Coordinatie bureau

KONINKRIJK BELGIE.

ROYAUME DE BELGIQUE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 28e Maart 1951 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 Mei 1936 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken door middel van autovoertuigen, zoals door de Minister de 4e April 1951 gewijzigd, heeft ter zitting van 20 April 1951 het volgend advies gegeven :

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 28 mars 1951, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 9 mai 1936 contenant règlement général relatif aux transports de choses par véhicules automobiles, ainsi qu'il a été modifié par le Ministre le 4 avril 1951, a donné en sa séance du 20 avril 1951 l'avis suivant :

Het ontwerp heeft tot doel wijzigingen aan te brengen in het algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen, uitgevaardigd bij het koninklijk besluit van 9 Mei 1936.

Door artikel 5 wil het namelijk wijziging brengen aan het bedrag der rechten, genoemd in de artikelen 19, 22, 27, 29 en 57 van het algemeen reglement.

Als wettelijke grondslag wordt opgegeven het koninklijk besluit nr 248 van 5 Maart 1936 houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen, waarvan artikel 9 zegt dat een koninklijk besluit de taksen bepaalt welke dienen geheven tot dekking van de uitgaven betreffende de uitreiking van de machtigingen, vervoerplaten of vervoerbewijzen.

Die bepaling was genomen krachtens artikel 1, nr I, littera a (eerste lid), van de wet van 31 Juli 1934 waarbij aan de Koning bepaalde machten worden toegekend met het oog op het economisch en financieel herstel en de vermindering van de openbare lasten.

De bij die wet aan de Koning verleende machten vervielen krachtens de wet van 30 Maart 1935 op 1 April 1936.

Anderzijds bepaalde artikel 2 van de wet van 31 Juli 1934 dat de koninklijke besluiten, genomen ter uitvoering van artikel 1, nr I, littera a, eerste lid, door een wet moesten worden bekrachtigd. Echter heeft de wet van 4 Mei 1936 houdende bekrachtiging van sommige koninklijke besluiten genomen ter uitvoering van de wet

.../...

van 31 Juli 1934, verlengd en aangevuld bij de wetten van 7 December 1934, van 15 en van 30 Maart 1935, het koninklijk besluit nr 248 van 5 Maart 1936 niet bekrachtigd. Dientengevolge is artikel 9 van dat besluit waarbij de koning gemachtigd werd taksen te bepalen, buiten werking getreden en kan het geen rechtsgrond zijn voor het bepaalde in artikel 5 van het ontwerp.

\+

\+ \+

In artikel 1 behoeft de term "stadsagglomeratie" nadere bepaling.

In artikel 2 lijken de woorden "onverminderd de toepassing van artikel 25 van het koninklijk besluit van 9 Mei 1936" overbodig; zij kunnen dus geschrapt worden.

In artikel 3 is niet duidelijk wat de juiste draagwijdte is van de bepaling, die zegt dat het Bureau voor het Wegvervoer bij het verlenen van de machtigingen moet uitgaan van de noodzakelijkheid om "aan elk vervoermiddel het verkeer toe te wijzen waarvoor het best geschikt is". Zo deze bepaling betekent, dat het Bureau de machtigingen kan beperken tot bepaalde transporten, is zij moeilijk te verenigen met het bepaalde in het volgend artikel, krachtens hetwelk de machtigingen "geldig zijn om alle trajecten in België te bedienen en om alle zaken van om het even welke aard te vervoeren".

.../...

Volgens de gegeven uitleg,hebben de verschillende machtigingen als bepaald in artikel 4 betrekking op het laadvermogen van de gezamenlijke vervoermiddelen door een zelfde transportondernemer ingezet,en niet op het laadvermogen van ieder voertuig afzonderlijk. De tekst zou terzake duidelijker moeten zijn. Anderzijds behoeft hij aanvulling.

Tenslotte zou het ontwerp een titel moeten hebben.

In de hierna voorgestelde tekst is met de gemaakte opmerkingen rekening gehouden. Bovendien komen er een aantal vormwijzigingen in voor, die geen commentaar behoeven.

Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 Mei 1936 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen.

BOUDEWIJN, Koninklijke Prins,
die de grondwettelijke macht
van de Koning uitoefent,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomenden,HEIL

Gelet op het koninklijk besluit nr 248 van 5 Maart 1936 houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen, gewijzigd bij de besluitwet van 14 Februari 1946 ;

.../...

