

AW

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 41.209/2/V

DE LA SECTION DE LÉGISLATION DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 16 août 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal "fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route", a donné le 13 septembre 2006 l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1/, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Observations générales

Formalités préalables

Le projet examiné vise à remplacer l'arrêté royal du 10 décembre 2003 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route, annulé par l'arrêt du Conseil d'État n/ 146.259/VIII du 20 juin 2005.

Dans cet arrêt, la section d'administration du Conseil d'État rappelle quelle est la portée de la procédure d'association des gouvernements de régions, prévue à l'article 6, § 4, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, dans les termes suivants :

"Considérant que d'après l'article 6, § 4, 3/, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les Gouvernements régionaux doivent être associés «à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport»; que, selon la jurisprudence du Conseil d'État, «associer un organe à l'élaboration d'un règlement implique non seulement l'action de recevoir et d'examiner d'éventuelles suggestions mais, en outre, celle d'en débattre avec lui, c'est-à-dire au moins de lui exposer avant de prendre la décision, les raisons pour lesquelles il n'est pas jugé opportun de les suivre, si tel est le cas, de sorte que cet organe puisse obtenir une garantie que son point de vue ne sera pas écarté sans motif admissible» (arrêt Région wallonne, n/ 31.587, du 14 décembre 1988); que l'avis de la section de législation donné sur le projet qui est devenu l'arrêté attaqué rappelle cette interprétation et y souscrit; qu'au vu du dossier administratif et du rapport au Roi précédant l'arrêté attaqué, il s'impose de constater que la partie adverse s'est contentée de soumettre son projet à l'avis de la partie requérante mais ne l'a nullement associée à l'élaboration de celui-ci; que le moyen est fondé;"

.../...

Il ne résulte cependant d'aucune pièce du dossier joint à la demande d'avis que les gouvernements de régions aient été tenus informés des suites réservées aux observations qu'ils ont formulées à l'égard du projet.

C'est sous la réserve de cette observation que le présent avis est donné.

Compétence de l'autorité fédérale

Les limites de la compétence de l'autorité fédérale en matière de conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par routes ont été définies par la section de législation du Conseil d'État dans son avis 34.518/4, donné le 19 février 2003 sur un projet devenu l'arrêté royal du 10 décembre 2003 précité, de la façon suivante :

"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'État 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.

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

Cette observation vaut également pour le projet examiné. Celui-ci gagnerait à être complété par une disposition limitant clairement son champ d'application, et qui serait insérée en début de dispositif (après le nouvel article 1^{er} consacré à la mention de la directive transposée).

La suite du dispositif sera adaptée en conséquence.

Observations particulières

Préambule

Alinéa 2

L'alinéa 2 du préambule doit être modifié afin de prendre en compte les modifications apportées à l'intitulé et à l'article 1^{er} de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, par la loi du 15 mai 2006 portant diverses dispositions en matière de transport.

Alinéa 3

L'alinéa 3 du préambule doit être corrigé afin d'y viser non pas l'article 21 de l'arrêté du Régent du 20 septembre 1947 portant le règlement général relatif aux services réguliers, aux services réguliers temporaires, aux services réguliers spécialisés et aux services occasionnels, mais bien l'annexe dudit arrêté, ainsi que les modifications encore en vigueur qui y ont été apportées.

La même observation vaut pour la phrase liminaire de l'article 25 du projet.

Alinéa 6

À l'alinéa 6 du préambule, il convient de ne viser que les seules 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, que le projet vise à modifier, avec la mention des modifications encore en vigueur qui y ont déjà été apportées.

Alinéa 7

Il est préférable de mentionner la directive 96/26/CE du Conseil de l'Union européenne 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 le projet vise à transposer dans le dispositif de l'arrêté. L'alinéa 7 du préambule sera par conséquent omis, et remplacé par l'insertion d'un nouvel article 1^{er}.

Ce faisant, l'auteur du texte veillera à mentionner également la directive modificative 2004/66/CE du Conseil du 26 avril 2004.

Alinéa 11 (devenant l'alinéa 10)

À l'alinéa 11 du préambule, relatif au visa de l'avis de la section de législation du Conseil d'État, les termes "§ 1^{er}," doivent être insérés entre les mots "article 84," et "alinéa 1^{er}".

Dispositif

Article 4

Dans son avis 34.518/4, la section de législation a émis l'observation suivante, à propos de l'article 4 du projet devenu l'arrêté royal du 10 décembre 2003 précité :

"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 États 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 les décisions de rejet d'une demande d'accès à la profession ou de retrait de l'autorisation d'exercer la profession).»"

Cette observation vaut également pour l'article 4 du projet examiné.

