

ROYAUME DE BELGIQUE

KONINKRIJK BELGIE

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre des Transports, le 17 mars 1998, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un avant-projet de loi "relative au transport de choses par route", a donné le 27 mai 1998 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 17 maart 1998 door de Minister van Vervoer verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "betreffende het vervoer van zaken over de weg", heeft op 27 mei 1998 het volgende advies gegeven :

EXAMEN DU TEXTE

Arrêté de présentation

Il convient de respecter l'ordre de préséance des membres du gouvernement, tel qu'il est fixé dans la circulaire du Premier Ministre du 3 septembre 1995. Aux termes de cet ordre, le ministre de l'Intérieur est à mentionner avant le ministre des Transports. La même observation vaut également en ce qui concerne l'ordre des signatures.

Par ailleurs, il convient de mentionner le ministre de l'Intérieur dans la formule de proposition de l'arrêté de présentation.

Observations générales relatives à la division du texte en titres et chapitres, ainsi qu'au numérotage des titres et chapitres

Il n'est d'usage de procéder à des groupements d'articles en chapitres, et à des groupements de chapitres en titres, que si la diversité des matières traitées, le nombre élevé des articles, le souci de clarté ou la facilité de consultation du texte le justifient.

C'est ainsi, par exemple, qu'il n'est pas indiqué de consacrer un chapitre entier à la disposition aux termes de laquelle la loi en projet "règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution", dont la présence est imposée par l'article 83 de la Constitution. Il serait préférable d'intégrer l'article 1er dans le chapitre II, qui

.../...

devrait alors s'intituler "Disposition introductive et définitions".

De la même manière, il n'est pas recommandé de diviser le titre X en trois chapitres, qui ne comportent chacun qu'un article.

Il convient de revoir la division du texte en projet à la lumière de cette observation générale.

Enfin, le numérotage du premier titre et du premier chapitre ne se fait pas en chiffres cardinaux romains. Dans le texte français, il convient d'écrire, en toutes lettres, "Titre premier" et "Chapitre premier".

En outre, les chapitres autres que le chapitre premier, du texte français, devraient être numérotés en chiffres cardinaux romains.

Dispositif

Article 1er

L'article 35, § 1er, qui attribue aux tribunaux de police la connaissance des infractions établies par le présent avant-projet règle une matière visée à l'article 77, alinéa 1er, 9°, de la Constitution.

.../...

Articles 2 et 3

1. L'article 2 définit le "transport de choses par route effectué pour compte propre", le "transport de choses par route pour compte de tiers", qui serait tout transport de choses par route non visé par le premier cité, et enfin "le transport rémunéré de choses par route".

Or l'article 3 rend la loi applicable au transport rémunéré de choses par route et, dans un cas particulier, au transport de choses par route effectué pour compte propre.

Il s'ensuit que le transport de choses pour compte d'autrui non rémunéré échappe entièrement au champ d'application de la loi.

Or la réglementation européenne ne fait pas de distinction entre le transport pour compte d'autrui selon qu'il est ou non rémunéré.

Mieux vaut, dès lors, omettre la définition du transport rémunéré de choses par route (figurant à l'article 2, 4°) et remplacer, à l'article 3, 1°, les mots "transport rémunéré de choses par route" par les mots "transport de choses par route effectué pour compte d'autrui" (1).

(1) Mieux vaut utiliser l'expression "transport de choses par route pour compte d'autrui" qui est celle utilisée dans la directive communautaire, au lieu de l'expression "transport de choses par route effectué pour compte de tiers".

En outre, il conviendrait d'ajouter, à la suite de la définition de transport de choses par route pour compte d'autrui, que la location d'un véhicule avec conducteur y est assimilée.

2. Au 6°, il est plus précis d'écrire "définis par l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière" que "définis par le règlement général sur la police de la circulation routière".

3. Au 10°, in fine, il est préférable d'écrire "d'une autorité ayant cette personnalité" que "d'une autorité ayant la personnalité juridique", comme d'ailleurs à l'article 1er, paragraphe 2, troisième tiret, de la directive 96/26/CE du Conseil, du 29 avril 1996, concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux.

4. A l'article 3, 3°, il y a lieu de remplacer "1°, b." par "2°, b).".

.../...

Article 4

Cette disposition autorise le Roi à déterminer les transports de choses par route qui, en raison de leur caractère particulier ou de leur faible incidence économique, ne sont pas soumis à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution.

Selon l'exposé des motifs, "il s'agit essentiellement de transports peu susceptibles d'entraîner des problèmes concurrentiels, soit en raison de leur faible incidence économique (au sens de la directive 96/26 du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route), soit parce qu'ils sont effectués dans le cadre d'un régime de service public".

Or la directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux, que la présente loi tend pour partie à transposer, autorise seulement les Etat membres, après consultation de la Commission européenne, à dispenser de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions de la directive les entreprises exerçant la profession de transporteurs de marchandises par route qui effectuent exclusivement des transports nationaux n'ayant qu'une faible incidence sur le marché des transports en raison de la nature de la marchandise transportée ou de

.../...

la faible distance parcourue (article 2, paragraphe 2, de la directive).

La directive n'autorise dès lors pas à dispenser de son application totale ou partielle les transports en raison "de leur caractère particulier" ou de la circonstance "qu'ils sont effectués dans le cadre d'un régime de service public".

Les hypothèses données à titre d'exemple dans l'exposé des motifs (transports effectués hors de la voie publique, transports destinés à l'épandage de sel, transports postaux) pourraient vraisemblablement faire l'objet d'une dispense, conformément à la directive précitée, pour le motif qu'elles n'auraient qu'une faible incidence sur le marché des transports de marchandises en raison de la nature de la marchandise transportée ou de la faible distance parcourue.

Mieux vaut, dès lors, s'en tenir aux termes de la directive (1).

Par ailleurs, la rédaction de l'article 4 n'autorise explicitement le Roi qu'à exclure du champ d'application de la loi certains transports de choses par route, mais ne l'autorise pas à les dispenser seulement de certaines dispositions de la loi, alors que, selon l'exposé des motifs, l'intention est de "confier au Roi le pouvoir de

(1) en remplaçant toutefois, pour s'en tenir à la terminologie utilisée par l'avant-projet, le mot "marchandises" par le mot "choses".

déterminer les exceptions à la loi et à ses arrêtés d'exécution". Il convient de lever cette ambiguïté.

Article 5

1. Au paragraphe 1er, 1° et 2°, le mot "valable" est superflu et sera omis.

2. Au paragraphe 2, les mots "sans préjudice des modalités de délivrance, de refus et de retrait fixées par le Roi" doivent être omis.

3. Il serait préférable d'insérer le mot "si" avant le signe de ponctuation ":" et de supprimer ce même mot au début du 1° et du 2°.

