ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 12 mai 1967, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles", a donné le 21 juin 1967 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 12e mei 1967 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding", heeft de 21e juni 1967 het volgend advies gegeven :

Préambule.

A l'alinéa 1er, plus de la moitié des articles de la loi du 1er août 1960 sont cités. Il serait préférable d'omettre les mots "notamment les articles ....".

Article 1er.

L'article 13 de la loi du 1er août 1960 dispose que la loi entrera en vigueur le 1er janvier 1961 (la loi a été publiée au Moniteur du 12 août 1960).

En vertu de l'alinéa 2 du même article, le Roi pouvait la mettre en vigueur à une date antérieure.

Il a été fait usage de cette faculté par l'arrêté royal du 22 septembre 1960,qui a fixé la date d'entrée en vigueur au 30 septembre 1960.

L'article 13, alinéa 2, a donc épuisé ses effets et l'article 1er du projet doit être omis.

A titre exceptionnel et pour ne pas modifier l'ordonnance générale du projet qui reprend celle de l'arrêté royal du 22 septembre 1960, il est proposé de substituer, sous l'article 1er, à la disposition à omettre,la disposition abrogatoire qui fait l'objet de l'article 78, et de remplacer l'intitulé du chapitre Ier par l'intitulé suivant : "Disposition abrogatoire".

.../...

Article 2.

La définition du "transport rémunéré de choses" est trop large. Elle ne précise pas le moyen de transport qui est utilisé.

Cette définition prévoit deux modes de transport rémunéré de choses, l'un "moyennant une contreprestation...", l'autre "au moyen d'un véhicule loué". Cette distinction n'est pas claire. En droit, la différence entre les deux modes envisagés de transport rémunéré de choses résulte du contrat qui est à l'origine des transports, soit un contrat de transport, soit un contrat de location du véhicule.

Alors que l'arrêté royal du 22 septembre 1960 considère uniquement comme transporteur "celui qui prend un véhicule en location", sera considéré comme tel, en vertu du texte français du 2°, b, "celui qui donne et celui qui prend un véhicule en location".

Il résulte de la disposition nouvelle que tout transport rémunéré de choses au moyen d'un véhicule loué sera, pour l'application de l'arrêté en projet, considéré comme effectué par deux transporteurs et qu'en conséquence, selon les explications du fonctionnaire délégué, deux certificats ou deux autorisations seront requis.

La loi du 1er août 1960 dispose que 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 soit un certificat de transport, soit une autorisation de transport national ou international.

.../...

Le projet, en imposant, dans le cas envisagé, qu'il soit délivré pour un même véhicule deux certificats ou deux autorisations, ajoute aux exigences de la loi et excède sur ce point les pouvoirs du Roi.

Au surplus, cette disposition n'est pas compatible avec les articles 7, alinéa 2, et 23, alinéa 2, du projet, qui disposent que le certificat et l'autorisation ne peuvent être délivrés au nom de plus d'une personne.

Compte tenu des observations qui précèdent, il est proposé de rédiger comme suit la disposition qui définit le transport rémunéré de choses :

- "le terme "transport rémunéré de choses" désigne tout transport de choses effectué à l'aide d'un véhicule moyennant un prix en espèces, une prestation en nature ou quelque avantage même indirect :

  1° soit en exécution d'un contrat de transport écrit ou verbal;

  2° soit en exécution d'un contrat de location du véhicule, à moins que celui-ci ne soit loué en remplacement d'un véhicule momentanément inutilisable; est considéré comme effectuant un transport rémunéré de choses :

  a) celui qui donne en location un véhicule utilisé exclusivement au transport de choses qui sont la propriété du locataire ou qui font

.../...

l'objet de son commerce, de son industrie ou de son exploitation, que le service du véhicule soit assuré ou non par le bailleur ou son personnel;

b) dans les autres cas, ... (voir l'observation ci-dessus) ... ".

\+

\+ +

En ce qui concerne la présentation de l'article, il est proposé de numéroter par 1, 2, ... chaque définition.

Article 3.

Au § 2, a, in fine, il serait plus correct d'écrire : "l'acquéreur du véhicule par contrat de vente à tempérament est considéré comme le propriétaire du véhicule".

Au § 4, la référence à l'article 59 n'est pas adéquate. En effet, les véhicules dont il est question dans ce paragraphe ne sont pas soumis à l'article 59, mais aux conditions techniques que le Roi fixera en exécution de la loi. En conséquence, le texte suivant est proposé :

"Les véhicules utilisés pour les transports mentionnés au § 3 sont toutefois soumis aux conditions techniques spéciales qui seront fixées en exécution de l'article 7, 1°, de la loi du 1er août 1960".

.../...

Article 8.

