ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 21 août 1985, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "fixant les conditions d'octroi des autorisations d'exploiter des services occasionnels", a donné le 12 novembre 1985 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 21e augustus 1985 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot vaststelling van de voorwaarden voor de afgifte van machtigingen tot het exploiteren van ongeregeld vervoer", heeft de 12e november 1985 het volgend advies gegeven :

OBSERVATIONS GENERALES.

I. Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

II. Quoique cela n'apparaisse pas dans l'intitulé de l'arrêté royal en projet, les transports que celui-ci a pour objet de réglementer sont des transports rémunérés de personnes par autobus ou autocars. Le préambule du projet se réfère, en effet, à l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 "relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocar" (1) qui est la loi organique de ce mode de transport. Plusieurs dispositions du projet font mention d'arrêtés royaux régissant ce mode de transport, soit pour s'y référer (voir article 3), soit pour les modifier ou les abroger (voir articles 11 et 12).

.../...

---

(1) Intitulé ainsi modifié par l'article 1er de la loi du 29 juin 1984. L'ancien intitulé était "arrêté-loi portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles".

III. Aux termes de l'article 2 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, tel qu'il a été modifié par l'article 24 de la loi du 23 juin 1969 et par l'article 2 de la loi du 29 juin 1984 :

"Tombent sous l'application du présent arrêté-loi :

A. les services réguliers;

B. les services réguliers spécialisés;

C. les services occasionnels" (1).

Les articles 3 et 11 de l'arrêté-loi, modifiés par les articles 4 et 5 de la loi du 29 juin 1984, donnent la définition l'un du service régulier, l'autre du service régulier spécialisé. L'article 14 qui définissait les services d'autocars a été remplacé par l'article 7 de la loi du 29 juin 1984 qui définit comme suit les services occasionnels :

"§ 1er. Les services occasionnels sont ceux qui assurent des transports en commun de personnes, ne répondant ni à la définition du service régulier, mentionnée à l'article 3, ni à la définition du service régulier spécialisé indiquée à l'article 11.

§ 2. Les services occasionnels comprennent :

A. Les circuits à portes fermées, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même véhicule qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ;

B. Les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide;

.../...

---

(1) Le texte primitif portait : "A. Les services publics d'autobus; B. Les services spéciaux d'autobus; C. Les services d'autocars; D. Les services de taxis". Le "D" a été supprimé par l'article 24 de la loi du 23 juin 1969 relative aux services de taxis.

C. Les autres formes de services occasionnels à déterminer par le Roi.

§ 3. Ces services peuvent être effectués avec une certaine fréquence sans pour autant perdre leur caractère de service occasionnel".

IV. L'article 15 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, tel qu'il a été remplacé par l'article 2 de la loi du 27 décembre 1977, donnait au Ministre des Communications le pouvoir d'accorder les autorisations d'exploiter des services d'autocars "aux demandeurs qui satisfont aux conditions fixées par le Roi". Conformément à l'article 2 de la loi du 29 juin 1984, les mots "services d'autocars" doivent être remplacés dans ce texte par les mots "services occasionnels".

V. En exécution de l'article 15, dans la version de la loi du 27 décembre 1977, le Roi avait pris, le 31 juillet 1980, un arrêté "fixant les conditions d'octroi des autorisations de services d'autocars". Cet arrêté aurait évidemment dû être modifié pour tenir compte des modifications apportées à l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 par la loi du 29 juin 1984. Le Gouvernement a finalement préféré l'abroger (voir article 11 du projet) et le remplacer par un texte entièrement nouveau dans lequel il a, d'ailleurs, repris plusieurs dispositions de l'arrêté abrogé.

VI. Les services de transport de voyageurs par véhicules automobiles sont aussi régis par les arrêtés suivants :

.../...

1° l'arrêté du Régent du 15 mars 1947 concernant le règlement relatif aux autorisations de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles;

2° l'arrêté du Régent du 20 septembre 1947 concernant les conditions générales relatives aux services publics d'autobus, aux services d'autobus temporaires, aux services spéciaux d'autobus et aux services d'autocars;

3° l'arrêté royal du 5 septembre 1978 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux.

L'arrêté du Régent du 15 mars 1947 comportait deux articles 17 et 18 applicables uniquement aux services d'autocars mais ces articles ont été abrogés par l'article 1er, § 4, de l'arrêté royal du 31 juillet 1980 déjà cité.

L'article 12 de l'arrêté en projet abroge l'article 25 de l'annexe de l'arrêté du Régent du 20 septembre 1947; mais cette même annexe comporte huit articles, qui ne s'appliquaient qu'aux services d'autocars, les articles 56 à 63 (modifiés par l'arrêté royal du 13 décembre 1974). Ces dispositions devraient être abrogées et remplacées par d'autres ou modifiées compte tenu des modifications apportées à l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 par la loi du 29 juin 1984. Le fonctionnaire délégué à qui ce problème a été soumis a répondu qu'un projet d'arrêté royal modifiant l'annexe de l'arrêté du Régent du 20 septembre 1947 et notamment les articles 56 à 63 était à l'étude au département des Communications.

.../...

VII. Les articles 10 et 13 du projet énoncent des dispositions particulières applicables aux entrepreneurs de transports qui sont déjà titulaires d'une autorisation à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté en projet.

Il est clair qu'à la date d'entrée en vigueur de cet arrêté, un entrepreneur de transports ne pourra être titulaire que d'une des autorisations prévues par l'ancienne réglementation soit pour des services publics d'autobus, soit pour des services spéciaux d'autobus, soit pour des services d'autocars. Il serait donc utile d'insérer dans le projet à l'article 10, une disposition assimilant les titulaires d'une autorisation d'exploiter des services d'autocars aux titulaires d'une autorisation d'exploiter des services occasionnels.

Le fonctionnaire délégué à qui cette suggestion a été soumise ne s'y est pas opposé; il a seulement objecté qu'elle lui semblait superflue. Cette objection serait fondée si la loi du 29 juin 1984 s'était bornée à remplacer l'appellation "services d'autocars" par celle de "services occasionnels", ce qui n'est pas le cas. Le nouvel article 14 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 donne en effet des services occasionnels une définition différente de celle que l'ancien article 14 donnait des services d'autocars.

+

EXAMEN DU TEXTE.

INTITULE.

Compte tenu de l'observation générale n° II, l'intitulé devrait être complété par les mots :"... de transports rémunérés de personnes par autobus ou autocars".

PREAMBULE.

L'article 19 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 a aussi été modifié par la loi du 29 juin 1984.

A la fin de l'alinéa ler, il faut dès lors remplacer les mots "modifié par la loi du 20 décembre 1957" par les mots : "..., modifié par les lois du 20 décembre 1957 et du 29 juin 1984;".

L'arrêté du Régent du 20 septembre 1947 ne contient que deux articles. L'article ler renvoie au règlement annexé. Il faut dès lors écrire, au début de l'alinéa 2, "Vu le règlement annexé à l'arrêté du Régent du ...".