Gelet op het koninklijk besluit van 9 Mei 1936 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen, aangevuld en gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 20 November 1936, 27 Januari 1937, 6 Juli 1937, 21 November 1938, 15 April 1939 er bij het besluit van de Regent van 5 Februari 1946 ;

Overwegende dat het in het belang van 's lands economie wenselijk is het hoogste rendement te halen uit de motorvoertuigen gebezigd voor het bezoldigd vervoer van zaken voor rekening van anderen ;

Gelet op het advies van de Raad van State ;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Artikel 1.-

Artikel 6, derde lid, van het koninklijk besluit van 9 Mei 1936 wordt vervangen door de volgende bepaling :

"Als vervoer over kleine afstand wordt beschouwd, het vervoer binnen 25 kilometer in de omtrek van het centrum der gemeente waarin de zetel van het bedrijf van de vervoerder gevestigd is. Ingeval die denkbeeldige lijn door een gemeente of een stadsagglomeratie (1) loopt, wordt de gehele gemeente of de gehele agglomeratie in het aldus afgebakend gebied begrepen.".

---

(1) Het begrip stadsagglomeratie behoeft nadere bepaling.

Artikel 2.-

Artikel 6, zesde lid, van hetzelfde koninklijk besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

"De vervoerplaat en het vervoerbewijs worden op aanvraag, ingediend overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 22 en 23 van dit algemeen reglement, door het Bureau voor het Wegvervoer uitgereikt.".

Artikel 3.-

Artikel 11, laatste lid, van hetzelfde koninklijk besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

"Bij het verlenen van de machtigingen streeft het er naar aan de gebruikers de ruimste vervoerfaciliteiten te verschaffen, waarbij het op billijke wijze rekening houdt met de aanbiedingen van vervoer uit de verschillende streken van het land gedaan alsmede met de noodzakelijkheid om nodeloze diensten te voorkomen.".

Artikel 4.-

Een artikel 11 bis, luidend als volgt, wordt in hetzelfde koninklijk besluit ingevoegd :

"De machtigingen tot het verrichten van bezoldigd vervoer voor rekening van anderen door middel van motorvoertuigen gelden voor gans het grondgebied van het Rijk en voor het vervoer van alle zaken van enigerlei aard.

Er zijn drie soorten van machtigingen :

1° die welke verlof geven om voor vervoer per motorvoertuig een laadvermogen van in totaal ten hoogste 7.000 kg. aan te wenden ;

.../...

2° die welke verlof geven om voor vervoer per motorvoertuig een laadvermogen van in totaal meer dan 7.000 kg. maar van ten hoogste 10.000 kg. aan te wenden ;

3° die welke verlof geven om voor vervoer per motorvoertuig een laadvermogen van in totaal meer dan 10.000 kg. aan te wenden.

Artikel 5.-

Artikel 59, laatste lid, van hetzelfde koninklijk besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

"De Commissie van beroep hoort de beroeper in eigen persoon zo deze daarom verzoekt. De beroeper kan zich door om het even welke door hem te kiezen persoon laten bijstaan".

Artikel 6.-

De artikelen 14, 4°, 16 en 38 van het koninklijk besluit van 9 Mei 1936 worden opgeheven.

Artikel 7.-

Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt.

Artikel 8.-

Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te , de

VANWEGE DE KONINKLIJKE PRINS :

De Minister van Verkeerswezen,

Le projet a pour but de modifier le règlement général relatif aux transports de choses par véhicules automobiles, édicté par l'arrêté royal du 9 mai 1936.

Il tend, notamment par son article 5, à modifier le taux des redevances prévues par les articles 19, 22, 27, 29 et 57 du règlement général.

Il invoque comme fondement légal l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles, dont l'article 9 prévoit qu'un arrêté royal fixe les taxes à percevoir pour couvrir les dépenses afférentes à la délivrance des autorisations, plaques ou certificats de transport.

Cette disposition fut prise en vertu de l'article 1er, n° I, littera a (alinéa 1er), de la loi du 31 juillet 1934 attribuant au Roi certains pouvoirs en vue du redressement économique et financier et de l'abaissement des charges publiques.

Les pouvoirs accordés au Roi par la loi précitée expiraient, en vertu de la loi du 30 mars 1935, le 1er avril 1936.

D'autre part, l'article 2 de la loi du 31 juillet 1934 disposait que les arrêtés royaux pris en exécution de l'article 1er, n° I, littera a, premier alinéa, devaient faire l'objet d'une loi de confirmation. Or, la loi du 4 mai 1936 portant confirmation de certains arrêtés royaux pris en exécution de la loi du 31 juillet 1934, prorogée et complétée par les lois du

7 décembre 1934, du 15 et du 30 mars 1935, n'a pas confirmé l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936. Il en résulte que l'article 9 de cet arrêté, autorisant le Roi à fixer des taxes, a cessé d'être en vigueur et ne peut plus constituer le fondement légal de la disposition figurant à l'article 5 du projet.

\+

\+ \+

A l'article 1er, l'expression "agglomération urbaine" devrait être précisée.

A l'article 2, les mots "sans préjudice de l'application de l'article 25 de l'arrêté royal du 9 mai 1936" semblent superflus et peuvent être omis.

