde vergunning te bekomen:

- het produktievermogen van het bedrijf van de aanvrager moet gewaarborgd zijn;
- aanvrager moet eigenaar zijn of koper op afbetaling van de vrachtwagen waarvoor hij een vergunning wenst;
- de vrachtwagen(s) moet(en) qua constructie en technische conditie voor lange afstandsvervoer geschikt zijn;
- de aanvrager moet betrouwbaar en
- vakbekwaam zijn;
- hij moet zich verzekerd hebben tegen elke schade, waarvoor hij volgens de vervoersvoorwaarden aansprakelijk is.

Last but not least moet de aanvraag gebeuren binnen de grenzen van een door de Bondsminister van Verkeer bepaald en door de Bondsraad goedgekeurd contingent. "Op dit ogenblik gelden (..) de [volgende] maximale aantallen van de vrachtauto's voor het goederenvervoer over lange afstand [:]

- algemeen goederenvervoer over lange afstand: 15.907 vergunningen;
- regionaal goederenvervoer over lange afstand (1): 5.998 vergunningen;
- meubeltransport over lange afstand: 3.880 vergunningen (2).

Over meer recente gegevens kon men niet beschikken, er zijn overigens wel sterke indicaties dat het aantal vergunningen zeer sterk wordt gecontroleerd: "... the license changes hands for a cool DM.40.000 to 50.000"(3).

---

(1) Vergunningen voor het regionale goederenvervoer over lange afstand geven recht tot goederenvervoer binnen een cirkel met straal 150 km rond het centrum van de gemeente, waar de vrachtauto zijn standplaats heeft.

(2) In: Bedrijfsrechtelijke regelingen voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren in de lid-staten van de EEG, EEG Commissie, 1 juli 1962, pag.D 49.

(3) Oort, L.J., Reinartz, A.H., e.a., Het vervoer in de Europese Gemeenschappen, E.Kluwer, Deventer, 1969, p.149-150.

Het Westduitse vervoerpolitieke programma 1968-1972, (1) vaak "Leber-Plan" genoemd, voorziet t.a.v. het vervoer over lange afstand nog verdere beperkingen: a) een belasting wordt geheven gedurende de twee jaren 1969 en 1970 op vrachtwagens van meer dan 4 ton. Deze regeling geldt het beroepsvervoer maar vooral het eigen vervoer: het eerste wordt belast met 1 pfennig per ton/km., het eigen vervoer met 3 à 5 pfennig per ton/km.; b) vanaf 1 juli 1970 zou een belangrijk aantal produkten aan het wegvervoer over lange afstand worden ontzegd (2). De Duitse overheid verwacht dat de omvang van het wegvervoer over lange afstand hierdoor met ca. 28% zal dalen. Het programma wil verder nog realiseren: c) een geleidelijke krimp van het contingent der vergunningen van het lange afstandsvervoer; d) de mogelijkheid om vergunningen m.b.t. grote voertuigen te ruilen tegen vergunningen voor kleinere eenheden, zo dat hierdoor de gezamenlijke tonnage niet verandert. Laatstgenoemde regelingen gelden uiteraard alleen het beroepsvervoer.

Tenslotte beoogt het programma:

e) verdere modernisering van het vergunningensysteem; f) het oprichten van tariefcommissies waarin zowel vervoerders als verladers vertegenwoordigd zijn.

#### 1.5.2. Eigen vervoer

Voor het eigen vervoer is noch een vergunning, noch een toestemming vereist.

---

(1) Vgl. Das Verkehrspolitische Programm für die Jahre 1968-1972, Bonn, 19-1-1968, 58 blz. ("Drucksache V/2494"). Men merkt op dat dit plan niet in zijn geheel door het parlement werd goedgekeurd.

(2) De volledige lijst werd opgenomen in bijlage 2, overigens werd deze maatregel niet goedgekeurd.

## 1.6. Italië (1)

### 1.6.1. Beroepsvervoer

In de Italiaanse Wetgeving wordt voor wat betreft het beroepsvervoer, een onderscheid gemaakt tussen geregeld vervoer, ongeregeld vervoer en vervoer met verhuurde vrachtwagens, of taxivervoer (2).

Het geregeld vervoer kent een systeem van concessies: voor iedere dienst wordt een concessie verleend aan slechts één onderneming, die er gedurende negen jaren over beschikt. De aanvrager moet voldoen aan eisen van - betrouwbaarheid

- vakbekwaamheid
- financiële draagkracht.

Het taxivervoer van goederen is onderworpen aan de goedkeuring van de gemeentelijke overheid, die in dit verband de voor het burgerlijk vervoer met motorvoertuigen bevoegde inspectie zal raadplegen. Evenals voor het geregeld goederenvervoer moet de aanvrager voor een toelating tot het taxivervoer het bewijs leveren van betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en financiële draagkracht. Bovendien werd van overheidswege een bovengrens gesteld t.a.v. aantal voertuigen en totale tonnage.

Voor het verrichten van ongeregeld vervoer moet men over een vergunning beschikken. De voorwaarden hieraan gesteld zijn weerom:

- betrouwbaarheid
- vakbekwaamheid
- financiële draagkracht.

---

(1) Zie vooral: - Oort, C.J., e.a., o.c., p.150,151.  
 - Bedrijfsrechtelijke regeling voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren in de lid-staten van de Europese Economische Gemeenschap, o.c., p.I40/42.

(2) Taxi's zijn in dit geval vracht- of bestelauto's die op de openbare wegen of pleinen worden gereed gehouden voor het vervoer van goederen.



