

ROYAUME DE BELGIQUE

KONINKRIJK BELGIË

AVIS 32.264/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

ADVIES 32.264/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par la Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports, le 24 septembre 2001, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un projet d'arrêté royal "relatif au transport de choses par route", a donné le 5 décembre 2001 l'avis suivant :

De RAADVAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 24 september 2001 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer verzocht haar, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "betreffende het vervoer van zaken over de weg", heeft op 5 december 2001 het volgende advies gegeven :

OBSERVATIONS GENERALES

Plusieurs dispositions du projet d'arrêté font référence à l'A.S.B.L. Institut du Transport Routier. Cette A.S.B.L. est agréée pour l'organisation des cours visés à l'article 11, § 1^{er}, 1°, de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route, (article 8 du projet d'arrêté). C'est elle qui perçoit, à son profit, les redevances visées à l'article 33 du projet d'arrêté.

L'arrêté ministériel, soumis également à l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat, prévoit que c'est à l'organisme agréé, visé à l'article 8 de l'arrêté royal en projet, c'est-à-dire à l'A.S.B.L. Institut du Transport Routier, que doit être versé le montant de l'inscription aux cours (article 1^{er}) et aux examens (article 9).

L'article 11, § 1^{er}, 1°, de la loi du 3 mai 1999, précitée, dispose que le certificat de capacité professionnelle est délivré à toute personne physique qui "a d'abord suivi les cours organisés par le ministre ou par les organismes que le Roi agrée à cet effet". L'article 22, § 1^{er}, 8°, de la même loi, habilite le Roi à déterminer "le montant des redevances à percevoir au profit d'organismes agréés, en contrepartie de services prestés dans le cadre de la confection et de l'émission de licences de transport".

a) Il convient, tout d'abord, de rappeler que l'agrément d'un organisme par le Roi est un acte individuel. Il serait préférable que pareille désignation ne figure pas dans un arrêté réglementaire.

Plus fondamentalement, l'attention de l'auteur du projet est attirée sur le fait qu'en égard à la formulation des articles 11 et 22, précités, de la loi du 3 mai 1999, un monopole ne peut être octroyé à l'A.S.B.L. Institut du Transport Routier. D'autres organismes doivent pouvoir être agréés.

C'est d'ailleurs ce qu'implique le point 2 de la notification du Conseil des ministres du 15 décembre 2000 qui prévoit que "la Ministre de la Mobilité et des Transports soumettra au Conseil le projet d'arrêté royal fixant les critères d'agrément auxquels doivent répondre les organismes qui sont candidats pour organiser les cours de

.../...

capacité professionnelle visés à l'article 11, § 1^{er}, 1°, de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route".

Il en résulte que tant le projet d'arrêté royal que le projet d'arrêté ministériel doivent être modifiés afin de tenir compte de l'existence possible de plusieurs organismes agréés. Les conditions d'agrément doivent être prévues dans le projet d'arrêté royal.

b) Ni le projet d'arrêté royal ni le projet d'arrêté ministériel ne précisent quels sont "les services prestés" par les organismes agréés "dans le cadre de la confection et de l'émission des licences de transport" qui justifieraient la perception des redevances visées à l'article 33 du projet d'arrêté royal. Dans l'état actuel des textes examinés, la perception de ces redevances au profit des organismes agréés ne peut être admise.

OBSERVATIONS PARTICULIERES

Préambule

1. Il convient d'indiquer dans le préambule les dispositions que le projet d'arrêté abroge.

2. A l'alinéa 7, il y a lieu d'écrire après les mots "article 84, alinéa 1^{er}, 1°", les mots "des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat".

3. Il n'y a pas lieu de reproduire la motivation de l'urgence dans le préambule, dès lors que l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat est demandé dans un délai ne dépassant pas un mois et non dans un délai ne dépassant pas trois jours.

.../...

Dispositif

1. Vu son contenu et son faible nombre d'articles, il n'est pas nécessaire de diviser le titre 1^{er}, "GENERALITES", en chapitres.

2. Aux titres II, III et VIII, le chapitre 1^{er} s'écrit en toutes lettres.

3. Les autres chapitres des différents titres étant mentionnés en chiffres romains, il y a lieu d'utiliser ces chiffres dans les articles qui renvoient à ces chapitres. Cette observation vaut notamment pour les articles 21, 22 et 24.

Article 1^{er}

1. Une vingtaine d'articles du projet mentionnent in extenso la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route. Afin d'alléger le texte, il est proposé d'insérer dans les définitions, un alinéa rédigé comme suit :

"«loi» : la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route."

