ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques, le 28 septembre 1992, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet d'arrêté royal "portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles", a donné le 2 octobre 1992 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 28 september 1992 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding", heeft op 2 oktober 1992 het volgend advies gegeven :

Suivant l'article 84, alinéa 2, introduit par la loi du 15 octobre 1991 dans les lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, l'urgence qui permet au ministre de demander que l'avis de la section de législation soit donné dans un délai ne dépassant pas trois jours doit être spécialement motivée. En l'occurrence, elle l'est dans les termes suivants :

"- d'une part, notre pays est depuis le 1er janvier 1992 en infraction avec la directive 91/224/CEE du Conseil des Communautés européennes, directive modifiant la directive 75/130/CEE relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres (pour défaut de transposition de cette directive dans le droit belge);

- d'autre part, notre pays se trouve depuis le 1er mai 1992 dans une situation telle qu'il ne répond pas à ses obligations vis-à-vis de ses deux partenaires Benelux quant à l'introduction de la possibilité d'admission des transporteurs routiers établis dans les autres pays du Benelux au marché belge des transports (pour défaut de concrétisation dans le droit belge, de l'accord intervenu entre les trois partenaires Benelux);".

*

Observation préliminaire.

Dans le très bref délai qui lui a été imparti, le Conseil d'Etat a dû se limiter aux observations qui lui ont paru fondamentales.

Il n'a pu, notamment, examiner de manière approfondie la compatibilité de certaines dispositions du projet avec celles de règlements (CEE) qui entreront ou pourraient entrer en vigueur après le 31 décembre 1992.

A cet égard, il est plus particulièrement renvoyé au règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres (1). Il est également renvoyé aux dispositions qui pourraient, au 1er janvier 1993, remplacer ou proroger le règlement (CEE) n° 4059/89 du Conseil du 21 décembre 1989 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transporteurs nationaux de marchandises par route dans un Etat membre (2), règlement qui cessera d'être applicable au 31 décembre 1992.

Le Conseil d'Etat croit devoir souligner que les dispositions applicables des règlements précités prévaudront sur celles de l'arrêté en projet qui s'avéreraient incompatibles.

---

(1) Sont notamment visés : le chapitre IV de l'arrêté royal en projet et certaines dispositions du chapitre V de ce même arrêté (les assimilations et les dispenses en ce qu'elles visent les pays CEE).

(2) J.O.C.E., n° L. 390, 30 décembre 1989, p. 3.

Le Conseil d'Etat soulignera, dans la suite de l'avis, les cas où cette incompatibilité lui apparaîtra manifeste.

EXAMEN DU PROJET.

Préambule.

Alinéa 1er.

La directive 75/130/CEE, visée à l'alinéa 1er du préambule, ne constitue pas le fondement du pouvoir réglementaire mis en oeuvre par l'arrêté en projet.

Si les auteurs du projet estiment que ce visa est, néanmoins, utile à la compréhension du projet, ils veilleront à en faire un considérant.

Alinéa 2.

Le fondement légal du projet réside dans les articles 6 et 7 de la loi du 1er août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

L'alinéa 2 doit être rédigé comme suit :

"Vu la loi du 1er août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, notamment l'article 6, modifié par la loi du 21 mai 1991, et l'article 7, modifié par la loi du 21 juin 1985;".

Alinéas nouveaux.

Pour fournir un fondement légal à l'article 1er du projet, il convient d'ajouter un alinéa nouveau, rédigé comme suit :

"Vu la loi du 21 mai 1991 modifiant la loi du 1er août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, notamment l'article 8;".

Par ailleurs, les auteurs du projet veilleront à viser au préambule les deux arrêtés royaux que les articles 50 et 51 du projet tendent à modifier.

*

Les considérants doivent figurer après le visa de l'avis du Conseil d'Etat.

Dispositif.

Article 1er.

Les guillemets doivent être supprimés. La même observation vaut pour les articles 35 et 56.

Article 2.

La disposition en projet serait mieux rédigée comme suit :

"Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :

1° "ministre" : le ... (la suite comme au projet);

2° "entreprise" : toute ... (la suite comme au projet);

3° "véhicule automobile" : tout ... (la suite comme au projet);

4° "remorque" : tout ... (la suite comme au projet);

5° "semi-remorque" : toute ... (la suite comme au projet);

6° "tracteur" : tout ... (la suite comme au projet);

7° "véhicule" : tout moyen de transport visé aux 3° à 6°;

8° "train de véhicule" : tout ... (la suite comme au projet);

9° "transport rémunéré de choses" : tout ... (la suite comme au projet);

10° "transport combiné" : le ... (la suite comme au projet);

11° "superstructure amovible" : la ... (la suite comme au projet);

12° "envoi" : une ou plusieurs choses ... (la suite comme au projet)".

Toutefois, en ce qui concerne l'article 2, 9°, b), il est fait référence à l'observation formulée par le Conseil d'Etat, au sujet de l'article 2, 7., 2°, de l'arrêté royal du 9 septembre 1967 alors en projet, dans ses avis L. 10.036/2 du 2 juin 1967 et L. 13.055/2 du 12 avril 1978 donnés respectivement sur un projet d'arrêté royal portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles et sur un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 9 septembre 1967 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

En effet, bien que la formulation soit différente, les fonctionnaires délégués ont confirmé que la portée de la disposition en projet, qui ne semble viser que l'action de

donner en louage, doit rester la même que celle de l'article 2, 7., 2°, précité, à savoir donner et prendre un véhicule de location. Cette portée résulte, du reste, expressément de l'article 13, § 2, alinéa 2.