Bovendien heeft de Minister van Verkeer per afzonderlijke provincie vergunningcontingenten vastgesteld, althans voor voertuigen met een laadvermogen van meer dan 5 ton (1). De provinciale directies van het Agentschap voor het goederenvervoer over de weg houden bij de berekening van de contingenten rekening met de te verwachten ontwikkeling van de vraag naar transportprestaties. Hun plannen worden vervolgens bestudeerd door de districtinspecties voor het burgerlijk vervoer met motorrijtuigen die hun definitieve voorstellen voorleggen aan de Hoofdinspectie voor het burgerlijke vervoer met motorrijtuigen van het Ministerie van Verkeer.

De uitgereikte vergunningen gelden voor 9 jaar. Aanvragen voor een nieuwe vergunning dienen te worden gericht tot de hogergenoemde provinciale directies.

#### 1.6.2. Eigen vervoer

Voor het verrichten van eigen vervoer is per voertuig een bijzondere toestemming vereist vanwege de bevoegde provinciale inspectie voor het burgerlijk vervoer met motorrijtuigen.

Voor voertuigen met een maximum toegestaan gewicht beneden 2,5 ton wordt de toestemming zonder meer verleend.

De andere voertuigen kunnen slechts worden toegelaten, indien aantal en soort van de voertuigen in overeenstemming zijn met de behoeften van de onderneming die de aanvraag heeft ingediend.

### 1.7. Luxemburg

#### 1.7.1. Beroepsvervoer

Het nationaal beroepsvervoer behoeft wel een vergunning, doch men is in het verlenen van deze documenten zeer soepel: de aanvrager moet enkel in zijn beroep "te goeder naam en faam bekend staan" (2).

---

(1) Vóór het Ministerieel besluit van 20 juni 1960 lag deze grens op 2,5 ton.

(2) Bedrijfsrechtelijke regelingen ..., o.c., p.L.27.

Het dossier van de aanvrager wordt onderzocht door een commissie van deskundigen. Na gunstig advies van deze commissie wordt de vergunning toegekend. A.H. Reinartz schrijft dan ook terecht: "Luxembourg has no specific capacity controls, pending new rules for road transport. The licence needed by a transport firm (...) under a law dating from 1934 is not designed to restrict transport capacity in any way, nor does it have this effect" (1).

### 1.7.2. Eigen vervoer

Zoals in de meeste andere EEG-landen mag ook in Luxemburg het eigen vervoer zich vrij ontwikkelen.

## 2. Capaciteitsbeheersing in de binnenvaart

### 2.1. Voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de binnenwateren - door de Commissie bij de Raad ingediend op 29 november 1967

#### 2.1.1. Beroepsvervoer

##### a) Voorwaarden voor toelating tot het beroep

Zoals in het voorstel t.a.v. het wegvervoer worden er eisen gesteld betreffende goed gedrag en zeden, vakbekwaamheid en kredietwaardigheid.

##### b) De regeling van de capaciteit

In de eerste plaats moet elk schip jaarlijks geregistreerd worden, een formaliteit die niet dan tegen vergoeding geschiedt.

Naast een inschrijving is ook een vergunning voor ieder schip verplicht. Vergunningen worden gratis en in onbeperkte mate ver-

---

(1) OORT, C.J., e.a. o.c., blz.151

strekt aan hen die aan de toelatingsvoorwaarden voldoen, tenzij de Commissie het bestaan van structurele overcapaciteit vaststelt.

In haar voorstel maakt de Commissie een onderscheid tussen (1) tijdelijke en (2) structurele overcapaciteit.

(1) Tijdelijke overcapaciteit zal worden vastgesteld door rekening te houden met:

- het laadvermogen dat op werk ligt te wachten in havens en andere bevrachtingscentra;
- de gemiddelde duur van deze wachttijd;
- de op korte termijn te verwachten antwoorden van de vraag naar vervoer van goederen over de binnenwateren;
- het gemiddelde niveau en de evolutie van de prijzen en der voorwaarden voor vervoer van goederen over de binnenwateren.

Ter bestrijding van deze overcapaciteit beveelt de Commissie de zgn. "opleggingsmaatregel" aan. Deze maatregel bestaat in het toekennen van een vergoeding aan de ondernemers die bereid zijn hun vaartuigen voor een periode van ten minste 3 weken op te leggen.

(2) Indien deze maatregel gedurende 60 achtereenvolgende dagen of gedurende meer dan 110 dagen in een zelfde jaar werd toegepast, wordt het bestaan van structurele overcapaciteit aangenomen. In dergelijk geval wordt de afgifte der vergunningen opgeschort in die bekkens en voor die categorieën van binnenvaartuigen waarvoor deze overcapaciteit is geconstateerd. Het voorstel voorziet echter ook de mogelijkheid om structurele overcapaciteit van bij haar ontstaan reeds tegen te gaan. Immers er is een oriëntatieprogramma voorzien dat inlichtingen verschaft nopens de ontwikkeling van de binnenvloot. Wanneer nu de bestaande capaciteit groter is dan de raming volgens het oriëntatieprogramma, zal de Commissie onderzoeken "of er een overcapaciteit welke tot ernstige en blijvende verstoringen zou kunnen leiden, aanwezig is of bezig is te bestaan" (art.18).

Wanneer aldus het ontstaan van structurele overcapaciteit wordt geconstateerd, zullen de vergunningen (waarvan hoger sprake) slechts worden afgeleverd tegen betaling van een bijdrage, en dit "in de bekkens en voor de categorieën waarvoor het ontstaan van deze overcapaciteit is geconstateerd" (art.19).

