Conseil d'Etat - Raad van State
- WETGEVING
L
23 MAI 1978
Transmis
Coordination

(→ R 78) T

CK. — 1 — L. 13.017/2.

F

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D' ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 2 février 1978, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux", a donné le 17 avril 1978 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 2e februari 1978 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg", heeft de 17e april 1978 het volgend advies gegeven :

30.MAI 1978

Le Conseil d'Etat renvoie à l'avis L. 13.018/2 pour les dispositions du présent projet qui sont analogues à celles de cet avis.

*

Comme le projet L. 13.018/2, le présent projet se fonde sur la loi du 18 février 1969.

Depuis la modification de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 par la loi du 27 décembre 1977, le Roi a le pouvoir de soumettre l'octroi des autorisations de services spéciaux d'autobus et de services d'autocars à des conditions relatives à la moralité, à la compétence professionnelle et à la solvabilité des intéressés.

En ce qui concerne ces services, le projet trouve aussi un fondement dans l'arrêté-loi précité qui devrait, dès lors, être visé au préambule de l'arrêté.

*

* *

EXAMEN DU TEXTE.

Article 1er.

Le Conseil d'Etat se borne à amender comme suit le texte de l'alinéa 1er qui reproduit le texte de la directive :

"Article 1er.-

Au sens du présent arrêté, on entend par :

-profession de transporteur de voyageurs par route, l'activité de toute personne physique ou de toute entreprise qui effectue des transports de voyageurs offerts au public ou à certaines catégories d'usagers, contre rémunération payée par la personne transportée ou par l'organisateur de transport, lorsque ces transports sont effectués au moyen de véhicules automobiles qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter plus de neuf personnes -le conducteur compris- et sont destinés à cet effet.

-entreprise, toute association ... (la suite comme au projet)".

Article 2.

§ 1er. Le texte suivant est proposé pour le second alinéa du paragraphe 1er.

.../...

"Toutefois, la personne physique qui ne répond pas à la condition de capacité professionnelle peut désigner une personne qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise et qui satisfasse aux conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle exigées".

§ 3. L'article 21 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 ne fixe pas de conditions d'honorabilité mais les articles 13, § 3, 2°, et 15, alinéa 2, permettent au Roi de fixer les conditions de moralité exigées du titulaire d'une autorisation de service spécial d'autobus ou de service d'autocars.

La loi du 18 février 1969 permet au Roi de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution des obligations internationales de la Belgique. Le Roi peut, dès lors, sur cette base, fixer les conditions d'honorabilité exigées des demandeurs ou des titulaires d'une autorisation de services publics d'autobus.

Le projet devrait, dès lors, fixer directement les conditions d'honorabilité exigées, ou faire référence aux conditions de moralité que le Roi fixerait, d'autre part, en application des articles 13, § 3, 2°, et 15, alinéa 2, précités.

§ 4. Comme conditions de capacité financière, le projet impose l'obligation d'une inscription au registre de commerce et la possession d'un compte chèque postal ou d'un compte bancaire.

.../...

La Commission des Communautés européennes constate qu'il résulte de la directive que les entreprises doivent posséder la capacité financière appropriée et que cette obligation ne résulte pas du projet.

Le Gouvernement n'a pas modifié son texte. Il est évident que l'inscription au registre de commerce et la possession d'un compte chèque postal ou d'un compte bancaire ne sont pas de nature, à elles seules, à justifier de la capacité financière "appropriée" qui, selon l'article 3, 3, de la directive, "consiste à disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche et la bonne gestion de l'entreprise".

Au surplus, l'obligation d'une inscription au registre de commerce qui ne s'adresse qu'aux seuls commerçants ne se concilie pas avec la définition de l'article 1er du projet qui ne se limite pas aux commerçants puisqu'elle vise également des associations et des groupements de personnes sans but lucratif ainsi que tout organisme avec ou sans personnalité juridique relevant de l'autorité publique.

Article 3.

Cet article devrait logiquement figurer après l'article 1er et être rédigé comme suit :

"Article ... .-

Le présent arrêté n'est pas applicable aux personnes qui effectuent :

.../...

1. les transports visés par la loi du 26 avril 1962 relative au transport en commun des élèves des établissements d'enseignement;

2. les transports visés à l'article 2, alinéa 2, de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946".