4. En outre, l'article à l'examen ne fixe aucune condition en ce qui concerne les transports de choses par route effectués pour compte propre, visés à l'article 3, 3°. Cela correspond-il à la volonté des auteurs du texte en projet ?

Article 6

Compte tenu de l'article 5, paragraphe 2, du Règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992, cette disposition serait mieux rédigée comme suit :

.../...

"Art. 6 Une entreprise qui n'a pas de siège d'exploitation en Belgique ne peut exercer sur le territoire belge une activité visée à l'article 3 si le véhicule automobile utilisé à cet effet n'est pas accompagné, selon les cas, d'une copie certifiée conforme d'une licence communautaire ou d'un des documents visés aux articles 20, 21 et 22, 2°."

Article 7

Il est suggéré de rédiger cet article comme suit, en s'inspirant de la formulation qui était utilisée à l'article 2 de l'arrêté royal du 18 mars 1991 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route, dans le domaine des transporteurs nationaux et internationaux :

"Art. 7 Toute entreprise qui désire accéder à la profession de transporteur de choses par route ou qui exerce cette profession doit satisfaire aux conditions d'honorabilité, de capacité professionnelle et de capacité financière, fixées par ou en vertu de la présente loi."

Article 8

Le paragraphe 1er suscite deux observations.

L'absence de "condamnation pénale grave" et de "condamnation pour des infractions graves et répétées" constitue, aux termes de l'article 3, paragraphe 2, deuxième alinéa de la directive précitée, une condition sine

.../...

qua non d'accès à la profession. Aussi est-ce au législateur lui-même qu'il appartient de définir quelles sont, en droit belge, les condamnations pénales et les infractions qui répondent à cette qualification, de manière telle qu'il serait excessif de déléguer au Roi le pouvoir de ce faire. La délégation qui Lui est accordée à l'article 9, 1°, du projet ne saurait dès lors être admise.

Par ailleurs, la même directive fait clairement une distinction entre, d'une part, "les condamnations pénales graves, y compris pour les infractions commises dans le domaine commercial" et, d'autre part, les "condamnations pour des infractions graves et répétées aux réglementations en vigueur concernant les conditions de rémunération et de travail de la profession, ou l'activité de transport de marchandises ..." (article 3.2, deuxième alinéa, a) et c)).

Cette distinction ne figure pas dans le texte examiné, lequel ne transpose dès lors pas de manière adéquate la directive communautaire.

2. En ce qui concerne le paragraphe 3, comme il appartient à la loi de définir ce qu'il y a lieu d'entendre par "condamnations pénales graves" et par "condamnations pour infractions graves et répétées", ainsi qu'il vient d'être observé et que, par ailleurs, en vertu de l'article 3.2, dernier alinéa, de la directive précitée, "la condition d'honorabilité continue de ne pas être remplie tant qu'une réhabilitation ou une autre mesure ayant un effet équivalent n'est pas intervenue", le pouvoir du ministre est, en ce qui concerne la condition d'honorabi-

.../...

lité, entièrement liée de manière telle qu'il n'y a pas de place pour un recours en révision auprès du ministre ou de son délégué (1). En cas de réhabilitation ou d'une autre mesure ayant un effet équivalent, il est loisible à l'intéressé d'introduire une nouvelle demande de licence.

Article 9

A propos du 1°, il est renvoyé à l'observation formulée au sujet de l'article 8.

Article 10

1. Le paragraphe 1er serait mieux rédigé comme suit :

"Art. 10 L'entreprise doit satisfaire à la condition de capacité professionnelle.

Si l'entreprise est une personne physique qui ne satisfait pas à cette condition, elle peut néanmoins exercer les activités visées à l'article 3, 1° et 2°, à condition de désigner une autre personne satisfaisant aux conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle qui doit diriger effectivement et en permanence lesdites activités."

(1) Sa compétence est également liée en ce qui concerne l'absence d'interdiction d'exercer une activité commerciale.

2. Le paragraphe 2 devra être rédigé sur le même modèle.

3. Au paragraphe 3, pour se conformer à la terminologie de la directive, il convient de remplacer le mot "insuffisante" par les mots "non permanente et non effective".

Article 11

1. Au paragraphe 1er, il serait préférable d'insérer les mots "conformément aux prescriptions fixées par le Roi" avant le signe ":" et de supprimer ces mêmes mots au début du 1° et du 2°.

2. Au paragraphe 2, il convient de viser, outre les Etats membres de l'Union européenne, ceux de l'Espace Economique Européen. La même observation vaut pour les autres articles de l'avant-projet où il est fait référence à l'Union européenne.

Article 12

1. Les articles 15 et 16 de l'avant-projet font une distinction entre la capacité professionnelle requise pour une licence de transport intra-benelux et celle exigée pour une licence de transport communautaire.

.../...

Cette distinction devrait également apparaître dans le présent article, qui traite de la capacité professionnelle.

2. Lors de la formulation de règles de droit, il convient d'énoncer les règles de principe avant de fixer les modalités relatives à l'exécution de ces règles. C'est ainsi que dans le paragraphe 1er, 1°, il convient d'établir que les événements visés au a) doivent être signalés au ministre ou à son délégué avant de préciser que le Roi détermine le délai accordé à l'entreprise pour signaler un tel événement. Le paragraphe 1er, 1°, sera réécrit en conséquence.

Le paragraphe 2 appelle mutatis mutandis la même observation. Il convient d'établir qu'un certain nombre d'activités doivent être exercées dans l'entreprise par le titulaire d'un certificat ou d'une attestation avant de préciser que le Roi détermine la liste de ces activités.

Article 13

L'article 3, paragraphe 3, point d) de la directive 96/26/CE dispose :

"d) Aux fins des points a), b) et c) (1), l'autorité compétente peut accepter à titre de preuve la confirmation ou l'assurance donnée par une banque ou un autre établissement dûment qualifié. Cette confirmation ou cette assurance peut être fournie

(1) qui fixent les conditions relatives à la capacité financière des entreprises de transport.

sous la forme d'une garantie bancaire ou de tout autre moyen similaire.".

L'article 13 de l'avant-projet, qui prévoit que la constitution d'une caution solidaire est le moyen unique de justification de la capacité financière, ne transpose pas correctement la disposition de la directive précitée.

En outre, conformément au point c) de la même disposition de la directive, l'entreprise doit disposer d'un capital et de réserves dont la valeur est calculée en fonction du nombre ou du tonnage des véhicules, le montant exigible étant celui qui résulte du calcul donnant le chiffre le plus bas.

Articles 20 et 21

L'article 20, alinéa 2, 1°, et l'article 21, alinéa 2, prévoient que des accords bilatéraux ou multilatéraux pourraient être conclus "par le Roi ou par le ministre qu'il désigne à cet effet".