Il convient , pour respecter le texte légal, de rédiger le début du § 1er de la manière suivante : "Le certificat et la plaque de transport peuvent être refusés ... ".

La même observation vaut pour les articles 24, § 1er, et 39, §§ 1er et 2.

L'article 5 de la loi du 1er août 1960 dispose que les certificats et les autorisations de transport national (§ 1er) et international (§ 2) peuvent être refusés ou retirés si "le requérant ou le titulaire" se trouvent dans l'un des cas que l'article définit.

L'article 8 du projet prévoit que les certificats et les autorisations pourront être refusés quand "la personne chargée de la gestion journalière de la personne morale requérante" aura été condamnée pour une des infractions prévues par la loi.

En prévoyant la possibilité du refus en cas de condamnation de la personne chargée de la gestion journalière, alors que la loi ne vise que le requérant, le Roi ajoute à la loi et excède ainsi ses pouvoirs. Il appartiendra éventuellement au législateur de modifier la loi sur ce point.

La référence au Code pénal doit être rédigée de la manière suivante : "... pour une des infractions qualifiées au livre II, titre III, chapitres I à V, et titre IX, chapitres Ier et II, du Code pénal".

.../...

Les observations qui précèdent valent également pour les articles 10, 24, § 2, 26, 39 , § 3,et 42.

Article 9.

Pour respecter le texte légal, il convient de rédiger le texte de cet article comme suit :

"Article 9.-

Tous les certificats et plaques de transport peuvent être retirés,temporairement ou définitivement, par le Ministre ... ".

Cette observation vaut également pour les articles 25, 40 et 41.

Article 10.

Au § ler, le début de l'alinéa ler devrait être rédigé comme suit :

"Les certificats et plaques de transport dont une personne est titulaire peuvent lui être retirés, en totalité ou en partie, temporairement ... ".

Au § ler, deuxième alinéa , et au § 2, deuxième alinéa, il convient, pour respecter le texte légal, de rédiger ces dispositions comme suit :

.../...

"Il n'est pas tenu compte :

a) des condamnations conditionnelles tant qu'elles impliquent l'inexécution de la décision;

b) des condamnations pour lesquelles l'intéressé a obtenu sa réhabilitation".

La même observation doit être faite aux articles 26 et 42.

Pour la même raison, le début du § 2 devrait être rédigé comme suit :

"§ 2. Tous les certificats et plaques de transport peuvent être retirés, temporairement ou définitivement ...".

Article 12.

La rédaction suivante est proposée pour le § 1er :

"§ 1er. Le certificat et la plaque de transport ne peuvent être utilisés que pour le véhicule auquel ils sont destinés et à la condition qu'ils ne présentent ni altération, ni mention inexacte ou incomplète".

Il y aurait lieu de s'inspirer de cette rédaction pour les articles 28 et 45.

.../...

Article 13.

Il serait préférable de rédiger comme suit le début du § 1er : "Le transporteur qui cesse définitivement d'utiliser un véhicule pour lequel un certificat et une plaque de transport ont été délivrés doit ... ".

Cette observation vaut également pour les articles 29 et 46.

Article 14.

Il est proposé de rédiger le début du § 2 comme suit :

"Les certificats de transport peuvent être transférés, en totalité ou en partie, par le Ministre des Communications ou son délégué, soit du vivant du titulaire, soit après son décès, à l'époux ou à des parents ou alliés au deuxième degré, à la condition ... ".

A l'alinéa 2 du même paragraphe, la rédaction suivante est proposée : "Le cessionnaire bénéficie ... ".

Cette observation vaut également pour l'article 30, § 2, 3°, et § 3, 2°.

Au § 3, il serait préférable d'écrire : "Le cédant doit renoncer définitivement à ... ".

Cette observation vaut également pour les article 30, § 5, et 31, alinéa 2, 1.

.../

Article 15.

Le § 2, alinéa ler, serait mieux rédigé comme suit : "Le § ler n'est pas applicable au véhicule ... ".

Article 21.

L'article 3 de la loi du ler août 1960 prévoit que le titulaire d'un certificat de transport obtiendra l'autorisation de transport national après trois ans au moins d'activité professionnelle continue et régulière, et que le titulaire d'une autorisation de transport national obtiendra des autorisations de transport national en nombre illimité et sans limitation quant à la charge utile des véhicules, après six années au moins d'activité professionnelle continue et régulière.

L'arrêté royal du 22 septembre 1960 considère qu'une activité professionnelle est continue et régulière, soit quand le transporteur a effectué, annuellement et pendant trois années consécutives, "au moins cent vingt prestations journalières" (article 21, § ler), soit quand il a effectué, annuellement et pendant deux années consécutives, des transports rémunérés de choses sur un parcours d'au moins 40.000 km (§ 2).