Gedurende de periode van structurele overcapaciteit kan de Commissie een vergoeding toekennen voor de sloop van in een lid-staat geregistreerde binnenvaartuigen, welke in staat van vaarbaarheid verkeren. De sloopvergoeding zal zich situeren op een niveau dat noodzakelijk en voldoende is om de belanghebbende tot de sloop van dit materiaal te doen overgaan. Voor de financiering van genoemde vergoeding zal worden geput uit de opbrengst van de bijdragen die dan eventueel voor de nieuwe vergunningen moeten worden betaald. Ook wordt geput uit "een aanvullende bijdrage te innen bij de afgifte of de verlenging van de geldigheid van het inschrijvingsbewijs" (art.22).

#### 2.1.2. Eigen vervoer

Het voorstel bevat geen afzonderlijke regeling voor het eigen vervoer.

### 2.2. België

#### 2.2.1. Beroepsvervoer

In België gold tot vóór 1 april 1969 geen enkele maatregel van capaciteitsbeheersing (1). De enige beperking in het Belgische beroepsvervoer per binnenschip betreft: het slepen, waarvoor een vergunning vereist is. Overigens is het beroepsgoederenvervoer met binnenschepen vrij en is daarvoor geen bijzondere vergunning vereist.

Op 1 april 1969 (2) is dan de technische controle van de binnenvaartschepen, ingezet voor binnenlands vervoer, verplicht geworden.

---

(1) Er is voor het nationaal vervoer een Dienst voor Regeling van de Binnenscheepvaart opgericht (1944) doch deze beoogt enkel de regeling van het gebruik van de capaciteit en constitueert dus geen capaciteitsbeheersing *sensu stricto*.

(2) Vele schippers kregen uitstel tot 31 december 1969.

Wanneer een schip niet aan de gestelde eisen voldoet, wordt geen klassificatiecertificaat afgegeven, wat betekent dat met het betrokken schip geen vervoer meer mag worden verricht (1).

### 2.2.2. Eigen vervoer

Om eigen vervoer met binnenschepen te mogen verrichten moet de eigenaar van het schip in het bezit zijn van een vergunning in de vorm van een "certificaat van vervoer voor eigen rekening", dat op aanvraag door het Ministerie van Verkeerswezen wordt verstrekt. Volgens moet het schip minstens voor de helft eigendom zijn van Belgische onderdanen of rechtspersonen naar Belgisch recht. Eigen vervoer is ook toegelaten met schepen die voor ten minste twee jaar werden gehuurd. De vreemdeling die in België aan het eigen vervoer wil deelnemen moet zijn schip op de Belgische markt kopen of laten bouwen. Tenslotte mag het vervoer slechts een nevenactiviteit zijn van de betrokken onderneming; het aanvaarden van opdrachten voor rekening van derden wordt streng gestraft.

## 2.3. Nederland

### 2.3.1. Beroepsvervoer

Het systeem van capaciteitsbeheersing dat in de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (WGB) is voorzien vertoont gelijkenis met het systeem dat t.a.v. het wegvervoer van kracht is. De WGB voorziet t.a.v. het beroepsvervoer:

- een vergunning die kan worden geweigerd in het algemeen vervoersbelang;
- de mogelijkheid om eisen van vakbekwaamheid en kredietwaardigheid te stellen voor de nieuwe toetreders tot de markt.

---

(1) Over het effect van deze maatregel kan men bv. terecht in de Financieel Economische Tijd, "Verplicht bewijs zeewaardigheid dunt de binnenvloot (verder) uit". 5 maart 1970, blz.1. Daarin leest men o.a. "Van begin 1968 tot 1 januari 1969 was het aantal binnenschepen teruggelopen met 104 eenheden; van begin 1969 tot aanvang 1970 werden er 182 uit de vaart genomen".

In de praktijk wordt het systeem van capaciteitsbeheersing in de binnenvaart echter veel minder toegepast dan in het wegvervoer: de mogelijkheid tot stellen van vakbekwaamheids- en kredietwaardigheids-eisen werden nooit benut; de procedure tot bekomen van een vergunning is soepeler: een aanvraag wordt gedurende 40 dagen ter inzage gelegd bij een Rijksinspecteur. Gedurende de dertig eerste dagen van deze termijn kan iedere belanghebbende bezwaren indienen, die hij mondeling kan toelichten op een later volgende openbare zitting. De Commissie of de Rijksinspecteur kunnen dan de vergunning geheel of ten dele verlenen aan de aanvrager. Het weigeren van de vergunning en het afwijzen van de aanvraag geschieden echter niet dan in het algemeen vervoerbelang.

Men moet bij het beoordelen van het Nederlandse systeem wel volgende tweepunten in aanmerking nemen. Ten eerste zou zelfs een strakke toepassing van het systeem dat in de WGB is voorzien, geen hoge doelmatigheid opleveren aangezien de WGB niet toepasselijk is op de Rijnvaart, en schepen van de Rijnvaartvloot worden ook in het nationaal verkeer toegelaten (1). Ten tweede bestond reeds lang (2) een systeem van evenredige vrachtverdeling met een prijsregeling waardoor de behoefte aan een kwantiteitsregulerend systeem wordt opgeheven.