En vertu de l'article 167, § 2, de la Constitution, la conclusion des traités qui ne portent pas sur des matières relevant de la compétence des Communautés et des Régions, est une prérogative du Roi.

La loi ne peut donc prévoir que le Roi peut désigner un ministre à cet effet.

.../...

Article 22

1. Au paragraphe 1er, 6°, les mots "les prescriptions et les modalités" que le Roi pourrait déterminer relativement au refus ou au retrait des licences de transport, laissent incertaine l'étendue exacte des pouvoirs que l'on entend conférer au Roi.

2. Le paragraphe 1er, 8°, prévoit que le Roi détermine "le montant des redevances à percevoir au profit des organismes agréés, pour couvrir les frais d'études et de promotion concernant le transport des choses par route".

Il convient d'observer que la fixation de ce montant ne peut être laissée au Roi que si cette contribution peut être qualifiée de redevance et non d'impôt. En effet, en vertu de l'article 170 de la Constitution, l'instauration d'un impôt nécessite l'intervention directe du législateur compétent, non seulement pour imposer l'obligation fiscale en tant que telle, mais également pour en déterminer les éléments essentiels. Il appartient au législateur compétent de fixer le principe de l'impôt, d'en déterminer l'assiette et d'en régler la perception. Cette compétence du législateur ne peut être déléguée au pouvoir exécutif, du moins en ce qui concerne les éléments essentiels que sont l'assiette et le tarif d'imposition. Par contre, l'article 173 de la Constitution ne requiert que l'intervention indirecte du législateur compétent pour l'instauration de redevances. Lorsque ce législateur spécifie dans quels cas une redevance est due, il peut charger le pouvoir exécutif d'en déterminer l'assiette.

.../...

Les redevances ont pour caractéristique qu'elles constituent la "contrepartie d'un service accompli par l'autorité au bénéfice du redevable considéré isolément" (1), d'une part, et qu'il existe un rapport raisonnable entre la valeur du service fourni et la rétribution demandée, d'autre part. A défaut d'un tel rapport, la redevance perdrait son caractère rémunératoire et deviendrait de nature fiscale. C'est d'ailleurs ce caractère rémunératoire et l'exigence du rapport raisonnable entre le service fourni et la rétribution demandée qui justifient que la fixation du montant de la redevance soit confiée au pouvoir exécutif (2).

En l'occurrence, des montants à percevoir pour couvrir des frais d'études et de promotion concernant le transport des choses par route ne peuvent constituer la contrepartie d'un service accompli au bénéfice du redevable pris isolément.

3. Par ailleurs, le paragraphe 2 prévoit la possibilité pour le Roi de subdéléguer au ministre certains des pouvoirs que le paragraphe 1er Lui confère.

En vertu de l'article 108 de la Constitution, qui réserve au Roi le pouvoir d'arrêter des mesures d'exécution d'une loi, une subdélégation à un ministre n'est admissible

(1) Arrêt de la Cour d'arbitrage n° 21/97 du 17 avril 1997, Moniteur belge, 25 avril 1997.

(2) Voir en ce sens, notamment, l'avis L. 26.564/1/2/8, donné le 19 juin 1997 (deuxième et huitième chambres) et le 23 juin 1997 (première chambre), sur un avant-projet de loi "portant des dispositions sociales" (doc. parl., chambre, n° 1184/1 - 96/97).

que si elle porte sur des mesures de détail, secondaires ou complémentaires, nécessaires pour l'exécution d'une réglementation. Si la détermination des modèles de documents à utiliser ou des modalités de leur transmission peut effectivement être considérée comme des mesures susceptibles d'être déléguées, par contre, des règles affectant les droits et obligations des administrés, telles que celles visées aux 2°, 4° et 6° (1) ne peuvent faire l'objet d'une délégation au ministre.

Article 24

Il est suggéré de rédiger le paragraphe 1er comme suit :

"Art. 24 § 1er. Le Roi détermine :

- 1° le modèle de la lettre de voiture, ainsi que les indications qui doivent y figurer;
- 2° le nombre d'exemplaires de la lettre de voiture, ainsi que l'usage qui doit en être fait;
- 3° les organismes habilités à délivrer la lettre de voiture, ainsi que les conditions de cette délivrance et le contrôle y relatif."

(1) dans la mesure où le mot "prescriptions" serait maintenu.

Article 26

1. Au paragraphe 1er, il serait plus simple d'écrire "ainsi qu'aux immeubles" au lieu de "ainsi qu'à l'ensemble des locaux et terrains".

Dans le même paragraphe, in fine, il convient d'écrire "à l'exclusion des locaux affectés uniquement à l'habitation" au lieu de "les locaux uniquement affectés à l'habitation sont exclus de l'application de cette disposition".

2. Au début du paragraphe 2, il y a lieu d'écrire "agent visé à l'article 25" au lieu de "agent qualifié".

La même observation vaut pour la suite de l'avant-projet.

3. Le paragraphe 2, 2°, a), doit être rédigé comme suit :

"a) selon le cas, une copie certifiée conforme visée à l'article 17, 2°, une copie certifiée conforme d'une licence communautaire visée à l'article 19, ou l'original d'une des licences visées aux articles 20, 21 et 22, § 1er, 2°;".

4. Au paragraphe 2, 2°, b), il conviendrait de remplacer la subdivision qui est effectuée en α) et β), qui risque de susciter des confusions, par un autre mode de

.../...

subdivision. Il est suggéré d'utiliser les indications b.1. et b.2.

5. Au paragraphe 2, 2°, il est suggéré de rédiger le c) comme suit :

"c) si le véhicule est utilisé pour l'exercice des activités visées à l'article 3, 1° : la lettre de voiture visée à l'article 23;".

Article 30

Au 1°, il convient d'insérer les mots "dans ce cas, le retour au lieu de chargement" entre les mots "d'une licence de transport" et les mots "le déchargement ou le transbordement".

Article 31

Au paragraphe 1er, on remplacera les termes "est enlevé immédiatement par les agents qualifiés et ..." par les mots "est immédiatement saisi par les agents visés à l'article 25 et ...".

Article 33

1. Au paragraphe 5, il convient d'écrire "En cas d'acquiescement de l'intéressé" au lieu de "Si l'exercice de l'action publique entraîne l'acquiescement de l'intéressé".

.../...

2. De la même manière, au paragraphe 6, il y a lieu d'écrire "En cas de condamnation conditionnelle de l'intéressé" au lieu de "Si l'exercice de l'action publique entraîne la condamnation conditionnelle de l'intéressé".

3. Au paragraphe 8, il y a lieu de remplacer la référence à l'article 166 du Code d'instruction criminelle, abrogé par la loi du 28 juin 1984 étendant, pour certaines infractions, le champ d'application de l'extinction de l'action publique, moyennant le paiement d'une somme d'argent (article 6, 1°, a)), par une référence à l'article 216bis du même Code.