Article 4.

Le début de l'article 4 devrait être rédigé comme suit :

"Les personnes physiques et les entreprises qui ont été autorisées à effectuer des transports rémunérés de personnes, par route, conformément ...".

Article 5.

L'article 22 de l'arrêté-loi ne prévoit pas le retrait temporaire de l'autorisation. Le projet modifie donc implicitement cette disposition. Mieux vaudrait apporter à celle-ci une modification expresse.

L'article 5, 2, de la directive prévoit que, dans le cas de manquement aux conditions, l'autorisation sera retirée "sous réserve de prévoir, le cas échéant, un délai adéquat pour le recrutement d'un remplaçant".

On peut comprendre cette disposition soit comme obligeant les Etats membres à fixer par voie réglementaire

.../...

le délai de remplacement, soit comme laissant aux autorités compétentes pour retirer l'autorisation la faculté de fixer un délai dans chaque cas particulier.

La seconde interprétation est plus proche du texte de l'article 6, 2, mais laisse une large place à l'arbitraire.

La première interprétation est plus conforme à nos traditions.

Le projet, quoi qu'il en soit, ne prévoit rien à cet égard.

L'article 5, 3, de la directive dispose qu'en cas de refus ou de retrait, les intéressés doivent avoir "la possibilité de faire valoir leurs intérêts par des moyens appropriés".

Aucun autre recours n'étant prévu, c'est par le recours en annulation que les intéressés pourront défendre leurs intérêts.

Article 6.

/La distinction entre autorisations de transport national et international résulte de l'arrêté royal du 29 novembre 1974 portant des règles particulières aux transports internationaux de voyageurs effectués par

.../...

autocars et par autobus, arrêté royal qui assure l'application d'une série de dispositions communautaires./

La rédaction suivante est proposée pour les paragraphes ler et 2 :

"§ ler. La capacité professionnelle est attestée par un certificat de capacité professionnelle délivré par le Ministre des Communications ou son délégué.

§ 2. Tout demandeur d'une autorisation de transport national ou international doit être titulaire du certificat de capacité professionnelle requis ou désigner une personne déjà titulaire d'un tel certificat et chargée de diriger effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise".

Article 7.

Au paragraphe 2, alinéa ler, les mots "physiquement ou légalement" doivent être intercalés entre les mots "incapable" et "d'exercer".

Dans l'alinéa 2, le mot "prorogeable" doit être remplacé par "qui peut être prorogée".

Article 8.

L'article 2, 4, de la directive dispose :

.../...

"La condition de capacité professionnelle consiste à posséder les compétences constatées par l'autorité ou l'instance désignée à cet effet par chaque Etat membre dans les matières visées dans la liste en annexe. Les connaissances nécessaires sont acquises soit par la fréquentation de cours, soit par une expérience pratique dans une entreprise de transport, soit par la combinaison des deux systèmes ...".

Selon l'article 8, § ler, du projet, les compétences nécessaires sont acquises par la fréquentation des cours organisés dans un institut ou un établissement agréé et contrôlé par le Ministre des Communications et constatées par la réussite d'un examen organisé par l'I.T.R.

Des trois possibilités prévues par la directive, le projet n'en retient donc qu'une. La Commission n'a pas fait d'observation sur ce point précis.

La directive ne liant les Etats que quant au résultat à atteindre, on pourrait estimer que le projet est conforme à la directive puisqu'il retient une des possibilités prévues par celle-ci.

Autre est le problème posé par l'obligation de suivre les cours dans un institut ou un établissement agréé.

L'obligation de suivre des cours résulte de l'une des options de la directive. Il convient, toutefois, d'examiner si le Roi trouve, dans la loi du 18 février 1969, le pouvoir d'imposer que les cours soient organisés dans des établissements ou instituts "agréés et contrôlés".

L'article ler de la loi du 18 février 1969 dispose :

"Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre en matière de transport par route, ... toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci, ces mesures pouvant comprendre l'abrogation ou la modification de dispositions légales".

Les obligations qu'impose l'article 3, 4, de la directive sont relatives à la constatation, par l'autorité compétente, de l'acquisition des compétences nécessaires, et au moyen d'acquérir ces compétences, notamment par la fréquentation de cours.

Le projet satisfait à la première obligation en imposant la réussite d'un examen.