Article 12

L'article 12, § 5, du projet, prévoit :

"§ 5. Pour réussir l'examen les candidats doivent obtenir au moins 50 % des points pour chaque matière ou groupe de matières ayant fait l'objet d'une interrogation et une moyenne d'au moins 60 % des points pour l'ensemble de l'examen.

Toutefois, le jury d'examen peut accepter des notes plus basses pour autant que le candidat ait obtenu au moins 50 % des points pour l'épreuve écrite ainsi que pour l'épreuve orale."

Cette disposition ne se concilie pas totalement avec le point II, de l'annexe I de la directive 96/26/CE, précitée, lequel prévoit que l'examen comporte deux épreuves écrites (portant respectivement sur la théorie et sur des exercices) et une épreuve orale facultative, soit un total de trois épreuves et non de deux. Le point II, 3, de l'annexe I dispose en outre :

"3. Pour l'ensemble des épreuves, les candidats doivent obtenir une moyenne de 60 % au moins du total des points à attribuer sans que le pourcentage des points obtenus dans chaque épreuve ne puisse être inférieur à 50 % des points possibles. Un État membre peut, uniquement pour une épreuve, réduire le pourcentage de 50 % à 40 %."

L'article 12, § 5, du projet, sera revu afin de mieux correspondre à la structure de l'examen prévue par l'annexe I, point II, de la directive 96/26/CE précitée.

Article 13

1. À l'article 13, § 1^{er}, du projet, la section de législation du Conseil d'État n'aperçoit ni le fondement légal, ni la justification du fait que les frais liés à l'organisation des examens dont la réussite conditionne l'octroi du certificat de capacité professionnelle, soient mis à la charge de l'association sans but lucratif Institut du Transport Routier.

2. Dans son avis 34.518/4, la section de législation a émis l'observation suivante, à propos de l'article 15, § 2, du projet devenu l'arrêté royal du 10 décembre 2003 précité :

"À 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."

Cette observation vaut également pour l'article 13, § 2, du projet examiné.

Article 14

Dans son avis 34.518/4, la section de législation a émis l'observation suivante, à propos de l'article 16, § 4, du projet devenu l'arrêté royal du 10 décembre 2003 précité :

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

Cette observation vaut également pour l'article 14, § 4, du projet examiné.

Articles 17 à 19

1. Dans son avis 34.518/4, la section de législation a émis l'observation suivante, à propos de l'article 20 du projet devenu l'arrêté royal du 10 décembre 2003 précité :

"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 État membre, en vertu d'une réglementation nationale, à exercer la profession de transporteur par route."

Cette observation vaut également pour les articles 17 à 19, formant le chapitre IV - Capacité financière, du projet examiné.

2. Les modalités de preuve de la capacité financière prévues aux articles 18 et 19 du projet ne semblent applicables qu'aux entreprises de transport ayant adopté la forme d'une personne morale.

Interrogé sur ce point, le délégué du ministre a transmis une nouvelle version du chapitre IV - Capacité financière, du projet, dans laquelle la preuve de la capacité financière par la production d'un acte de cautionnement (qui figurait dans l'arrêté royal au 10 décembre 2003 précité), est réintroduite pour les seuls entrepreneurs de transport, personnes physiques.

.../...

Dans son avis 34.518/4, la section de législation a émis les observations suivantes, à propos des articles 23 et 25 de l'arrêté royal du 10 décembre 2003, précité :

"Article 23

Au paragraphe 3, alinéa 2, le Conseil d'État 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.

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."

La proposition de texte formulée par le délégué du ministre appelle les mêmes observations.

Article 21 ⁽²⁾

Dans son avis 34.518/4, la section de législation a émis l'observation suivante, à propos de l'article 20 du projet devenu l'arrêté royal du 10 décembre 2003 précité :

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

Cette observation vaut aussi pour l'article 21, § 2, 2/, du projet examiné.

Annexes

L'annexe 1 du projet doit être pourvue d'un intitulé.

⁽²⁾ L'article 21 (et non 22), devient l'article 25, § 2, 2/, dans la proposition de texte transmise par le délégué du ministre.

La chambre était composée de

Messieurs	Ph. HANSE,	conseiller d'État, président,
Mesdames	Ph. QUERTAINMONT, M. BAGUET,	conseillers d'État,
	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT

Ph. HANSE

AW

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 41.209/2/V

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede vakantiekamer, op 16 augustus 2006 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, 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 13 september 2006 het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1/, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Algemene opmerkingen

Voorafgaande vormvereisten

Het voorliggende ontwerp heeft tot doel het koninklijk besluit van 10 december 2003 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg, vernietigd bij arrest nr. 146.259/VIII van 20 juni 2005 van de Raad van State, te vervangen.