Article 35

1. Au paragraphe 4, 2°, il convient de citer la loi du 16 décembre 1851 avec son intitulé, soit "loi du 16 décembre 1851 sur la révision du régime hypothécaire".

2. Au paragraphe 5, les mots "du présent article" sont à omettre car ils sont superflus.

Article 36

Les références faites dans cette disposition aux différentes subdivisions de l'article 22, § 1er, sont manifestement erronées.

.../...

Par ailleurs, mieux vaudrait faire figurer dans la loi elle-même l'obligation de restituer les licences qui ont fait l'objet d'une décision de retrait, dès lors que l'article 36, 5°, de l'avant-projet prévoit que le non-respect de cette obligation est punissable.

Enfin, le texte sera adapté pour tenir compte des observations formulées à l'égard de l'article 22.

Article 37

Au paragraphe 2, l'expression "la personne portant la responsabilité pénale de l'entreprise" est incorrecte étant donné, qu'en l'état actuel de la législation, il n'y a pas de responsabilité pénale d'une personne morale. Sans doute les auteurs de l'avant-projet entendent-ils viser la personne physique à laquelle le fait infractionnel doit être imputé.

En outre, le texte néerlandais de l'article 37, § 2, du projet devrait être rédigé en tenant compte de l'observation faite dans la version néerlandaise du présent avis.

Article 38

1. Au paragraphe 1er, le mot "(Suisse)" est à omettre. Il convient, par ailleurs, d'écrire "approuvée" au lieu de "et ratifiée", ainsi que "approuvé" au lieu de "et ratifié". Enfin, il y a également lieu d'omettre les mots "de plein droit" qui sont superflus.

.../...

2. En ce qui concerne les paragraphes 4 et 5, le commentaire des articles est muet à leur sujet; il devrait être complété en vue de dégager la raison d'être de ces deux dispositions.

Articles 39 et 40

Ces dispositions créent une "commission des transports de marchandises par route" et un "comité de concertation des transports de marchandises par route", mais ne fournissent aucune indication quant à la qualité des personnes qui pourraient être amenées à siéger dans ces instances.

En outre, la mission du "comité de concertation" est défini de manière extrêmement vague : il a "pour fonction de délibérer sur toute question intéressant le secteur du transport de choses par route", sans que ne soit précisé qui peut solliciter son intervention, ni à qui pourrait être destiné le fruit de ses "délibérations".

De plus, on n'aperçoit pas en quoi cette mission diffère sensiblement de celles que l'article 39, § 2, 1° et 2°, confère à la commission des transports de marchandises par route.

Titre X

Il convient d'intituler ce titre "Dispositions modificatives, abrogatoires et fixant vigueur", au lieu de "Dispositions abrogatoires, modificatives et finales".

.../...

Article 41 (devenant l'article 42)

1. Il convient d'intervertir cet article, qui abroge la loi du 1er août 1960 précitée, avec l'article 42, qui modifie la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

2. Il y a lieu d'écrire "l'arrêté royal n° 239 du 31 décembre 1983" au lieu de "l'arrêté royal du 31 décembre 1983".

Article 42 (devenant l'article 41)

Il convient de citer la loi du 18 février 1969 précitée avec son intitulé exact, soit en écrivant "par chemin de fer ou par voie navigable" au lieu de "par chemin de fer et par voie navigable".

Article 43

On écrira "le dixième jour qui suit le jour de la publication de la présente loi au Moniteur belge" au lieu de "le dixième jour après leur publication".

Observation finale

Le texte néerlandais de diverses dispositions est susceptible d'amélioration du point de vue de la langue. Il conviendrait de les revoir en tenant compte des observations faites dans la version néerlandaise du présent avis.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Indieningsbesluit

De orde van voorrang van de regeringsleden, zoals vastgesteld in het rondschrijven van de Eerste Minister van 3 september 1995, dient in acht genomen te worden. Volgens die orde moet de Minister van Binnenlandse Zaken vóór de Minister van Vervoer vermeld worden. Dezelfde opmerking geldt voor de volgorde van de handtekeningen.

Bovendien dient de Minister van Binnenlandse Zaken genoemd te worden in het voordrachtformulier van het indieningsbesluit.

Algemene opmerkingen in verband met de indeling van de tekst in titels en hoofdstukken, en in verband met de nummering van de titels en hoofdstukken

Artikelen worden alleen in hoofdstukken gegroepeerd en hoofdstukken in titels, wanneer zulks gewettigd is wegens de verscheidenheid van de onderwerpen, het grote aantal artikelen of de overzichtelijkheid van de tekst.

Zo bijvoorbeeld is het niet raadzaam een volledig hoofdstuk te wijden aan de bepaling dat de ontworpen wet "een aangelegenheid (regelt) zoals bepaald in artikel 78 van de Grondwet", een bepaling die vereist is ingevolge artikel 83 van de Grondwet. Het zou beter zijn artikel 1 bij hoofdstuk II in te delen, dat dan het volgende opschrift zou moeten krijgen "Inleidende bepaling en definities".

.../...

Zo is het evenmin raadzaam titel X in te delen in drie hoofdstukken, die elk slechts één artikel omvatten.

De indeling van de ontworpen regeling dient te worden herzien in het licht van deze algemene opmerking.

In de Nederlandse tekst moeten de hoofdstukken met Romeinse cijfers worden genummerd.

Bepalend gedeelte

Artikel 1

Artikel 35, § 1, waarbij de politierechtbanken bevoegdheid krijgen om kennis te nemen van de strafbare feiten die bij het voorliggende voorontwerp worden bepaald, regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77, eerste lid, 9°, van de Grondwet.

Artikelen 2 en 3

1. Artikel 2 definieert "vervoer van zaken over de weg verricht voor eigen rekening", "vervoer van zaken over de weg verricht voor rekening van derden", dat elk vervoer van zaken over de weg zal zijn dat niet onder de eerste definitie valt, en ten slotte "vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding".

.../...

Artikel 3 maakt de wet echter van toepassing op vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding en, in een bepaald geval, op vervoer van zaken over de weg voor eigen rekening.

Daaruit volgt dat vervoer van zaken voor rekening van derden zonder vergoeding, volledig buiten de werkingssfeer van de wet valt.

De Europese regelgeving maakt echter geen onderscheid tussen vervoer voor rekening van derden tegen vergoeding of zonder vergoeding.

Het zou dan ook beter zijn de definitie van vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding (die in artikel 2, 4°, staat) te laten vervallen en in artikel 3, 1°, de woorden "vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding" te vervangen door de woorden "vervoer van zaken over de weg voor rekening van derden" (1).