Quant à la seconde obligation, il faut et il suffit que des cours aient été suivis. Sans doute convient-il que ces cours portent sur les matières qui font l'objet de l'examen, mais en imposant, à cette fin, l'agrément et le contrôle des établissements qui organisent des cours, le projet va au-delà de mesures qui sont nécessaires pour l'exécution de l'obligation résultant de la directive et ne trouve, dès lors, de fondement ni dans la loi du 18 février 1969 ni dans aucune autre disposition législative.

*

A défaut d'habilitation légale, il n' appartient pas au Roi de confier d'autorité -c'est-à-dire sans leur agrément- certaines missions à des organismes purement privés pas plus qu'il ne lui appartient de désigner une personne de droit privé dont les statuts ne prévoient pas cette activité.

Article 31.

La Commission estime que cet article n'est pas conforme à l'article 4 de la directive, en ce que l'article 31 du projet ne dispense que des seules conditions de capacités professionnelles les transporteurs titulaires d'une autorisation délivrée avant le ler janvier 1975, alors que la dispense prévue dans l'article 4 de la directive s'étend aussi aux conditions d'honorabilité et de capacité financière.

Il résulte de l'article 4 précité :

1. que les titulaires d'une autorisation de transport national ou international délivrée avant le ler janvier 1978 sont, en principe, dispensés de fournir la preuve qu'ils satisfont aux conditions d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle;

2. que, toutefois, s'il s'agit d'autorisations délivrées après le 31 décembre 1974 et le ler janvier 1978 sans que les intéressés aient fourni la preuve de leur capacité professionnelle, ceux-ci doivent fournir cette preuve avant le ler janvier 1980.

.../...

Avant la loi du 27 décembre 1977, aucune condition de compétence professionnelle n'était imposée, en Belgique, pour l'obtention d'une autorisation de transport de personnes par véhicules automobiles. La disposition de l'article 4, 2, de la directive s'applique donc aux transporteurs belges qui ont été autorisés entre le 31 décembre 1974 et le 1er janvier 1978. Ces transporteurs doivent justifier de leur compétence professionnelle avant le 1er janvier 1980. C'est ce que prévoit l'article 4 du projet.

En vertu de l'article 4, 1, de la directive, ces mêmes transporteurs sont dispensés de prouver qu'ils satisfont aux conditions d'honorabilité et de solvabilité; les transporteurs autorisés avant le 1er janvier 1975 sont considérés comme satisfaisant aux trois conditions requises.

L'article 31 du projet n'est donc pas conforme à la directive puisque :

1. pour les transporteurs autorisés avant le 1er janvier 1975, il ne prévoit de dispense que pour la condition de capacité professionnelle;

2. pour les transporteurs autorisés après le 31 décembre 1974 et avant le 1er janvier 1978, il ne prévoit pas la dispense des conditions d'honorabilité et de capacité financière.

Article 32.

En tant qu'il impose une obligation de capacité,

.../...

le projet ne saurait rétroagir.

La date du 1er janvier 1978 devrait donc être modifiée.

Voor die bepalingen van het thans aan de orde zijnde ontwerp welke gelijklopen met die van het ontwerp L. 13.018/2 verwijst de Raad van State naar het hierover gegeven advies.

*

Evenals het ontwerp L. 13.018/2 steunt het onderhavige op de wet van 18 februari 1969.

Sedert de besluitwet van 30 december 1946 gewijzigd is bij de wet van 27 december 1977, kan de Koning de afgifte van machtigingen tot het exploiteren van bijzondere autobus- en autocardiensten afhankelijk stellen van bepaalde voorwaarden terzake van zedelijk gedrag, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit vanwege de belanghebbenden.

Ten aanzien van die diensten vindt het ontwerp dus mede rechtsgrond in de hierboven aangehaalde besluitwet. Deze zou in de aanhef van het besluit dan ook moeten worden vermeld.

*

* *

ONDERZOEK VAN DE TEKST.

Artikel 1.

De Raad van State bepaalt er zich toe de tekst van het eerste lid, die uit de richtlijn komt, als volgt te verbeteren :

.../...