2. Au 5° du même paragraphe, il convient d'écrire "agrément" et non "agrégation".

Article 4

1. Au paragraphe 2, aux fins de transposer l'article 8, paragraphe 3, de la directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996, concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandise 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, il convient de mentionner "une attestation délivrée par une

.../...

autorité judiciaire ou administrative compétente" et non une "déclaration de l'autorité compétente".

2. Au paragraphe 3, il convient de reproduire de manière plus fidèle le texte de l'article 8, paragraphe 4, de la directive 96/26/CE précitée, qui mentionne le choix d'une déclaration sous serment ou d'une déclaration solennelle, faites devant une autorité judiciaire ou administrative compétente ou, le cas échéant, devant un notaire du pays d'origine ou du pays de provenance.

Article 5

Au paragraphe 1^{er}, 7°, a), il convient de préciser qu'il s'agit de l'annexe 2.

Articles 5, 6 et 7

Il y a lieu de supprimer les mots "au présent arrêté".

Article 15

1. Le projet d'arrêté reste en défaut de transposer l'article 3, paragraphe 3, e), de la directive précitée, qui dispose que les règles en matière de cautionnement ne s'appliquent qu'aux entreprises autorisées, à partir du 1^{er} janvier 1990, dans un Etat membre, en vertu d'une réglementation nationale, à exercer la profession de transporteur par route.

2. La disposition vise, en son 1°, "un établissement de crédit agréé conformément à la loi du 22 mars 1993 relative au statut et au contrôle des établissements de crédit".

La règle qui, par l'usage du mot "agréé", ne vise que les établissements de crédit agréés, mentionnés au Titre II de la loi du 22 mars 1993 relative au statut et au contrôle des établissements de crédit, est incompatible avec l'article 9 de la directive 96/26 précitée.

Article 17

Au paragraphe 1^{er}, 1°, le Conseil d'Etat se demande si la notion de bien matériel et de service "servant spécifiquement à l'organisation et à l'exécution des activités visées à l'article 3, 1° et 2°, de la loi du 3 mai 1999" est suffisamment précise et ne donnera pas lieu à des litiges. Elle gagnerait à être clarifiée.

Article 18

Au paragraphe 3, alinéa 2, le Conseil d'Etat n'aperçoit pas pour quelle raison objective les créanciers disposant d'un jugement devraient être préférés aux autres créanciers admis au passif de la faillite.

Article 20

Le paragraphe 1^{er} dispose que la caution solidaire est libérée de ses obligations après un délai de neuf mois à compter de la date à laquelle le Ministre ou son délégué a reçu de ladite caution solidaire, la lettre lui notifiant sa décision de se dégager totalement ou partiellement de ses obligations.

Il va de soi que la possibilité pour la caution de se dégager de ses obligations dépendra du contrat conclu entre la banque et l'entreprise.

Article 23

1. Le paragraphe 1^{er} exempte de l'obligation de posséder la licence le véhicule automobile qui effectue du transport combiné "pour autant que l'entreprise concernée réponde aux conditions fixées par la présente réglementation pour l'exécution des transports rémunérés de choses par route".

Comme l'entreprise doit tout de même satisfaire aux conditions de l'arrêté, la question se pose de savoir comment, à défaut de licence, elle pourra apporter la preuve qu'elle satisfait à ces conditions comme le prévoit le paragraphe 2.

2. Le paragraphe 1^{er}, dernier alinéa, ne vise que le "parcours terminal" alors que l'article 7 de la directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres" vise "un des parcours terminaux", c'est-à-dire le début ou la fin du parcours.

Titre III, Chapitre III, sections 2 et 3

L'article 6, paragraphe 3, de la directive 96/26, précitée, dispose que :

"Les Etats membres veillent à ce que les entreprises visées dans la présente directive aient la possibilité de faire valoir leurs intérêts par des moyens appropriés à l'égard des décisions visées aux paragraphes 1 et 2",

c'est-à-dire à l'égard des décisions de rejet d'accès à la profession ou de retrait d'autorisation d'exercer la profession.

Il convient, dès lors, de prévoir une possibilité pour les requérants de faire valoir leurs observations pour les cas où le ministre s'apprête à prendre une décision de refus ou de retrait de la licence.

Article 26

1. Le paragraphe 6 vise le retrait de "L'original et/ou (de) toutes les copies des licences de transport visées au § 1^{er} ou certaines d'entre elles" alors que le paragraphe 1^{er} vise "la licence de transport national ou la licence de transport communautaire" et les autres paragraphes "les licences de transport visées au § 1^{er}". Quant à l'article 28, il vise le retrait "de l'original ou d'une copie d'une licence de transport national ou d'une licence de transport communautaire en vertu de l'article 26".