Reeds meermalen is de afschaffing aangekondigd van de Wet Evenredige Vruchtverdeling (3). Ter vervanging werden reeds enkele maatregelen genomen:

---

(1) Vrij naar J.H. Müller: "Da diese Schiffe aber ohne Beschränkungen auch im innerniederländischen Verkehr eingesetzt werden können, wird die Wirksamkeit des in WGB vorgesehenen Genehmigungsverfahrens sehr in Frage gestellt" in: Die Binnenschifffahrt im gemeinsamen Markt, Baden Baden, Nomos 1967, p.130. Schrijver maakt hier allusie op het zgn. "Rijnvaartlek" dat als gevolg van de Akte van Mannheim (1868) nog steeds in stand gehouden wordt.

(2) De evenredige vrachtverdeling is viermaal in overheidsregelingen geregeld en wel bij: 1. Noodmaatregel in 1917; 2. Wet houdende tijdelijke maatregelen ter bevordering van zoveel mogelijk venredige vrachtverdeling in de binnenscheepvaart 1933; 3. Besluit van de Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat betreffende de uitoefening van de binnenscheepvaart in Nederland 1941; 4. Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart 1951". In: "Kroniek", Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, Rotterdam, Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut, 1970, nr.1, pag.50.

(3) Vgl.: Echo's van Verkeerswezen, "Overcapaciteit in de Binnenscheepvaart", Brussel, Min.v.Verkeerswezen en PTT, 1969, n°2, p. . Hierin is sprake van een wetsvoorstel dat op 1 juli 1970 van kracht zou gaan. Dit is inmiddels niet gebeurd.

Op de eerste plaats komt de bedrijfsbeëindigingsregeling van de "Stichting Ontwikkeling en Sanering voor het Midden- en Kleinbedrijf". Deze regeling houdt in dat de scheepseigenaars van één of meerdere schepen van elk minder dan 300 ton/capaciteit, hun bedrijf kunnen opgeven mits zij voldoen aan deze voorwaarden:

1. de leeftijd van 55 jaar bereikt hebben;
2. de exploitatie definitief staken;
3. in de 10 voorafgaande jaren in het bezit zijn geweest van een vergunning overeenkomstig de W.G.B.;
4. in de jongste 3 jaren gemiddeld meer dan de helft van hun totale fiskale inkomen hebben verkregen uit het Schippersbedrijf.

Als compensatievergoeding kan de betrokken schipper kiezen tussen een som ineens (ergens tussen 2000/5000 gulden) en een waarde vaste periodieke uitkering.

De 2e maatregel heeft betrekking op de sloping van verouderde binnenschepen (ook enkel geldig voor schepen kleiner dan 300 ton). Per ton capaciteit wordt een vergoeding van 50 gulden uitbetaald. (Voor een motorschip wordt deze vergoeding verhoogd met 40 gulden per P.K. van het motorvermogen, indien de motor samen met het schip wordt gesloopt).

Voor schepen boven de 300 ton bestaat vooralsnog geen bijzondere regeling. De binnenvaarder die evenwel zijn schip zou willen opgeven krijgt hulp die valt binnen de algemene regeling voor het verlenen van bedrijfsbeëindigingshulp aan kleine- en middelgrote bedrijven.

In het raam van de ontwikkeling van de bedrijfstak is nog van belang: de Beschikking Bijzondere Financiering Binnenvaart, welke het mogelijk maakt voor de bouw, aanschaf of modernisering kredieten met Staatsgarantie te verlenen.

### 2.3.1. Eigen vervoer

Voor schepen waarmee eigen vervoer zal worden verricht is een inschrijving vereist. Deze inschrijving wordt geweigerd indien de aan-

vragers - niet aannemelijk maakt dat uitsluitend eigen vervoer zal worden vericht;

- niet kan bewijzen dat hij het schip in eigendom heeft of het voor ten minste 1 jaar heeft gehuurd. De inschrijving wordt tevens geweigerd indien het algemene vervoerbelang zulks nodig maakt (1).

De inschrijving is geldig voor vijf jaar, zij kan echter worden doorgehaald indien de aanvrager handelt in strijd met de hogerge- noemde voorschriften, of indien het algemene vervoerbelang dit nodig maakt.

## 2.4. Frankrijk

### 2.4.1. Beroepsvervoer

Zoals in Nederland en België is ook in Frankrijk de toegang tot het beroepsvervoer per binnenschip aan beperkingen onderworpen.

Er worden enkel schepen toegelaten die voor meer dan de helft in het bezit zijn van Fransen of van Franse Vennootschappen (dus vennootschappen die voor ten minste 50% in handen zijn van Fransen). Bovendien moet de vervoerder die een nieuw vaartuig in gebruik wenst te nemen, bewijzen - met het zgn. "certificat de déchirage" - dat een overeenstemmende tonnage uit de vaart wordt genomen (2). Een verhoging van de tonnage kan slechts binnen het kader van een contingent worden toegestaan. De Minister van Verkeerswezen bepaalt jaarlijks de omvang van dit contingent.

Het zojuist beschreven systeem van capaciteitsbeheersing is niet geldig voor het eigen vervoer noch voor de Franse Rijnvloot. Het eigen vervoer is vrij van zulke capaciteitscontrole (het is enkel gehouden aan een inschrijving), de Franse Rijnvloot daarentegen is onderworpen aan de Akte van Mannheim 1868, die het verkeer op de Rijn regelt en die nopens capaciteitsevolutie de grootst mogelijke vrijheid toelaat (3).

(1) Vgl. Müller, o.c., p.124.

(2) "overeenstemmend" wil zeggen (in geval de aanvraag een motorschip betreft): dezelfde gemotoriseerde tonnage of de dubbele niet-gemotoriseerde tonnage.

(3) Vgl. J.H. MULLER, o.c., p.157,158.