"Artikel 1.-

In de zin van dit besluit wordt verstaan onder :

-beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg, de activiteit van iedere natuurlijke persoon of onderneming die voor het publiek of voor sommige categorieën van gebruikers toegankelijk personenvervoer verricht tegen betaling door de vervoerde persoon of door diegene die het vervoer organiseert, wanneer dat vervoer geschiedt met motorvoertuigen die volgens hun bouwtype of uitrusting geschikt zijn om - met inbegrip van de bestuurder - meer dan negen personen te vervoeren en daartoe bestemd zijn.

-onderneming, elke vereniging ... (voorts zoals in het ontwerp).

Artikel 2.

§ 1. Voor het tweede lid van paragraaf 1 wordt de volgende lezing in overweging gegeven :

"De natuurlijke persoon die niet voldoet aan de voorwaarde inzake vakbekwaamheid kan iemand aanwijzen die de vervoerwerkzaamheden van de onderneming permanent en daadwerkelijk leidt en de voorwaarden inzake betrouwbaarheid en vakbekwaamheid vervult".

§ 3. Artikel 21 van de besluitwet van 30 december 1946 stelt geen voorwaarden inzake betrouwbaarheid.

.../...

De artikelen 23, § 3, 2°, en 15, tweede lid, van die besluitwet staan de Koning echter toe te bepalen aan welke voorwaarden van zedelijk gedrag de houder van een machtiging tot het exploiteren van een bijzondere autobus- of autocardienst moet voldoen.

De wet van 18 februari 1969 machtigt de Koning zodanige maatregelen vast te stellen als nodig is voor de uitvoering van België's internationale verplichtingen. De Koning vermag op die basis dan ook de voorwaarden terzake van betrouwbaarheid te bepalen voor de aanvragers of de houders van een machtiging tot het exploiteren van bijzondere autobusdiensten.

Het ontwerp zou bijgevolg de voorwaarden inzake betrouwbaarheid rechtstreeks moeten vaststellen of moeten verwijzen naar de voorwaarden van zedelijk gedrag die de Koning anderdeels met toepassing van de artikelen 13, § 3, 2° en 15, tweede lid, mocht bepalen.

§ 4. Als voorwaarden terzake van financiële draagkracht schrijft het ontwerp inschrijving in het handelsregister en het bezit van een post- of van een bankrekening voor.

De Commissie van de Europese Gemeenschappen merkt op dat de ondernemingen blijkens de richtlijn de passende financiële draagkracht moeten bezitten en dat die verplichting uit het ontwerp niet is af te lezen.

.../...

De Regering heeft haar tekst niet gewijzigd. Het is duidelijk dat inschrijving in het handelsregister en het bezit van een post- of bankrekening op zichzelf geen bewijs kunnen zijn van de "passende" financiële draagkracht, die volgens artikel 3, 3, van de richtlijn bestaat "in het beschikken over de financiële middelen die nodig zijn voor het op gang brengen en het goede beheer van de onderneming".

Bovendien is de, alleen voor handelaars geldende verplichting tot inschrijving in het handelsregister onbestaanbaar met de in artikel 1 van het ontwerp gegeven omschrijving die niet tot handelaars is beperkt aangezien ze mede doelt op verenigingen en groeperingen van personen zonder winstoogmerk alsook op enig orgaan met of zonder rechtspersoonlijkheid dat onder de overheid ressorteert.

Artikel 3.

Dat artikel zou logischerwijs na artikel 1 moeten komen, met de volgende lezing :

"Artikel ... .-

Dit besluit is niet van toepassing op personen :

1. die vervoer verrichten als bedoeld in de wet van 26 april 1962 betreffende het gemeenschappelijk vervoer van de leerlingen van de onderwijsinrichtingen;

2. die vervoer verrichten als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de besluitwet van 30 december 1946".

.../...

Artikel 4.

Het begin van artikel 4 leze men als volgt :

"Natuurlijke personen en ondernemingen die na 31 december 1974 en vóór 1 januari 1978 overeenkomstig de voornoemde besluitwet van 30 december 1946 gemachtigd werden om personenvervoer over de weg tegen betaling te verrichten, moeten ...".

Artikel 5.

Tijdelijke intrekking van de vergunning kent artikel 22 van de besluitwet niet. Het ontwerp wijzigt die bepaling dus stilzwijgend. Uitdrukkelijke wijziging ware beter.