En outre, il y a lieu d'écrire à l'alinéa ler du texte néerlandais: "..., inzonderheid op artikel 15, gewijzigd bij ... en op artikel 19, gewijzigd bij ..." et à l'alinèa 2 : "..., inzonderheid op artikel 25, gewijzigd bij ...".

DISPOSITIF.

Article 2.

1. L'alinéa ler de cet article est la reproduction de l'article ler, § ler, de l'arrêté royal du 31 juillet 1980 déjà cité; l'alinéa 2 reprend une règle énoncée dans l'article 4, § ler, alinéa 2, du même arrêté royal.

2. L'alinéa ler utilise, en son texte français, l'expression "siège d'opération", déjà utilisée dans l'article ler, § ler, de l'arrêté royal du 31 juillet 1980.

Il a été demandé au fonctionnaire délégué si ces termes désignaient autre chose que les termes "siège d'exploitation". Il a répondu que la localisation du siège d'exploitation d'une entreprise de transports présentait quelque difficulté. Le siège d'exploitation d'une société industrielle est une usine située dans une commune déterminée où l'on fabrique certains produits conformément à l'objet social de ladite société. Mais l'objet social d'une entreprise de transports est de faire circuler des véhicules en Belgique et à l'étranger; les installations fixes qu'elle utilise, bureaux et garages, ne servent pas directement à l'exploitation. D'après le fonctionnaire délégué, il faudrait considérer comme "siège d'exploitation" ou "siège d'opération" le bureau où les fonctionnaires du Ministère des Communications ou du Ministère des Finances pourraient, à tout moment, consulter les documents relatifs à l'entreprise, et non le garage.

Il est clair que l'emploi des termes "siège d'opération" au lieu de ceux de "siège d'exploitation" ne résoudrait pas ce problème d'autant plus qu'il faudrait leur trouver un équivalent en néerlandais ("bedrijfszetel" se traduisant par siège d'exploitation). Il conviendrait donc de remplacer les mots "siège d'opération" du texte français par les mots "siège d'exploitation".

.../...

Dès lors, de deux choses l'une, ou bien on ajoute aux définitions de l'article ler, une définition du "siège d'exploitation"; ou bien, on estime que la détermination du siège d'exploitation est une question de fait à apprécier dans chaque cas par l'administration et éventuellement par le juge.

3. Il résulte de cet alinéa ler qu'il n'est pas nécessaire que l'entrepreneur de transports soit domicilié en Belgique, si c'est une personne physique, ou y ait son siège social, si c'est une personne morale; il suffit qu'il y ait un siège d'exploitation. Le fonctionnaire délégué a confirmé que cet alinéa ler devait être ainsi interprété. Si telle est bien l'intention, il y a lieu de remplacer les mots "son siège" par les mots "un siège".

La rédaction suivante est dès lors proposée pour l'alinéa ler :

"L'entrepreneur de transports qui organise des services occasionnels doit avoir un siège d'exploitation en Belgique".

4. La version française de l'alinéa 2 serait mieux rédigée comme suit, conformément d'ailleurs à la version néerlandaise qui, de son côté, devrait être adaptée comme il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis :

"L'autorisation peut être refusée au demandeur ressortissant d'un Etat qui n'est pas membre de la Communauté économique européenne et qui n'accorde pas la réciprocité".

Article 4.

La finale du texte français de l'alinéa ler du paragraphe 2 : "la constitution d'un cautionnement de 500.000 F" devrait être remplacée par les mots : "... la constitution d'un complément de cautionnement de 500.000 F", conformément, d'ailleurs, à la version néerlandaise (een bijkomende borgtocht"), qui, de son côté, devrait être rédigée comme il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

Dans le texte français de l'alinéa 2 du même paragraphe 2, le mot "établi" devrait être remplacé par le mot "constitué" (néerlandais : "gesteld").

Au même alinéa 2, il y a une discordance entre le texte français ("à modification du montant de celui-ci") et le texte néerlandais ("tot het wijzigen van deze borgtocht").

Le projet ne prévoit pas la possibilité pour l'entrepreneur de réduire le montant total de son cautionnement en cas de mise hors service d'un véhicule sans qu'il soit remplacé.

Article 5.

L'expression "créances résultant des activités pour lesquelles une autorisation est nécessaire", qui est employée au paragraphe ler, est très large et peut susciter des difficultés d'application. On pourrait notamment se demander si les salaires dus au personnel et les factures d'entretien et de réparation du matériel relèvent de ce type de créances.

Le projet ne prévoit pas l'intervention d'une autorité pour autoriser le prélèvement du montant de la créance sur le cautionnement après avoir vérifié si cette créance résulte d'une des activités pour lesquelles une autorisation est nécessaire.

Il est proposé d'ajouter au paragraphe ler un alinéa 2, rédigé comme suit :

"Toutefois, le prélèvement sur le cautionnement ne peut être effectué que sur décision de l'autorité dont émane l'autorisation".

Par ailleurs, à la fin du paragraphe ler, alinéa ler, les mots "soit d'une décision judiciaire coulée en force de chose jugée prononcée à charge du transporteur" devraient être remplacés par les mots "soit d'une décision judiciaire passée en force de chose jugée prononcée à charge de cet entrepreneur".

Le texte néerlandais de la deuxième phrase de l'alinéa ler du paragraphe ler devrait être rédigée comme il est indiqué dans la version néerlandaise du présent avis.

En ce qui concerne le paragraphe 2, il résulte des explications fournies par le fonctionnaire délégué :

1° que le dépôt à la Caisse des dépôts et consignations peut être fait en numéraire aussi bien qu'en titres, ce qui n'apparaît pas dans le texte;

2° que les titres ne peuvent pas être des actions ou des obligations de sociétés privées, mais uniquement des titres d'emprunts de l'Etat et d'autres pouvoirs publics, conformément au règlement de la Caisse des dépôts et consignations.

Pour tenir compte des dispositions de l'arrêté ministériel du 15 décembre 1965 relatif aux valeurs admises pour la constitution des cautionnements à la Caisse des dépôts et consignations, le texte suivant est proposé pour ce paragraphe :

"§ 2. Le cautionnement peut consister, soit en une caution solidaire d'une banque, d'une caisse d'épargne privée, d'une compagnie d'assurance ou d'une institution publique de crédit, soit en un dépôt à la Caisse des dépôts et consignations de numéraire ou de valeurs admises par le Ministre des Finances pour la constitution de cautionnements de toutes catégories à déposer à la Caisse des dépôts et consignations".

Article 6.

Le texte suivant est proposé pour les paragraphes ler et 2 :

"§ ler. Sans devoir y être invité, l'entrepreneur de transports est tenu de reconstituer ou de compléter le cautionnement dans les trente jours de tout prélèvement opéré sur celui-ci.