Le projet substitue au critère des prestations, un critère fondé sur le rendement : est considéré comme

.../...

ayant effectué régulièrement des transports rémunérés de choses, le transporteur qui a perçu annuellement 40.000 francs par tonne de charge utile autorisée, ou 500.000 francs pour un tracteur

D'après le fonctionnaire délégué, le projet est, à cet égard, plus sévère que l'arrêté royal du 22 septembre 1960. Il se peut donc que des transporteurs qui exerçaient une activité professionnelle régulière et continue au sens de cet arrêté, ne satisferont pas aux conditions imposées par le projet.

Il importe , dès lors, en vue de ne pas porter atteinte aux délais fixés dans l'article 3 de la loi, que la durée de l'activité professionnelle que l'arrêté royal du 22 septembre 1960 permettait de prendre en considération, soit ajoutée à la durée de l'activité professionnelle que le projet admet.

A cette fin, une disposition est nécessaire. Elle devrait se trouver dans le chapitre VIII du projet et pourrait être rédigée comme suit :

"Article ...

Pour l'application de l'article 21, est prise en considération la durée de l'activité professionnelle exercée conformément à l'article 21 de l'arrêté royal du 22 septembre 1960".

.../...

Au § 1er, l'expression "une autorisation générale de transport national de la catégorie correspondant à celle du véhicule ayant fait l'objet de la délivrance dudit certificat" peut prêter à confusion.

En effet, il n'est pas prévu de catégories pour la délivrance des certificats de transport.

Il serait préférable de maintenir l'expression utilisée dans l'arrêté royal du 22 septembre 1960 et de rédiger le texte comme suit : "... une autorisation générale de transport national de la catégorie correspondant à la charge utile maximum autorisée du véhicule pour lequel un certificat de transport a été délivré ou de la catégorie immédiatement supérieure. En cas de changement de véhicule pendant les deux années qui précèdent la demande, il n'est tenu compte que de la charge utile maximum autorisée la plus faible".

Au § 6, les mots "du présent article" doivent être omis.

Sous a, les mots "par une tonne" doivent se lire "pour une tonne".

Au § 7, la rédaction suivante est proposée :

"Le retrait total ou partiel du certificat ou de l'autorisation générale de transport prévu aux articles 10, § 1er, et 26, § 1er, suspend les délais fixés aux §§ 1er, 2 et 3".

.../...

Article 22.

La fin de l'article serait mieux rédigée comme suit : "... qui ne peuvent être exécutés normalement en vertu d'autorisations existantes, tels les transports à caractère saisonnier".

Article 26.

Le début du § 1er serait mieux rédigé comme suit : "Les autorisations de transport national dont une personne est titulaire peuvent lui être retirées, en totalité ou en partie, temporairement ... ".

Article 27.

Au § 2, il serait préférable de remplacer les mots "n'est pas susceptible d'être renouvelée" par : "ne peut être renouvelée".

Article 30.

§ 2. La rédaction suivante est proposée : "Les autorisations générales de transport national peuvent être transférées, en totalité ou en partie, par le Ministre ou son délégué ... ".

Au 1°, les mots "du titulaire" doivent être supprimés après le mot "degré".

.../...

Au 2°, le texte suivant est proposé : "à une seule personne morale dont la moitié au moins du capital social est souscrite par le cédant, personne physique, à condition ... ".

Au 3° la seconde phrase pourrait être rédigée comme suit :

"Ce délai n'est pas requis en cas de rétrocession des autorisations transférées à une personne morale, pour autant que le cessionnaire n'ait pas cessé de participer activement et de façon continue à la gestion effective de cette personne morale depuis la cession jusqu'à la rétrocession".

Le § 3 doit être rédigé comme le § 2.

Au 2°, la rédaction suivante est proposée : "à une seule personne morale dont la moitié au moins du capital social est souscrite par le cédant, personne physique ou morale, à condition ... ".

Le § 5 devrait commencer de la manière suivante : "Le cédant doit renoncer définitivement à toutes ... ".

La même observation vaut pour l'article 31, 1.

Article 37.

Il convient d'ajouter, après les mots "entre deux pays étrangers", les mots "et traversant le territoire belge".

.../...

Article 42.

Le début du § 1er devrait être rédigé comme suit :

"Les autorisations générales ou spéciales de transport international dont une personne est titulaire peuvent lui être retirées en totalité ou en partie par le Ministre des Communications ... ".

Article 53.

Au § 4, a, les mots "dans le mois, pour les tarifs et conventions qui sont d'application au moment de l'entrée en vigueur du présent arrêté et ultérieurement", doivent être omis. Ces termes, en effet, figurent dans l'arrêté royal du 28 juin 1961 qui a modifié l'article 53, § 4, de l'arrêté royal du 22 septembre 1960 et n'avaient d'autre portée que de régler une situation transitoire.