Ces dispositions manquent de cohérence quant à la terminologie utilisée. Leur rédaction doit être revue.

2. Il résulte du paragraphe 6, 1^o, que la licence est immédiatement retirée lorsqu'elle n'est plus valable notamment en vertu de l'article 31, § 1^{er}, de l'arrêté en projet.

Or, cet article vise notamment l'hypothèse d'une licence dont les mentions sont devenues illisibles.

Le Conseil d'Etat se demande si, dans ce cas, le retrait ne devrait pas intervenir après l'expiration d'un délai, même très bref, laissé à l'entreprise pour obtenir le remplacement de la licence conformément à l'article 31, § 2.

Article 29

En vertu de cet article, "Les licences de transport national et les licences de transport communautaire qui ont fait l'objet d'un retrait visé à l'article 26 ne peuvent à nouveau être délivrées, sur demande, qu'un an au plus tôt après le retrait, lorsqu'au cours des cinq années précédant celui-ci, ces licences de transport ont déjà été retirées pour une raison analogue".

Cette disposition s'analyse, semble-t-il, en une sanction administrative destinée aux récidivistes. Or, aucune disposition de la loi du 3 mai 1999, précitée, n'habilite le Gouvernement à édicter une telle sanction.

Cette disposition doit être omise.

.../...

Article 31

Au paragraphe 1^{er}, 1°, il est plus exact d'écrire "autre que celle de leur titulaire ou leurs préposés".

Cette observation faut également pour l'article 46, 1°.

Article 33

Il est renvoyé à l'observation générale b).

Article 35

Il convient de préciser à qui et par qui peuvent être communiqués les renseignements mentionnés à l'article 35, alinéa 3.

Article 37

Cette disposition habilite le ministre à déterminer "les modalités de perception des droits de timbre et des redevances".

Or, ces modalités sont déjà prévues par l'arrêté du Régent du 26 juin 1947 contenant le Code des droits de timbre (notamment les articles 2 et 57) et par l'arrêté du Régent du 18 septembre 1947 relatif à l'exécution du Code des droits du timbre.

Si, comme l'a indiqué le fonctionnaire délégué, l'intention est de renoncer à l'utilisation de timbres fiscaux, il y a lieu de modifier en ce sens l'arrêté du Régent du 18 septembre 1947 précité, comme cela s'est fait pour les banques (article 26), auquel cas, le projet d'arrêté royal doit être proposé et contresigné par le Ministre des Finances.

Article 38

Il appartient à l'auteur du projet d'être en mesure de justifier les raisons pour lesquelles les transporteurs étrangers peuvent, conformément à l'annexe II du 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, circuler sans licence en Belgique lorsque leur masse maximale autorisée n'excède pas 6 tonnes alors que pour les transporteurs belges cette limite est fixée à 1, 5 tonne.

Article 51

L'article 167, § 2, de la Constitution réserve au Roi, et non au Roi et aux Ministres, la conclusion des traités qui ne portent pas sur des matières relevant de la compétence des Communautés et des Régions.

Selon le fonctionnaire délégué, la référence à des accords bilatéraux conclus par un ministre vise des accords qui ont été conclus dans le passé.

Il est suggéré de viser les accords bilatéraux ou multilatéraux conclus par la Belgique ⁽¹⁾.

La même observation vaut pour les articles 31 et 33 de l'arrêté ministériel.

Article 56

Il convient de préciser, à tout le moins dans le rapport au Roi, si "un véhicule immatriculé à l'étranger" est un véhicule immatriculé hors de Belgique, hors de l'Union européenne ou hors de l'espace économique européen.

⁽¹⁾ Voir la suggestion faite sous l'article 25 dans l'avis 21.850/9, donné le 2 octobre 1992, par la section de législation du Conseil d'Etat, sur un projet devenu l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

Titres VI et VII

Ils s'intituleront respectivement : "LA COMMISSION (...)" et "LE COMITE (...)".

Article 60

Il convient de préciser dans l'arrêté royal ce que l'on entend par "organisations professionnelles les plus représentatives" (2°, b) et par "organisations intéressées les plus représentatives" (2°, c).

Par ailleurs, c'est à l'arrêté royal et non à l'arrêté ministériel de prévoir les indemnités allouées aux membres de la Commission.