Wat de doeltreffendheid van het Franse systeem betreft: "de mening wordt vooropgesteld dat er op dit ogenblik een te groot aanbod is van laadruimte" (1). Daarom stelt de Franse "Directeur des Transport Terrestres", de heer Lacarrière, volgend plan voor:

- a) - uit de vaart nemen van 1000 onder de oudste motorschepen (op een totaal van 5000 motorschepen).
- b) - transformatie van 1000 andere schepen om in duwkonvoeien te worden ingeschakeld.

Bij a): er is een slooppremie van gemiddeld 300.000BF per schip voorzien als prikkel voor de eigenaars van oude vaartuigen.

Bij b): de overheid komt voor gemiddeld 150.000BF tussen in de transformatie.

#### 2.4.2. Eigen vervoer

Voor het eigen vervoer is geen vergunning noodzakelijk. De enige voorwaarde - die men ook in de Belgische en de Nederlandse wetgeving ontmoette - is dat de vloot uitsluitend voor eigen vervoer wordt gebruikt. Uitzonderingen hierop zijn mogelijk; de goedkeuring van de directeur van het Nationaal scheepvaartkantoor is in dat geval een stricte vereiste (2).

### 2.5. Duitsland

#### 2.5.1. Beroepsvervoer

Van de Duitse vervoerwetgeving inzake binnenvaart geldt heden nog het principe dat de toegang tot de markt vrij is. Weliswaar moeten de meeste niet-ingezetenen van het land een vergunning hebben, doch deze wordt normaal steeds verstrekt (3). In de genoemde wet komt verder geen tekst voor betreffende capaciteitsregulering.

Later werden wel enige alleenstaande maatregelen genomen, die een werking hadden van korte duur. Zo vbij voorbeeld:

---

(1) Echo's van Verkeerswezen, p.171, 1969, n°2.

(2) Vgl. Bedrijfsrechtelijke regelingen ..., o.c., p.F.90.

(3) Vgl. J.H. MULLER, o.c., p.111.

in het  
 - 1958; 90% van alle/internationale Rijnverkeer werkzame rederijen konden worden overtuigd een verklaring te ondertekenen waardoor zij zich verplichten gedurende het volgende jaar geen nieuwe schepen te bouwen wanneer niet een overeenkomstige tonnage werd afgebroken;  
 - overeenkomstig de richtlijnen van 6 december 1961 en 6 februari 1962 van de Senaat van Berlijn, werden 50 akten met een totaal laadvermogen van 13.850 ton, tegen betaling van een premie gesloopt.

Op 1 januari 1969 werd de vervoerwetgeving - in het kader van het Duitse vervoerpolitieke programma voor de jaren 1968-1972 - op de volgende punten gewijzigd (aangevuld):

- (a) het waarborgen van billijke transportprijzen
- (b) sterkere controle over de transportprijzen
- (c) een statuut voor de schippersverenigingen
- (d) het ontwerpen van mogelijkheden om niet rendabele schepen te slopen.

In het licht van deze nota behoeft enkel (d) een toelichting. Niet rendabele schepen worden tot de sleep aangetrokken. Op basis van de cijfers die voor 1968 gekend zijn zouden de volgende vergoedingen uitgekeerd worden:

Tot 150 ton	74.70 DM/ton
van 151 tot 200 ton	64 DM/ton
van 201 tot 350 ton	53.30 DM/ton
van 351 tot 500 ton	48 DM/ton
van 501 tot 750 ton	42.70 DM/ton
meer dan 750 ton	37.30 DM/ton

Bron: "Overcapaciteit in de binnenscheepvaart", Echo's van Verkeerswezen, Brussel, Min.v. Verkeerswezen & PTT, 1969, nr.2, p.170.

De financiering van de sloopvergoedingen geschiedt gedeeltelijk door de overheid, gedeeltelijk door de binnenvaarders zelf: de belangrijkste ondernemingen zijn gehouden een vast percentage van hun transportopbrengsten af te staan en te storten in een fonds. De overheid zal bij de aankoop van vaartuigen prioriteit verlenen aan de schepen die 20 jaar zijn of ouder.

### 2.5.2. Eigen vervoer

Eigen vervoer is in West-Duitsland niet aan enige regeling van bedrijfsrechtelijke aard onderworpen.

## 2.6. Italië

### 2.6.1. Beroepsvervoer

De tussenkomst van de Italiaanse staat t.a.v. de capaciteit in de binnenscheepvaart is beknopt weergegeven bij Dr. J.H. Müller: er is een vergunning nodig, en deze wordt verleend "wenn ein Schiff im Hinblick auf seine Beschaffenheit und Ausrüstung gewissen Anforderungen genügt und zu mindest zu zwei Dritteln im Besitz natürlicher oder juristischer Italienischer Personen ist. Die letztgenannte Vorschrift kann unter bestimmten Umständen gelockert werden" (1).

### 2.6.2. Eigen vervoer

Hiervoor bestaan geen voorschriften.

## 2.7. Luxemburg

"Au Luxembourg il n'existait pas de législation sur la navigation fluviale jusqu'à la récente canalisation de la Moselle" (2). T.a.v. het vervoer op de genoemde binnenvaartweg - die overigens de enige is in dit land - werd een overeenkomst gesloten tussen Luxemburg, Duitsland, Frankrijk op 27 oktober 1956. Deze overeenkomst houdt o.a. in: - de regeling van tolheffingen op de Moezelvaart, bedoeld om de kosten van de kanalisatiewerken te recupereren, en - een clause waardoor cabotage via de Moezel wordt uitgesloten. Voor het binnenlands verkeer is echter geen capaciteitsbeheersing voorzien.