Bovendien dient na de definitie "vervoer van zaken over de weg voor rekening van derden", toegevoegd te worden dat verhuur van een voertuig met chauffeur daarmee wordt gelijkgesteld.

(1) In de Franse tekst is het beter te schrijven : "transport de choses par route pour compte d'autrui" zoals in de EG-richtlijn, in plaats van "transport de choses par route effectué pour compte de tiers".

2. Het zou juister zijn in 6° te schrijven : "bepaald bij het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer" in plaats van "bepaald in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer".

3. In 10°, in fine, van de Franse tekst is het verkieselijk te schrijven : "d'une autorité ayant cette personnalité", in plaats van "d'une autorité ayant la personnalité juridique", gelijk trouwens in artikel 1, lid 2, derde streepje, van de Franse lezing van richtlijn 96/26/EG van de Raad van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers.

4. In artikel 3, 3°, dient "1°, b." vervangen te worden door "2°, b).".

Artikel 4

Deze bepaling machtigt de Koning om te bepalen op welk vervoer van zaken over de weg de onderhavige wet en de uitvoeringsbesluiten ervan niet van toepassing zijn wegens de bijzondere aard van dat vervoer of de geringe economische weerslag ervan.

.../...

Luidens de memorie van toelichting "gaat (het) hier hoofdzakelijk om transporten die de concurrentie weinig bedreigen omdat ze een geringe economische weerslag hebben (in de zin van de richtlijn 96/26/EG van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg), of omdat ze worden verricht in het kader van een openbare dienstverlening".

Richtlijn 96/26/EG van de Raad van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers, die men bij deze wet gedeeltelijk wil omzetten, verleent de Lid-Staten alleen de bevoegdheid om, na overleg met de Europese Commissie, ondernemingen die het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg uitoefenen en uitsluitend nationaal vervoer verrichten dat wegens de aard van de vervoerde goederen, of de geringe afstand die wordt afgelegd, slechts een geringe weerslag op de vervoermarkt heeft, van de toepassing van alle of van een gedeelte van de bepalingen van de richtlijn vrij te stellen (artikel 2, lid 2, van de richtlijn).

De richtlijn maakt het dus niet mogelijk een bepaald vervoer geheel of gedeeltelijk aan de werkingssfeer ervan te onttrekken wegens "zijn bijzondere aard" of omdat "(het wordt) verricht in het kader van een openbare dienstverlening".

.../...

Voor de gevallen die bij wijze van voorbeeld worden genoemd in de memorie van toelichting (vervoer verricht buiten de openbare weg, vervoer voor het uitstrooien van zout, postvervoer) zou waarschijnlijk overeenkomstig de genoemde richtlijn vrijstelling verleend kunnen worden, op de grond dat ze slechts een geringe weerslag hebben op de markt van het goederenvervoer wegens de aard van de vervoerde goederen of de beperkte afstand die wordt afgelegd.

Het zou dan ook beter zijn zich aan de bewoordingen van de richtlijn te houden (1).

Bovendien verleent de tekst van artikel 4 de Koning alleen uitdrukkelijk de bevoegdheid om bepaalde transporten van zaken over de weg buiten de werkingssfeer van de wet te houden, maar niet om ze louter aan een aantal bepalingen van de wet te onttrekken, terwijl het luidens de memorie van toelichting de bedoeling is "de Koning de macht (te geven) om de uitzonderingen vast te stellen op de wet en haar uitvoeringsbesluiten". Die onduidelijkheid dient te worden weggewerkt.

Artikel 5

1. In paragraaf 1, 1° en 2°, moet het woord "geldige", dat overbodig is, vervallen.

(1) Wel dient het woord "goederen" vervangen te worden door het woord "zaken", om niet af te wijken van de terminologie die in het voorontwerp wordt gebruikt.

2. In paragraaf 2 moeten de woorden "onverminderd de door de Koning bepaalde wijze van afgifte, weigering en intrekking" vervallen.

3. Het zou beter zijn het woord "indien" in te voegen vóór het leesteken ":" en datzelfde woord aan het begin van punt 1° en punt 2° te schrappen.

4. Bovendien wordt in het onderzochte artikel geen enkele voorwaarde vastgelegd met betrekking tot het vervoer van zaken over de weg voor eigen rekening, genoemd in artikel 3, 3°. Hebben de stellers van de ontworpen tekst dat zo gewild ?

Artikel 6

Vanwege artikel 5, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van 26 maart 1992, zou het beter zijn deze bepaling als volgt te stellen :

"Art. 6 Een onderneming die geen bedrijfszetel in België heeft, mag op het Belgische grondgebied geen in artikel 3 genoemde werkzaamheid uitoefenen indien in het daartoe gebruikte motorvoertuig, al naar gelang van het geval, geen eensluidend verklaard afschrift van een communautaire vergunning of een dito afschrift van één van de documenten bedoeld in de artikelen 20, 21 en 22, 2°, voorhanden is.".

.../...

Artikel 7

Voorgesteld wordt dit artikel als volgt te stellen, naar het voorbeeld van de formulering gebruikt in artikel 2 van het koninklijk besluit van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg :

"Art. 7 Elke onderneming die het beroep van ondernemer van zakenvervoer over de weg wenst uit te oefenen of dat beroep uitoefent, moet voldoen aan de bij of krachtens deze wet gestelde voorwaarden inzake betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en financiële draagkracht.".

Artikel 8

Bij paragraaf 1 behoren twee opmerkingen te worden gemaakt.

De ontstentenis van enige "veroordeling wegens een ernstige strafrechtelijke inbreuk" en enige "veroordeling wegens ernstige en herhaalde inbreuken", is luidens artikel 3, lid 2, tweede alinea, van de genoemde richtlijn een absolute voorwaarde om het beroep te mogen uitoefenen. Het is dan ook een aangelegenheid van de wetgever zelf te bepalen welke strafrechtelijke veroordelingen en strafbare feiten in het Belgische recht aan die kwalificatie

.../...

beantwoorden, zodat het buitensporig zou zijn die bevoegdheid aan de Koning over te dragen. De bevoegdheid die Hem wordt opgedragen in artikel 9, 1°, van het ontwerp is dus onaanvaardbaar.

Bovendien maakt dezelfde richtlijn een duidelijk onderscheid tussen enerzijds "veroordelingen wegens een ernstige strafrechtelijke inbreuk, waaronder inbreuken op commercieel gebied" en anderzijds, "veroordelingen voor ernstige en herhaalde inbreuken op de geldende voorschriften inzake de in het beroep geldende loon- en arbeidsvoorwaarden, of inzake het vervoer van goederen ..." (artikel 3.2, tweede alinea, a) en c)).

Dat onderscheid wordt niet gemaakt in de onderzochte tekst, die bijgevolg de EG-richtlijn niet naar behoren omzet.