Article 62

En vertu de l'article 40, § 3, 1°, de la loi du 3 mai 1999, précitée, le Roi est habilité à déterminer la composition du Comité de concertation des transports de marchandises par route.

Le projet d'arrêté ne se conforme pas à cette habilitation, dans la mesure où il ne fait que paraphraser l'article 40 de la loi du 3 mai 1999, précitée, sans fournir les précisions nécessaires sur la composition du Comité de concertation.

Il convient de préciser le nombre et le mode de désignation des représentants des départements ministériels et des organisations professionnelles représentatives du secteur des transports de choses par route ainsi que ce que l'auteur du projet entend par organisation professionnelle représentative.

Article 65

Mieux vaut abroger les arrêtés ministériels mentionnés aux 6° à 8° par l'arrêté ministériel pris en exécution de l'arrêté royal examiné.

Titre VIII, Chapitre III

Selon le rapport au Roi (page 16), les autorisations générales actuelles cesseront d'exister lors de l'entrée en vigueur du projet. Cette indication est ambiguë. Veut-on dire que les autorisations générales cesseront du jour au lendemain d'être valables ? Un régime aussi brutal est peu concevable.

Tel ne semble pas l'hypothèse retenue dans l'article 67 du projet qui prévoit que les entreprises ont jusqu'au 1^{er} janvier 2004 ou au 1^{er} janvier 2006 pour prouver qu'elles satisfont toujours à la condition d'honorabilité. Il en résulte implicitement que les autorisations générales restent valables jusqu'à ces dates.

Par ailleurs, si le projet établit une règle transitoire en ce qui concerne la preuve que l'entreprise satisfait toujours à la condition d'honorabilité, il ne précise rien en ce qui concerne la preuve que l'entreprise satisfait toujours aux conditions de capacité professionnelle.

En conclusion, les dispositions transitoires doivent être rédigées de manière plus claire.

Article 68

L'assimilation, sans limite dans le temps, des cautionnements constitués conformément aux réglementations précédentes à celui prévu par le titre II, chapitre III, du projet d'arrêté ne peut être admise, dès lors que le montant de ces cautionnements ne correspond pas à ceux fixés par la directive 96/26/CE, précitée. Les cautionnements existants doivent, à tout le moins, être complétés pour atteindre les montants requis par la directive.

Article 70

Il n'y a pas lieu de mentionner l'article 2 de l'arrêté royal du 7 avril 1995 puisque ce dernier ne fait que modifier l'article 12 de l'arrêté royal du 25 novembre 1992.

Article 71

Dès lors que l'arrêté n'entre en vigueur que le 1^{er} janvier 2002, l'article 71 est inutile et sera omis.

Pour la même raison, il y a lieu d'omettre dans le projet d'arrêté royal, l'indication de montants en francs belges. Il convient également de remplacer la mention "EUR" par la mention "euro".

Observation finale

Le texte néerlandais du projet, laissant à désirer, doit être fondamentalement revu du point de vue de la langue.

ALGEMENE OPMERKINGEN

Verskillende bepalingen van het ontwerpbesluit verwijzen naar de vzw Instituut voor Wegtransport. Deze vzw is erkend voor het organiseren van de cursussen bedoeld in artikel 11, § 1, 1°, van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg (artikel 8 van het ontwerpbesluit). Zij int, ten eigen bate, de retributies bedoeld in artikel 33 van het ontwerpbesluit.

In het ministerieel besluit dat eveneens om advies is voorgelegd aan de afdeling wetgeving van de Raad van State, wordt gesteld dat het bedrag van de inschrijving voor de cursussen (artikel 1) en voor de examens (artikel 9) moet worden overgemaakt aan de in artikel 8 van het ontworpen koninklijk besluit bedoelde erkende instantie, met name de vzw Instituut voor Wegtransport.

Artikel 11, § 1, 1°, van de voornoemde wet van 3 mei 1999 bepaalt dat het getuigschrift van vakbekwaamheid wordt afgegeven aan elke natuurlijke persoon die "eerst de cursussen heeft gevolgd die worden georganiseerd door de minister of door de instellingen die de Koning daartoe erkent". Artikel 22, § 1, 8°, van dezelfde wet machtigt de Koning om "het bedrag (te bepalen) van de te innen retributies ten bate van de erkende instellingen als tegenprestatie voor de diensten verleend in het kader van de vervaardiging en de uitgifte van de vervoersvergunningen".

a) Er behoort eerst en vooral op gewezen te worden dat de erkenning van een instelling door de Koning een individuele handeling uitmaakt. Zulk een aanwijzing zou beter niet het voorwerp uitmaken van een verordeningsbesluit.