Article 3.

Les 12° et 13° du paragraphe 2 sont inspirés de l'article 12 nouveau de la directive n° 75/130/CEE précitée.

La Commission des Communautés européennes de même que l'Exécutif flamand avaient demandé que les mots "semi-remorque" fussent ajoutés après les mots "une remorque". Il n'a pas été donné suite à cette remarque.

Dès lors que le texte actuel et la directive européenne visent à la fois "la remorque ou la semi-remorque" et que l'article 2 en projet définit les deux notions, il semble plus logique de les viser toutes deux dans les dispositions en projet chaque fois que cela s'avère nécessaire.

En conséquence, dans l'article 3, § 2, 12° et 13°, en projet, il convient d'écrire "une remorque ou semi-remorque". La même observation vaut pour toutes les autres dispositions du projet qui visent tant les remorques que les semi-remorques.

Section première.

L'intitulé de cette section serait mieux rédigé comme suit :

"Section première - Principes".

L'observation vaut également pour la section première du chapitre IV et du chapitre V.

Article 5.

La phrase introductive n'est pas claire.

Pour mieux traduire l'intention des auteurs du projet, l'article 5, formé de trois alinéas, serait mieux rédigé de la manière suivante :

"Art. 5. Les documents autorisant ... de transport national, sous réserve de réciprocité.

Cette réserve de réciprocité ne s'applique pas aux autorisations de cabotage de la Communauté européenne.

L'assimilation emporte les conséquences suivantes :

1° les conditions et limitations mentionnées sur ces documents sont applicables en Belgique;

2° ... (comme au projet) ...;

3° si les entreprises ... les conditions de rémunération et de travail en vigueur pour un transport dans le pays d'établissement de cette entreprise sont applicables en Belgique".

Article 6.

1. L'article 6, § 1er, 2°, dispose :

"Art. 6. § 1er. Par dérogation à l'article 4, aucune autorisation générale de transport national ou document en tenant lieu n'est requis(e) pour :

...;

2° la remorque utilisée exclusivement pour effectuer le transport de conteneurs d'une capacité d'au moins vingt mètres cubes;".

Il en résulte qu'une autorisation générale de transport est requise si la remorque est utilisée pour un transport de conteneurs de moins de vingt mètres cubes.

Le Conseil d'Etat s'interroge sur le point de savoir si la disposition en projet ne comporte pas une erreur matérielle et s'il ne convient pas d'écrire : "d'une capacité de moins de vingt mètres cubes".

L'observation vaut également pour l'article 16, 3°.

2. En ce qui concerne l'article 6, § 1er, 4°, en projet, la Commission des Communautés européennes avait demandé que la condition "autre que la Belgique" fût supprimée (1). Elle considérait en effet que la directive 91/224/CEE du 27 mars 1991 n'impose pas de condition particulière pour le véhicule immatriculé dans un Etat membre et effectuant un parcours routier initial et/ou terminal dans ce même Etat membre. Il n'a pas été donné suite à cette observation pour la raison suivante :

> "Contrairement à l'avis de la Commission des C.E. (annexe à votre lettre du 29.01.1992 relative à la conformité de l'arrêté ministériel, point a, alinéa 3), la condition "autre que la Belgique" a été maintenue à l'article 5 du projet d'arrêté ministériel.
>
> En effet, l'autorisation générale de transport national et, éventuellement, international exigée(s) des transporteurs belges constitue(nt) seulement la preuve du respect des conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises, conditions visées à l'article 6 de la directive (75/130/CEE) du Conseil, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres, modifiée en dernier lieu par la directive 91/224/CEE du Conseil du 27.03.1991. Outre les conditions d'accès à la profession, aucune autre exigence n'est à la base de la délivrance des autorisations de transport susvisées".

---

(1) En réalité, cette observation portait sur l'article 5 de l'arrêté ministériel en projet examiné ce jour, mais cet article ne fait que reproduire l'article 6 de l'arrêté royal en projet.

Cette argumentation ne convainc pas.

En effet, par application de la disposition en projet, une autorisation générale de transport national serait exigée pour les véhicules immatriculés en Belgique et utilisés pour un transport combiné international dont les transports routiers initiaux ou terminaux sont situés à l'intérieur des frontières de la Belgique. Or, une telle exigence est manifestement contraire aux dispositions de la directive 91/224/CEE du 27 mars 1991, ainsi que l'a observé la Commission des Communautés européennes.

Pour un transport combiné international effectué par un transporteur belge, le respect des conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises doit être établi par un moyen de preuve autre que l'exigence de l'autorisation de transport national.

Les mots "autre que la Belgique" doivent, dès lors, être omis.

L'observation vaut également pour l'article 26, 4°, a).

En outre, le texte néerlandais du 4° du même paragraphe devrait être rédigé en tenant compte de l'observation qui est faite dans la version néerlandaise du présent avis.

3. Au paragraphe 1er, 4°, a) et b), les mots "eau intérieure" doivent être remplacés par les mots "eau navigable".

En outre, le texte néerlandais du a) devrait être rédigé en tenant compte de l'observation qui est faite dans la version néerlandaise du présent avis.