2. Met betrekking tot paragraaf 3 wordt erop gewezen dat, aangezien het de taak is van de wetgever om te bepalen wat verstaan dient te worden onder "veroordelingen wegens een ernstige strafrechtelijke inbreuk" en "veroordelingen voor ernstige en herhaalde inbreuken", zoals zonet is opgemerkt, en aangezien bovendien krachtens artikel 3.2, laatste alinea, van de genoemde richtlijn "aan de betrouwbaarheidsvoorwaarde niet is voldaan zolang niet (...) een rehabilitatie of een andere maatregel van gelijk effect heeft plaatsgevonden", de bevoegdheid van de minister wat de betrouwbaarheidsvoorwaarde betreft, volledig gebonden is, zodat er geen ruimte is voor een beroep tot herziening

.../...

bij de minister of diens gemachtigde (1). In geval van rehabilitatie of een andere maatregel van gelijk effect, staat het de belanghebbende vrij om een nieuwe vergunning aan te vragen.

Artikel 9

Wat punt 1° betreft, wordt verwezen naar de opmerking over artikel 8.

Artikel 10

1. Het zou beter zijn paragraaf 1 als volgt te stellen :

"Art. 10 De onderneming moet voldoen aan de voorwaarde van vakbekwaamheid.

Indien de onderneming een natuurlijke persoon is die niet aan die voorwaarde voldoet, kan ze toch de in artikel 3, 1° en 2°, genoemde werkzaamheden verrichten, op voorwaarde dat ze een andere persoon aanwijst die aan de betrouwbaarheidsvoorwaarde en de voorwaarde van vakbekwaamheid voldoet en die de genoemde werkzaamheden daadwerkelijk en permanent leidt.".

(1) Zijn bevoegdheid is ook gebonden ten aanzien van de ontstentenis van enig verbod om een handelsactiviteit uit te oefenen.

2. Paragraaf 2 moet naar ditzelfde model worden gesteld.

3. Paragraaf 3 behoort ter wille van de overeenstemming met de terminologie van de richtlijn als volgt te worden gesteld : "Een ongunstige beslissing omdat de vervoerwerkzaamheden van de onderneming niet-permanent en niet-daadwerkelijk worden geleid door een persoon die ...".

Artikel 11

1. Het zou beter zijn in paragraaf 1 de woorden "overeenkomstig de voorschriften bepaald door de Koning", in te voegen vóór het leesteken ":" en diezelfde woorden aan het begin van punt 1° en punt 2° te schrappen.

2. In paragraaf 2 dienen naast de Lid-Staten van de Europese Unie ook de Lid-Staten van de Europese Economische Ruimte te worden vermeld. Dezelfde opmerking geldt voor de andere artikelen van het voorontwerp waarin verwezen worden naar de Europese Unie.

.../...

Artikel 12

1. In de artikelen 15 en 16 van het voorontwerp wordt een onderscheid gemaakt tussen de vakbekwaamheid vereist voor een vergunning intra-Beneluxvervoer en die vereist voor een vergunning communautair vervoer.

Ook uit artikel 12, dat op de vakbekwaamheid betrekking heeft, zou dat onderscheid moeten blijken.

2. Wanneer men rechtsregels formuleert, moet men eerst de grondregels vermelden en pas daarna de nadere regels voor de uitvoering van die grondregels vastleggen. Zo moet men in paragraaf 1, 1°, eerst bepalen dat de gebeurtenissen vermeld in a) aan de minister of zijn gemachtigde moeten worden meegedeeld en pas daarna vermelden dat de Koning de termijn bepaalt waarbinnen een onderneming zulk een gebeurtenis moet meedelen. Paragraaf 1, 1°, behoort dienovereenkomstig te worden herschreven.

Dezelfde opmerking geldt mutatis mutandis voor paragraaf 2. Men behoort eerst te bepalen dat de houder van een getuigschrift of van een bewijs van vakbekwaamheid een aantal werkzaamheden in de onderneming moet uitoefenen en pas daarna aan te geven dat de Koning de lijst van die werkzaamheden vaststelt.

.../...

Artikel 13

Artikel 3, lid 3, punt d) van richtlijn 96/26/EG luidt als volgt :

- "d) Voor de toepassing van het bepaalde onder a), b) en c), (1) kunnen de bevoegde autoriteiten als bewijs de bevestiging of de verzekering van een bank of een andere daartoe bevoegde instelling aanvaarden. Deze bevestiging of verzekering mag de vorm van een bankgarantie of enig ander soortgelijk middel hebben."

Die bepaling van de voormelde richtlijn wordt niet correct omgezet door artikel 13 van het voorontwerp, dat bepaalt dat het stellen van een hoofdelijke borgtocht het enige middel is waarmee de vervoersonderneming kan bewijzen dat ze over de vereiste financiële draagkracht beschikt.

Bovendien moet de onderneming, overeenkomstig punt c) van dezelfde bepaling van de richtlijn, over een kapitaal en reserves beschikken waarvan de waarde berekend wordt naargelang van het aantal voertuigen of het aantal ton ervan, waarbij het opeisbare bedrag de uitkomst is van de berekening die het laagste getal oplevert.

Artikelen 20 en 21

Artikel 20, tweede lid, 1°, en artikel 21, tweede lid, bepalen dat "de Koning of ... de door hem daartoe

(1) Die de voorwaarden betreffende de financiële draagkracht van de vervoersondernemingen vastleggen.

aangewezen Minister" bilaterale of multilaterale akkoorden kunnen afsluiten.

Krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet, is het sluiten van verdragen die geen verband houden met aangelegenheden die onder de bevoegdheid van de Gemeenschappen of de Gewesten ressorteren, een voorrecht van de Koning.

De wet mag dan ook niet bepalen dat de Koning daartoe een minister kan aanwijzen.

Artikel 22

1. In paragraaf 1, 6°, geven de woorden "de (door de Koning te bepalen) regels en de wijze" van weigering en intrekking van de vervoervergunningen geen uitsluitel over de juiste draagwijdte van de bevoegdheid die men aan de Koning wil opdragen.

2. Paragraaf 1, 8°, schrijft voor dat de Koning "het bedrag van de te innen retributies ten bate van de erkende instellingen tot dekking van de studie- en promotiekosten betreffende het vervoer van zaken over de weg" bepaalt.

Er behoort te worden opgemerkt dat men de Koning dat bedrag alleen mag laten bepalen als die bijdrage als een retributie en niet als een belasting kan worden bestempeld.

.../...

Krachtens artikel 170 van de Grondwet is voor het invoeren van een belasting immers de rechtstreekse bemoeïing van de bevoegde wetgever vereist, niet alleen voor het opleggen van de belastingplicht als zodanig, maar ook voor het bepalen van de hoofdbestanddelen ervan. Het staat aan de bevoegde wetgever het principe van de belasting vast te stellen, de grondslag ervan te bepalen en de heffing ervan te regelen. De wetgever kan zijn bevoegdheid terzake niet overdragen aan de uitvoerende macht, althans niet op het stuk van de hoofdbestanddelen, zoals de grondslag en het tarief van de belasting. Krachtens artikel 173 van de Grondwet is daarentegen slechts een indirect optreden van de bevoegde wetgever vereist voor het invoeren van retributies. Wanneer die wetgever bepaalt in welke gevallen een retributie vereist is, kan hij de uitvoerende macht ermee belasten de grondslag van die retributie vast te stellen.

Retributies hebben als kenmerkende eigenschap dat ze de tegenprestatie vormen voor een dienst die de overheid verleent aan de heffingsplichtige individueel beschouwd (1), enerzijds, en dat er een redelijke verhouding bestaat tussen de waarde van de verleende dienst en de gevorderde retributie, anderzijds. Bij ontstentenis van zulk een verhouding verliest de retributie haar hoedanigheid van vergoeding en wordt ze een belasting. Overigens vormen die hoedanigheid van vergoeding en het vereiste van een redelijke verhouding tussen de verleende dienst en de gevorderde retributie de reden waarom het vaststellen van

(1) Arrest van het Arbitragehof, nr. 21/97 van 17 april 1997, Belgisch Staatsblad van 25 april 1997.

het bedrag van de retributie aan de uitvoerende macht wordt opgedragen (1).

In casu kunnen te innen bedragen tot dekking van studie- en promotiekosten betreffende het vervoer van zaken over de weg geen tegenprestatie zijn voor een dienst die aan de individueel beschouwde heffingsplichtige zou zijn verleend.

3. Overigens biedt paragraaf 2 de Koning de mogelijkheid om sommige van de Hem in paragraaf 1 opgedragen bevoegdheden aan de minister over te dragen.

Krachtens artikel 108 van de Grondwet, volgens welk artikel alleen de Koning maatregelen tot uitvoering van een wet kan vaststellen, kan een overdracht van bevoegdheid aan een minister alleen dan worden aanvaard als die bevoegdheid verband houdt met maatregelen inzake detailkwesties van ondergeschikt belang of van aanvullende aard, die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een regeling. Hoewel het bepalen van de modellen van te gebruiken documenten of van de wijze waarop ze worden bezorgd inderdaad kan worden beschouwd als een bevoegdheid die kan worden overgedragen, mag de bevoegdheid voor regels betreffende de rechten en plichten van de bestuurden, zoals

(1) Zie in die zin inzonderheid advies L. 26.564/1/2/8, dat op 19 juni 1997 (tweede en achtste kamer) en op 23 juni 1997 (eerste kamer) is gegeven over een voorontwerp van wet "houdende sociale bepalingen" (Gedr. St. Kamer, nr. 1184/1-96/97)

de regels gegeven in de onderdelen 2°, 4° en 6° (1), niet aan de minister worden overgedragen.

Artikel 24

Voor paragraaf 1 wordt de volgende redactie voorgesteld :

"Art. 24 § 1. De Koning bepaalt :

- 1° het model van de vrachtbrief, alsook de vermeldingen die daarop moeten voorkomen;
- 2° het aantal exemplaren dat van de vrachtbrief moet worden gemaakt en wat men met die exemplaren behoort te doen;
- 3° welke instellingen gemachtigd zijn de vrachtbrief af te geven, de voorwaarden waaronder de vrachtbrief kan worden afgegeven en de controle op die afgifte."

Artikel 26

1. In paragraaf 1 zou men gewoon "alsook tot de onroerende goederen" kunnen schrijven, in plaats van "alsook tot alle lokalen en terreinen".

(1) Voor zover het woord "regels" behouden blijft.

In diezelfde paragraaf, in fine, schrijve men "uitgezonderd de uitsluitend voor bewoning bestemde lokalen" in plaats van "; de lokalen uitsluitend bestemd voor bewoning vallen buiten het toepassingsgebied van deze bepaling".

2. Vooraan in paragraaf 2 schrijve men "een ambtenaar als bedoeld in artikel 25" in plaats van "een bevoegde ambtenaar".

Deze opmerking geldt ook voor de volgende artikelen van het voorontwerp.

3. Paragraaf 2, 2°, a), behoort als volgt te worden gesteld :

"a) naargelang van het geval, een eensluidend verklaarde kopie als bedoeld in artikel 17, 2°, een eensluidend verklaarde kopie van een communautaire vergunning als bedoeld in artikel 19, of het origineel van een van de vergunningen vermeld in de artikelen 20, 21 en 22, § 1, 2°;".

4. In paragraaf 2, 2°, b) zou de onderverdeling in α) en β), die tot verwarring dreigt te leiden, door een andere onderverdeling moeten worden vervangen. Er wordt voorgesteld te werken met de vermeldingen b.1. en b.2.

.../...

5. Voor paragraaf 2, 2°, c), wordt de volgende redactie voorgesteld :

"c) indien het voertuig wordt gebruikt om de werkzaamheden genoemd in artikel 3, 1°, te verrichten : de vrachtbrief genoemd in artikel 23;".

Artikel 30

In onderdeel 1° dient de zin na de eerste komma-punt als volgt te worden gesteld : "in dat geval geschieden de terugkeer naar de plaats van lading, het afladen of het overladen, alsook de verrichtingen die ze vereisen op kosten en voor risico van de overtreder;".

Artikel 31

In paragraaf 1 dienen de woorden "wordt onmiddellijk door de bevoegde ambtenaren afgenomen en ..." te worden vervangen door de woorden "wordt onmiddellijk in beslag genomen door de ambtenaren bedoeld in artikel 25 en ...".

Artikel 33

1. In paragraaf 5 schrijve men "Als de betrokkene wordt vrijgesproken, wordt de geïnde ..." in plaats van "Leidt de strafvordering tot de vrijspraak van de betrokkene, dan wordt de geïnde ...".

.../...

2. Zo ook dient in paragraaf 6 te worden geschreven "Als de betrokkene voorwaardelijk veroordeeld wordt," in plaats van "Leidt de strafvordering tot voorwaardelijke veroordeling van de betrokkene,".

3. In paragraaf 8 behoort de verwijzing naar artikel 166 van het Wetboek van Strafvordering, welk artikel is opgeheven bij de wet van 28 juni 1984 tot uitbreiding van het toepassingsveld van het verval van de strafvordering voor sommige misdrijven, tegen betaling van een geldsom (artikel 6, 1°, a)), te worden vervangen door een verwijzing naar artikel 216bis van datzelfde Wetboek.