Meer in het bijzonder wordt de aandacht van de steller van het ontwerp gevestigd op het feit dat, gelet op de formulering van de voornoemde artikelen 11 en 22 van de wet van 3 mei 1999, er geen monopolie mag worden toegekend aan de vzw Instituut voor Wegtransport. Ook andere instellingen moeten erkend kunnen worden.

Dit is trouwens wat punt 2 van de kennisgeving van de Ministerraad van 15 december 2000 impliceert waar wordt gesteld dat "de Minister van Mobiliteit en Vervoer aan de Raad het ontwerp van koninklijk besluit overlegt tot bepaling van de criteria voor de erkenning waaraan de instellingen moeten beantwoorden die kandidaat zijn om de cursussen van vakbekwaamheid te organiseren bedoeld in artikel 11, § 1, 1°, van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg".

.../...

Daaruit vloeit voort dat zowel het ontwerp van koninklijk besluit als het ontwerp van ministerieel besluit gewijzigd moeten worden ten einde rekening te houden met het mogelijke bestaan van verschillende erkende instellingen. In het ontwerp van koninklijk besluit moeten de voorwaarden voor de erkenning worden bepaald.

b) Noch in het ontwerp van koninklijk besluit noch in het ontwerp van ministerieel besluit wordt gepreciseerd welke "diensten" door de erkende instellingen "verleend (worden) in het kader van de vervaardiging en de uitgifte van de vervoersvergunningen" die de inning zouden rechtvaardigen van de retributies bedoeld in artikel 33 van het ontwerp van koninklijk besluit. Bij de huidige stand van de onderzochte teksten kan met de inning van die retributies ten bate van de erkende instellingen niet worden ingestemd.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Aanhef

1. In de aanhef behoren de regelingen te worden vermeld die door het ontwerp van besluit worden opgeheven.

2. In het zevende lid dienen na de woorden "artikel 84, eerste lid, 1°" de woorden ",van de gecoördineerde wetten op de Raad van State" te worden geschreven.

3. De motivering van de spoedbehandeling behoeft niet in de aanhef te worden weergegeven, aangezien het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State gevraagd wordt binnen een termijn van ten hoogste een maand en niet binnen een termijn van ten hoogste drie dagen.

.../...

Dispositief

1. Gelet op de inhoud en op het geringe aantal artikelen is het niet noodzakelijk om titel I, "ALGEMEENHEDEN", in hoofdstukken in te delen.

2. In de Franse tekst van de titels II, III en VIII schrijve men chapitre 1^{er} voluit.

3. Aangezien de overige hoofdstukken van de verschillende titels in Romeinse cijfers vermeld worden, behoren deze cijfers gebruikt te worden in de artikelen die naar die hoofdstukken verwijzen. Deze opmerking geldt inzonderheid voor de artikelen 21, 22 en 24.

Artikel 1

1. In een twintigtal artikelen van het ontwerp wordt in extenso verwezen naar de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg. Om de leesbaarheid van de tekst te verbeteren, wordt voorgesteld om in de lijst met definities een lid in te voegen dat luidt als volgt :

"«wet» : de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg".

2. In de Franse tekst van onderdeel 5° van dezelfde paragraaf behoort "agrément" te worden geschreven en niet "agrégation".

Artikel 4

1. Met het oog op de omzetting van artikel 8, lid 3, 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, behoort in paragraaf 2 "een door de bevoegde rechterlijke of administratieve instantie (...) afgegeven verklaring" te worden geschreven en niet "een verklaring van de bevoegde overheid".

2. In paragraaf 3 behoort de tekst van artikel 8, lid 4, van de voornoemde richtlijn 96/26/EG, waarin de keuze wordt gelaten tussen een onder eed afgelegde verklaring of een plechtige verklaring ten overstaan van een bevoegde rechterlijke of administratieve instantie of, in voorkomend geval, ten overstaan van een notaris van het land van oorsprong of herkomst, getrouwer te worden weergegeven.

Artikel 5

In paragraaf 1, 7°, a), behoort te worden verduidelijkt dat het om bijlage 2 gaat.

Artikelen 5, 6 en 7

De woorden "bij dit besluit" behoren te worden weggelaten.

Artikel 15

1. Het ontwerp van besluit blijft in gebreke artikel 3, lid 3, e), van de voornoemde richtlijn om te zetten, waarin wordt gesteld dat de regels inzake de borgstelling slechts van toepassing zijn op ondernemingen die krachtens de nationale voorschriften vanaf 1 januari 1990 in een Lid-Staat gemachtigd zijn het beroep van wegvervoerder uit te oefenen.