.../...

§ 2. L'entrepreneur de transports qui a déposé à la Caisse des dépôts et consignations des valeurs admises au taux de la cote officielle, est tenu de fournir, sans délai et sans devoir y être invité, une garantie complémentaire si la valeur effective du cautionnement vient à diminuer de plus de cinq pour cent par suite de la baisse des cours".

Le paragraphe 3 prévoit que l'autorisation sera révoquée de plein droit, en tout ou en partie, si le cautionnement n'est pas reconstitué dans les trente jours ou n'est plus suffisant à la suite d'une baisse des cours des titres déposés. Un tel système ne répond pas aux exigences de la sécurité juridique. Il serait préférable de prévoir une intervention expresse de l'autorité pour révoquer l'autorisation ou en limiter les effets.

Le texte suivant est proposé :

"§ 3. Si l'entrepreneur de transports ne satisfait pas aux obligations visées aux paragraphes ler et 2, le Ministre révoque l'autorisation ou la limite au nombre de véhicules pour lesquels le cautionnemnt demeure suffisant".

.../...

Article 7.

Le paragraphe 1er de cet article détermine les conséquences sur le cautionnement de deux éventualités différentes : cessation d'activité de l'entrepreneur de transports et retrait de la caution solidaire.

Dans la seconde de ces éventualités, il est clair qu'on ne peut pas exiger de la caution solidaire qu'elle reste indéfiniment liée et le 2°) du paragraphe 1er l'autorise à se libérer à tout moment moyennant un préavis de trois mois. Mais il est tout aussi clair que l'entrepreneur dont les obligations étaient garanties par cette caution, doit être tenu de fournir un autre cautionnement. Le fonctionnaire délégué a d'ailleurs confirmé qu'à défaut de ce faire, l'entrepreneur en cause pourrait se voir retirer son autorisation par application de l'article 6, § 3. Or, le 2°) du paragraphe 1er ne fixe pas le délai dans lequel cet entrepreneur doit fournir une nouvelle garantie; il n'impose même pas de lui notifier la décision de la caution solidaire de se dégager.

Par ailleurs, le texte manque de clarté parce que la notion de "libération du cautionnement" y est comprise de manière ambiguë. Tantôt elle désigne la date jusqu'à laquelle les obligations qui naîtront à charge de l'entrepreneur de transports seront garanties par le cautionnement, les obligations naissant après cette date n'étant plus couvertes par le cautionnement. Tantôt elle indique la date à laquelle la Caisse des dépôts et consignations ou la caution seront libérées de toute obligation vis-à-vis des créanciers.

La rédaction suivante est proposée :

.../...

"Article 7.-

§ 1er. Si le cautionnement est constitué sous forme de dépôt à la Caisse des dépôts et consignations, les espèces ou les titres déposés sont restitués au plus tôt six mois après la date à laquelle l'entrepreneur de transports a cessé d'être titulaire d'une autorisation.

Le délai de six mois est suspendu dans le cas où un créancier intente une action en justice et en fait notification à la Caisse des dépôts et consignations. Il ne recommence à courir qu'au jour où une décision définitive est rendue entre l'entrepreneur de transports et son créancier et est passée en force de chose jugée.

§ 2. Si le cautionnement est fourni par une banque, une caisse d'épargne privée, une compagnie d'assurances ou une institution publique de crédit, il ne couvre pas les créances nées plus de six mois après la date à laquelle l'entrepreneur de transports a cessé d'être titulaire d'une autorisation.

Après l'expiration de ce délai de six mois, la caution n'est plus tenue qu'à l'égard des créanciers qui ont intenté une action en justice et lui en ont fait notification.

§ 3. La caution solidaire qui veut se dégager de ses obligations notifie sa décision au Ministre et à l'entrepreneur de transports par lettre recommandée à la poste. Elle n'est plus tenue de garantir les créances nées plus de trois mois après la date à laquelle le Ministre a reçu la lettre recommandée notifiant cette décision, ni les créances pour lesquelles le créancier n'a pas intenté une action en justice et notifié l'intentement de cette action à la caution dans le délai de six mois à partir de la même date.

L'entrepreneur est tenu de fournir un nouveau cautionnement conforme à l'article 5, § 2, dans les trois mois de la réception par le Ministre de la lettre recommandée visée à l'alinéa 1er".

Article 8.

1. Le paragraphe 1er de cet article porte que :

"Les véhicules affectés aux services occasionnels doivent satisfaire, en ce qui concerne la qualité, aux conditions techniques fixées par le Ministre".

Il résulte de l'examen du projet d'arrêté ministériel d'exécution de cette disposition (projet examiné par le Conseil d'Etat, section de législation, sous le n° L. 16.945/2) que ces conditions se rapportent uniquement au confort offert aux voyageurs (p. ex. : espacement des sièges, hauteur du dossier des sièges, etc.). Le projet d'arrêté ministériel ne comporte aucune condition relative à la sécurité des voyageurs (comme par exemple : charge maximum autorisée, efficacité des freins, etc.). Ces conditions-ci restent fixées par l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques. L'article 3 du projet d'arrêté ministériel, qui classe les véhicules en quatre catégories, selon leur qualité, débute d'ailleurs comme suit :

"Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 15 mars 1968 ...".

.../...

Cette référence devrait figurer dans l'arrêté royal en projet et pas seulement dans l'arrêté ministériel.

Il est donc proposé de rédiger le paragraphe 1er comme suit :

"§ 1er. Indépendamment des conditions fixées par l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, les véhicules affectés à des services occasionnels doivent satisfaire, en ce qui concerne la qualité, aux conditions fixées par le Ministre".

2. Dans la version française du paragraphe 4, alinéa 1er, les mots "instances qui sont chargées" devraient être remplacés par les mots "organismes qui sont chargés".

Au même paragraphe 4, alinéa 1er, il y a une discordance entre la version française "sur remise d'un exemplaire du rapport visé au § 2" et la version néerlandaise "na voorlegging door het in § 2 bedoeld organisme van een exemplaar van het verslag". Il appartient au Gouvernement de décider si l'exemplaire du rapport doit être remis par l'organisme visé lui-même ou par l'entrepreneur de transports.

Le texte néerlandais de la dernière phrase du paragraphe 4, alinéa 1er, serait mieux rédigé comme suit : "De Minister bepaalt het model van de kwaliteitskeurmerken".

L'alinéa 2 de ce paragraphe serait mieux rédigé comme suit :

.../...

"Il est interdit d'apposer sur les véhicules affectés aux services occasionnels des signes susceptibles de créer la confusion avec les labels de qualité".

3. Le paragraphe 5 serait mieux rédigé comme suit :

"§ 5. Un véhicule ne doit pas être soumis à un nouveau contrôle de qualité s'il change de propriétaire pendant la durée de validité du rapport, du certificat et des labels de qualité".

Article 9.