4. Les troisième et quatrième phrases du b) constituent la transposition de l'article 4 de la directive 75/130/CEE du 17 février 1975. Cet article étant abrogé au 1er janvier 1993 par le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992, ces deux phrases pourront être en contradiction avec la réglementation européenne en vigueur, à partir du 1er janvier 1993.

Article 7.

Par souci de conformité avec le texte de la loi, il convient de remplacer :

1° dans le texte français, les mots "siège d'exploitation" par les mots "siège d'opération";

2° dans le texte néerlandais, les mots "zetel van bedrijf" par le mot "bedrijfszetel".

Article 8.

1. La disposition en projet permet au ministre de refuser, temporairement ou définitivement, l'accès au territoire belge à des entreprises établies à l'étranger dans les cas visés, "après accord avec les autorités ou instances compétentes d'Etats souverains ou d'organisations internationales qui ont délivré les documents visés à l'article 5".

En ce qui concerne le cabotage Benelux et l'Euro-cabotage, il va de soi que l'accord des autorités ou instances compétentes ne pourra être donné qu'après que ces mêmes autorités auront pris la sanction de l'interdiction temporaire ou définitive visée :

1° soit par l'article 7 de la décision du Comité de ministres de l'Union économique Benelux du 16 décembre 1991;

2° soit par l'article 6 du règlement (CEE) n° 4059/89 du Conseil du 21 décembre 1989.

2. La notion de "sécurité routière" utilisée au paragraphe 3, c) doit être précisée.

Section VIII.

L'intitulé de la section VIII serait mieux rédigé comme suit :

"Section VIII. Mesures d'exécution".

La même observation vaut pour la section VII du chapitre IV.

Article 14.

Le 2° doit être rédigé comme suit :

"2° le modèle de l'autorisation générale de transport national;".

Articles 15 à 23.

Ainsi que l'ont reconnu les fonctionnaires délégués, ce sont essentiellement ces dispositions qui ne trouveront plus à s'appliquer dès le 1er janvier 1993, parce qu'elles s'avèrent incompatibles avec les dispositions du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992. La licence communautaire de transport non contingentée remplacera, à cette date, l'autorisation générale de transport international dont il est question dans l'arrêté en projet. Cette autorisation ne pourra plus être délivrée après le 31 décembre 1992.

Les articles 15 à 23 doivent donc être fondamentalement modifiés au plus tard à cette date.

Article 24.

A la fin de la disposition en projet, on écrira : "... qui pénètre en Belgique".

Article 25.

1. La disposition est déclarée applicable "lorsqu'une telle assimilation est prévue par les accords bilatéraux ou multilatéraux que Nous ou le ministre désigné par Nous à cet effet, avons conclu relativement au transport routier de marchandises".

Mieux vaut écrire :

"... lorsqu'une telle assimilation est prévue par des traités ou accords bilatéraux ou multilatéraux conclus par la Belgique en matière de transport routier de marchandises".

2. Interrogés sur le point de savoir si la disposition en projet s'appliquera également aux traités CEE, les fonctionnaires délégués ont répondu par l'affirmative.

Le texte doit, dès lors, être précisé à cet égard.

La même précision doit être apportée aux articles 28, § 1er, et 29, 1°.

Article 26.

1. Le texte néerlandais de la phrase introductive devrait être rédigé en tenant compte de l'observation faite dans la version néerlandaise du présent avis.

2. Ainsi que l'a observé la Commission des Communautés européennes, l'exigence d'une condition de réciprocité est contraire au droit européen quand il s'agit de véhicules immatriculés dans un autre Etat membre de la Communauté. Les 2° et 3° devraient donc être revus sur ce point (l'on pourrait par exemple s'inspirer de la formulation de l'article 5).

Au surplus, le 2° en projet méconnaît le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992, puisqu'il prévoit une dispense de l'autorisation spéciale de transport international ou d'un document en tenant lieu dans la même hypothèse que celle qui donnera lieu à la délivrance d'une licence communautaire par application du règlement précité, à savoir le transport en transit.

Par ailleurs, certaines dispositions du 3° sont incompatibles avec les dispositions du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992, et notamment avec l'annexe II de ce règlement relative aux trans-

ports libérés de tout régime de licence communautaire et de toute autorisation de transport. Elles seront, par conséquent, à partir du 1er janvier 1993 :

1° soit purement et simplement inapplicables, notamment le a);

2° soit inapplicables en ce qu'elles visent des véhicules immatriculés dans un Etat membre de la CEE, notamment le b).

3. Le Conseil d'Etat s'interroge sur le point de savoir si les t) et u) du 3° ne seraient pas contradictoires.

Article 27.

De l'accord des fonctionnaires délégués, il convient d'écrire : "l'article 26, 2°, 3° et 4°".

Article 28.

Le texte néerlandais du paragraphe 2, 2°, devrait être rédigé en tenant compte de l'observation qui est faite dans la version néerlandaise du présent avis.

Article 30.

La distinction entre deux types d'autorisation spéciales de transport international - celles à temps et celles au voyage - ne figure pas dans la réglementation actuellement applicable, mais est déjà établie dans la pratique. La disposition en projet ne fait qu'intégrer cette distinction dans la nouvelle réglementation. Une telle distinction ne trouvera évidemment pas à s'appliquer à la licence communautaire délivrée, à partir du 1er janvier 1993 en application du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 et assimilée à l'autorisation spéciale de transport international en application de l'article 25 du projet. Le règlement en question prévoit, en effet, que la licence communautaire est délivrée pour une durée de cinq ans renouvelable.