A l'article 3, on ne voit pas quelle est la portée exacte de la disposition prévoyant que l'Office des transports par route doit, dans l'octroi des autorisations, s'inspirer de la nécessité "d'assigner à chaque mode de transport le trafic pour lequel il est le plus apte". Si cette disposition signifie que l'Office peut limiter les autorisations à des transports déterminés, elle ne paraît pas pouvoir se concilier avec la disposition de l'article suivant qui prévoit que les autorisations "permettent de desservir toutes les relations en Belgique et de transporter toutes choses quelle que soit leur nature".

D'après les explications fournies, les différentes autorisations prévues à l'article 4 concernent la capacité de l'ensemble des véhicules mis en service par un même entrepreneur de transports, et non la capacité

de chaque véhicule. Le texte devrait, à cet égard, être plus explicite. Il devrait, d'autre part, être complété.

Le projet devrait, enfin, être pourvu d'un intitulé.

Le texte proposé ci-après tient compte des observations faites. Il comporte, en outre, certaines modifications de forme qui ne nécessitent aucun commentaire.

Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 9 mai 1936 portant le règlement général relatif aux transports de choses par véhicules automobiles.

- - - - -

BAUDOUIN, Prince Royal, exerçant les pouvoirs constitutionnels du Roi,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles, modifié par l'arrêté-loi du 14 février 1946;

Vu l'arrêté royal du 9 mai 1936 portant le règlement général relatif aux transports de choses par véhicules automobiles, complété et modifié par les arrêtés royaux des 20 novembre 1936, 27 janvier 1937, 6 juillet 1937, 21 novembre 1938, 15 avril 1939 et par l'arrêté du Régent du 5 février 1946;

Considérant que, dans l'intérêt de l'économie nationale, il convient d'obtenir le meilleur rendement des véhicules automobiles affectés au transport rémunéré des choses pour compte d'autrui;

.../...

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Article 1er.-

L'article 6, alinéa 3, de l'arrêté royal du 9 mai 1936 est remplacé par la disposition suivante :

"Sont considérés comme transports à courte distance, ceux effectués dans un rayon de 25 kilomètres autour du centre de la commune dans laquelle se trouve le siège d'exploitation du transporteur. Dans le cas où cette ligne idéale traverserait une commune ou une agglomération urbaine (1), la commune ou l'agglomération entière ferait partie de la zone ainsi délimitée.".

Article 2.-

L'article 6, alinéa 6, du même arrêté royal est remplacé par la disposition suivante :

"La plaque de transport et le certificat de transport sont délivrés par l'Office des transports par route sur demande introduite conformément aux dispositions des articles 22 et 23 du présent règlement général.".

.../...

- -

(1) La notion d'agglomération urbaine devrait être précisée.

Article 3.-

L'article 11, dernier alinéa, du même arrêté royal est remplacé par la disposition suivante :

"Dans l'octroi des autorisations, il s'efforce de donner aux usagers les plus larges facilités de transport, en tenant compte équitablement des offres de transport faites par les transporteurs routiers des diverses régions du pays et en s'inspirant de la nécessité d'éviter les doubles emplois.".

Article 4.-

Un article 11 bis, libellé comme suit, est inséré dans le même arrêté royal :

"Les autorisations d'effectuer des transports rémunérés de choses pour compte d'autrui au moyen de véhicules automobiles valent pour tout le territoire du Royaume et pour le transport de toutes choses quelle que soit leur nature.

Elles sont de trois sortes :

1° celles qui permettent l'utilisation d'un charroi automobile dont la capacité de charge utile n'excède pas au total 7.000 kg;

2° celles qui permettent l'utilisation d'un charroi automobile dont la capacité de charge utile excède au total 7.000 kg. mais ne dépasse pas 10.000 kg;

3° celles qui permettent l'utilisation d'un charroi automobile dont la capacité de charge utile dépasse au total 10.000 kg.".

.../...

Article 5.-

L'article 59, dernier alinéa, du même arrêté royal / est remplacé par la disposition suivante :

"La Commission d'appel entend l'appelant s'il le demande. L'appelant peut se faire assister de toute personne à son choix.".

Article 6.-

Les articles 14, 4°, 16 et 38 de l'arrêté royal du 9 mai 1936 sont abrogés.

Article 7.-

Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Article 8.-

Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à , le

PAR LE PRINCE ROYAL :

Le Ministre des Communications,

De kamer was samengesteld uit La chambre était composée de

de Heren : F.LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter,
Messieurs : conseiller d'Etat, président,

D.DECLEIRE, raadsheren van State,
J.COYETTE, conseillers d'Etat,

E.VAN DIEVOET, bijzitters van de afdeling wetgeving,
P.COART-FRESART, assesseurs de la section de législation,

J.CYPRES, adjunct-griffier, griffier.
greffier adjoint, greffier.

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

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

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

(get.) J.CYPRES.

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

(get.) F.LEPAGE.

uitgifte afgeleverd aan de H.Minister
expédition délivrée à M. le Ministre

van Verkeerswezen.
des Communications.

De 1951.

Le 1951.

De Griffier van de Raad van State, Le Greffier du Conseil d'Etat,

K.MEES.