Il est proposé de rédiger le paragraphe 2 comme suit :

"§ 2. Les documents suivants doivent, en outre, être joints à toute première demande d'autorisation ainsi qu'à toute demande d'augmentation du nombre des véhicules affectés à l'exploitation de services occasionnels :

a) la preuve du cautionnement prévu à l'article 4;

b) un exemplaire du rapport de l'organisme visé à l'article 8, § 2.

Les mêmes documents doivent être communiqués à tout moment, à la demande du Ministre ou de son délégué".

.../...

Article 10.

Compte tenu de l'observation générale VII, il est proposé de rédiger cet article de la manière suivante :

"Article 10.-

§ 1er. L'entrepreneur de transports qui est titulaire d'une autorisation d'exploiter des services d'autocars à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, est considéré, pour l'application de celui-ci, comme titulaire d'une autorisation d'exploiter des services occasionnels.

Toutefois, il doit justifier de sa solvabilité par un cautionnement constitué conformément au présent arrêté. Par dérogation à l'article 4, § 1er, le montant de ce cautionnement est fixé à 200.000 francs par véhicule.

Le cautionnement ne se calcule sur cette base que pour un nombre de véhicules qui ne peut pas dépasser celui qui est fixé dans l'autorisation d'exploiter des services d'autocars, qui a été délivrée en exécution de l'arrêté royal du 31 juillet 1980 fixant les conditions d'octroi des autorisations de services d'autocars.

"§ 2. L'entrepreneur titulaire d'une autorisation à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, dont le nombre de véhicules fixé par les conditions spéciales a été réduit après cette date, ne bénéficie pas des dispositions prévues au paragraphe 1er en cas d'augmentation ultérieure du nombre de véhicules affectés à des services occasionnels".

+

Le Conseil d'Etat constate que l'article 10 institue un régime transitoire en faveur des entrepreneurs de transports qui sont titulaires d'une autorisation à la date de l'entrée en vigueur de l'arrêté en projet, mais ne fixe aucun terme pour l'expiration de ce régime.

S'il peut se concevoir qu'un régime transitoire soit institué, on n'aperçoit pas, par contre, la raison pour laquelle, en ne prévoyant pas un terme pour ce régime, le projet accorde indéfiniment un statut privilégié aux entrepreneurs de transports déjà établis.

A défaut de justification, la disposition heurte le principe d'égalité.

+

Article 11.

Dans l'intitulé de l'arrêté royal du 31 juillet 1980, il convient d'écrire "de services" et non "des services".

Article 12.

Cet article abroge complètement l'article 25 du règlement annexé à l'arrêté du Régent du 20 septembre 1947, qui est relatif au cautionnement à fournir par tous les entrepreneurs de transports de personnes alors que le cautionnement prévu par les articles 4 et 5 de l'arrêté en projet n'est exigé que des exploitants de services occasionnels. La question se pose si cet article 25 ne devrait pas être abrogé uniquement dans la mesure où il s'applique aux services d'autocars. Selon le fonctionnaire délégué, l'article 25 doit être complètement abrogé car il était pratiquement sans application pour les services réguliers et les services réu-

Article 13.

Il est proposé de rédiger cet article comme suit :

"Article 13.-

L'entrepreneur de transports qui bénéficie, à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, d'une autorisation pour des véhicules affectés exclusivement à l'exploitation de services réguliers spécialisés, ne peut obtenir, pour ces véhicules, une autorisation d'exploiter des services occasionnels que s'il a réalisé, pour les véhicules affectés aux services occasionnels, une recette nette minimale de 27.500 francs par place assise au cours des douze derniers mois précédant la date d'introduction de la demande.

La possibilité de transformer des autorisations d'exploiter des services réguliers spécialisés en autorisations d'exploiter des services occasionnels ne peut aboutir à augmenter annuellement de plus d'un tiers le nombre des véhicules affectés à l'exploitation des services occasionnels qui sont en service à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté. Le résultat de ce calcul est éventuellement arrondi à l'unité supérieure".

Article 15.

Il y a lieu, selon l'usage, de supprimer les mots "et des Postes, Télégraphes et Téléphones".

ALGEMENE OPMERKINGEN.

I. Rekening houdend met het ogenblik waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat de Regering wegens haar ontslag alleen nog bevoegd is voor het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de Regering in aanmerking kan nemen als zij te oordelen heeft of het vaststellen of wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

II. Hoewel dat niet uit het opschrift van het ontworpen koninklijk besluit blijkt, beoogt dit besluit het regelen van het bezoldigd vervoer van personen per autobus of autocar. De aanhef van het ontwerp verwijst immers naar de besluitwet van 30 december 1946 "betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars" (1), die de organieke wet van die wijze van vervoer is. Verscheidene bepalingen van het ontwerp maken melding van koninklijke besluiten welke die wijze van vervoer regelen, met dien verstande dat zij ofwel ernaar verwijzen (zie artikel 3), ofwel ze wijzigen of opheffen (zie de artikelen 11 en 12).

.../...

---

(1) Opschrift aldus gewijzigd bij artikel 1 van de wet van 29 juni 1984. Het oude opschrift was "besluitwet houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen".

III. Artikel 2 van de besluitwet van 30 december 1946, zoals ze gewijzigd is bij artikel 24 van de wet van 23 juni 1969 en bij artikel 2 van de wet van 29 juni 1984, luidt aldus :

"Vallen onder toepassing van deze besluitwet :

A. Het geregeld vervoer;

B. De bijzondere vormen van geregeld vervoer;

C. Het ongeregeld vervoer" (1).

De artikelen 3 en 11 van de besluitwet, die gewijzigd zijn bij de artikelen 4 en 5 van de wet van 29 juni 1984, geven de definitie van respectievelijk geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer. Artikel 14 dat de autocardiensten definieerde, is vervangen bij artikel 7 van de wet van 29 juni 1984 dat ongeregeld vervoer als volgt omschrijft :

"§ 1. Onder ongeregeld vervoer wordt het gemeenschappelijk vervoer van personen verstaan dat noch aan de definitie van het geregeld vervoer van artikel 3, noch aan de definitie van de bijzondere vormen van geregeld vervoer van artikel 11 beantwoordt.

§ 2. Het ongeregeld vervoer omvat :

A. Het vervoer in gesloten rondritten, dat wil zeggen vervoer met hetzelfde voertuig dat dezelfde groep reizigers over het gehele traject vervoert en naar de plaats van vertrek terugbrengt;

.../...

---

(1) In de oorspronkelijke tekst stond : "A. De openbare autobusdiensten; B. De bijzondere autobusdiensten; C. De autocardiensten; D. De taxidiensten". "D" is opgeheven bij artikel 24 van de wet van 23 juni 1969 betreffende de taxidiensten.