.../...

2. In onderdeel 1° van de bepaling wordt verwezen naar "een kredietinstelling, erkend overeenkomstig de wet van 22 maart 1993 op het statuut van en het toezicht op de kredietinstellingen".

De regel, die door het gebruik van het woord "erkend" alleen betrekking heeft op de erkende kredietinstellingen, bedoeld in Titel II van de wet van 22 maart 1993 op het statuut van en het toezicht op de kredietinstellingen, is onverenigbaar met artikel 9 van de voornoemde richtlijn 96/26.

Artikel 17

Met betrekking tot paragraaf 1, 1°, vraagt de Raad van State zich af of de begrippen materiële goederen en diensten "die specifiek dienen voor de organisatie en de uitvoering van de in artikel 3, 1° en 2° van de wet van 3 mei 1999 (...) bedoelde werkzaamheden" voldoende duidelijk zijn en geen aanleiding zullen geven tot geschillen. Zij dienen verduidelijkt te worden.

Artikel 18

Met betrekking tot paragraaf 3, tweede lid, ziet de Raad van State niet in om welke objectieve reden de schuldeisers die een vonnis kunnen voorleggen voorrang zouden hebben op de andere schuldeisers die aanvaard werden in het passief van het faillissement.

Artikel 20

In paragraaf 1 wordt gesteld dat de hoofdelijke borg bevrijd is van zijn verplichtingen na het verstrijken van een termijn van negen maanden, te rekenen vanaf de datum waarop de Minister of zijn gemachtigde van deze hoofdelijke borg de brief houdende kennisgeving van zijn beslissing zich geheel of gedeeltelijk van zijn verplichtingen te ontdoen, heeft ontvangen.

Het hoeft geen betoog dat de mogelijkheid voor de borg om zich van zijn verplichtingen te bevrijden zal afhangen van het contract dat is afgesloten tussen de bank en de onderneming.

Artikel 23

1. Paragraaf 1 stelt het motorvoertuig dat voor gecombineerd vervoer wordt gebezigd, vrij van de verplichting om over een vergunning te beschikken "voor zover de betrokken onderneming voldoet aan de door deze regelgeving gestelde voorwaarden om vervoer van zaken tegen vergoeding over de weg te verrichten".

Aangezien de onderneming hoe dan ook moet voldoen aan de voorwaarden van het besluit, rijst de vraag hoe zij, zonder vergunning, het bewijs kan leveren dat ze voldoet aan die voorwaarden zoals bepaald wordt in paragraaf 2.

2. In paragraaf 1, laatste lid, wordt enkel verwezen naar het "eindtraject", terwijl in artikel 7 van richtlijn 92/106/EEG van de raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen Lid-Staten sprake is van "een van de eindtrajecten", met andere woorden het begin of het einde van het traject.

Titel III, Hoofdstuk III, afdelingen 2 en 3

Artikel 6, lid 3, van de voornoemde richtlijn 96/26 luidt als volgt :

"De Lid-Staten zien erop toe dat de in deze richtlijn bedoelde ondernemingen in de gelegenheid worden gesteld met betrekking tot de in de leden 1 en 2 bedoelde besluiten met passende middelen hun belangen te verdedigen",

met andere woorden met betrekking tot de besluiten waarbij de toegang tot het beroep wordt afgewezen of de vergunning om het beroep uit te oefenen wordt ingetrokken.

.../...

Er behoort derhalve voorzien te worden in een mogelijkheid voor de verzoekers om hun opmerkingen te doen kennen voor de gevallen waarin de minister aanstalten maakt om een besluit tot afwijzing of tot intrekking van de vergunning te nemen.

Artikel 26

1. Paragraaf 6 betreft de intrekking van "Het origineel en/of alle of bepaalde kopiën van de in § 1 bedoelde vervoervergunningen", terwijl er in paragraaf 1 sprake is van "De vergunning nationaal vervoer of de vergunning communautair vervoer" en in de andere paragrafen van "de in § 1 bedoelde vervoervergunningen". In artikel 28 is sprake van "Een krachtens artikel 26 ingetrokken origineel of kopie van een vergunning nationaal vervoer of vergunning communautair vervoer".

Deze bepalingen vertonen een gebrek aan samenhang wat de gebezigde terminologie betreft. De redactie ervan moet worden herzien.