L'exigence de l'estampillage du compte rendu de transport par la douane à chaque franchissement de la frontière belge se heurtera à une difficulté pratique à partir du 1er janvier 1993, à savoir la suppression des frontières à l'intérieur du marché unique européen.

Certes, la disposition en projet prévoit que "Si, pour une raison quelconque, le compte rendu de transport n'a pas été estampillé par la douane," c'est le conducteur qui doit procéder à la formalité. On peut, toutefois, douter de l'efficacité d'un tel système.

Chapitre VI.

Afin d'éviter toute confusion avec l'intitulé de la section V de chacun des chapitres III, IV et V, l'intitulé suivant est proposé pour cette section :

"Section première. Caractère personnel et masse maximale autorisée des autorisations de transport".

Article 35.

Les mots "sont publiées au "Moniteur belge"" doivent être remplacés par les mots "sont publiées par mention au Moniteur belge".

Article 41.

1. Il y a lieu d'omettre le paragraphe 1er, la commission qu'il crée existant déjà. Le paragraphe 2 en projet (qui devient un alinéa unique) doit commencer par la phrase introductive suivante :

"§ 2. La commission des transports routiers, instituée auprès du Ministère des Communications et des Entreprises publiques, est composée : ... (la suite comme au projet)".

2. Au paragraphe 2, 2°, b), l'on s'interroge sur la signification qu'il convient de donner aux mots "des organisations les plus représentatives intéressées". Le texte actuel vise plus exactement les "organisations professionnelles les plus représentatives intéressées".

Article 42.

A l'alinéa 3, on écrira : "... de donner un avis motivé au ministre avant toute décision de refus ou de retrait ...".

Article 49.

Au 2°, il y a lieu d'omettre de la liste des arrêtés modificatifs, les arrêtés royaux du 11 juillet 1969, du 23 mars 1970 et du 27 juin 1978.

Article 50.

Au paragraphe 2, devenant l'alinéa 2, on écrira : "A l'article 3.3, du même arrêté, les mots ...".

Toutefois, la technique utilisée dans la disposition en projet est défectueuse en ce qui concerne l'arrêté ministériel du 11 septembre 1967, l'arrêté ministériel en projet (L. 21.851/9) ayant un intitulé différent.

Article 54.

Le Conseil d'Etat n'a pu, faute de temps, examiner la question de savoir si la disposition en projet est compatible avec le principe de la liberté des prestations de services en matière de transport, consacré par le droit communautaire, et si cette disposition ne crée pas un avantage illicite par rapport aux autres transporteurs.

Article 55.

Au 3°, il y a lieu d'écrire : "... qui sont revêtus de la qualité d'officier de police judiciaire".

Observations finales.

1. Il n'est pas d'usage de diviser un article en paragraphes lorsqu'aucun de ceux-ci ne compte pas au moins deux alinéas. L'observation vaut pour les articles 19, 20, 28, 31, 36, 47 et 50.

2. Il n'est pas d'usage d'interrompre une énumération par des phrases incidentes.

3. A l'article 6, § 1er, 4°, les mots "Pour" et "La" doivent s'écrire avec une minuscule aux a) et b) et le a) doit se terminer par un point-virgule.

Volgens artikel 84, tweede lid, dat bij de wet van 15 oktober 1991 is ingevoegd in de gecoördineerde wetten op de Raad van State, moet de minister, wanneer hij vraagt dat het advies van de afdeling wetgeving binnen een termijn van ten hoogste drie dagen wordt gegeven, dat verzoek om spoedbehandeling met bijzondere redenen omkleden. In het onderhavige geval luidt de motivering aldus :

"- d'une part, notre pays est depuis le 1er janvier 1992 en infraction avec la directive 91/224/CEE du Conseil des Communautés européennes, directive modifiant la directive 75/130/CEE relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres (pour défaut de transposition de cette directive dans le droit belge);

- d'autre part, notre pays se trouve depuis le 1er mai 1992 dans une situation telle qu'il ne répond pas à ses obligations vis-à-vis de ses deux partenaires Benelux quant à l'introduction de la possibilité d'admission des transporteurs routiers établis dans les autres pays du Benelux au marché belge des transports (pour défaut de concrétisation dans le droit belge, de l'accord intervenu entre les trois partenaires Benelux);".

*

Voorafgaande opmerking.

De Raad van State heeft zich, binnen de korte termijn die hem is toegekend, moeten bepalen tot het maken van de opmerkingen die volgens hem fundamenteel waren.

Zo heeft hij niet op grondige wijze kunnen onderzoeken of sommige bepalingen van het ontwerp verenigbaar zijn met die van de verordeningen (EEG) die na 31 december 1992 in werking zullen of kunnen treden.

In dat verband wordt inzonderheid verwezen naar de verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap van of naar het grondgebied van een Lid-Staat of over het grondgebied van een of meer Lid-Staten (1). Er wordt eveneens verwezen naar de bepalingen die op 1 januari 1993 de verordening (EEG) nr. 4059/89 van de Raad van 21 december 1989 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder niet in een Lid-Staat woonachtige vervoersondernemers aldaar tot het binnenlands goederenvervoer over de weg worden toegelaten (2), kunnen vervangen of opheffen, een verordening die ophoudt toepasselijk te zijn op 31 december 1992.