Au § 4, d, les mots "ci-dessus" doivent être omis. Il en est de même au e, des mots "du présent règlement général".

Article 55.

Le § 3 serait mieux rédigé comme suit :

"Le transporteur peut être exonéré par l'expéditeur de l'obligation d'assurance prévue au § 1er".

.../...

Au § 4, l'expression "telles que la poudre ... " doit être remplacée par "tels la poudre ... ".

Au § 5, le texte serait plus clair s'il était rédigé de la manière suivante : "Si l'expéditeur est également transporteur ... ".

Article 61.

Au § 2, le 1° serait mieux rédigé comme suit :

"1°. Sous réserve des dispositions du § 3, 3°, il est interdit de conduire un véhicule pendant une période continue de plus de cinq heures.

Toute période de conduite est tenue pour continue si elle n'est pas interrompue pendant au moins trente minutes consécutives".

Au § 3, 3°, les mots "du présent article" doivent être omis.

Article 62.

Il y a lieu de supprimer le § 1er, la commission qu'il crée existant déjà. En conséquence, cet article devrait être rédigé comme suit :

"Article 62.-

La commission des transports routiers, instituée auprès du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, est composée :

.../...

1° d'un président, magistrat, et d'un vice-président, son suppléant, désigné en raison ... (la suite comme au projet) ... ".

Article 64.

Le début du § 2 serait mieux rédigé comme suit : "Avant que la commission ne donne l'avis prévu au § 1er, ... ".

Article 65.

Pour les raisons développées à propos de l'article 62, il est proposé de supprimer le § 1er et de commencer l'article 65 comme suit :

"La commission des tarifs routiers,instituée auprès du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, est composée : ... ".

Article 72.

Aux §§ 1er et 2, respectivement les mots "du présent arrêté" et "du présent article" doivent être omis.

Au même § 1er, les mots "de la délivrance" doivent être omis.

Au § 2, les mots "visés au 1° de ce paragraphe" doivent être remplacés par "mentionnés au § 1er, 1°".

.../...

Article 73.

Il est proposé de rédiger la fin de cet article de la manière suivante : "... ainsi que, s'il s'agit de transports effectués à l'intérieur de la Communauté économique européenne, aux prescriptions ... ".

Article 74.

Voir l'observation formulée dans l'article 2 au sujet de la définition du "transport rémunéré de choses".

Article 76.

La fin de cet article devrait être rédigée comme suit : "... où la décision judiciaire qui ordonne le retrait a acquis force de chose jugée".

Article 77.

Au 8°, les mots "du présent règlement général" doivent être omis.

Aanhef.

In het eerste lid worden meer dan de helft van de artikelen van de wet van 1 augustus 1960 vermeld. Het ware verkieslijk de woorden "inzonderheid de artikelen ..." te schrappen.

Artikel 1.

Artikel 13 van de wet van 1 augustus 1960 bepaalt dat de wet op 1 januari 1961 in werking treedt (zij is bekendgemaakt in het Staatsblad van 12 augustus 1960).

Krachtens het tweede lid van hetzelfde artikel kon de Koning ze op een vroegere datum in werking stellen.

Dat is gebeurd bij het koninklijk besluit van 22 september 1960, dat 30 september 1960 als datum van inwerkingtreding heeft bepaald.

Artikel 13, tweede lid, heeft dus volledige uitwerking gekregen en artikel 1 van het ontwerp moet vervallen.

Bij wijze van uitzondering en om geen wijziging te brengen in de algemene schikking van het ontwerp dat overeenkomstig het koninklijk besluit van 22 september 1960 is geredigeerd, wordt voorgesteld , onder artikel 1, de te schrappen bepaling te vervangen door de opheffingsbepaling die in artikel 78 staat, en het opschrift van hoofdstuk I te vervangen door het opschrift : "Opheffingsbepaling".

.../...

Artikel 2.

De definitie van "vervoer van zaken tegen vergoeding" is te ruim. Zij zegt niet welke vervoermiddelen worden gebruikt.

De definitie noemt twee wijzen van "vervoer van zaken tegen vergoeding", de ene "voor een tegenprestatie ...", de andere "met een verhuurd voertuig". Het onderscheid is niet duidelijk. In rechte volgt dit verschil tussen die twee wijzen om tegen vergoeding zaken te vervoeren, uit de overeenkomst op grond waarvan het vervoer wordt verricht, dit is ofwel een vervoerovereenkomst, ofwel een overeenkomst tot verhuring van het voertuig.

Waar het koninklijk besluit van 22 september 1960 alleen als vervoerder beschouwt "hij die een voertuig in huur neemt", in het Frans : "celui qui prend un véhicule en location", zal krachtens de Franse tekst van 2°, b, als zodanig worden aangemerkt "celui qui donne et celui qui prend un véhicule en location".