Artikel 35

1. In paragraaf 4, 2°, dient de wet van 16 december 1851 met opgave van haar opschrift te worden vermeld, namelijk "hypotheekwet van 16 december 1851".

2. In paragraaf 5 dienen de woorden "van dit artikel" als overbodig te vervallen.

Artikel 36

De in deze bepaling vervatte verwijzingen naar de onderscheiden onderverdelingen van artikel 22, § 1, zijn klaarblijkelijk verkeerd.

.../...

Overigens zou men er beter aan doen om in de wet zelf de verplichting op te nemen om vergunningen terug te geven als ten aanzien daarvan een beslissing tot intrekking is genomen, aangezien artikel 36, 5°, van het voorontwerp bepaalt dat niet-naleving van die verplichting strafbaar is.

Ten slotte behoort de tekst te worden aangepast in het licht van de opmerkingen die over artikel 22 zijn gemaakt.

Artikel 37

De in paragraaf 2 gebruikte wending "de persoon die de strafrechtelijke verantwoordelijkheid voor de onderneming draagt" is onjuist, aangezien er bij de huidige stand van de wetgeving geen strafrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen bestaat. Wellicht doelen de stellers van het voorontwerp op de natuurlijke persoon aan wie het strafbare feit moet worden aangerekend.

Voorts is het noodzakelijk het begin van die paragraaf 2 als volgt te stellen : "Gestraft wordt op dezelfde wijze als ...".

Artikel 38

1. In paragraaf 1 dient het woord "(Zwitserland)" te vervallen. Voorts schrijve men twee keer ", goedgekeurd bij de wet van ..." in plaats van "en geratificeerd door de wet van ...". Ten slotte dienen de woorden "van rechtswege" als overbodig te vervallen.

.../...

2. Over de paragrafen 4 en 5 is in de bespreking van de artikelen geen enkele commentaar te vinden; de bespreking zou aldus moeten worden aangevuld dat de bestaansreden van die beide bepalingen duidelijk wordt.

Artikelen 39 en 40

Bij deze bepalingen worden een "commissie goederenvervoer over de weg" en een "overlegcomité goederenvervoer over de weg" opgericht, maar wordt geen enkele aanduiding gegeven over de hoedanigheid van de personen die in die instanties zitting zouden kunnen hebben.

Bovendien worden de taken van het "overlegcomité" in uiterst vage bewoordingen gedefinieerd : het "heeft als functie overleg te plegen over elke aangelegenheid die de sector van het vervoer van zaken aanbelangt", maar er wordt niet vermeld wie zich tot dat comité zou kunnen richten, noch aan wie het resultaat van dat "overleg" zou kunnen worden voorgelegd.

Voorts ziet men niet in op welk stuk die taak aanzienlijk verschilt van die welke artikel 39, § 2, 1° en 2°, aan de commissie goederenvervoer over de weg opdraagt.

.../...

Titel X

Deze titel zou als opschrift moeten dragen "Wijzigings- en opheffingsbepalingen en inwerkingtreding" in plaats van "opheffings-, wijzigings- en slotbepalingen".

Artikel 41 (dat artikel 42 wordt)

1. De artikelen 41, tot opheffing van de voormelde wet van 1 augustus 1960, en 42, tot wijziging van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, moeten van plaats verwisselen.

2. Men schrijve "het koninklijk besluit nr. 239 van 31 december 1983" in plaats van "het koninklijk besluit van 31 december 1983".

Artikel 42 (dat artikel 41 wordt)

De voormelde wet van 18 februari 1969 behoort met haar juiste opschrift te worden vermeld. In het Franse opschrift dient dan ook te worden geschreven "par chemin de fer ou par voie navigable" in plaats van "par chemin de fer et par voie navigable".

.../...

Artikel 43

Men dient te schrijven "op de tiende dag na die waarop deze wet is bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad" in plaats van "op de tiende dag na hun bekendmaking".

Slotopmerkingen

De Nederlandse tekst van verscheidene bepalingen van het ontwerp is uit een oogpunt van correct taalgebruik voor verbetering vatbaar, doordat hij een aantal gallicismen, overbodige bepaalde lidwoorden naar Frans model en andere slordigheden bevat waarvan sommige sinds jaar en dag gesignaleerd worden. In dit advies zijn enige tekstvoorstellen gedaan. Ten overvloede en onder voorbehoud van de in dit advies gemaakte inhoudelijke opmerkingen, worden bij wijze van voorbeeld nog de volgende verbeteringen voorgesteld :

Artikel 2

In de onderdelen 6° en 7° zou het beter zijn het lidwoord "de" weg te laten vóór het woord "spoorvoertuigen". Een soortgelijke opmerking geldt inzonderheid voor artikel 38, § 3.

.../...

Artikel 5

In paragraaf 1, 2°, schrijve men : "eensluidend verklaarde" en niet "voor eensluidend verklaarde", dat als niet-correct beschouwd wordt. Deze opmerking geldt mutatis mutandis voor heel het ontwerp.

Artikel 8

In paragraaf 1, 3°, zou het correcter zijn het woord "reglementering" te vervangen door de term "regeling". Deze opmerking geldt voor heel het ontwerp.

Artikel 12

In 1°, a) schrijve men "aangewezen zijn" in plaats van "aangewezen werden". Een soortgelijke opmerking geldt mutatis mutandis ook voor artikel 33, § 3, laatste lid, § 4, 2°, § 6 en § 9.

Artikel 25

In paragraaf 2 is de constructie "Zijn belast met", aan het begin van de zin, in strijd met het Nederlandse taaleigen. Een soortgelijke opmerking geldt voor de inleidende zin van artikel 36 en voor artikel 37, §§ 1 en 2.

.../...

Artikel 29

De wending "duidt ... aan", die in dit tekstverband niet-correct is, zou vervangen moeten worden door de wending "wijst ... aan".

De Nederlandse tekst van het ontwerp zou herzien moeten worden.

La chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

Messieurs
de Heren

R. ANDERSEN,

président de chambre,
kamervoorzitter,

C. WETTINCK,
P. LIENARDY,

conseillers d'Etat,
staatsraden,

F. DELPEREE,

assesseurs de la
section de législation,
assessoren van de
afdeling wetgeving,

J.-M. FAVRESSE,

Madame
Mevrouw

M. PROOST,

greffier,
griffier.

Le rapport a été présenté par
M. L. DETROUX, auditeur adjoint.
La note du Bureau de coordination
a été rédigée et exposée par
M. C. AMELYNCK, référendaire
adjoint.

Het verslag werd uitgebracht
door de H. L. DETROUX, adjunct-
auditeur. De nota van het
Coördinatiebureau werd opgesteld
en toegelicht door de
H. C. AMELYNCK, adjunct-
referendaris.

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

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

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

M. PROOST

R. ANDERSEN