B. Het vervoer waarbij de heenreis met reizigers en de terugreis zonder reizigers plaatsvindt;

C. Andere, door de Koning te bepalen vormen van ongeregeld vervoer.

§ 3. Dit vervoer kan met een zekere regelmaat plaatsvinden zonder dat daardoor het karakter van ongeregeld vervoer verloren gaat".

IV. Artikel 15 van de besluitwet van 30 december 1946, zoals het vervangen werd bij artikel 2 van de wet van 27 december 1977, maakte de Minister van Verkeerswezen bevoegd voor het afgeven van machtigingen tot exploitatie van autocardiensten "aan de aanvragers die aan de door de Koning gestelde eisen voldoen". Overeenkomstig artikel 2 van de wet van 29 juni 1984 behoren de woorden "autocardiensten" in die tekst vervangen te worden door "ongeregeld vervoer".

V. Ter uitvoering van artikel 15, in de lezing van de wet van 27 december 1977, had de Koning op 31 juli 1980 een besluit uitgevaardigd "tot vaststelling van de voorwaarden voor de afgifte van machtigingen voor de autocardiensten". Dit besluit had uiteraard gewijzigd moeten worden om rekening te houden met de wijzigingen die in de besluitwet van 30 december 1946 zijn aangebracht bij de wet van 29 juni 1984. De Regering heeft ten slotte verkozen het op te heffen (zie artikel 11 van het ontwerp) en het te vervangen door een geheel nieuwe tekst waarin zij overigens verscheidene bepalingen van het opgeheven besluit heeft overgenomen.

.../...

VI. Op de diensten voor vervoer van reizigers door middel van automobielen zijn ook de volgende besluiten van toepassing :

1° het besluit van de Regent van 15 maart 1947 aangaande het reglement betreffende de machtigingen voor het bezoldigde vervoer van personen door middel van automobielen;

2° het besluit van de Regent van 20 september 1947 tot vaststelling van de algemene voorwaarden betreffende de openbare autobusdiensten, de tijdelijke autobusdiensten, de bijzondere autobusdiensten en de autocardiensten;

3° het koninklijk besluit van 5 september 1978 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg.

Het besluit van de Regent van 15 maart 1947 bevatte twee artikelen, namelijk de artikelen 17 en 18, die uitsluitend op de autocardiensten toepasselijk waren maar die artikelen zijn opgeheven bij artikel 1, § 4, van het reeds vermelde koninklijk besluit van 31 juli 1980.

Artikel 12 van het ontworpen besluit heft artikel 25 van de bijlage bij het besluit van de Regent van 20 september 1947 op; die bijlage echter bevat acht artikelen die alleen op de autocardiensten toepassing vonden, namelijk de artikelen 56 tot 63 (gewijzigd bij het koninklijk besluit van 13 december 1974). Die bepalingen zouden

.../...

ofwel opgeheven moeten worden en vervangen door andere of gewijzigd moeten worden met inachtneming van de wijzigingen die de wet van 29 juni 1984 heeft aangebracht in de besluitwet van 30 december 1946. De gemachtigde ambtenaar aan wie dat probleem is voorgelegd, heeft geantwoord dat een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van de bijlage bij het besluit van de Regent van 20 september 1947, en bepaaldelijk van de artikelen 56 tot 63, in voorbereiding was op het departement van Verkeerswezen.

VII. De artikelen 10 en 13 van het ontwerp formuleren bijzondere bepalingen die toepasselijk zijn op de vervoerondernemers die op de datum van inwerkingtreding van het ontworpen besluit reeds houder zijn van een machtiging.

Het is duidelijk dat op de datum waarop dit besluit in werking treedt, een vervoerondernemer slechts houder zal kunnen zijn van een van de machtigingen die door de vroegere reglementering zijn voorgeschreven voor openbare autobusdiensten, bijzondere autobusdiensten of autocardiensten. Het zou dus nuttig zijn in artikel 10 van het ontwerp een bepaling in te voegen die de houders van een machtiging tot het exploiteren van autocardiensten gelijkstelt met de houders van een machtiging tot het exploiteren van ongeregeld vervoer.

De gemachtigde ambtenaar aan wie dit in overweging is gegeven, heeft er zich niet tegen gekant; hij heeft alleen tegengeworpen dat die bepaling hem overbodig toescheen. Die tegenwerping zou gegrond zijn als de wet van 29 juni 1984

.../...

zich ertoe bepaald had de benaming "autocardiensten" te vervangen door de benaming "ongeregeld vervoer", wat niet het geval is. Het nieuwe artikel 14 van de besluitwet van 30 december 1946 geeft immers van ongeregeld vervoer een andere definitie dan het oude artikel 14 gaf van de autocardiensten.

+

ONDERZOEK VAN DE TEKST.

OPSCHRIFT.

Met inachtneming van de algemene opmerking nr. II wordt voorgesteld het opschrift in fine aldus te redigeren : "... tot het exploiteren van ongeregeld bezoldigd vervoer van personen per autobus of autocar".

AANHEF.

Artikel 19 van de besluitwet van 30 december 1946 is ook gewijzigd bij de wet van 29 juni 1984.

Aan het slot van het eerste lid moet men derhalve de woorden "gewijzigd bij de wet van 20 december 1957" vervangen door de woorden "..., gewijzigd bij de wetten van 20 december 1957 en 29 juni 1984;".

Het besluit van de Regent van 20 september 1947 bevat slechts twee artikelen. Artikel 1 verwijst naar het

.../...

bijgevoegde reglement. Men behoort derhalve aan het begin van het tweede lid te schrijven : "Gelet op het reglement gevoegd bij het besluit van de Regent van ...".

Bovendien zou men in het eerste lid moeten schrijven : "..., inzonderheid op artikel 15, gewijzigd bij ... en op artikel 19, gewijzigd bij ...". Evenzo zou men in het tweede lid moeten schrijven : "..., inzonderheid op artikel 25, gewijzigd bij ...".

BEPALEND GEDEELTE.

Artikel 2.

1. Het eerste lid van dit artikel neemt gedeeltelijk de tekst over van artikel 1, § 1, van het reeds aangehaalde koninklijk besluit van 31 juli 1980; het tweede lid herhaalt een regel die geformuleerd is in artikel 4, § 1, tweede lid, van hetzelfde koninklijk besluit.

2. Het eerste lid gebruikt in de Franse tekst de term "siège d'opération", die reeds gebruikt is in artikel 1, § 1, van het koninklijk besluit van 31 juli 1980.

Men heeft de gemachtigde ambtenaar gevraagd of die term iets anders beduidt dan de term "siège d'exploitation". Hij heeft geantwoord dat de plaats van de bedrijfszetel van een vervoeronderneming niet zo eenvoudig te bepalen is. De bedrijfszetel van een industriële vennootschap is een in een bepaalde gemeente gevestigde fabriek waar overeenkomstig het doel van die vennootschap bepaalde produkten worden vervaar-

digd. Het doel van een vervoeronderneming echter bestaat erin in België en in het buitenland voertuigen in het verkeer te brengen; de vaste inrichtingen die zij gebruikt, kantoren en garages, dienen niet rechtstreeks voor de exploitatie. Volgens de gemachtigde ambtenaar zou als bedrijfszetel moeten worden aangemerkt het kantoor waar de ambtenaren van het Ministerie van Verkeerswezen of van het Ministerie van Financiën te allen tijde de documenten in verband met de onderneming zouden kunnen inzien, en niet de garage.