2. Uit paragraaf 6, 1°, blijkt dat de vergunning onmiddellijk ingetrokken wordt wanneer ze niet meer geldig is krachtens de bepalingen van onder meer artikel 31, § 1, van het ontworpen besluit.

Dat artikel betreft echter inzonderheid het geval van een vergunning waarvan de vermeldingen onleesbaar zijn geworden.

De Raad van State vraagt zich af of in dat geval de intrekking niet moet plaatshebben na het verstrijken van een, zij het zeer korte, termijn waarover de onderneming beschikt om de vergunning overeenkomstig artikel 31, § 2, te laten vervangen.

Artikel 29

Dit artikel bepaalt het volgende : "De vergunningen nationaal vervoer en de vergunningen communautair vervoer die het voorwerp van een in artikel 26 bedoelde intrekking zijn geweest, kunnen op zijn vroegst één jaar na de intrekking terug worden afgegeven indien in de loop van de vijf jaar die voorafgaan aan die intrekking, deze vergunningen reeds om een analoge reden werden ingetrokken".

Deze bepaling lijkt neer te komen op een administratieve sanctie die bedoeld is voor recidivisten. Geen enkele bepaling van de voormelde wet van 3 mei 1999 machtigt echter de Regering om een zodanige sanctie uit te vaardigen.

Deze bepaling dient te vervallen.

Artikel 31

In paragraaf 1, 1°, is het juister te schrijven "een andere onderneming dan die van de houder of diens aangestelden".

Deze opmerking geldt eveneens voor artikel 46, 1°.

Artikel 33

Er wordt verwezen naar algemene opmerking b).

Artikel 35

Er dient te worden aangegeven aan wie en door wie de gegevens vermeld in artikel 35, derde lid, kunnen worden medegedeeld.

Artikel 37

Deze bepaling machtigt de minister om "de wijze van inning van de zegelrechten en de retributies" te bepalen.

Deze nadere bepalingen zijn evenwel reeds vervat in het besluit van de Regent van 26 juni 1947 houdende het Wetboek der zegelrechten (inzonderheid de artikelen 2 en 57) en het besluit van de Regent van 18 september 1947 betreffende de uitvoering van het Wetboek der zegelrechten.

Indien het de bedoeling is, zoals de gemachtigde ambtenaar aangegeven heeft, om geen belastingzegels meer te gebruiken, dient het voormelde besluit van de Regent van 18 september 1947 in die zin te worden gewijzigd, zoals dat voor de banken (artikel 26) gebeurd is, in welk geval de Minister van Financiën het ontwerp van koninklijk besluit moet voordragen en medeondertekenen.

Artikel 38

De steller van het ontwerp moet kunnen aangeven om welke redenen de buitenlandse vervoerders, overeenkomstig bijlage II bij de voormelde Verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van de Europese Gemeenschappen 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, zonder vergunning in België mogen rijden wanneer de maximale toegelaten massa niet meer dan 6 ton bedraagt, terwijl die grens voor Belgische vervoerders op 1,5 ton vastgesteld is.

Artikel 51

Artikel 167, § 2, van de Grondwet, legt het sluiten van de verdragen, met uitzondering van die welke betrekking hebben op de aangelegenheden waarvoor de gemeenschappen en gewesten bevoegd zijn, uitsluitend in handen van de Koning, en niet in handen van de Koning en de Ministers.

.../...

Volgens de gemachtigde ambtenaar zijn de door een minister gesloten bilaterale akkoorden waarnaar verwezen wordt akkoorden die in het verleden gesloten zijn.

Er wordt voorgesteld te verwijzen naar de door België gesloten bilaterale of multilaterale akkoorden ⁽²⁾.

Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 31 en 33 van het ministerieel besluit.

Artikel 56

Er dient, op zijn minst in het verslag aan de Koning, te worden gepreciseerd of "een in het buitenland ingeschreven voertuig" een voertuig is dat buiten België, buiten de Europese Unie of buiten de Europese Economische Ruimte ingeschreven is.

Titels VI en VII

Het Franse opschrift van deze titels behoort als volgt te worden gesteld :
"LA COMMISSION (...) " en "LE COMITE (...)".

Artikel 60

In het koninklijk besluit moet nader worden aangegeven wat wordt bedoeld met "de meest representatieve beroepsverenigingen" (2°, b) en "de meest representatieve belanghebbende organisaties" (2°, c).

⁽²⁾ Zie het voorstel dat de afdeling wetgeving van de Raad van State in advies 21.850/9 op 2 oktober 1992 gedaan heeft over artikel 25 van het ontwerp van koninklijk besluit, dat het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding geworden is.