De Raad van State meent te moeten onderstrepen dat de toepasselijke bepalingen van voornoemde verordeningen zullen primeren op die van het ontworpen besluit welke onverenigbaar zouden blijken.

---

(1) Er wordt inzonderheid verwezen naar : hoofdstuk IV van het ontworpen koninklijk besluit en sommige bepalingen van hoofdstuk V van datzelfde besluit (de gelijkstellingen en vrijstellingen, in zoverre zij betrekking hebben op de EEG-landen).

(2) PB nr. L 390 van 30 december 1989, p. 3.

Verder in het advies zal de Raad wijzen op de gevallen waarin de onverenigbaarheid zijns inziens duidelijk vaststaat.

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP.

Aanhef.

Eerste lid.

De richtlijn 75/130/EEG, waarnaar wordt verwezen in het eerste lid van de aanhef, vormt niet de grondslag van de verordeningsbevoegdheid die bij het ontworpen besluit wordt uitgewerkt.

Indien de stellers van het ontwerp van oordeel zijn dat die verwijzing niettemin nuttig is voor de bevattelijkheid ervan, kunnen zij er een considerans van maken.

Tweede lid.

De rechtsgrond van het ontwerp zijn de artikelen 6 en 7 van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

Het tweede lid moet als volgt geredigeerd worden :

"Gelet op de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, inzonderheid op artikel 6, gewijzigd bij de wet van 21 mei

1991, en op artikel 7, gewijzigd bij de wet van 21 juni 1985;".

Nieuwe leden.

Teneinde een rechtsgrond te geven aan artikel 1 van het ontwerp, behoort een nieuw lid te worden toegevoegd, luidende :

"Gelet op de wet van 21 mei 1991 tot wijziging van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, inzonderheid op artikel 8;".

Voorts moeten de stellers van het ontwerp in de aanhef verwijzen naar de twee koninklijke besluiten die door de artikelen 50 en 51 van het ontwerp gewijzigd zouden worden.

*

De consideransen moeten voorkomen na de verwijzing naar het advies van de Raad van State.

Bepalend gedeelte.

Artikel 1.

De aanhalingstekens moeten worden geschrapt. Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 35 en 56.

Artikel 2.

Het zou beter zijn de ontworpen bepaling als volgt te redigeren :

"Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit moet worden verstaan onder :

1° "minister" : de minister tot wiens bevoegdheid het vervoer van zaken over de weg behoort;

2° "onderneming" : elke natuurlijke persoon ... (voorts zoals in het ontwerp);

3° "motorvoertuig" : elk voertuig ... (voorts zoals in het ontwerp);

4° "aanhangwagen" : elk voertuig ... (voorts zoals in het ontwerp);

5° "oplegger" : elke aanhangwagen ... (voorts zoals in het ontwerp);

6° "trekker" : elk motorvoertuig ... (voorts zoals in het ontwerp);

7° "voertuig" : elk vervoermiddel bedoeld onder 3° tot 6°;

8° "sleep" : elke groep voertuigen ... (voorts zoals in het ontwerp);

9° "vervoer van zaken tegen vergoeding" : elk vervoer verricht voor rekening van derden voor een tegenprestatie in de vorm van onverschillig welk rechtstreeks of indirect voordeel in geld of in natura ... (voorts zoals in het ontwerp);

10° "gecombineerd vervoer" : het goederenvervoer ... (voorts zoals in het ontwerp);

11° "afneembare laadbak" : het voor de lading ... (voorts zoals in het ontwerp);

12° "zending" : één of meer zaken ... (voorts zoals in het ontwerp)".

Met betrekking tot artikel 2, 9°, b), wordt evenwel verwezen naar de opmerking die de Raad van State gemaakt heeft omtrent artikel 2, 7., 2°, van het toen ontworpen koninklijk besluit van 9 september 1967, en wel in de adviezen L. 10.036/2 van 2 juni 1967 en L. 13.055/2 van 12 april 1978. Die adviezen zijn respectievelijk verstrekt omtrent een ontwerp van koninklijk besluit houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, en omtrent een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 september 1967 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

Hoewel de formulering verschillend is, hebben de gemachtigde ambtenaren immers bevestigd dat de draagwijdte van de ontworpen bepaling, die uitsluitend betrekking lijkt

te hebben op de daad van het in huur geven, dezelfde moet blijven als die van voornoemd artikel 2, 7., 2°, te weten het in huur nemen en het verhuren van een voertuig. Die draagwijdte blijkt overigens uitdrukkelijk uit artikel 13, § 2, tweede lid.

Artikel 3.

De onderdelen 12° en 13° van paragraaf 2 zijn ingegeven door het nieuwe artikel 12 van voornoemde richtlijn nr. 75/130/EEG.

De Commissie van de Europese Gemeenschappen had, net als de Vlaamse Executieve, gevraagd dat het woord "oplegger" zou worden toegevoegd na het woord "aanhangwagen". Aan die opmerking is geen gevolg gegeven.