Het is duidelijk dat het gebruik van de Franse term "siège d'opération" in plaats van "siège d'exploitation" dit probleem niet zou oplossen, te meer omdat er een Nederlands equivalent voor gevonden zou moeten worden ("bedrijfszetel" wordt vertaald door "siège d'exploitation"). In de Franse tekst zouden de woorden "siège d'opération" dus vervangen moeten worden door de woorden "siège d'exploitation".

Bijgevolg moet men kiezen uit twee mogelijkheden : ofwel vult men de definities van artikel 1 aan met een definitie van de "bedrijfszetel", ofwel oordeelt men dat het bepalen van de bedrijfszetel een feitelijke aangelegenheid is die voor ieder geval afzonderlijk door het bestuur en eventueel door de rechter moet worden beoordeeld.

3. Uit dit eerste lid blijkt dat het niet noodzakelijk is dat de vervoerondernemer zijn woonplaats in België heeft als hij een natuurlijke persoon is of dat de zetel van de onderneming er gevestigd is, als het om een rechtspersoon gaat; het is voldoende dat er een bedrijfszetel is. De ge-

.../...

machtigde ambtenaar heeft bevestigd dat dit eerste lid zo moest worden uitgelegd. Als dat inderdaad de bedoeling is, behoren de woorden "zijn bedrijfszetel" vervangen te worden door de woorden "een zetel".

De volgende redactie wordt derhalve voorgesteld voor het eerste lid :

"De vervoerondernemer die ongeregeld vervoer organiseert, moet een bedrijfszetel in België hebben".

4. Het zou beter zijn de Franse tekst van het tweede lid te redigeren zoals aangegeven is in de Franse versie van dit advies, waardoor hij meer in overeenstemming zou zijn met de Nederlandse tekst, die overigens als volgt aangepast zou moeten worden :

"De machtiging kan worden geweigerd aan de aanvrager die onderdaan is van een Staat die geen lid is van de Europese Economische Gemeenschap en geen wederkerigheid toestaat".

Artikel 4.

Het slot van de Franse tekst van het eerste lid van paragraaf 2 : "la constitution d'un cautionnement de 500.000 F" zou vervangen moeten worden door de woorden : "... la constitution d'un complément de cautionnement de 500.000 F", hetgeen immers in overeenstemming is met de Nederlandse versie ("een bijkomende borgtocht"), die overigens beter als volgt zou luiden :

.../...

"§ 2. Voor ieder bijkomend voertuig dat in dienst wordt genomen, moet een bijkomende borgtocht van 500.000 F worden gesteld".

In de Franse tekst van het tweede lid van dezelfde paragraaf 2 zou het woord "établi" vervangen moeten worden door het woord "constitué" (Nederlands : "gesteld").

In hetzelfde tweede lid is er een discrepantie tussen de Nederlandse tekst ("tot het wijzigen van deze borgtocht") en de Franse tekst ("à modification du montant de celui-ci").

Het ontwerp voorziet niet in de mogelijkheid dat de ondernemer het totale bedrag van zijn borgtocht vermindert wanneer een voertuig buiten dienst wordt gesteld zonder dat het wordt vervangen.

Artikel 5.

De in paragraaf 1 gebruikte uitdrukking "schuldvorderingen voortspruitend (lees "ontstaan") uit de werkzaamheden waarvoor een machtiging vereist is", is zeer ruim en kan in de praktijk tot moeilijkheden leiden. Zo zou men zich kunnen afvragen of de aan het personeel verschuldigde lonen en de facturen voor onderhoud en reparatie van het materieel tot dit soort van schuldvorderingen behoren.

.../...

Het ontwerp bepaalt niet dat een of andere overheid moet toestaan dat het bedrag van de schuldvordering van de borgtocht wordt afgenomen nadat zij heeft nagegaan of die schuldvordering voortkomt uit een van de activiteiten waarvoor een machtiging vereist is.

Voorgesteld wordt paragraaf 1 aan te vullen met een tweede lid, luidend als volgt :

"Van de borgtocht mag echter geen bedrag worden afgenomen dan na beslissing van de overheid van wie de machtiging uitgaat".

Bovendien zouden in de Franse tekst van paragraaf 1, eerste lid, de woorden "soit d'une décision judiciaire coulée en force de chose jugée prononcée à charge du transporteur" vervangen moeten worden door de woorden "soit d'une décision judiciaire passée en force de chose jugée prononcée à charge de cet entrepreneur".

De Nederlandse tekst van de tweede volzin van het eerste lid van paragraaf 1 zou als volgt geredigeerd moeten worden : "De borgtocht kan alleen worden aangesproken na overlegging van de uitdrukkelijke instemming van de vervoerondernemer met betrekking tot het bestaan en de opeisbaarheid van de aangebrachte schuldvordering, ofwel van een ten laste van de vervoerder gewezen rechterlijke beslissing die in kracht van gewijsde is gegaan".

.../...

Wat paragraaf 2 betreft, blijkt uit door de gemachtigde ambtenaar verschafte uitleg :

1° dat de bewaargeving bij de Deposito- en Consignatiekas zowel in geld als in effecten mag geschieden, wat in de tekst niet tot uiting komt;

2° dat de effecten geen aandelen of obligaties van private vennootschappen mogen zijn, maar alleen effecten van leningen van de Staat en van andere openbare overheden, overeenkomstig het reglement van de Deposito- en Consignatiekas.

Opdat rekening wordt gehouden met de bepalingen van het ministerieel besluit van 15 december 1965 betreffende de waarden die worden aangenomen voor het vestigen van borgtochten bij de Deposito- en Consignatiekas, wordt voor die paragraaf de volgende tekst voorgesteld :

"§ 2. De borgtocht kan bestaan, hetzij in een hoofdelijke borg van een bank, een private spaarkas, een verzekeringsmaatschappij of een openbare kredietinstelling, hetzij in het deponeren bij de Deposito- en Consignatiekas, van geld of waarden die door de Minister van Financiën erkend zijn voor het stellen van borgtochten van alle categorieën bij de Deposito- en Consignatiekas".

.../...

Artikel 6.

De volgende tekst wordt voorgesteld voor de paragrafen 1 en 2 :

"§ 1. De vervoerondernemer is verplicht de borgtocht waarop enige afneming is verricht, binnen dertig dagen te herstellen of aan te vullen, zonder dat hij daarom verzocht hoeft te worden.