Uit de Franse tekst van de nieuwe bepaling volgt, dat ieder vervoer van zaken tegen vergoeding met een gehuurd voertuig, voor de toepassing van het ontwerp-besluit zal worden geacht te zijn verricht door twee vervoerders en dat dus, naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, twee vervoerbewijzen of twee vergunningen zullen vereist zijn.

.../...

De wet van 1 augustus 1960 bepaalt, dat niemand tegen vergoeding vervoer van zaken over de weg mag verrichten met een motorvoertuig of met een door afzonderlijke mechanische kracht voortbewogen voertuig, tenzij speciaal voor dit voertuig werd afgegeven : hetzij een vervoerbewijs, hetzij een vergunning voor nationaal of internationaal vervoer.

Als het ontwerp in dit geval voor eenzelfde voertuig twee vervoerbewijzen of twee vergunningen gaat eisen, voegt het voorwaarden aan de wet toe en treedt het op dat punt buiten 's Konings bevoegdheid.

Die bepaling is ook niet overeen te brengen met de artikelen 7, tweede lid, en 23, tweede lid, van het ontwerp, die stellen dat het vervoerbewijs en de vergunning niet op naam van meer dan een persoon mogen worden afgegeven.

Met inachtneming van hetgeen hiervoren is opgemerkt, leze men de bepaling die het vervoer van zaken tegen vergoeding definieert, als volgt :

- "vervoer van zaken tegen vergoeding", elk vervoer van zaken verricht met een voertuig tegen een prijs in speciën, een prestatie in natura of enigerlei, zelfs onrechtstreeks voordeel :

  1° ofwel ter uitvoering van een schriftelijke of mondelinge vervoerovereenkomst ;

  2° ofwel ter uitvoering van een contract tot verhuring van het voertuig, tenzij dat voertuig verhuurd wordt ter vervanging van een tijdelijk buiten dienst gesteld voertuig ; als vervoerder van zaken tegen vergoeding wordt beschouwd :

.../...

a) hij die een voertuig verhuurt dat uitsluitend wordt gebezigd voor het vervoer van zaken die in eigendom aan de huurder toebehoren of het voorwerp van zijn handel, zijn bedrijf of zijn exploitatie zijn, ongeacht of het voertuig al dan niet door de verhuurder of zijn personeel wordt bediend ;

b) in de andere gevallen, ... (zie de opmerking hiervoren) ...".

\+

\+ +

Voor de inkleding van het artikel wordt voorgesteld de definities te nummeren met 1, 2, ...

Artikel 3.

Aan het slot van § 2, a, zou de Franse tekst juister als volgt worden gelezen : "l'acquéreur du véhicule par contrat de vente à tempérament est considéré comme le propriétaire du véhicule".

In § 4 is de verwijzing naar artikel 59 niet dienstig. De in die paragraaf bedoelde voertuigen vallen immers niet onder artikel 59, maar onder de technische eisen welke de Koning ter uitvoering van de wet zal stellen. Derhalve wordt voorgesteld :

"De voertuigen gebezigd voor het vervoer bedoeld in § 3 moeten echter voldoen aan de speciale technische eisen die zullen worden vastgesteld ter uitvoering van artikel 7, 1°, van de wet van 1 augustus 1960".

.../...

Artikel 8.

Ter inachtneming van de wettekst, leze men het begin van § 1 als volgt : "Het vervoerbewijs en de vervoerplaat kunnen door de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde worden geweigerd ...".

Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 24, § 1, en 39, §§ 1 en 2.

Artikel 5 van de wet van 1 augustus 1960 stelt dat de vervoerbewijzen en de vergunningen voor nationaal (§ 1) en internationaal (§ 2) vervoer kunnen worden geweigerd of ingetrokken als "de aanvrager of de houder" verkeren in een van de gevallen welke het artikel bepaalt.

Artikel 8 van het ontwerp bepaalt dat de vervoerbewijzen en de vergunningen kunnen worden geweigerd wanneer "de persoon belast met het dagelijks beheer van de verzoekende rechtspersoon" veroordeeld werd wegens een van de in de wet bepaalde "overtredingen".

Waar de Koning voorziet in de mogelijkheid vervoerbewijzen en vergunningen te weigeren wanneer de met het dagelijks beheer belaste persoon veroordeeld werd, terwijl de wet alleen op de aanvrager doelt, voegt hij iets aan de wet toe en treedt hij buiten zijn bevoegdheid. Het is zaak van de wetgever, de wet eventueel op dat punt te wijzigen.

De verwijzing naar het Strafwetboek moet als volgt worden geredigeerd : "... wegens één van de misdrijven omschreven in boek II, titel III, hoofdstukken I tot V, en titel IX, hoofdstukken I en II, van het Strafwetboek".

.../...

Deze opmerkingen gelden ook voor de artikelen 10, 24, § 2, 26, 39, § 3, en 42.

Artikel 9.

Ter inachtneming van de wettekst leze men dit artikel als volgt :

"Artikel 9.-

Alle vervoerbewijzen en vervoerplaten kunnen door de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde tijdelijk of blijvend worden ingetrokken ...".

Deze opmerking geldt ook voor de artikelen 25, 40 en 41.

Artikel 10.

Het eerste lid van § 1 zou als volgt moeten beginnen :

"De vervoerbewijzen en vervoerplaten waarvan een persoon houder is, kunnen in hun geheel of voor een deel tijdelijk of blijvend ...".

Ter inachtneming van de wettekst moeten de bepalingen van § 1, tweede lid, en van § 2, tweede lid, als volgt worden gelezen :

"Geen rekening wordt gehouden met :

a) voorwaardelijke veroordelingen in zover zij niet-uitvoering van de beslissing impliceren ;

b) veroordelingen waarvoor de betrokkene eerherstel heeft verkregen".

.../...

Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 26 en 42.

Om dezelfde reden moet het begin van § 2 als volgt worden gelezen :

"§ 2. Alle vervoerbewijzen en vervoerplaten kunnen door de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde tijdelijk of blijvend worden ingetrokken ...".

Artikel 12.

Voorgesteld wordt, § 1 als volgt te lezen :

"§ 1. Het vervoerbewijs en de vervoerplaat mogen alleen worden gebruikt voor het voertuig waarvoor ze bestemd zijn en op voorwaarde dat ze niet beschadigd zijn en dat de vermeldingen niet onjuist of onvolledig zijn".

Van deze tekst zou moeten worden uitgegaan voor het redigeren van de artikelen 28 en 45.

Artikel 13.

Paragraaf 1 zou beter als volgt worden gelezen :

"De vervoerder die definitief ophoudt een voertuig te gebruiken waarvoor een vervoerbewijs en een vervoerplaat afgegeven werden, moet dat bewijs en die plaat binnen de maand aan de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde terugzenden".

Deze opmerking geldt ook voor de artikelen 29 en 46.

.../...

Artikel 14.

Het begin van § 2 leze men zo :

"De vervoerbewijzen kunnen in hun geheel of voor een deel, tijdens het leven van de houder of na diens overlijden, door de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde worden overgedragen aan de echtgenoot of aan bloed- of aanverwanten tot de tweede graad, op voorwaarde dat ....".

Het tweede lid van dezelfde paragraaf leze men als volgt : "De overnemer geniet ...".

Deze opmerking geldt ook voor artikel 30, § 2, 3°, en § 3, 2°.

De Franse tekst van § 3 leze men als volgt :
"Le cédant doit renoncer définitivement à ...".

Deze opmerking geldt ook voor de artikelen 30, § 5, en 31, tweede lid, 1.

Artikel 15.

Paragraaf 2, eerste lid, kan beter als volgt worden gelezen :

"§ 2. Paragraaf 1 is niet van toepassing op het in huur gegeven voertuig dat uitsluitend wordt gebezigd voor het vervoer van zaken die in eigendom aan de huurder toebehoren of ....".

.../...

Artikel 21.

Artikel 3 van de wet van 1 augustus 1960 bepaalt dat de houder van een vervoerbewijs de vergunning voor nationaal vervoer zal krijgen na gedurende ten minste drie jaar een doorlopende en regelmatige beroepsactiviteit te hebben uitgeoefend, en vergunningen voor nationaal vervoer in onbeperkt getal en zonder beperking van het nuttig laadvermogen van de voertuigen, na ten minste zes jaar een doorlopende en regelmatige beroepsactiviteit te hebben uitgeoefend.

Volgens het koninklijk besluit van 22 september 1960 is een beroepsactiviteit doorlopend en regelmatig ofwel wanneer de vervoerder jaarlijks en gedurende drie opeenvolgende jaren "ten minste honderd twintig dagprestaties" heeft verricht (artikel 21, § 1), ofwel wanneer hij jaarlijks en gedurende twee opeenvolgende jaren vervoer van zaken tegen vergoeding verricht heeft over een afstand van ten minste 40.000 km (§ 2).

In plaats van de prestaties, neemt het ontwerp het rendement als maatstaf : als regelmatig vervoer van zaken tegen vergoeding te hebben verricht, wordt beschouwd de vervoerder die jaarlijks 40.000 frank per ton toegelaten nuttig laadvermogen geïnd heeft, of 500.000 frank voor een trekker.

Volgens de gemachtigde ambtenaar is het ontwerp in dat opzicht strenger dan het koninklijk besluit van 22 september 1960. Het kan dus gebeuren dat vervoerders die een regelmatige en doorlopende beroepsactiviteit uitoefenden in de zin van dat besluit, niet meer aan de eisen van het ontwerp zullen voldoen.

.../...

Ten einde geen afbreuk te doen aan de termijnen welke artikel 3 van de wet heeft vastgesteld, behoort de duur van de beroepsactiviteit, die het koninklijk besluit van 22 september 1960 in aanmerking liet komen, dan ook te worden toegevoegd aan de duur van de beroepsactiviteit welke het ontwerp in aanmerking neemt.

Daartoe is een overgangsbepaling vereist. Zij zou een plaats moeten krijgen in hoofdstuk VIII van het ontwerp en zou als volgt kunnen worden gelezen :

"Artikel ...

Voor de toepassing van artikel 21 wordt rekening gehouden met de duur van de beroepsactiviteit die uitgeoefend is overeenkomstig artikel 21 van het koninklijk besluit van 22 september 1960".

In § 1 kunnen de woorden "een algemene vergunning voor nationaal vervoer van de categorie overeenstemmende met het hoogste toegelaten nuttig laadvermogen van het voertuig waarvoor het vervoerbewijs afgegeven werd" verwarring stichten.

Er zijn immers geen categorieën bepaald voor de afgifte van de vervoerbewijzen.

.../...

Het ware verkieslijk de bewoordingen van het koninklijk besluit van 22 september 1960 te behouden en de tekst als volgt te lezen : "... een algemene vergunning voor nationaal vervoer van de categorie overeenstemmende met het hoogste toegelaten nuttig laadvermogen van het voertuig waarvoor een vervoerbewijs afgegeven werd, of van de onmiddellijk hogere categorie. Als er tijdens de twee aan de aanvraag voorafgaande jaren verandering van voertuig is, wordt slechts met het laagste toegelaten maximum nuttig laadvermogen rekening gehouden".

In § 6 moeten de woorden "van dit artikel" vervallen.

Onder a van de Franse tekst, moeten de woorden "par une tonne" gelezen worden "pour une tonne".

Voorgesteld wordt, § 7 als volgt te lezen :

"De in de artikelen 10, § 1, en 26, § 1, bedoelde gehele of gedeeltelijke intrekking van het vervoerbewijs of van de algemene vervoervergunning, schorst de termijnen bepaald in de §§ 1, 2 en 3".

Artikel 22.

De Franse tekst van dit artikel leze men aan het slot als volgt : "... qui ne peuvent être exécutés normalement en vertu d'autorisations existantes, tels les transports à caractère saisonnier".

.../...

Artikel 26.

Het begin van § 1 kan beter als volgt worden gelezen : "De vergunningen voor nationaal vervoer waarvan een persoon houder is, kunnen in hun geheel of voor een deel tijdelijk of blijvend ...".

Artikel 27.

In de Franse tekst van § 2 vervange men de woorden "n'est pas susceptible d'être renouvelée" door "ne peut être renouvelée".

Artikel 30.

Paragraaf 2 leze men als volgt : "De algemene vergunningen voor nationaal vervoer kunnen in hun geheel of voor een deel door de minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde worden overgedragen :

1° tijdens het leven van de houder of na diens overlijden, aan de echtgenoot of aan bloed- of aanverwanten ...".

Onder 1° moeten de woorden "van de vergunninghouder" na het woord "graad"vervallen.

Onder 2° leze men : "aan één enkele rechtspersoon op wiens maatschappelijk kapitaal de overdrager, natuurlijke persoon, ten minste voor de helft heeft ingeschreven, mits hij dat percentage...".

Onder 3° zou de tweede volzin als volgt kunne worden gelezen :

.../..

"Die termijn is niet vereist ingeval aan een rechtspersoon overgedragen vergunningen wederovergedragen worden, voor zover de overnemer niet opgehouden heeft actief en doorlopend deel te nemen aan het effectief beheer van die rechtspersoon van de overdracht tot aan de wederoverdracht".

Paragraaf 3 moet worden geredigeerd zoals § 2.

Voor de tekst onder 2° wordt voorgesteld : "aan één enkele rechtspersoon op wiens maatschappelijk kapitaal de overdrager, natuurlijke persoon of rechtspersoon, ten minste voor de helft heeft ingeschreven, mits hij dat percentage ...".

Paragraaf 5, Franse tekst, zou als volgt moeten beginnen : "Le cédant doit renoncer définitivement à toutes ...".

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 31, 1.

Artikel 37.

Paragraaf 2 leze men als volgt :

"§ 2. Transitovervoer is vervoer dat tussen twee vreemde landen en over Belgisch grondgebied met eenzelfde voertuig en door eenzelfde onderneming wordt verricht van de plaats van verzending naar de plaats van bestemming van het vervoerde".

.../...

Artikel 42.

Paragraaf 1 zou als volgt moeten beginnen :

"§ 1. De algemene of bijzondere vergunningen voor internationaal vervoer, waarvan een persoon houder is, kunnen in hun geheel of voor een deel door de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde tijdelijk of blijvend...".

Artikel 53.

In paragraaf 4, a, moeten de woorden "binnen de maand, voor tarieven en overeenkomsten die van toepassing zijn op het ogenblik van de inwerkingtreding van dit besluit en, later," vervallen. Dat staat immers in het koninklijk besluit van 28 juni 1961, hetwelk artikel 53, § 4, van het koninklijk besluit van 22 september 1960 gewijzigd heeft, en zou geen strekking hebben dan het regelen van een overgangstoestand.

In § 4, onder d, moet het woord "hierboven" en onde, moeten de woorden "van dit algemeen reglement" vervallen.

Artikel 55.

Paragraaf 3 zou beter als volgt worden gelezen

"De verzender kan de vervoerder ontslaan van de in § 1 bedoelde verzekeringsplicht".

.../...

In § 4, Franse tekst, moeten de woorden "telles que la poudre ..." worden vervangen door "tels la poudre...".

In § 5 zou de tekst duidelijker zijn indien er stond : "Is de verzender ook vervoerder ...".

Artikel 61.

In § 2 zou de tekst onder 1° beter als volgt worden gelezen :

"1° Onder voorbehoud van het bepaalde in § 3, 3°, is het verboden een voertuig gedurende meer dan vijf uren zonder onderbreking te besturen.

Iedere rit wordt als ononderbroken beschouwd als er geen onderbreking van ten minste dertig opeenvolgende minuten is".

In § 3, 3°, moeten de woorden "van dit artikel" vervallen.

Artikel 62.

Paragraaf 1 dient te vervallen, want de commissie die daar wordt ingesteld, bestaat reeds. Het artikel zou dan ook als volgt moeten worden gelezen :

"Artikel 62.-

De commissie voor wegvervoer, ingesteld bij het Ministerie van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegraf en Telefonie, is samengesteld uit :

.../...

§ 1, 1°, genoemde vervoer".

paragraaf bedoeld vervoer".

In § 2 moeten de woorden vervangen door

"de la délivrance" vervallen.

In de Franse tekst van § 1 moeten de woorden die

den "van dit besluit" en "van dit artikel" vervallen.

In de §§ 1 en 2 moeten onderscheidenlijk de woor-

Artikel 72.

rens de commissie het in § 1 bedoelde advies geeft ...".

Paragraaf 2 zou beter als volgt beginnen : "Alvo-

Artikel 64.

voorgesteld § 1 te schrappen en artikel 65 als volgt te

Om de bij artikel 62 opgegeven redenen wordt

Artikel 65.

doen beginnen :

voorgesteld bij het

"De commissie voor wegtarieven, ingesteld bij het

Ministerie van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegra-

fie en Telefomie, is samengesteld uit : ...".

1° een voorzitter, magistraat, aangesteld op grond van zijn

zijn plaatsvervanger, aangesteld op dezelfde wijze (voorts zoals in het ontwerp)".

...

YC.

Artikel 73.

Het slot van dit artikel leze men als volgt :
"... alsook, wanneer het gaat om vervoer verricht binnen de Europese Economische Gemeenschap, aan de voorschriften ...".

Artikel 74.

Zie de opmerking die bij artikel 2 is gemaakt in verband met de definitie van "vervoer van zaken tegen vergoeding".

Artikel 76.

Dit artikel zou als volgt moeten worden gelezen :

"Wanneer de intrekking van een nummerplaat is bevolen, moet de houder van die plaat ze aan de Dienst van het wegverkeer terugbezorgen binnen drie dagen na de dag waarop de rechterlijke beslissing die de intrekking beveelt in kracht van gewijsde is gegaan".

Artikel 77.

In de tekst onder 8° moeten de woorden "van d
algemeen reglement" vervallen.

La chambre était composée de		De kamer was samengesteld uit	
Messieurs : de Heren :	G. VAN BUNNEN,	conseiller d'Etat, staatsraad,	président, voorzitter,
	J. MASQUELIN,	conseillers d'Etat,	
Madame : Mevrouw :	G. CISELET,	staatsraden,	
Messieurs : de Heren :	R. PIRSON, Fr. RIGAUX,	assesseurs de la section de législation, bijzitters van de afdeling wetgeving,	
	G. DE LEUZE,	greffier adjoint, adjunct-griffier,	greffier. griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. VAN BUNNEN.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, substitut de l'auditeur général.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. VAN BUNNEN.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, substituut-auditeur-generaal.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) G. DE LEUZE.

(s) G. VAN BUNNEN.