---

(1) MULLER, J.H., o.c., p.154-155.

(2) DE FERRON, Olivier, Le problème des transports et le marché commun. o.c., p.149.

### 3. Besluit

Het overzicht van de voorschriften inzake capaciteitsbeheersing in wegvervoer en binnenvaart leidt o.a. tot volgende conclusies.

#### 3.1. Wegvervoer

1. In de regimes van capaciteitsbeheersing die in de zes EEG-landen gelden t.a.v. het wegvervoer ontmoet men slechts twee punten van overeenkomst. Ten eerste geniet eigen vervoer overal meer vrijheid dan beroepsvervoer. Ten tweede wordt in elk land voor het verrichten van beroepsvervoer een vergunning geëist.

2. De voorwaarden die men voor het bekomen van een vergunning moet vervullen zijn in ieder land anders. Behalve in Luxemburg komen in elk land kwalitatieve eisen voor:

- goed gedrag en zeden
- vakbekwaamheid
- kredietwaardigheid
- rendabiliteit
- technische toestand der voertuigen
- .....

Men treft ze echter telkens in andere combinaties aan.

3. In vier landen worden de vergunningen gecontingenteerd. Er zijn echter belangrijke verschillen qua toepassingsgebied. In West-Duitsland worden enkel vergunningen voor vervoer over lange afstand gecontingenteerd, in Frankrijk enkel het vervoer over lange afstand voor vrachtwagens met meer dan zes ton laadvermogen. Het Italiaanse en het Nederlandse territorium worden niet onderverdeeld in zones: de contingentering geldt hier heel het nationaal ongeregeld vervoer. In Italië is echter het vervoer met vrachtwagens van minder dan 5 ton laadvermogen vrij. In Luxemburg en België wordt het totaal aantal vergunningen niet beperkt, maar België kent een systeem waarbij men slechts tranpsgewijs tot het hele territorium wordt toegelaten.

4. In West-Duitsland worden een aantal categorieën van goederen niet toegelaten tot het "Güterfernverkehr". Een dergelijk formeel verbod komt in de overige EEG-landen niet voor.
5. Het EEG-voorstel is samengesteld uit elementen van de bestaande nationale systemen. Met name het discrimineren tussen eigen- en beroepsvervoer, het verplichten van een vergunning voor beroepsvervoer komen erin voor. Verder vindt men terug: een aantal kwalitatieve voorwaarden (goed gedrag en zeden, vakbekwaamheid en kredietwaardigheid) en beperking van het aantal vergunningen.
6. Een aantal elementen van de bestaande systemen van capaciteitspolitiek werden niet opgenomen in het EEG-voorstel. De bijzonderste daarvan zijn: de verbodsbepalingen die in West-Duitsland gelden t.a.v. het vervoeren van bepaalde categorieën van goederen, het Belgisch systeem met de geleidelijke uitbreiding van de perimeter, het stellen van voorwaarden m.b.t. de nationaliteit zoals in Frankrijk, of de technische controle van de voertuigen zoals in het Westduitse Güterfernverkehr.

### 3.2. Binnenvaart

7. Tot vóór een tiental jaren kwam de capaciteit van de binnenvloot in de meeste EEG-landen in vrijheid tot stand, zowel in het eigen als in het beroepsvervoer. België, Duitsland en Luxemburg kenden geen enkele maatregel ter beïnvloeding van de capaciteit. De Nederlandse wet voorzag wel in een uitvoerig systeem van capaciteitsbeheersing doch in de praktijk sorteerde dit systeem weinig effect. Enkel in Frankrijk, waar voor iedere toelating tot investeren een zelfde tonnage uit de vaart moet genomen worden, en in Italië waar de toegang tot de markt beperkt werd, was van capaciteitsbeheersing sprake.

8. Gedurende het laatste decennium is in het zojuist geschetste beeld vrij veel verandering gekomen. In België werd technische controle der vaartuigen verplichtend gemaakt. Duitsland en Nederland verlenen sloopvergoedingen.
  
9. Op het ogenblik dat het EEG-voorstel werd ingediend bestonden enkel het Franse en het Italiaanse systeem (1). Aangezien noch de Franse formule noch de Italiaanse voorwaarden werden weerhouden, zou men het voorstel van de EEG-commissie als een innovatie kunnen beschouwen. De belangrijkste elementen van de voorgestelde capaciteitspolitiek waren echter reeds geformuleerd in de Nederlandse WGB: vakbekwaamheids- en kredietwaardigheidseisen worden gesteld als voorwaarden voor toetreding tot de markt; het afleveren van vergunning wordt gestaakt van zodra de door de ondernemers verlangde uitbreiding te sterk afwijkt van de ramingen van een officieel planorgaan.

---

(1) Het voorstel is van 1967, de veranderingen in West-Duitsland, België en Nederland zijn resp. van 1968, 1969 en 1970.

BIJLAGE 1

Art.20 van het Koninklijk besluit van 9 september 1967 houdende algemeen reglement betreffende het goederenvervoer met motorvoertuigen tegen vergoeding: "Er zijn zes categorieën van algemene vergunningen voor nationaal vervoer, naargelang zij afgegeven worden voor:

- 1° een voertuig waarvan het hoogste toegelaten nuttig laadvermogen geen 2.000 kg. overschrijdt;
- 2° een voertuig waarvan het hoogste toegelaten nuttig laadvermogen geen 10.000 kg. overschrijdt;
- 3° een voertuig waarvan het hoogste toegelaten nuttig laadvermogen geen 15.000 kg. overschrijdt;
- 4° een voertuig waarvan het hoogste toegelaten nuttig laadvermogen 15.000 kg. overschrijdt; zonder dat het hoogste toegelaten gewicht van dit voertuig de bij artikel 67 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer vastgestelde grens overschrijdt;
- 5° een voertuig waarvan het hoogste toegelaten gewicht de bij artikel 67 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer vastgestelde grens overschrijdt;
- 6° een trekker.

BIJLAGE 2

Lijst van goederen die in het wegvervoer over lange afstand niet toegelaten worden (1)

1. Graan, behalve pas geogst graan op weg naar drooginstallaties;
2. Mijnhout;
3. Hout voor de bereiding van papier, cellulose ...;
4. Ruw hout onder diverse vormen: Masten, staven, stijlen, speciale tronken waaruit tabakspijpen, fineerhout e.d. gemaakt worden;
5. Houten dwarsliggers, planken van meer dan 5 mm. dikte;
6. Zand, pyriet, puimsteen, klei, sintels;
7. Marmer, graniet e.d.  
ook schiefer ...;
8. Pleister, natuurlijk calciumsulfaat, ongebrande kalksteen ...  
maar geen gips of kalk als meststof;
9. Kieselstenen, steenslag en andere klein gemaakte stenen;
10. Andere ruwe delfstoffen;
11. Ijzererts;
12. Ijzer- en staalafval, schroot ...;
13. Afval en schroot van Bauxiet, aluminiumerts, koper, mangaan  
e.a....;
14. Steenkool, cokes, briketten ...;
15. Bruinkool; cokes en briketten van bruinkool;
16. Kalk, gemalen en ongemalen, gebluste kalk, cement;
17. Bouwmaterialen uit natuursteen (marmer, graniet), gips, cement  
en dergelijke;
18. Bepaalde vuurvaste bouwmaterialen of bouwmaterialen in ruwe  
keramiek;
19. Ruwijzer en -staal, ferrolegeringen;
20. Gewalste ijzeren of stalen halffabrikaten;
21. Andere halffabrikaten in ijzer of staal;
22. Betonijzer of -staal;

---

(1) Vgl. Das Verkehrspolitische Programm für die Jahre 1968 bis 1972,  
b): Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des GüKG, Bonn,  
19 Januar 1968.



23. Gewalste stalen platen of rollen;
24. Andere stalen platen;
25. Spoorstaven en stalen bouwmaterialen voor de spoorwegen;
26. Stalen buizen, stukken om buizen af te sluiten of met elkaar te verbinden;
27. Personenwagens, inzover zij met meer dan 2 tegelijk vervoerd worden.

#### 4. Bibliografie

##### 4.1. Algemeen

DE FERRON, O., Le problème des transports et le Marché Commun, Genève, Librairie Droz, 1965, 369 p.

DESPIGHT, N.S., Policies for transport in the Common Market, Sidecup. Kent, Lambarde Press, 1965, 308 p.

KAPTEYN, P., Europa sucht eine gemeinsame Verkehrspolitik, Brugge, Europacollege, 1968, 446 p.

##### 4.2. Bijzonder

###### 4.2.1. M.b.t. het wegvervoer

a) Boeken en artikels uit tijdschriften

AMELOOT, W., "De algemene evolutie van het baanvervoer", Economisch en Sociaal Tijdschrift, Antwerpen, UFSIA, 1969, n°5, blz.441/454.

Commissie Vergunningen Goederenvervoer, diverse jaarverslagen.

HIRSCH, E., Die Ordnung des gewerblichen Güterkraftverkehrs in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft durch eine Kapazitätssteuerung - unter besonderer Berücksichtigung der niederländischen Güterkraftverkehrspolitik, Universität zu Köln, 1964, 211 p.

HORSTING, H.H., "De vervoerpolitiek in België", Economisch Statistische Berichten, 13-4-60, 1960, blz.421.

KRUYSEN, J.M., "Het Nederlands vervoerbeleid ten aanzien van het wegvervoer", Transportkroniek, Antwerpen, 5-1-1967, blz.25-33.

LOCKNER, Dr.N., Niederländische und europäische Verkehrspolitik, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 1958, 86 p.

OORT, Dr.C.J., e.a., Het vervoer in de Europese Gemeenschappen, Æ.E. Kluwer, Deventer, 1969, 160 p.

TISSOT VAN PATOT, J.P.B., "Enige critische kanttekeningen bij het Westduitse vervoerpolitieke programma 1968-1972", Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 1968, n°1, blz.5-28.

"Les Transports Routiers de Marchandises. Tarification et Organisation", Hommes et Techniques, Parijs, oktober 1966, blz.1009-1040.

VAN HUFFEL, L., "Réflexions sur les premières réalisations du plan Leber", Transportkroniek, Antwerpen, Driessen N.V., 5 februari 1969, blz.65-67.

## b) Wetteksten

## (i) EEG

Voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg en de capaciteitsregeling in het nationale goederenvervoer over de weg." (EEG Publikatieblad nr.254 van 20.10.1967)

## (ii) België

- 1 augustus 1960 - Wet betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.
- 7 maart 1967 - Ministerieel Besluit houdende bepaling van de inzake bekwaamheid gestelde eisen voor de afgifte van een algemene vergunning voor internationaal vervoer" (gewijzigd bij MB van 30 januari 1968, van 21 mei 1968 en van 30 juni 1969).
- 9 september 1967 - Koninklijk Besluit houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (gewijzigd bij Koninklijk Besluit van 10 maart 1969).
- 11 september 1967 - Ministerieel Besluit genomen ter uitvoering van het Koninklijk Besluit van 9 september 1967 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

De meeste van deze teksten zijn gebundeld in: Verzameling der wetten, besluiten en reglementen inzake vervoer, losbladige uitgave, Brussel, Min. van Verkeerswezen en PTT, 1968.