In dat arrest wijst de afdeling Administratie van de Raad van State nogmaals op de strekking van de procedure van het erbij betrekken van de gewestregeringen, voorgeschreven bij artikel 6, § 4, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, in de volgende bewoordingen:

"Overwegende dat de gewestregeringen luidens artikel 6, § 4, 3/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen betrokken moeten worden bij «het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen»; dat, volgens de rechtspraak van de Raad van State, «het betrekken van een orgaan bij het ontwerpen van een reglement niet alleen de handeling van het ontvangen en het onderzoeken van eventuele suggesties inhoudt, maar tevens de handeling van beraadslaging ermee, dat wil zeggen op zijn minst het uiteenzetten aan dat orgaan, vooraleer de beslissing wordt genomen, van de redenen waarom het niet dienstig geacht wordt in te gaan op die suggesties, indien het geval zich voordoet, zodat dat orgaan de garantie krijgt dat zijn standpunt niet zonder aanvaardbare reden zal worden van de hand gewezen» (arrest Waals Gewest nr. 31.587 van 14 december 1988); dat die interpretatie in het advies van de afdeling wetgeving over het ontwerp dat het bestreden besluit is geworden

.../...

wordt overgenomen en wordt gevolgd; dat op basis van het administratief dossier en het aan het bestreden besluit voorafgaand verslag aan de Koning moet worden vastgesteld dat de verwerende partij zich ertoe beperkt heeft de verzoekende partij om advies over haar ontwerp te verzoeken, maar haar helemaal niet betrokken heeft bij de uitwerking ervan; dat het middel gegrond is;"

Uit geen enkel stuk van het dossier dat bij de adviesaanvraag is gevoegd, blijkt echter dat de gewestregeringen op de hoogte zijn gehouden van het gevolg dat is gegeven aan hun opmerkingen over het ontwerp.

Onder voorbehoud van die opmerking wordt dit advies gegeven.

Bevoegdheid van de federale overheid

In haar advies 34.518/4 van 19 februari 2003 over een ontwerp dat het voormelde koninklijk besluit van 10 december 2003 is geworden, heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State de bevoegdheid van de federale overheid in verband met de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg als volgt afgebakend :

"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.

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

Uit het voormelde arrest van het Arbitragehof blijkt dat het ontwerp, voor zover 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.

Deze opmerking geldt ook voor het voorliggende ontwerp, dat het best zou worden aangevuld met een bepaling waarin de werkingssfeer ervan duidelijk wordt afgebakend en die aan het begin van het dispositief komt (na het nieuwe artikel 1 met de vermelding van de omgezette richtlijn).

Het vervolg van het dispositief moet dienovereenkomstig worden herzien.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

Tweede lid

Het tweede lid van de aanhef moet zo worden gewijzigd dat rekening wordt gehouden met de wijzigingen die door de wet van 15 mei 2006 houdende diverse maatregelen inzake vervoer zijn aangebracht in het opschrift en in artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg.

Derde lid

Het derde lid van de aanhef moet zo worden gecorrigeerd dat niet wordt verwezen naar artikel 21 van het besluit van de Regent van 20 september 1947 houdende algemeen reglement betreffende het geregeld vervoer, het geregeld tijdelijke vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer en het ongeregeld vervoer, maar wel naar de bijlage bij dat besluit, alsook naar de nog geldende wijzigingen die daarin zijn aangebracht.

Deze opmerking geldt voor de inleidende zin van artikel 25 van het ontwerp.

Zesde lid

In het zesde lid van de aanhef behoort alleen te worden verwezen naar de bij het ontwerp gewijzigde bepalingen van het koninklijk besluit van 25 maart 1986 tot vaststelling van de voorwaarden voor de afgifte van de machtigingen tot het exploiteren van ongeregeld bezoldigd vervoer van personen, met vermelding van de nog geldende wijzigingen die in die bepalingen reeds zijn aangebracht.

Zevende lid

Het is beter dat richtlijn 96/26/EG van de Raad van de Europese Unie 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, waarvan het ontwerp de omzetting beoogt, in het dispositief van het besluit wordt vermeld. Het zevende lid van de aanhef moet dus vervallen en in de plaats daarvan moet een nieuw artikel 1 ingevoegd worden.

Daarbij moet de steller van de tekst ook wijzigingsrichtlijn 2004/66/EG van de Raad van 26 april 2004 vermelden.

Elfde lid (dat het tiende lid wordt)

In het elfde lid van de aanhef met de vermelding van het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State schrijve men "artikel 84, § 1, eerste lid" in plaats van "artikel 84, eerste lid".

Dispositief

Artikel 4

In haar advies 34.518/4 heeft de afdeling wetgeving de volgende opmerking gemaakt bij artikel 4 van het ontwerp dat het voormelde koninklijk besluit van 10 december 2003 is geworden :

"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.»"

Deze opmerking geldt ook voor artikel 4 van het voorliggende ontwerp.

Artikel 12

Artikel 12, § 5, van het ontwerp bepaalt :

"§ 5. Om te slagen voor het examen moeten de kandidaten minstens 50 % van de punten halen voor elk onderwerp of groep van onderwerpen waarop de ondervraging betrekking had en een gemiddelde van minstens 60 % van de punten voor het geheel.

Evenwel kan de examencommissie lagere cijfers aanvaarden voor zover de kandidaat minstens 50 % van de punten heeft behaald voor de schriftelijke proef, alsook voor de mondelinge proef."

Die bepaling is niet helemaal verenigbaar met punt II van bijlage I van de voormelde richtlijn 96/26/EG waarin staat dat het examen twee schriftelijke onderdelen omvat (respectievelijk over de theorie en over oefeningen) en één facultatief mondeling onderdeel, dus in totaal drie onderdelen en geen twee. Punt II, 3, van bijlage I bepaalt bovendien :

"3. Voor alle onderdelen tezamen moeten de kandidaten een gemiddelde van ten minste 60 % van het puntentotaal behalen, zonder dat het voor elk onderdeel behaalde percentage minder mag bedragen dan 50 % van het totaal dat kan worden behaald. Een lidstaat mag voor één onderdeel het percentage van 50 terugbrengen tot 40."

Artikel 12, § 5, van het ontwerp moet worden herzien: het moet beter worden afgestemd op de examenstructuur vermeld in bijlage I, punt II, van de voormelde richtlijn 96/26/EG.

Artikel 13

1. Het is de afdeling wetgeving van de Raad van State niet duidelijk wat de rechtsgrond is van artikel 13, § 1, van het ontwerp of hoe het feit kan worden gewettigd dat de kosten voor de organisatie van de examens waarvoor men moet slagen om het getuigschrift van vakbekwaamheid te verkrijgen, ten laste vallen van de vereniging zonder winstoogmerk Instituut voor het Wegtransport.

2. In haar advies 34.518/4 heeft de afdeling wetgeving de volgende opmerking gemaakt bij artikel 15, § 2, van het ontwerp dat het voormelde koninklijk besluit van 10 december 2003 is geworden :

.../...

"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."

Deze opmerking geldt ook voor artikel 13, § 2, van het voorliggende ontwerp.

Artikel 14

In haar advies 34.518/4 heeft de afdeling wetgeving de volgende opmerking gemaakt bij artikel 16, § 4, van het ontwerp dat het voormelde koninklijk besluit van 10 december 2003 is geworden :

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

Deze opmerking geldt ook voor artikel 14, § 4, van het voorliggende ontwerp.

Artikelen 17 tot 19

1. In haar advies 34.518/4 heeft de afdeling wetgeving de volgende opmerking gemaakt bij artikel 20 van het ontwerp dat het voormelde koninklijk besluit van 10 december 2003 is geworden:

"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."

Deze opmerking geldt ook voor de artikelen 17 tot 19 die «hoofdstuk IV -Financiële draagkracht» van het voorliggende ontwerp vormen.

.../...

2. De nadere regels betreffende het bewijs van de financiële draagkracht vermeld in de artikelen 18 en 19 van het ontwerp lijken alleen te gelden voor vervoerondernemingen die de rechtsvorm van een rechtspersoon hebben aangenomen.

Daaromtrent om uitleg gevraagd, heeft de gemachtigde van de minister een nieuwe versie van «hoofdstuk IV - Financiële draagkracht» van het ontwerp overgezonden waarin het bewijs van de financiële draagkracht door overlegging van een akte van borgtocht (die voorkwam in het voormelde koninklijk besluit van 10 december 2003) uitsluitend opnieuw wordt ingevoerd voor vervoerondernemers die natuurlijke personen zijn.

In haar advies 34.518/4 heeft de afdeling wetgeving de volgende opmerkingen gemaakt bij de artikelen 23 en 25 van het voormelde koninklijk besluit van 10 december 2003 :

"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.

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."

Bij het tekstvoorstel van de gemachtigde van de minister moeten dezelfde opmerkingen worden gemaakt.

Artikel 21 ⁽²⁾

In haar advies 34.518/4 heeft de afdeling wetgeving de volgende opmerking gemaakt bij artikel 20 van het ontwerp dat het voormelde koninklijk besluit van 10 december 2003 is geworden :

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

Deze opmerking geldt ook voor artikel 21, § 2, 2/, van het voorliggende ontwerp.

Bijlagen

Bijlage 1 van het ontwerp moet een opschrift krijgen.

⁽²⁾ Artikel 21 (en niet 22) wordt artikel 25, § 2, 2/, in het tekstvoorstel dat de gemachtigde van de minister heeft overgezonden.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	Ph. HANSE,	staatsraad, voorzitter,
	Ph. QUERTAINMONT,	staatsraden,
Mevrouwen	M. BAGUET,	
	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

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

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

C. GIGOT

Ph. HANSE