Daar immers de huidige tekst en de Europese richtlijn op "aanhangwagens en opleggers" betrekking hebben en het ontworpen artikel 2 beide begrippen omschrijft, lijkt het logischer, telkens wanneer het nodig blijkt, in de ontworpen bepalingen naar beide te verwijzen.

Bijgevolg behoort in het ontworpen artikel 3, § 2, 12° en 13°, geschreven te worden : "aanhangwagen of oplegger". Dezelfde opmerking geldt voor alle overige bepalingen van het ontwerp die zowel op de aanhangwagens als op de opleggers betrekking hebben.

Afdeling I.

Het zou beter zijn het opschrift van deze afdeling als volgt te redigeren :

"Afdeling I - Beginselen".

Die opmerking geldt eveneens voor afdeling I van hoofdstuk IV en van hoofdstuk V.

Artikel 5.

De inleidende zin is niet duidelijk.

Teneinde de bedoeling van de stellers van het ontwerp beter tot uiting te brengen zou het beter zijn artikel 5, bestaande uit drie leden, als volgt te redigeren :

"Art. 5. De documenten die bezoldigd goederenvervoer over de weg toestaan, ... gelden op voorwaarde van wederkerigheid als algemene vergunning voor nationaal vervoer.

Die voorwaarde van wederkerigheid is niet toepasselijk op de cabotagevergunningen van de Europese Gemeenschap.

De gevolgen van de gelijkstelling zijn :

1° de voorwaarden en beperkingen vermeld op die documenten zijn van kracht in België;

2° ... (zoals in het ontwerp);

3° indien de ..., zijn de bezoldigings- en arbeidsvoorwaarden die van kracht zijn voor vervoer in het land van vestiging van die onderneming, toepasselijk in België".

Artikel 6.

1. Artikel 6, § 1, 2°, bepaalt :

"Art. 6. § 1. In afwijking van artikel 4, is geen algemene vergunning voor nationaal vervoer of daarvoor geldend document vereist voor :

...;

2° de aanhangwagen uitsluitend gebezigd voor het verrichten van het vervoer van containers met een capaciteit van ten minste twintig kubiekmeter;".

Daaruit vloeit voort dat een algemene vervoervergunning vereist is wanneer de aanhangwagen gebezigd wordt voor het vervoer van containers van minder dan twintig kubieke meter.

De Raad van State vraagt zich af of de ontworpen bepaling geen misslag bevat en of niet behoort te worden geschreven : "met een capaciteit van minder dan twintig kubieke meter".

Die opmerking geldt eveneens voor artikel 16, 3°.

2. Met betrekking tot het ontworpen artikel 6, § 1, 4°, had de Commissie van de Europese Gemeenschappen gevraagd dat de voorwaarde "andere dan België" zou vervallen (1). Zij was immers van oordeel dat de richtlijn 91/224/EEG van 27 maart 1991 geen bijzondere voorwaarde stelt voor het voertuig dat in een Lid-Staat is geregistreerd en dat begin- en/of eindvervoer verricht in diezelfde Lid-Staat. Om de volgende reden is aan die opmerking geen gevolg gegeven :

> "Contrairement à l'avis de la Commission des C.E. (annexe à votre lettre du 29.01.1992 relative à la conformité de l'arrêté ministériel, point a, alinéa 3), la condition "autre que la Belgique" a été maintenue à l'article 5 du projet d'arrêté ministériel.
>
> En effet, l'autorisation générale de transport national et, éventuellement, international exigée(s) des transporteurs belges constitue(nt) seulement la preuve du respect des conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises, conditions visées à l'article 6 de la directive (75/130/CEE) du Conseil, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres, modifiée en dernier lieu par la directive 91/224/CEE du Conseil du 27.03.1991. Outre les conditions d'accès à la profession, aucune autre exigence n'est à la base de la délivrance des autorisations de transport susvisées".

---

(1) In werkelijkheid had die opmerking betrekking op artikel 5 van het thans onderzochte ontworpen ministerieel besluit, maar dit artikel bepaalt zich ertoe artikel 6 van het ontworpen koninklijk besluit over te nemen.

Die argumentering is niet overtuigend.

Ingevolge de ontworpen bepaling zou een algemene vergunning voor nationaal vervoer immers vereist zijn voor de in België ingeschreven voertuigen die worden gebezigd voor internationaal gecombineerd vervoer waarvan begin- of eindvervoer binnen de grenzen van België is gelegen. Een zodanig vereiste is evenwel kennelijk strijdig met het bepaalde in de richtlijn 91/224/EEG van 27 maart 1991, zoals de Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft opgemerkt.

Voor internationaal gecombineerd vervoer dat door een Belgische vervoerondernemer wordt verricht, moet de naleving van de voorwaarden voor toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer worden aangetoond door een ander bewijsmiddel dan het vereiste van de vergunning voor nationaal vervoer.

De woorden "andere dan België" behoren derhalve te vervallen.

Die opmerking geldt eveneens voor artikel 26, 4°, a).

Voorts schrijve men in 4° van dezelfde paragraaf : "in een andere Staat" in plaats van "in een ander Staat", alsook "regelgeving" in plaats van "reglementering".

3. In paragraaf 1, 4°, a) en b), moet het woord "binnenwateren" vervangen worden door het woord "water-wegen".

.../...

Voorts zou in a) het woord "gebeuren" vervangen moeten worden door het woord "geschieden".