## (iii) Nederland

- 4 augustus 1951 - Wet autovervoer goederen (met wijzigingen).
- 16 januari 1954 - Uitvoeringsbesluit autovervoer goederen (met wijzigingen).
- 30 januari 1954 - Richtlijnen goederenvervoer.

## (iv) Frankrijk

- 14 november 1949 - Verordening betreffende de coördinatie van het vervoer. Deze basistekst werd gewijzigd door besluiten van 5 november 1952, 12 november 1954, 31 december 1954, 29 oktober 1955, 27 december 1956, 31 december 1958, 26 mei 1959, 20 mei 1960, 3 december 1960, 10 december 1960, 30 juni 1961, 8 mei 1963, 15 juni 1963, 28 juli 1965.

## (v) West-Duitsland

- 17 oktober 1952 - Wet autovervoer goederen (Bundesgesetz bl.I blz.697). Herhaaldelijk gewijzigd: zo door de wetten van 17 oktober 1952, 3 juni 1957, 26 juni 1959, 27 december 1960, 1 augustus 1961. Het "Verkehrspolitische Programm für die Jahre 1968 bis 1972" (Drucksache V/2444, Bonn 1968) voorziet nog belangrijke wijzigingen.

## (vi) Italië

- 20 juni 1935 - Wet nr.1349 inzake het goederenvervoer met motorrijtuigen.
- 25 november 1935 - Koninklijk Besluit nr.2223.
- 28 juni 1955 - Besluit nr.771.

## 4.2.2. M.b.t. de binnenscheepvaart

## a) Boeken en artikels uit tijdschriften

DE MEESTER, W., "Rijn en Binnenvaart", Transportkroniek, Antwerpen, 5-1-67, blz.19-25.

MULLER, J.H., Die Binnenschiffahrt in Gemeinsamen Markt, Baden Baden, Nomos Verlag, 1967, blz.105-166.

"Nieuwe evolutie voor binnenvaart in Nederland", De Financieel Economische Tijd, dd. 10-12-1969, blz.2.

"Overcapaciteit in de binnenscheepvaart?", Echo's van Verkeerswezen, Brussel, Min. van Verkeerswezen en PTT, 1969, n°2, blz.99-187.

SALAMONS, K., Bevachtingsboekje, Amsterdam, Born N.V., 1962, 166 p.

TISSOT VAN PATOT, J.P.B., "Enige kritische kanttekeningen bij het Westduitse vervoerpolitieke programma 1968-1972", Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 1968, n°1, blz.5-28.

VAN HUFFEL, L., "Réflexions sur les premières réalisations du plan Leber", Transportkroniek, Antwerpen, Driessen N.V., 5 februari 1969, blz.65-67.

"Verplicht bewijs zeewaardigheid dunt binnenvloot verder uit", De Financieel Economische Tijd, Antwerpen, n°539, 5 maart 1970, blz.1.

## b) Wetteksten

## (i) EEG

Voorstel van 23-11-1967 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de binnenwateren. (Publikatieblad nr.C95 van 21-9-1968).

## (ii) België

- 12 december 1944 - Besluitwet houdende oprichting van een dienst voor regeling der binnenvaart.

## (iii) Nederland

- 5 mei 1933 - Wet evenredige vrachtverdeling.  
 - 1 november 1951 - Wet houdende regeling voor het vervoer van goederen met binnenschepen (Staatsblad 472, 4 december 1951); gewijzigd bij de wet van 9 april 1959.

- 16 januari 1954 - Besluit houdende vaststelling van een algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van de wet goederenvervoer binnenscheepvaart (Staatsblad, 26 januari 1954); gewijzigd bij Besluit van 7 december 1957.
- 30 januari 1954 - Besluit houdende richtlijnen voor de Commissie Vergunningen Goederenvervoer en voor de Rijksinspecteurs voor zover aan deze laatste bevoegdheden van de commissie zijn overgedragen (Staatsblad 5 februari 1954).

## (iv) Frankrijk

- 22 maart 1941 - Wet houdende de gereguleerde exploitatie der waterwegen en de coördinatie van het vervoer per spoor en via de binnenwateren (Journal Officiel du 19-1-1942).
- Nadere regelingen zijn vervat in verscheidene besluiten en verordeningen: 29 juni 1942, 21 maart 1949, 13 oktober 1956, 4 januari 1962.

## (v) West-Duitsland

- 1 oktober 1953 - Wet betreffende het beroepsvervoer met binnenschepen (Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr; BGBl.I S.1453).
- 1 augustus 1961 - Wet tot wijzigingen van de wet van 1 oktober 1953 betreffende het beroepsvervoer met binnenschepen (BGBl.I 1961, S.1163)
- Men zie ook de voorstellen vervat in het reeds genoemde "Verkehrspolitische Programm für die Jahre 1968 bis 1972".

## (vi) Italië

- Wetboek van scheepvaart van 1942.
- Reglement voor de binnenscheepvaart van 1949.

## (vii) Luxemburg

- 29 december 1956 - Wet ter ratificatie van het verdrag gesloten tussen de Franse Republiek, de Duitse Bondsrepubliek en het Groot-hertogdom Luxemburg op 27 oktober 1956.