§ 2. De vervoerondernemer die bij de Deposito- en Consignatiekas waarden heeft gedeponeerd die tegen de officiële koers zijn aangenomen, is verplicht om onverwijld en zonder dat hij daarom moet worden verzocht, een aanvullende waarborg te verstrekken indien de borgtocht ten gevolge van koersdalingen meer dan vijf percent van zijn werkelijke waarde heeft verloren".

Paragraaf 3 bepaalt dat de machtiging van rechtswege geheel of gedeeltelijk wordt ingetrokken als de borgtocht niet binnen dertig dagen wordt hersteld of ten gevolge van een daling van de koers van de gedeponeerde effecten niet meer voldoende is. Een zodanige regeling voldoet niet aan de eisen van de rechtszekerheid. Het zou verkieslijk zijn voor het intrekken van de machtiging of voor het beperken van de gevolgen ervan een uitdrukkelijke bemoeiing van de overheid voor te schrijven.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"§ 3. Indien de vervoerondernemer de in de paragrafen 1 en 2 bedoelde verplichtingen niet nakomt, trekt de Minister de machtiging in of beperkt hij deze tot het aantal voertuigen waarvoor er nog voldoende borgtocht is".

.../...

Artikel 7.

Paragraaf 1 van dit artikel bepaalt wat de gevolgen voor de borgtocht zijn in twee verschillende gevallen : wanneer de vervoerondernemer zijn werkzaamheden staakt en wanneer de hoofdelijke borg zich terugtrekt.

Wat het tweede geval betreft, is het duidelijk dat men van de hoofdelijke borg niet kan eisen dat hij tot in het oneindige gebonden blijft en paragraaf 1, 2°, staat toe dat hij zich wanneer dan ook met een opzegging van drie maanden vrij maakt. Het is echter even duidelijk dat de ondernemer wiens verplichtingen door die borg gewaarborgd werden, ertoe gehouden moet zijn een andere borgtocht te stellen. De gemachtigde ambtenaar heeft trouwens bevestigd dat als de ondernemer in kwestie zulks niet zou doen, zijn machtiging ingetrokken zou kunnen worden met toepassing van artikel 6, § 3. Welnu, paragraaf 1, 2°, bepaalt niet binnen welke termijn die ondernemer een nieuwe waarborg dient te stellen; die bepaling legt zelfs niet de verplichting op om hem kennis te geven van de beslissing van de hoofdelijke borg om zich vrij te maken.

Bovendien is de tekst onvoldoende duidelijk omdat het begrip "bevrijding van de borgtocht" er op dubbelzinnige wijze in is opgevat. Nu eens doelt het op de datum tot welke de verplichtingen die ten laste van de vervoerondernemer zullen ontstaan, gewaarborgd zullen zijn door de borgtocht, waarbij de verplichtingen die na die datum ontstaan niet meer gedekt zullen zijn door de borgtocht, dan weer doelt het op de datum waarop de Deposito- en Consignatiekas of de borg bevrijd zullen zijn van elke verplichting tegenover de schuldeisers.

.../...

De volgende redactie wordt voorgesteld :

"Artikel 7.-

§ 1. Indien de borgtocht in de vorm van een deposito bij de Deposito- en Consignatiekas is gesteld, wordt het gedeponeerde geld of worden de gedeponeerde effecten op zijn vroegst teruggegeven zes maanden na de datum waarop de vervoerondernemer opgehouden heeft houder te zijn van een machtiging.

De termijn van zes maanden wordt geschorst wanneer een schuldeiser een rechtsvordering instelt en de Deposito- en Consignatiekas daarvan kennis geeft. Hij begint eerst opnieuw te lopen de dag dat in de zaak tussen de vervoerondernemer en zijn schuldeiser een eindbeslissing is gewezen die in kracht van gewijsde is gegaan.

§ 2. Is de borgtocht verstrekt door een bank, een private spaarkas, een verzekeringsmaatschappij of een openbare kredietinstelling, dan dekt hij niet de schuldvorderingen die ontstaan zijn meer dan zes maanden na de datum waarop de vervoerondernemer opgehouden heeft houder te zijn van een machtiging.

Na het verstrijken van die termijn van zes maanden is de borg nog slechts gehouden ten aanzien van de schuldeisers die een rechtsvordering hebben ingesteld en hem daarvan kennis hebben gegeven.

§ 3. De hoofdelijke borg die zich wil vrijmaken van zijn verplichtingen, brengt zijn besluit bij een ter post aangetekende brief ter kennis van de Minister en van de vervoerondernemer. Hij is niet meer gehouden tot het waarborgen van schuldvorderingen die ontstaan zijn meer dan drie maanden na de datum waarop de Minister de aangetekende brief houdende kennisgeving van dat besluit heeft ontvangen noch van schuldvorderingen waarvoor de schuldeiser geen rechtsvordering heeft ingesteld en de

.../...

borg van het instellen van zulk een vordering geen kennis heeft gegeven binnen de termijn van zes maanden vanaf diezelfde datum.

De ondernemer is verplicht om binnen drie maanden nadat de Minister de in het eerste lid bedoelde aangetekende brief heeft ontvangen, een nieuwe borgtocht conform artikel 5, § 2, te stellen".

Artikel 8.

1. Paragraaf 1 van dit artikel luidt aldus :

§ 1.- De voor ongeregeld vervoer ingezette voertuigen moeten inzake kwaliteit voldoen aan de technische voorwaarden vastgesteld door de Minister.

Uit het onderzoek van het ontwerp van ministerieel besluit tot uitvoering van die bepaling (welk ontwerp door de Raad van State, afdeling wetgeving, onderzocht is onder nr L. 16.945/2) blijkt dat die voorwaarden uitsluitend betrekking hebben op het comfort dat de reizigers wordt geboden (bv : de ruimte tussen de stoelen, de hoogte van de rugleuning van de stoelen, enz.). Het ontwerp van ministerieel besluit bevat geen enkele voorwaarde inzake de veiligheid van de reizigers (zoals bijvoorbeeld : hoogste toegestane belasting, doeltreffendheid van de remmen, enz.). Deze voorwaarden zijn nog steeds bepaald bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen. Artikel 3 van het ontwerp van ministerieel besluit, welk artikel de voertuigen naargelang van de kwaliteit ervan indeelt in vier categorieën, begint trouwens aldus :

"Ongeacht de beschikkingen van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 ... ".

.../...

Die verwijzing zou in het ontworpen koninklijk besluit moeten staan en niet uitsluitend in het ministerieel besluit.

Derhalve wordt voorgesteld paragraaf 1 als volgt te redigeren :

"§ 1. Onverminderd de voorwaarden die gesteld zijn bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen, moeten de voor ongeregeld vervoer ingezette voertuigen inzake kwaliteit voldoen aan de voorwaarden die door de Minister worden vastgesteld".

2. In de Franse versie van paragraaf 4, eerste lid, zouden de woorden "instances qui sont chargées" moeten worden vervangen door de woorden "organismes qui sont chargés".

In dezelfde paragraaf 4, eerste lid, is er een discrepantie tussen de Nederlandse tekst "na voorlegging door het in § 2 bedoeld organisme van een exemplaar van het verslag" en de Franse tekst "sur remise d'un exemplaire du rapport visé au § 2". Het komt de Regering toe te beslissen of het exemplaar van het verslag door het bedoelde organisme zelf of door de vervoerondernemer dient te worden voorgelegd.

Het zou beter zijn de Nederlandse tekst van de laatste volzin van paragraaf 4, eerste lid, als volgt te redigeren : "De Minister bepaalt het model van de kwaliteitskeurmerken".

Het zou beter zijn het tweede lid van die paragraaf als volgt te stellen :

"Het is verboden op voertuigen die voor ongeregeld vervoer gebruikt worden, tekens aan te brengen die kunnen leiden tot verwarring met de kwaliteitskeurmerken".

3. Het zou beter zijn paragraaf 5 als volgt te redigeren :

"§ 5. Een voertuig moet geen nieuwe kwaliteitscontrole ondergaan wanneer het gedurende de geldigheidsduur van het verslag, het getuigschrift en de kwaliteitskeurmerken verandert van eigenaar".

Artikel 9.

Voorgesteld wordt paragraaf 2 als volgt te stellen :

"§ 2. Daarenboven moeten bij iedere eerste machtigingsaanvraag alsook bij iedere aanvraag tot verhoging van het aantal voertuigen die voor de exploitatie van ongeregeld vervoer bestemd zijn, de volgende stukken worden gevoegd :

a) het bewijs van de in artikel 4 voorgeschreven borgtocht;

b) een exemplaar van het verslag van het in artikel 8, § 2, bedoelde organisme.

Dezelfde stukken moeten op verzoek van de Minister of van zijn gemachtigde te allen tijde worden overgelegd".

Artikel 10.

Met inachtneming van de algemene opmerking VII wordt voorgesteld dit artikel als volgt te redigeren :

"Artikel 10.-

§ 1. De vervoerondernemer die op de datum van inwerkingtreding van dit besluit houder is van een machtiging tot het

.../...

exploiteren van autocardiensten, wordt voor de toepassing van dit besluit geacht houder te zijn van een machtiging tot het exploiteren van ongeregeld vervoer.

Hij dient evenwel het bewijs van zijn gegoedheid te leveren door middel van een overeenkomstig dit besluit gestelde borgtocht. In afwijking van artikel 4, § 1, wordt het bedrag van die borgtocht bepaald op 200.000 frank per voertuig.

De borgtocht wordt op die basis alleen berekend voor een aantal voertuigen dat niet groter mag zijn dan het aantal dat bepaald is in de machtiging tot het exploiteren van autocardiensten die is afgegeven met toepassing van het koninklijk besluit van 31 juli 1980 tot vaststelling van de voorwaarden voor de afgifte van machtigingen voor de autocardiensten.

§ 2. De ondernemer die op de datum van inwerkingtreding van dit besluit houder is van een machtiging en wiens aantal voertuigen zoals dat in de bijzondere voorwaarden vastgesteld is, na die datum is gereduceerd, komt niet in aanmerking voor de bepalingen van paragraaf 1 wanneer het aantal voor ongeregeld vervoer bestemde voertuigen naderhand wordt verhoogd".

+

De Raad van State constateert dat artikel 10 ten bate van de vervoerondernemers die op de datum van de inwerkingtreding van het ontworpen besluit houder zijn van een machtiging, een overgangsregeling invoert, maar niet bepaalt wanneer die regeling afloopt.

.../...

Al is het begrijpelijk dat in een overgangsregeling wordt voorzien, toch ziet men niet in waarom het ontwerp, dat voor die regeling geen tijdgrens stelt, de reeds gevestigde vervoerondernemers onbepaald lang een bevoorrechte status verleent.

Bij gebreke van enige rechtvaardiging druist de bepaling in tegen het gelijkheidsbeginsel.

+

Artikel 11.

In het Franse opschrift van het koninklijk besluit van 31 juli 1980 schrijve men "de services" en niet "des services".

Artikel 12.

Dit artikel voorziet in de volledige opheffing van artikel 25 van het reglement dat gevoegd is bij het besluit van de Regent van 20 september 1947, welk artikel betrekking heeft op de borgtocht die door alle ondernemers van personenvervoer verstrekt moet worden, terwijl de borgtocht waarin de artikelen 4 en 5 van het ontworpen besluit voorzien, slechts van de exploitanten van ongeregeld vervoer vereist wordt. De vraag rijst of dat artikel 25 niet alleen opgeheven zou moeten worden in zoverre het op de autocardiensten toepasselijk is. Volgens de gemachtigde ambtenaar moet artikel 25 volledig opgeheven worden omdat het zo goed als geen toepassing vindt wat het "geregeld vervoer" en de "bijzondere vormen van geregeld vervoer" betreft.

.../...

Artikel 13.

Voorgesteld wordt dit artikel als volgt te redigeren :

"Artikel 13.-

De vervoerondernemer die op de datum van inwerkingtreding van dit besluit beschikt over een machtiging voor voertuigen die uitsluitend worden gebruikt voor het exploiteren van bijzondere vormen van geregeld vervoer, kan voor die voertuigen slechts een machtiging tot het exploiteren van ongeregeld vervoer verkrijgen als hij wat de voor ongeregeld vervoer gebruikte voertuigen betreft, over de laatste twaalf maanden vóór de datum van indiening van de aanvraag, een netto-ontvangst van ten minste 27.500 frank per zitplaats heeft geboekt.

De mogelijkheid dat machtigingen tot het exploiteren van bijzondere vormen van geregeld vervoer omgezet worden in machtigingen tot het exploiteren van ongeregeld vervoer, mag niet tot gevolg hebben dat het aantal voor het exploiteren van ongeregeld vervoer gebruikte voertuigen die in dienst zijn op de datum van inwerkingtreding van dit besluit, jaarlijks met meer dan een derde wordt verhoogd. De uitkomst van die berekening wordt in voorkomend geval op de hogere eenheid afgerond".

Artikel 15.

Het is gebruikelijk dat de woorden "en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie" achterwege worden gelaten.

La chambre était composée de

Messieurs : J. LIGOT, président de chambre,
de Heren : kamervoorzitter,

A. VANWELKENHUYZEN, conseillers d'Etat,
P. FINCOEUR, staatsraden,

Cl. DESCHAMPS, assesseurs de la section de législation,

F. DELPEREE, assessoren van de afdeling wetgeving,

Madame : M. VAN GERREWEY, greffier,
Mevrouw : griffier.

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

Le rapport a été présenté par M. A. MERCENIER, premier auditeur.

De kamer was samengesteld uit

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. MERCENIER, eerste auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER, LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

M. VAN GERREWEY. J. LIGOT.