4. De derde en de vierde zin van b) zetten artikel 4 om van de richtlijn 75/130/EEG van 17 februari 1975. Dit artikel wordt op 1 januari 1993 opgeheven bij de verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van 26 maart 1992, zodat die twee zinnen strijdig kunnen worden met de Europese regelgeving die per 1 januari 1993 van kracht wordt.

Artikel 7.

Ter wille van de eenvormigheid met de tekst van de wet dient men :

1° in de Franse tekst de woorden "siège d'exploitation" door de woorden "siège d'opération" te vervangen;

2° in de Nederlandse tekst de woorden "zetel van bedrijf" door het woord "bedrijfszetel" te vervangen.

Artikel 8.

1. De ontworpen bepaling staat de minister toe in de genoemde gevallen de toegang tot het Belgische grondgebied tijdelijk of definitief te weigeren aan in het buitenland gevestigde ondernemingen, "na overleg met de bevoegde autoriteiten of instanties van soevereine staten of

van internationale organisaties die de documenten bedoeld in artikel 5 hebben afgegeven".

Wat de kustvaart in de Benelux en in Europa betreft, spreekt het voor zich dat de toestemming van de overheden of de bevoegde instanties pas gegeven kan worden nadat diezelfde overheden bij wijze van sanctie het tijdelijke of definitieve verbod uitgevaardigd hebben, bedoeld in :

1° hetzij artikel 7 van de op 16 december 1991 door het Ministercomité van de Benelux Economische Unie genomen beslissing;

2° hetzij artikel 6 van de verordening (EEG) nr. 4059/89 van de Raad van 21 december 1989.

2. Het begrip "verkeersveiligheid" van paragraaf 3, c) moet nader bepaald worden.

Afdeling VIII.

Het zou beter zijn het opschrift van afdeling VIII als volgt te redigeren :

"Afdeling VIII. Uitvoeringsmaatregelen".

Dezelfde opmerking geldt voor afdeling VII van hoofdstuk IV.

Artikel 14.

De tekst onder 2° moet als volgt geredigeerd worden :

"2° het model van de algemene vergunning voor nationaal vervoer;".

Artikelen 15 tot 23.

Zoals de gemachtigde ambtenaren toegegeven hebben, zijn het hoofdzakelijk deze bepalingen die vanaf 1 januari 1993 niet meer van toepassing zullen zijn omdat ze onverenigbaar blijken te zijn met de bepalingen van de verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van 26 maart 1992. De niet-gecontingenteerde communautaire vervoervergunning zal vanaf die datum de algemene vergunning voor internationaal vervoer waarvan sprake is in het ontworpen besluit vervangen. Die vergunning kan na 31 december 1992 niet meer worden afgegeven.

De artikelen 15 tot 23 moeten bij gevolg op zijn laatst op die datum grondig gewijzigd worden.

Artikel 24.

Aan het einde van de ontworpen bepaling, schrijve men : "... dat België binnenkomt".

Artikel 25.

1. De bepaling wordt toepasselijk verklaard "wanneer zodanige gelijkstelling wordt bepaald bij de bilaterale of multilaterale akkoorden betreffende het goederenvervoer over de weg die Wij of de door Ons daartoe aangewezen minister hebben afgesloten".

Het zou beter zijn te schrijven :

"... wanneer een zodanige gelijkstelling wordt bepaald bij bilaterale of multilaterale verdragen of akkoorden die België gesloten heeft op het gebied van het goederenvervoer over de weg".

2. Op de vraag of de ontworpen bepaling eveneens van toepassing zal zijn op de EEG-verdragen hebben de gemachtigde ambtenaars bevestigend geantwoord.

De tekst dient derhalve in dit opzicht nauwkeuriger gesteld te worden.

De artikelen 28, § 1, en 29, 1°, dienen op dezelfde manier gepreciseerd te worden.

Artikel 26.

1. In de inleidende volzin schrijve men "als zodanig" in plaats van "als dusdanig".

2. Zoals de Commissie van de Europese Gemeenschappen opgemerkt heeft, is het vereiste van wederkerigheid strijdig met het Europese recht in zoverre het gaat om voertuigen die in een andere Lid-Staat van de Gemeenschap zijn ingeschreven. De tekst onder 2° en 3° zou dus wat dat betreft herzien moeten worden (men zou bijvoorbeeld kunnen voortbouwen op de formulering van artikel 5).

Bovendien schendt het ontworpen 2° de verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad dd. 26 maart 1992, aangezien het voorziet in een vrijstelling van de bijzondere vergunning voor internationaal vervoer of van een vervangend document in hetzelfde geval als datgene dat aanleiding zal geven tot de afgifte van een communautaire vergunning ingevolge de voornoemde verordening, namelijk het transitovervoer.

Bovendien zijn sommige bepalingen van 3° onverenigbaar met de bepalingen van de verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad dd. 26 maart 1992, en inzonderheid met bijlage II bij die verordening betreffende het vervoer dat van elke regeling van communautaire vergunningen en van alle vervoervergunningen is vrijgemaakt. Zij zullen bijgevolg vanaf 1 januari 1991 :

1° ofwel gewoonweg niet toepasselijk zijn, inzonderheid punt a);

2° ofwel niet toepasselijk zijn in zoverre ze voertuigen ingeschreven in een EEG-Lid-Staat betreffen, inzonderheid punt b).

3. De Raad van State vraagt zich af of t) en u) van 3° niet tegenstrijdig zijn.

Artikel 27.

De gemachtigde ambtenaren zijn het ermee eens dat dient te worden geschreven : "artikel 26, 2°, 3° en 4°".

Artikel 28.

In paragraaf 2, 2°, schrijve men "gebrek aan evenwicht" in plaats van "onevenwicht".

Artikel 30.

Het onderscheid tussen twee soorten bijzondere vergunningen van internationaal vervoer - de termijnvergunningen en de ritvergunningen - wordt niet vermeld in de thans van kracht zijnde regelgeving, maar bestaat reeds in de praktijk. De ontworpen bepaling bepaalt zich ertoe dat onderscheid in de nieuwe regelgeving op te nemen. Een zodanig onderscheid zal vanzelfsprekend niet van toepassing zijn op de communautaire vergunning die vanaf 1 januari 1993 wordt afgegeven met toepassing van de verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad dd. 26 maart 1992 en die met toepassing van artikel 25 van het ontwerp gelijkgesteld wordt met de bijzondere vergunning voor internationaal vervoer. De verordening in kwestie bepaalt namelijk dat de communautaire vergunning voor een hernieuwbare termijn van vijf jaar wordt afgegeven.

Het vereiste dat het vervoerverslag bij elke overgang van de Belgische grens afgestempeld wordt, stuit vanaf 1 januari 1993 op een praktisch probleem, namelijk de afschaffing van de grenzen binnen de Europese eenheidsmarkt.

De ontworpen bepaling bepaalt weliswaar dat "Indien, om welke reden ook, het vervoerverslag niet door de douane wordt afgestempeld", de bestuurder de formaliteit dient te vervullen. Men kan echter twijfelen aan de doeltreffendheid van zulk een systeem.

Hoofdstuk VI.

Om iedere verwarring met het opschrift van afdeling V van elk van de hoofdstukken III, IV en V te vermijden, wordt voor deze afdeling het volgende opschrift voorgesteld :

"Afdeling I. Persoonlijk karakter en hoogst toegelaten massa van de vervoervergunningen".

Artikel 35.

De woorden "worden in het "Belgisch Staatsblad" bekendgemaakt", dienen door de woorden "worden bij vermelding in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt" vervangen te worden.

Artikel 41.

1. Paragraaf 1 dient te vervallen aangezien de commissie die hij opricht reeds bestaat. De ontworpen

paragraaf 2 (die een enig lid wordt) moet met de volgende inleidende zin beginnen :

"§ 2. De commissie voor wegvervoer, ingesteld bij de Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven, bestaat uit : ... (voorts zoals in het ontwerp)".

2. Bij paragraaf 2, 2°, b), vraagt men zich af welke betekenis gegeven dient te worden aan de woorden "van de meest representatieve betrokken organisaties". De huidige tekst verwijst meer bepaald naar de "meest representatieve betrokken beroepsorganisaties".

Artikel 42.

In het derde lid schrijve men : "... met het geven van een gemotiveerd advies aan de Minister vóór iedere beslissing tot weigering of intrekking van een vervoervergunning met toepassing van artikel 4, § 1, ...".

Artikel 49.

In 2° dienen de koninklijke besluiten van 11 juli 1969, 23 maart 1970 en 27 juni 1978 te worden weggelaten uit de opsomming van de wijzigingsbesluiten.

Artikel 50.

In paragraaf 2, die het tweede lid wordt, schrijve men : "In artikel 3.3 van hetzelfde besluit worden de woorden ...".

De techniek die in de ontworpen bepaling wordt gebruikt is echter gebrekkig wat het ministerieel besluit van 11 september 1967 betreft, aangezien het ontworpen ministerieel besluit (L. 21.851/9) een ander opschrift heeft.

Artikel 54.

De Raad van State heeft wegens tijdgebrek niet kunnen onderzoeken of de ontworpen bepaling zich verdraagt met het principe van de vrije dienstverrichting, inzake vervoer gesanctioneerd door het communautaire recht, en of deze bepaling geen onwettig voordeel met zich meebrengt tegenover de andere transportondernemers.

Artikel 55.

In 3° dient men te schrijven : "... die de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie hebben".

Slotopmerkingen.

1. Het is niet gebruikelijk een artikel in paragrafen in te delen wanneer geen van deze niet ten minste twee leden omvat. Deze opmerking geldt voor de artikelen 19, 20, 28, 31, 36, 47 en 50.

2. Het is niet gebruikelijk een opsomming door tussenzinnen te onderbreken.

3. In artikel 6, § 1, 4°, moeten de woorden "Bij" en "De" met een kleine letter geschreven worden in a) en b) en aan het einde van a) moet een puntkomma staan.

La chambre était composée de

Messieurs : C.-L. CLOSSET, président de chambre,
de Heren : kamervoorzitter,

R. ANDERSEN, conseillers d'Etat,
J. MESSINNE, staatsraden,

Madame : J. GIELISSEN, greffier assumé,
Mevrouw : toegevoegd griffier.

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

Le rapport a été présenté par M. J. JAUMOTTE, auditeur adjoint. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. B. DEROUAUX, référendaire.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

J. GIELISSEN.

De kamer was samengesteld uit

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. JAUMOTTE, adjunct-auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. B. DEROUAUX, referendaris.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

C.-L. CLOSSET.