Artikel 5, 2, van de richtlijn bepaalt dat ingeval aan de voorwaarden niet meer wordt voldaan, de machtiging wordt ingetrokken "waarbij in voorkomend geval een passende termijn wordt bepaald voor de aanwerving van een plaatsvervanger".

Die bepaling kan zó worden verstaan dat de Lidstaten de vervangingstermijn bij wege van verordening moeten bepalen maar ook zó dat ze de terzake van intrekking bevoegde overheid de mogelijkheid laat in ieder afzonderlijk geval een termijn te stellen.

De tweede interpretatie blijft dichter bij de tekst van artikel 6, 2 maar laat heel wat ruimte voor willekeur.

.../...

De eerste interpretatie ligt meer in de lijn van onze tradities.

Hoe het ook zij, in het ontwerp is daarover niets bepaald.

*

Artikel 5, 3, van de richtlijn stelt dat de belanghebbenden in geval van weigering of intrekking over de mogelijkheid moeten beschikken om "met passende middelen hun belangen te verdedigen".

Nu geen ander beroep is opengesteld, zullen de belanghebbenden voor hun belangen kunnen opkomen via een beroep tot nietigverklaring.

Artikel 6.

Het onderscheid tussen vergunningen voor nationaal en vergunningen voor internationaal vervoer volgt uit het koninklijk besluit van 29 november 1974 houdende vaststelling van bijzondere regels voor het internationale vervoer van reizigers met autocars en autobussen, dat voorzien heeft in de toepassing van een stel gemeenschapsbepalingen.

Voorgesteld wordt, de paragrafen 1 en 2 als volgt te redigeren :

"§ 1. De vakbekwaamheid blijkt uit een getuigschrift van vakbekwaamheid afgegeven door de Minister van Verkeerswezen of diens gemachtigde.

.../...

§ 2. Al wie een vergunning voor nationaal of voor internationaal vervoer vraagt moet in het bezit zijn van het vereiste getuigschrift van vakbekwaamheid of iemand aanwijzen die reeds houder is van zulk een getuigschrift en met de daadwerkelijke en permanente leiding van de vervoerwerkzaamheden van de onderneming is belast".

Artikel 7.

In paragraaf 2, eerste lid, voege men vóór het woord "onbekwaam" de woorden "lichamelijk of wettelijk" in.

In het tweede lid, Franse tekst, moet "prorogeable" worden vervangen door "qui peut être prorogée".

Artikel 8.

Artikel 2, 4, van de richtlijn bepaalt :

"Aan de voorwaarde van vakbekwaamheid wordt voldaan door het bezit van kennis omtrent de in de lijst van de bijlage aangegeven onderwerpen, welke kennis wordt vastgesteld door de hiertoe door elke Lid-Staat aangewezen autoriteit of instantie. De nodige kennis wordt verworven door het volgen van cursussen, door praktische ervaring in een vervoeronderneming of door een combinatie van beide ...".

.../...

Volgens artikel 8, § 1, van het ontwerp wordt de vereiste bekwaamheid verkregen door het volgen van cursussen georganiseerd in een instelling of een instituut degelijk erkend en gecontroleerd door de Minister van Verkeerswezen; ze wordt vastgesteld door het slagen voor een examen georganiseerd door het Instituut voor Wegtransport.

Van de drie, in de richtlijn aangegeven mogelijkheden is er in het ontwerp dus maar één onthouden. De commissie heeft op dat bepaalde punt geen opmerkingen gemaakt.

Nu de richtlijn voor de Staten alleen ten aanzien van het te bereiken resultaat verbindend is, mag worden aangenomen dat het ontwerp in overeenstemming is met de richtlijn. Het houdt immers één van de daarin bepaalde mogelijkheden aan.

Anders staat het met de verplichting om cursussen in een erkend instituut of een erkende instelling te volgen.

De verplichting cursussen te volgen is een van de in de richtlijn aangehouden keuzemogelijkheden. Nagegaan moet echter worden of de Koning aan de wet van 18 februari 1969 wel bevoegdheid ontleent om voor te schrijven dat de cursussen in "erkende of gecontroleerde" instellingen of instituten moeten worden georganiseerd.

Artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 bepaalt :

"De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de

.../...

waterweg alle vereiste maatregelen treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten, welke maatregelen de opheffing en de wijziging van wetsbepalingen kunnen inhouden".

De verplichtingen die artikel 3, 4, van de richtlijn oplegt hebben betrekking op de vaststelling door de bedoelde overheid dat de vereiste vakbekwaamheid is verkregen en op de middelen om die bekwaamheid te verwerven, met name het volgen van cursussen.

Aan de eerste verplichting voldoet het ontwerp met het voorschrift dat met goed gevolg een examen moet zijn afgelegd.

Ten aanzien van de tweede verplichting is het nodig en voldoende dat cursussen werden gevolgd. Het is stellig aangewezen dat die cursussen over de examenvakken lopen. Waar het ontwerp daartoe erkenning en controle voorschrijft van de instellingen die cursussen organiseren, doet het méér dan alleen maar maatregelen vaststellen die nodig zijn om de uit de richtlijn volgende verplichting na te komen en vindt het derhalve geen rechtsgrond in de wet van 18 februari 1969 noch in enige andere wetsbepaling.

*

De Koning is bij gemis van wettelijke opdracht niet bevoegd om zuiver particuliere organisaties gezagshalve, dat is zonder hun instemming, met bepaalde taken te belasten. Evenmin kan Hij een privaatrechtelijk persoon aanwijzen in wier statuten die werkzaamheid niet is aangegeven.

.../...

Artikel 31.

De Commissie acht dit artikel niet in overeenstemming met artikel 4 van de richtlijn in zover het vervoerders met een vergunning van vóór 1 januari 1975 slechts vrijstelt van de voorwaarden van vakbekwaamheid, terwijl de in artikel 4 van de richtlijn bepaalde vrijstelling mede voor de voorwaarden inzake betrouwbaarheid en financiële draagkracht geldt.

Uit het bedoelde artikel 4 volgt :

1. houders van een vóór 1 januari 1978 afgegeven vergunning voor nationaal of internationaal vervoer zijn er in beginsel van vrijgesteld het bewijs te leveren dat zij voldoen aan de voorwaarden terzake van betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid;

2. als het echter om vergunningen gaat die na 31 december 1974 en vóór 1 januari 1978 zijn afgegeven zonder dat de belanghebbenden van hun vakbekwaamheid hebben doen blijken, moeten zij dat bewijs leveren vóór 1 januari 1980.

Vóór de wet van 27 december 1977 was er in België voor het verkrijgen van een vergunning om personen met motorvoertuigen te vervoeren generlei voorwaarden terzake van vakbekwaamheid gesteld. Het bepaalde in artikel 4, 2, is dus van toepassing op de Belgische vervoerders die machtiging hebben gekregen tussen 31 december 1974 en 1 januari 1978. Die vervoerders moeten vóór 1 januari 1980 van hun vakbekwaamheid doen blijken. Dat is wat artikel 4 van het ontwerp bepaalt.

.../...

Krachtens artikel 4, 1, van de richtlijn zijn diezelfde vervoerders vrijgesteld van de verplichting aan te tonen dat zij aan de voorwaarden inzake betrouwbaarheid en solventie voldoen; vervoerders met machtiging van vóór 1 januari 1975 worden geacht de drie voorwaarden te vervullen.

Artikel 31 is dan ook niet in overeenstemming met de richtlijn want :

1. het stelt de vervoerders met machtiging van vóór 1 januari 1975 alleen vrij van de voorwaarde inzake vakbekwaamheid;

2. het verleent de vervoerders met machtiging van na 31 december 1974 en van vóór 1 januari 1978 geen vrijstelling van de voorwaarden op het stuk van betrouwbaarheid en financiële draagkracht.

Artikel 32.

Aan het ontwerp kan, in zover het een verplichting inzake bekwaamheid oplegt, geen terugwerking worden gegeven. De datum 1 januari 1978 moet dan ook worden veranderd.

La chambre était composée de

Messieurs : J. MASQUELIN, président,
de Heren : voorzitter,

H. ROUSSEAU, conseillers d'Etat,
Ch. HUBERLANT, staatsraden,

R. PIRSON, assesseurs de la section de législation,
C. DESCHAMPS, bijzitters van de afdeling wetgeving,

Madame : J. TRUYENS, greffier,
Mevrouw : griffier.

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

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

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

J. TRUYENS.

De kamer was samengesteld uit

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

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

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

J. MASQUELIN.