Voorts is het bij koninklijk besluit, en niet bij ministerieel besluit, dat de vergoedingen moeten worden bepaald die aan de leden van de Commissie toegekend worden.

Artikel 62

Krachtens artikel 40, § 3, 1°, van de voormelde wet van 3 mei 1999 is de Koning gemachtigd om de samenstelling van het Overlegcomité goederenvervoer over de weg te bepalen.

Het ontwerp van besluit is niet in overeenstemming met deze machtiging, in zoverre het artikel 40 van de voornoemde wet van 3 mei 1999 louter parafraseert, zonder dat de noodzakelijke preciseringen over de samenstelling van het Overlegcomité gegeven worden.

Het aantal vertegenwoordigers van de ministeriële departementen en van de representatieve beroepsorganisaties van de sector goederenvervoer over de weg en de nadere regels voor hun aanwijzing moeten worden aangegeven; ook dient nader te worden bepaald wat de steller van het ontwerp bedoelt met representatieve beroepsorganisatie.

Artikel 65

Het is beter de in de onderdelen 6° tot 8° vermelde koninklijke besluiten te laten opheffen bij het ministerieel besluit dat vastgesteld wordt ter uitvoering van het onderzochte koninklijk besluit.

Titel VIII, Hoofdstuk III

Volgens het verslag aan de Koning (blz. 16) zullen de huidige algemene vergunningen ophouden te bestaan bij de inwerkingtreding van het ontwerp. Dit stellen is dubbelzinnig. Wil dit zeggen dat de algemene vergunningen van de ene op de andere dag zullen ophouden te bestaan ? Een zodanige abrupte regeling is niet goed denkbaar.

Dit lijkt niet het geval te zijn dat vervat is in artikel 67 van het ontwerp, dat bepaalt dat de ondernemingen tot 1 januari 2004 of tot 1 januari 2006 kunnen bewijzen dat ze nog voldoen aan de voorwaarde van betrouwbaarheid. Hieruit volgt impliciet dat de algemene vergunningen tot die data geldig blijven.

Voorts wordt in het ontwerp weliswaar een overgangsregel vastgesteld wat betreft het bewijs dat de onderneming nog voldoet aan de voorwaarde van betrouwbaarheid, maar wordt er niets in vermeld over het bewijs dat ze nog voldoet aan de voorwaarden inzake vakbekwaamheid.

De conclusie is dan ook dat de overgangsbepalingen duidelijker moeten worden geredigeerd.

Artikel 68

Het gelijkstellen, zonder beperking in de tijd, van de borgtochten gesteld overeenkomstig de voorgaande regelgevingen met de borgtocht waarin titel II, hoofdstuk III, van het ontwerp-besluit voorziet, is niet aanvaardbaar, doordat het bedrag van die borgtochten niet overeenstemt met de bedragen die bij de voormelde richtlijn nr. 96/26/EG vastgesteld worden. De bestaande borgtochten moeten dus op zijn minst worden verhoogd om de bij de richtlijn voorgeschreven bedragen te bereiken.

Artikel 70

Artikel 2 van het koninklijk besluit van 7 april 1995 hoeft niet te worden vermeld, aangezien dat artikel alleen maar artikel 12 van het koninklijk besluit van 25 november 1992 wijzigt.

Artikel 71

Artikel 71 is overbodig en dient te vervallen, aangezien het besluit eerst op 1 januari 2002 in werking treedt.

Om dezelfde reden dient in het ontwerp van koninklijk besluit de vermelding van bedragen in Belgische frank te vervallen. De vermelding "EUR" moet bovendien worden vervangen door de vermelding "euro".

Slotopmerking

Op taalkundig gebied moet de Nederlandse tekst van het ontwerp, die zeer voor verbetering vatbaar is, grondig worden herzien.

La chambre était composée de

Madame M.-L. WILLOT-THOMAS,
Mevrouw

Messieurs P. LIÉNARDY,
de Heren P. VANDERNOOT,
F. DELPÉRÉE,

Madame C. GIGOT,
Mevrouw

De kamer was samengesteld uit

président de chambre,
kamervoorzitter,

conseillers d'Etat,
staatsraad,

assesseur de la section de législation,
assessor van de afdeling wetgeving,

greffier,
griffier.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par Mme V. FRANCK, référendaire adjoint.

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door Mevr. V. FRANCK, adjunct-referendaris.

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

LE GREFFIER - LE GRIFFIER,

LE PRÉSIDENT- DE VOORZITTER,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS