

ROYAUME DE BELGIQUE

KONINKRIJK BELGIË

AVIS 34.518/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

ADVIES 34.518/4

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 6 décembre 2002, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un projet d'arrêté royal "fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route", a donné le 19 février 2003 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 6 december 2002 door de 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 "tot vaststelling van de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg", heeft op 19 februari 2003 het volgende advies gegeven :

OBSERVATIONS GENERALES

I. COMPETENCE DE L'AUTORITE FEDERALE

1. En vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les régions sont compétentes, en ce qui concerne les travaux publics et le transport, pour :

"Le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur.".

En ce qui concerne les services réguliers ordinaires, la section de législation du Conseil d'Etat a estimé, dans un avis 29.982/3, donné le 4 juillet 2000, sur un avant-projet devenu le décret du 20 avril 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen que :

"Samenvattend kan derhalve gesteld worden dat de bevoegdheid van de gewesten in verband met het (gewone) geregeld vervoer beperkt is tot het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer. Het geregeld vervoer dat uitsluitend binnen de Belgische landsgrenzen plaatsvindt, wordt steeds geacht tot het «streekvervoer» te behoren, hoe groot de afstanden ook mogen zijn. Van het geregeld vervoer dat de landsgrenzen overschrijdt, wordt aangenomen dat het nog het kenmerk van «streekvervoer» vertoont, als het binnen een beperkte strook aan weerszijden van de grens blijft, waarbij in de praktijk een afstand van tweemaal 25 km gehanteerd blijkt te worden.".

La question se pose toutefois de savoir, compte tenu de la compétence régionale en matière de transport en commun urbain et vicinal, quelle est la limite de la compétence reconnue à l'autorité fédérale en matière de conditions d'accès à la profession prévue à l'article 6, § 1^{er}, VI, dernier alinéa, 6°, de la loi spéciale du 8 août 1980 précitée.

.../...

Dans un arrêt 2/97 du 16 janvier 1997, se prononçant sur un recours en annulation partielle du décret de la Région flamande du 19 avril 1995 relatif à l'organisation et au fonctionnement du service de pilotage de la Région flamande et relatif au brevet de pilote de port, la Cour d'arbitrage a jugé que :

"La compétence en matière de conditions d'accès à la profession ne comprend pas celle de fixer des conditions d'accès à des fonctions publiques. Celles-ci ne sont pas, en effet, des professions au sens de l'article 6, § 1^{er}, VI, dernier alinéa, 6°, de la loi spéciale du 8 août 1980. Cette règle s'applique non seulement aux fonctions exercées dans les services publics au sens organique du terme, mais aussi aux fonctions exercées par des personnes qui accomplissent à titre professionnel et de manière habituelle, quelle que soit la nature de leur relation juridique avec l'administration décentralisée, une tâche d'intérêt général et qui fournissent ainsi un service public au sens fonctionnel du terme." (B.9.1) ⁽¹⁾.

Les transports en commun urbains et vicinaux doivent être considérés comme des services publics au sens fonctionnel.

Il résulte de l'arrêt précité de la Cour d'arbitrage que, dans la mesure où le projet contient des dispositions fixant des exigences relatives à l'accès à la profession de transporteur de personnes par route dans ce secteur, il ne règle pas des conditions d'accès à la profession au sens de l'article 6, § 1^{er}, VI, dernier alinéa, 6°, de la loi spéciale du 8 août 1980.

En conclusion, il y a lieu de revoir le champ d'application du projet afin d'exclure de celui-ci les transports en commun urbains et vicinaux.

Les observations qui suivent et qui se réfèreraient aux services réguliers ordinaires ou spécialisés doivent être comprises comme ne visant que les transports internationaux.

⁽¹⁾ En ce sens, voir également les arrêts 81/97 du 17 décembre 1997 et 67/99 du 17 juin 1999.

II. ASSOCIATION DES GOUVERNEMENTS DE REGION

Pour que la formalité de l'association des Gouvernements de région puisse être considérée comme valablement accomplie, il faut que le Ministre de la Mobilité et des Transports les informe des raisons pour lesquelles il n'a pas été tenu compte de certaines de leurs observations.

III. HARMONISATION DE LA REGLEMENTATION

1. L'article 4 dispose que les licences de transport communautaire ou les licences requises pour exploiter, en transport international, des services réguliers ou réguliers spécialisés ou les autorisations pour exploiter des services occasionnels, sont refusés lorsque l'entreprise requérante ne satisfait pas aux conditions d'honorabilité (article 4, § 1^{er}), de capacité professionnelle (article 4, § 2) et de capacité financière (article 4, § 3).

Il convient, par souci de cohérence, que les textes qui réglementent l'octroi des licences et autorisations précitées renvoient expressément aux conditions d'honorabilité, de capacité professionnelle et de capacité financière prévues par le projet.

C'est ainsi que procède le Règlement (CEE) N° 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocar et autobus, dont l'article 3, paragraphe 1^{er}, exige qu'il soit satisfait aux "conditions fixées conformément à la réglementation communautaire concernant l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux".

En revanche, l'article 35 du projet abroge les dispositions de l'arrêté royal du 25 mars 1986 fixant les conditions d'octroi des autorisations d'exploiter des services occasionnels de transports rémunérés de personnes, qui concernent les conditions de capacité et de solvabilité exigées pour l'octroi de l'autorisation, sans les remplacer par une référence aux conditions d'accès à la profession prévues par le projet.

.../...

2. Par ailleurs, il convient que l'autorité qui délivre les licences et les autorisations puisse vérifier le respect des conditions d'accès à la profession. C'est donc à l'occasion d'une demande de licence ou d'autorisation que doivent être transmis les documents prouvant le respect des conditions d'accès à la profession. Il serait préférable que l'article 9 de l'arrêté royal du 25 mars 1986 précité soit modifié plutôt qu'abrogé comme le prévoit l'article 35 du projet. De même, il serait plus adéquat de prévoir que les documents prouvant le respect des conditions d'accès à la profession soient joints à la demande de licence et d'autorisation plutôt qu'à chaque demande de "permis d'utilisation" comme le prévoit l'article 27, § 2, du projet.

Il serait plus cohérent que les permis d'utilisation soient délivrés sur la base de la production de la licence ou de l'autorisation, d'une part, et, d'autre part, des documents prouvant que le véhicule satisfait à d'éventuelles autres exigences prévues par la réglementation.

Plus fondamentalement, en ce qui concerne le rapport entre l'arrêté royal du 25 mars 1986 précité et le projet, il est renvoyé à l'observation ci-après.

3. Le rapport au Roi dispose :

"L'intention est de conférer à la réglementation, dans un proche avenir, une structure simple, sous la forme d'une loi, d'un arrêté royal et d'un arrêté ministériel. Le projet de nouvel arrêté royal constitue donc une première phase dans ce sens."

Il conviendra de poursuivre la rationalisation de la réglementation en la matière, en intégrant dans le projet d'arrêté, moyennant l'adaptation de son intitulé, les dispositions qui subsistent de l'arrêté royal du 25 mars 1986 précité.

IV. DELEGATIONS EXCESSIVES

Plusieurs dispositions du projet contiennent des délégations excessives au ministre.

.../...

A l'article 13, c'est au Roi de fixer les règles essentielles relatives à l'organisation des cours ainsi que les conditions de participation à ces cours et les droits d'inscription.

A l'article 15, § 2, les règles essentielles relatives à l'organisation des examens, notamment celles concernant la composition du jury, les conditions de participation à l'examen, en ce compris les droits d'inscription, l'exclusion des participants, doivent être fixées dans l'arrêté.

A l'article 27, § 2, 2°, c'est au projet lui-même de déterminer la durée de validité du permis d'utilisation.

A l'article 32, § 2, c'est dans l'arrêté que doit être consacrée l'obligation d'entendre l'entreprise concernée.

V. ANNEXES

L'article 8, § 1^{er}, 4°, a), et l'article 11 font référence à une annexe 2. Or, aucune annexe n'est jointe au projet soumis à l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat.

Par ailleurs, le projet ne fait pas référence à une annexe 1.

Ces lacunes doivent être comblées.

OBSERVATIONS PARTICULIERES

Préambule

Il n'y a pas lieu de viser l'arrêté ministériel du 4 octobre 1982 portant la liste des matières des cours et examens pour la délivrance des certificats de capacité professionnelle au transport de voyageurs, qui ne constitue pas le fondement légal du projet et qui n'est ni modifié ni abrogé par ce dernier.

En réalité, l'arrêté ministériel du 4 octobre 1982 précité doit être abrogé par le projet d'arrêté ministériel "pris en exécution de l'arrêté royal du (...) fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route" qui fait l'objet de l'avis 34.519/4, donné ce jour.

Dispositif

Article 1^{er} (nouveau)

Conformément à l'article 2, § 1^{er}, alinéa 2, de la directive 98/76/CE du Conseil du 1^{er} octobre 1998 modifiant la directive 96/26/CE précitée, il y a lieu de mentionner dans un nouvel article 1^{er} la directive que le projet transpose.

Article 4

Que ce soit dans l'hypothèse d'un refus de délivrer une licence ou une autorisation ou en cas de retrait d'une licence ou d'une autorisation, il convient de transposer l'article 6, paragraphe 3, de la directive 96/26/CE précitée qui dispose :

"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 au paragraphes 1 et 2 (c'est-à-dire les décisions de rejet d'une demande d'accès à la profession ou de retrait de l'autorisation d'exercer la profession).".

.../...

Article 5

Au paragraphe 3, 2°, la décision, compte tenu de son importance, ne peut être prise par le délégué du ministre.

La même observation vaut pour le paragraphe 4, 1°, b), pour le paragraphe 4, 2°, b) et pour le paragraphe 5, 3°.

En conséquence, l'article 30, § 2, 1° sera également adapté.

Article 6

1. Lorsque les articles 9 et 10 de la loi du 8 août 1997 relative au Casier judiciaire central, seront entrés en vigueur, les extraits du casier judiciaire qui seront délivrés ne feront plus de distinction selon le bénéficiaire de l'extrait. Il n'y aura donc plus d'extraits spécifiquement destinés aux administrations publiques .

2. Au paragraphe 3, il y a lieu d'écrire, conformément à l'article 8, paragraphe 4, de la directive 96/26/CE précitée :

"(...) certifiant que celui-ci a déclaré solennellement ou sous serment (...).".

Article 10

Il convient que le projet fixe les conditions d'agrément des organismes ainsi que les règles essentielles de la procédure d'agrément.

Article 12

Cet article est inutile et sera omis.

.../...

Article 15

Il n'y a pas lieu de mentionner expressément "l'a.s.b.l. Institut du Transport Routier". L'article 10, 1^o, prévoit d'ailleurs que plusieurs organismes peuvent être agréés.

Article 16

Au paragraphe 4, c'est au ministre qu'il appartient de revoir une décision défavorable. Les mots "ou par son délégué" seront donc omis.

L'article 30, § 1^{er}, sera adapté en conséquence.

Article 17

Au paragraphe 2, le mot "permettre" doit être remplacé par les mots "pouvoir à".

Article 20

1. Le projet d'arrêté reste en défaut de transposer l'article 3, paragraphe 3, e), de la directive 96/26/CE précitée, qui dispose que les règles précisant les exigences en matière de capacité financière 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. L'article 3, paragraphe 3, point d), de la directive 96/26/CE précitée dispose que :

"Aux fins des points a), b) et c) (c'est-à-dire, les règles précisant les exigences en matière de capacité financière), l'autorité compétente peut accepter ou imposer, 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 par une garantie bancaire, éventuellement sous forme d'un nantissement ou d'un cautionnement, ou par tout autre moyen similaire."

.../...

L'article 20 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 ⁽²⁾.

3. L'article 20, § 1^{er}, 1^o, est trop restrictif compte tenu de l'article 9 de la directive 96/26/CE précitée dont les paragraphes 1^{er} et 2 disposent que :

"1. Lorsque, dans un Etat membre d'accueil, la capacité financière doit être prouvée par une attestation, cet Etat considère les attestations correspondantes, délivrées par les banques du pays d'origine ou de provenance ou par d'autres organismes désignés de ce pays, comme équivalentes aux attestations délivrées sur son propre territoire.

2. Lorsqu'un Etat membre exige de ses ressortissants certaines conditions de capacité financière les concernant, dont la preuve ne peut être apportée par le document visé au paragraphe 1, cet Etat accepte comme preuve suffisante, pour les ressortissants des autres Etats membres, une attestation délivrée par une autorité administrative compétente du pays d'origine ou de provenance, certifiant que ces conditions sont satisfaites. Ces attestations portent sur les faits précis qui sont pris en considération dans le pays d'accueil."

Article 23

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 25

Le paragraphe 1^{er} dispose que la caution solidaire est libérée de ses obligations à l'égard des créanciers éventuels, 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.

⁽²⁾ Dans le même sens, voir l'observation formulée sous l'article 13 dans l'avis 27.525/4, donné le 27 mai 1988, par la section de législation du Conseil d'Etat sur un avant-projet devenu la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route.

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

Article 30

Le paragraphe 2, 2°, b), mentionne les "critères fixés en matière de siège d'exploitation de l'entreprise".

Or, le projet ne comprend aucun critère de cette nature.

Article 31

Au 2°, b), il convient de préciser ce que l'on entend par "des organisations intéressées les plus représentatives".

Articles 36 et 37

Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas pour quelle raison les services réguliers sont visés à l'article 37 et non à l'article 36.

Article 38

La section de législation n'aperçoit pas pourquoi, à l'article 38, § 2, alinéa 2, les espèces ou les titres déposés ne peuvent être restitués avant les six mois qui suivent la date de constitution d'un cautionnement conformément aux dispositions du projet d'arrêté.

ALGEMENE OPMERKINGEN

I. BEVOEGDHEID VAN DE FEDERALE OVERHEID

1. Krachtens artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen zijn de gewesten, wat de openbare werken en het vervoer betreft, bevoegd voor :

"het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur."

Wat de gewone vormen van geregeld vervoer betreft, heeft de afdeling Wetgeving van de Raad van State het volgende geoordeeld in advies 29.982/3 van 4 juli 2000 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen :

"Samenvattend kan derhalve gesteld worden dat de bevoegdheid van de gewesten in verband met het (gewone) geregeld vervoer beperkt is tot het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer. Het geregeld vervoer dat uitsluitend binnen de Belgische landsgrenzen plaatsvindt, wordt steeds geacht tot het "streekvervoer" te behoren, hoe groot de afstanden ook mogen zijn. Van het geregeld vervoer dat de landsgrenzen overschrijdt, wordt aangenomen dat het nog het kenmerk van "streekvervoer" vertoont, als het binnen een beperkte strook aan weerszijden van de grens blijft, waarbij in de praktijk een afstand van tweemaal 25 km gehanteerd blijkt te worden."

Gelet op de gewestelijke bevoegdheid inzake gemeenschappelijk stads- en streekvervoer rijst evenwel de vraag hoever de bevoegdheid van de federale overheid reikt inzake de vestigingsvoorwaarden genoemd in artikel 6, § 1, VI, laatste lid, 6°, van de genoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980.

In arrest 2/97 van 16 januari 1997 heeft het Arbitragehof het volgende geoordeeld in zijn uitspraak over een beroep tot gedeeltelijke nietigverklaring van het decreet van het Vlaamse Gewest van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende het brevet van havenloods :

"De bevoegdheid inzake vestigingsvoorwaarden omvat niet de bevoegdheid om toegangsvoorwaarden tot openbare functies vast te stellen. Openbare functies zijn immers geen beroepen in de zin van artikel 6, § 1, VI, laatste lid, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Dit geldt niet enkel voor ambten in openbare diensten in de organieke zin van het woord, maar ook voor de functies van de personen die beroepshalve en gewoonlijk, ongeacht de aard van hun rechtsbetrekking met het gedecentraliseerd bestuur, een taak van openbaar belang vervullen en aldus een openbare dienst in functionele zin behartigen." (B.9.1) ⁽¹⁾.

Het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer moet worden beschouwd als een openbare dienst in functionele zin.

Uit het voormelde arrest van het Arbitragehof blijkt dat het ontwerp, voorzover het bepalingen bevat waarin vereisten voor de toegang tot het beroep van vervoerder van personen over de weg in die sector worden vastgesteld, geen vestigingsvoorwaarden regelt in de zin van artikel 6, § 1, VI, laatste lid, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Het besluit is dan ook dat de werkingssfeer van het ontwerp moet worden herzien om ervoor te zorgen dat het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer erbuiten valt.

De volgende opmerkingen die betrekking zouden hebben op gewone of bijzondere vormen van geregeld vervoer, dienen zo te worden verstaan dat ze enkel gelden voor het internationaal vervoer.

⁽¹⁾ Zie in die zin ook de arresten 81/97 van 17 december 1997 en 67/99 van 17 juni 1999.

II. BETREKKEN VAN DE GEWESTREGERINGEN BIJ HET ONTWERPEN VAN HET BESLUIT

De gewestregeringen moeten bij het ontwerpen van dit besluit betrokken worden. Er kan slechts van uitgegaan worden dat dit vormvoorschrift rechtsgeldig vervuld is, als de Minister van Mobiliteit en Vervoer de gewestregeringen heeft meegedeeld waarom sommige van hun opmerkingen terzijde zijn geschoven.

III. HARMONISEREN VAN DE VERSCHILLENDE REGELINGEN

1. Artikel 4 bepaalt dat de communautaire vervoersvergunningen of de vergunningen vereist voor de exploitatie, in internationaal vervoer, van geregeld vervoer en bijzonder geregeld vervoer of de machtigingen voor de exploitatie van ongeregeld vervoer, worden geweigerd wanneer de verzoekende onderneming niet voldoet aan de voorwaarden van betrouwbaarheid (artikel 4, § 1), vakbekwaamheid (artikel 4, § 2) en financiële draagkracht (artikel 4, § 3).

Ter wille van de samenhang dienen de teksten die de toekenning van de voormelde vergunningen en machtigingen regelen, uitdrukkelijk te verwijzen naar de in het ontwerp gestelde voorwaarden inzake betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en financiële draagkracht.

Dat is de werkwijze in de Verordening (EEG) Nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen, waarvan artikel 3, lid 1, bepaalt dat moet worden voldaan aan "de voorwaarden overeenkomstig de communautaire reglementering inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg".

Bij artikel 35 van het ontwerp worden de bepalingen van het koninklijk besluit van 25 maart 1986 tot vaststelling van de voorwaarden voor de afgifte van machtigingen tot het exploiteren van ongeregeld bezoldigd vervoer van personen die betrekking hebben op de voorwaarden van vakbekwaamheid en solvabiliteit waaraan moet worden voldaan om de machtiging te verkrijgen, echter opgeheven zonder dat ze worden vervangen door een verwijzing naar de in het ontwerp gestelde voorwaarden voor de toegang tot het beroep.

.../...

2. Bovendien moet de overheid die de vergunningen en machtigingen afgeeft kunnen nagaan of de voorwaarden voor de toegang tot het beroep zijn nageleefd. Wanneer een vergunning of machtiging wordt aangevraagd, moeten dus de stukken worden bezorgd die bewijzen dat de voorwaarden voor de toegang tot het beroep zijn nageleefd. Het zou beter zijn dat artikel 9 van het voormelde koninklijk besluit van 25 maart 1986 wordt gewijzigd in plaats dat het wordt opgeheven zoals artikel 35 van het ontwerp bepaalt. Zo zou het ook doeltreffender zijn te bepalen dat de stukken die bewijzen dat de voorwaarden voor de toegang tot het beroep zijn nageleefd, bij de aanvraag om een vergunning of machtiging worden gevoegd in plaats van bij elke aanvraag om "gebruikstoelating" zoals in artikel 27, § 2, van het ontwerp wordt bepaald.

Het zou logischer zijn dat de "gebruikstoelatingen" zouden worden afgegeven na overlegging van enerzijds de vergunning of de machtiging en anderzijds de stukken die bewijzen dat het voertuig voldoet aan eventuele andere vereisten die in de regelingen zijn vervat.

Voor een meer fundamenteel bezwaar, wat het verband betreft tussen het genoemde koninklijk besluit van 25 maart 1986 en het ontwerp, wordt verwezen naar de hierna volgende opmerking.

3. In het verslag aan de Koning staat :

"In een nabije toekomst wordt ernaar gestreefd om opnieuw te komen tot een eenvoudige structuur, met name één wet, één koninklijk besluit en één ministerieel besluit. Het ontwerp van nieuw koninklijk besluit is hiertoe een eerste aanzet."

De regelgeving terzake moet verder worden gestroomlijnd door in het ontwerpbesluit de bepalingen van het genoemde koninklijk besluit van 25 maart 1986 op te nemen die blijven bestaan. Daartoe moet het opschrift van het ontwerpbesluit wel worden aangepast.

IV. BUITENSPORIGE DELEGATIES

Verscheidene bepalingen van het ontwerp bevatten buitensporige delegaties aan de minister.

In artikel 13 behoort de Koning de fundamentele regels voor de organisatie van de cursussen, alsook de voorwaarden voor deelneming aan die cursussen en het inschrijvingsgeld te bepalen.

Wat artikel 15, § 2, betreft, moeten de fundamentele regels voor de organisatie van de examens in het besluit worden vastgesteld, in het bijzonder de fundamentele regels betreffende de samenstelling van de examencommissie, de voorwaarden voor deelneming aan het examen, met inbegrip van het inschrijvingsgeld en de uitsluiting van deelnemers.

Wat artikel 27, § 2, 2°, betreft, moet de geldigheidsduur van de "gebruikstoelating" in het ontwerp zelf worden bepaald.

Wat artikel 32, § 2, betreft, moet de verplichting om de betrokken onderneming te horen, in het besluit worden vastgelegd.

V. BIJLAGEN

In artikel 8, § 1, 4°, a), en in artikel 11 wordt verwezen naar een bijlage 2. Bij het ontwerp dat voor advies aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State is voorgelegd, is echter geen enkele bijlage gevoegd.

Voorts is in het ontwerp nergens sprake van een bijlage 1.

Die leemten moeten worden aangevuld.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Aanhef

Er is geen reden om te verwijzen naar het ministerieel besluit van 4 oktober 1982 houdende de lijst met de onderwerpen van de cursussen en de examens ter uitreiking van de getuigschriften van vakbekwaamheid voor het personenvervoer, aangezien dat besluit geen rechtsgrond voor het ontwerp oplevert en niet gewijzigd of opgeheven wordt bij het ontwerp.

Eigenlijk moet het genoemde ministerieel besluit van 4 oktober 1982 opgeheven worden bij het ontwerp van ministerieel besluit "genomen ter uitvoering van het koninklijk besluit van (...) tot vaststelling van de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg" waarover vandaag advies 34.519/4 is uitgebracht.

Dispositief

Artikel 1 (nieuw)

Overeenkomstig artikel 2, lid 1, tweede alinea, van richtlijn 98/76/EG van de Raad van 1 oktober 1998 tot wijziging van de genoemde richtlijn 96/26/EG, dient in een nieuwe artikel 1 de richtlijn te worden genoemd die bij het ontwerp wordt omgezet.

Artikel 4

Zowel voor het geval waarbij geweigerd wordt een vergunning of een machtiging te verlenen als voor het geval waarbij een vergunning of een machtiging wordt ingetrokken, moet artikel 6, lid 3, van de genoemde richtlijn 96/26/EG worden omgezet, dat het volgende bepaalt :

"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 (dat wil zeggen de besluiten om een aanvraag om toegang tot het beroep af te wijzen of om een vergunning tot het uitoefenen van het beroep in te trekken) met passende middelen hun belangen te verdedigen.".

.../...

Artikel 5

De beslissing waarvan sprake in paragraaf 3, 2°, mag, gezien het belang ervan, niet door de gemachtigde van de minister worden genomen.

Dezelfde opmerking geldt voor paragraaf 4, 1°, b), voor paragraaf 4, 2°, b) en voor paragraaf 5, 3°.

Artikel 30, § 2, 1°, moet bijgevolg ook worden aangepast.

Artikel 6

1. Wanneer de artikelen 9 en 10 van de wet van 8 augustus 1997 betreffende het Centraal Strafreger in werking zullen zijn getreden, zal bij de uittreksels uit het strafregister die worden afgegeven geen onderscheid meer worden gemaakt naargelang van de persoon voor wie het uittreksel bestemd is. Er zullen dus geen uittreksels meer zijn die specifiek bestemd zijn voor openbare besturen.

2. In paragraaf 3 schrijve men, overeenkomstig artikel 8, lid 4, van de genoemde richtlijn 96/26/EG :

"(...) waarin wordt bevestigd dat de betrokkene plechtig of onder ede heeft verklaard (...).".

Artikel 10

De voorwaarden voor de erkenning van de instellingen en de basisregels van de erkenningsprocedure moeten in het ontwerp worden vastgesteld.

Artikel 12

Dit artikel is overbodig en moet vervallen.

.../...

Artikel 15

Er is geen reden om uitdrukkelijk "de v.z.w. Instituut voor het Wegtransport" te vermelden. Artikel 10, 1°, bepaalt trouwens dat verscheidene instellingen erkend kunnen worden.

Artikel 16

In paragraaf 4 moeten de woorden "of zijn gemachtigde" vervallen. Het staat immers aan de minister om een ongunstige beslissing te herzien.

Artikel 30, § 1, moet dienovereenkomstig worden aangepast.

Artikel 17

In paragraaf 2 moet in de Franse tekst het woord "permettre" vervangen worden door de woorden "pourvoir à".

Artikel 20

1. In het ontwerpbesluit wordt verzuimd artikel 3, lid 3, e), van de genoemde richtlijn 96/26/EG om te zetten, dat bepaalt dat de regels die de vereisten vaststellen inzake financiële draagkracht 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. Artikel 3, lid 3, punt d), van de genoemde richtlijn 96/26/EG bepaalt :

"Voor de toepassing van de punten a), b), en c) (namelijk de regels waarin de vereisten inzake financiële draagkracht worden gesteld) kan de bevoegde autoriteit de bevestiging of de verzekering van een bank of een andere daartoe gekwalificeerde instelling aanvaarden of verlangen als bewijs. Deze bevestiging of verzekering mag de vorm van een bankgarantie, eventueel in de vorm van een onderpand of een borgsom, of enig ander soortgelijk middel hebben."

.../...

In artikel 20 van het voorontwerp, dat bepaalt dat het stellen van een hoofdelijke borgtocht het enige middel is om de financiële draagkracht te bewijzen, wordt de genoemde bepaling van de voormelde richtlijn niet correct omgezet ⁽²⁾.

3. Artikel 20, § 1, 1°, is te restrictief gelet op artikel 9 van de genoemde richtlijn 96/26/EG waarvan de leden 1 en 2 als volgt luiden:

"1. Indien in een Lid-Staat van ontvangst de financiële draagkracht door middel van een verklaring moet worden aangetoond, beschouwt deze Staat de verklaringen dienaangaande die door banken van het land van oorsprong of herkomst of door andere, door dat land daartoe aangewezen organen zijn afgegeven, als gelijkwaardig aan de op zijn eigen grondgebied afgegeven verklaringen.

2. Indien een Lid-Staat aan zijn onderdanen bepaalde eisen van financiële draagkracht stelt waarvan het bewijs niet door middel van het in lid 1 bedoelde document kan worden geleverd, erkent deze Lid-Staat voor de onderdanen van de andere Lid-Staten als voldoende bewijs een door een bevoegde administratieve instantie van het land van oorsprong of herkomst afgegeven verklaring waaruit blijkt dat aan deze eisen is voldaan. Deze verklaring dient betrekking te hebben op de nauwkeurig omschreven feiten die in het land van ontvangst in aanmerking worden genomen."

Artikel 23

In verband met paragraaf 3, tweede lid, ziet de Raad van State niet in hoe op objectieve wijze verantwoord kan worden dat schuldeisers die over een vonnis beschikken voorrang zouden moeten hebben boven de andere schuldeisers die tot het passief van het faillissement worden toegelaten.

⁽²⁾ Zie in die zin ook de opmerking onder artikel 13 in advies 27.525/4 van 27 mei 1988 dat de afdeling Wetgeving van de Raad van State heeft gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg.

Artikel 25

Paragraaf 1 bepaalt dat de hoofdelijke borg bevrijd is van zijn verplichtingen jegens de eventuele schuldeisers, 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 heeft ontvangen houdende kennisgeving van zijn beslissing zich geheel of gedeeltelijk van zijn verplichtingen te ontdoen.

Uiteraard hangt de mogelijkheid van de borg om zich van zijn verplichtingen te ontdoen, ook af van de overeenkomst die tussen de bank en de onderneming is gesloten.

Artikel 30

In paragraaf 2, 2°, b), is sprake van de "gestelde criteria betreffende de bedrijfszetel van de onderneming".

Het ontwerp bevat echter geen enkel criterium van die aard.

Artikel 31

In onderdeel 2°, b), moet worden verduidelijkt wat onder "de meest representatieve betrokken organisaties" wordt verstaan.

Artikelen 36 en 37

Het is de Raad van State niet duidelijk waarom in artikel 37 sprake is van het geregeld vervoer en in artikel 36 niet.

Artikel 38

De afdeling Wetgeving ziet niet in waarom in artikel 38, § 2, tweede lid, gedeponeerde gelden of waarden niet eerder kunnen worden teruggegeven dan zes maanden na het stellen van een borgtocht overeenkomstig de bepalingen van het ontwerpbesluit.

La chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

Madame M.-L. WILLOT-THOMAS,
Mevrouw

président de chambre,
kamervoorzitter,

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

conseillers d'Etat,
staatsraden,

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

Madame C. GIGOT,
Mevrouw

greffier,
griffier.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée par M. Y. CHAUFFOUREAUX, référendaire adjoint.

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, adjunct-referendaris.

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

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

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRÉSIDENT - DE VOORZITTER,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS