

## Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1997-1998 (\*)

30 SEPTEMBER 1998

### WETSONTWERP

**betreffende het vervoer van zaken  
over de weg (\*\*)**

### MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

#### I. — VOORGESCHIEDENIS/ACTUELE SITUATIE

Historisch gezien is het doel van de wetgever altijd geweest de regelmaat en de continuïteit van het vervoer van zaken over de weg te waarborgen. Deze voorwaarden zijn onontbeerlijk voor de goede werking van de nationale economie.

Het vervoer van zaken over de weg wordt thans geregeld door de wet van 1 augustus 1960. De voornaamste nieuwigheid van die wet bestond in een breuk met het economische begrip « verkeersbehoeften » waarop de reglementering van 1936 steunde en in de invoering van groeicriteria steunend op het begrip van de progressieve toegang tot de markt van het wegvervoer. De progressiviteit had ten doel de vervoerders bewust te maken van de risico's van een al te snelle groei.

Sedert een twintigtal jaren hebben die wet evenals haar uitvoeringsbesluiten grondige wijzigingen on-

(\*) Vierde zitting van de 49<sup>e</sup> zittingsperiode.

(\*\*) De spoedbehandeling wordt door de regering gevraagd overeenkomstig artikel 80 van de Grondwet.

## Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1997-1998 (\*)

30 SEPTEMBRE 1998

### PROJET DE LOI

**relatif au transport de choses  
par route (\*\*)**

### EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

#### I. — HISTORIQUE/SITUATION ACTUELLE

Historiquement, l'objectif du législateur a toujours été d'organiser l'activité du transport de choses par route en vue d'assurer sa régularité et sa continuité. Ces conditions sont indispensables au bon fonctionnement de l'économie nationale.

Le transport de choses par route est présentement soumis à la loi du 1<sup>er</sup> août 1960. Son innovation essentielle consistait dans une rupture avec la notion économique de « besoins du trafic » sur laquelle était fondée la réglementation de 1936 et dans l'introduction de critères d'expansion fondés sur la notion d'accès progressif au marché des transports routiers. Cette progressivité avait pour objectif de sensibiliser les transporteurs aux risques que pourrait présenter une expansion par trop rapide.

Depuis une vingtaine d'années, cette loi ainsi que sa réglementation d'exécution ont été profondément

(\*) Quatrième session de la 49<sup>e</sup> législature.

(\*\*) Le gouvernement demande l'urgence conformément à l'article 80 de la Constitution.

dergaan, hoofdzakelijk onder invloed van het communautaire recht en meer bepaald ten gevolge van de invoering van de eenheidsmarkt.

De verwezenlijking van de gemeenschappelijke markt betekende de voorafgaande afschaffing van alle kwantitatieve beperkingen in het internationaal vervoer (gecontingenteerde vervoersvergunningen) en, *mutatis mutandis*, de afschaffing van de diverse bestaande beperkingen in het nationaal vervoer (actieradius, aantal en laadvermogen van de voertuigen).

Aldus werd de uitoefening van het beroep op Europees niveau progressief geliberaliseerd : de wijzigingen die werden aangebracht aan de reglementering in november 1987 waren de eerste stap in die richting; een tweede belangrijke stap werd gezet met de wijzigingen van begin 1993.

Gelijktijdig met het proces van de liberalisering van de uitoefening van het beroep, werd de reglementering betreffende het vervoer van zaken over de weg uitgebreid met een nieuw luik dat eveneens zijn juridische grondslag vindt in het communautaire recht : in oktober 1978 werden kwalitatieve vereisten ingevoerd die betrekking hebben op de betrouwbaarheid, de vakbekwaamheid en de financiële draagkracht van de vervoerders.

In november 1987 en in mei 1991 werden de Belgische reglementaire voorschriften betreffende de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep aangevuld en verzwaaard.

Zoals in andere sectoren, hoort bij de kwantitatieve liberalisering onvermijdelijk een strengere kwalitatieve regelgeving.

## II. — ONTWERP VAN EEN NIEUWE WETGEVING — OPPORTUNITEITSGRONDEN

De voornaamste oogmerken en, *ergo*, de voornaamste wijzigingen die werden aangebracht, in vergelijking met de wet van 1 augustus 1960, zijn de volgende :

### 1. *Verbetering van de structuur van de reglementering*

a) Na de talrijke fundamentele wijzigingen (zie punt I), vertoonden de wet van 1 augustus 1960 en haar uitvoeringsbesluiten begrijpelijkerwijze een weinig gecoördineerde en zelfs incoherente structuur.

De actuele reglementering is trouwens nodeloos ingewikkeld geworden omdat ze uit twee onderscheiden delen bestaat : het ene deel (wet van 1 augustus 1960; koninklijk besluit van 25 november 1992; ministerieel besluit van 26 november 1992) handelt vooral over de vervoersvergunningen en gedeeltelijk over de toegang tot het beroep, het andere deel (ko-

modifiées, principalement sous l'influence du droit communautaire et, plus particulièrement encore, suite à l'instauration du marché unique.

La réalisation du marché commun impliquait la suppression préalable de toutes les restrictions quantitatives au transport international (licences de transport contingentées) et, par analogie, la suppression des diverses limitations existantes en transport national (champ d'action, nombre de véhicules et tonnage des véhicules).

Ainsi, à l'échelon européen, l'exercice de la profession a-t-il été progressivement libéralisé : les modifications que la réglementation a subies en novembre 1987 constituaient une première étape dans ce sens; une deuxième étape importante a été franchie par le biais des modifications intervenues au début 1993.

Parallèlement à ce processus de libéralisation de l'exercice de la profession, la réglementation relative au transport de choses par route s'est vu dotée d'un nouveau volet trouvant également son fondement juridique dans le droit communautaire : en octobre 1978, des exigences qualitatives portant sur l'honorabilité, la capacité professionnelle et la capacité financière des transporteurs ont été instaurées.

En novembre 1987 et en mai 1991, les prescriptions réglementaires belges concernant ces conditions d'accès à la profession ont été complétées et renforcées.

Comme dans d'autres secteurs, la libéralisation quantitative trouve un pendant indispensable dans la fixation de normes qualitatives plus sévères.

## II. — PROJET D'UNE NOUVELLE LEGISLATION — JUSTIFICATION D'OPPORTUNITE

Les principaux objectifs et, par conséquent, les principales modifications apportées, par rapport à la loi du 1<sup>er</sup> août 1960, sont les suivants :

### 1. *Amélioration de la structure de la réglementation*

a) Après avoir subi de multiples modifications fondamentales (voir point I), la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 et ses arrêtés d'exécution ont fini par présenter une structure relativement peu coordonnée, voire incohérente.

Par ailleurs, la réglementation actuelle est devenue inutilement compliquée par l'existence de deux volets distincts : l'un (loi du 1<sup>er</sup> août 1960; arrêté royal du 25 novembre 1992; arrêté ministériel du 26 novembre 1992) traitant surtout des licences de transport et partiellement de l'accès à la profession, l'autre (arrêté royal du 18 mars 1991; arrêté minis-

ninklijk besluit van 18 maart 1991; ministerieel besluit van 19 maart 1991) handelt uitsluitend over de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep.

Ten slotte heeft het recente invoeren van verordeningen van de Europese Unie die eveneens betrekking hebben op vervoersvergunningen (verordening (EEG) n° 881/92 van de Raad van 26 maart 1992; verordening (EEG) n° 3118/93 van de Raad van 25 oktober 1993), als gevolg dat de wet van 1 augustus 1960 op verscheidene punten niet meer aangepast is.

Bijgevolg is het eerste oogmerk een hergroepering van de verschillende van kracht zijnde teksten tot een samenhangend geheel van één wet, één koninklijk besluit en één ministerieel besluit.

b) In tegenstelling tot de wet van 1 augustus 1960 die eigenlijk een kaderwet is, beoogt het nieuwe ontwerp alle krachtlijnen die de juridische basis vormen van de reglementering betreffende het vervoer van zaken over de weg in de wet zelf op te nemen :

— het wetsontwerp neemt de grote principes van de diverse van kracht zijnde communautaire richtlijnen over, waaronder de richtlijn 96/26/EG van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van geoderen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van de diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoersondernemers; deze richtlijn benadrukt onder meer het belang voor de verkeersveiligheid van de regels van de toegang tot het beroep, inzonderheid deze met betrekking tot de vakbekwaamheid;

— zonder afbreuk te doen aan de regel van de rechtstreekse toepassing van de verordeningen van de Europese Unie in de lidstaten, verwijst het ontwerp niettemin omwille van de cohesie naar de inhoud van die verordeningen.

## *2. Aanpassing aan de reglementaire bepalingen van de Europese Unie*

Zoals hierboven (punt II.1.b) werd aangegeven, neemt het wetsontwerp de grote principes over van de Europese Unie die de liberalisering van het vervoer van zaken over de weg beogen.

Enerzijds betreft het de liberalisering van het internationaal vervoer tussen de lidstaten van de Europese Unie en van de Europese Economische Ruimte en in transit door één of meer lidstaten van de Unie en van de EER.

Deze vrije toegang tot de vervoersmarkt wordt voorgeschreven door de verordening (EEG) n° 881/92 van de Raad van 26 maart 1992. Hij werd uitgebreid tot enkele extra-communautaire Staten door het Akkoord over de Europese Economische Ruimte, gesloten op 2 mei 1992 en goedgekeurd door de Europese Unie op 13 december 1993.

Anderzijds gaat het om de liberalisering van de cabotage over de weg, dit wil zeggen de toelating van

tériel du 19 mars 1991) portant exclusivement sur les conditions d'accès à la profession.

Enfin, l'adoption récente de règlements de l'Union européenne qui traitent également de licences de transport (règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992; règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993) a eu pour effet de rendre inadaptée la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 sur plusieurs points.

Le premier objectif poursuivi est, par conséquent, de regrouper les différents textes actuellement en vigueur en un ensemble cohérent constitué d'une loi, d'un arrêté royal et d'un arrêté ministériel.

b) Contrairement à la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 qui peut être assimilée à une loi-cadre, le nouveau projet vise à intégrer dans la loi-même, toutes les lignes de force qui constituent la base juridique actuelle de la réglementation du transport de choses par route :

— le projet de loi reprend les grands principes prescrits par les diverses directives communautaires en vigueur, notamment la directive 96/26/CE 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; cette directive souligne, entre autres, l'importance pour la sécurité routière des règles d'accès à la profession, en particulier celles relatives à la capacité professionnelle;

— sans porter préjudice à la règle selon laquelle les règlements de l'Union européenne sont directement applicables dans les Etats membres, le projet se réfère néanmoins au contenu de ces règlements dans un souci de cohérence.

## *2. Adaptation aux dispositions de la réglementation de l'Union européenne*

Ainsi que cela a été signalé ci-dessus (point II.1.b), le projet de loi reprend les grands principes visant à la libéralisation des transports routiers de choses, tels qu'ils ont été instaurés par l'Union européenne.

Il s'agit, d'une part, de la libéralisation des transports internationaux effectués entre les Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace économique européen et en transit par un ou plusieurs Etats membres de l'UE et de l'EEE.

Ce libre accès au marché des transports est prescrit par le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992. Il a été étendu à quelques Etats extra-communautaires par le biais de l'accord sur l'Espace économique européen conclu le 2 mai 1992 et approuvé par l'Union européenne le 13 décembre 1993.

Il s'agit, d'autre part, de la libéralisation du cabotage routier, c'est-à-dire l'admission des transpor-

niet-ingezeten vervoerders tot het nationale goederenvervoer over de weg in de andere lidstaten, zoals bepaald door de verordening (EEG) n° 3118/93 van de Raad van 25 oktober 1993. Deze laatste verordening voorziet in een volledige liberalisering op 1 juli 1998.

### *3. Verhuring van bedrijfsvoertuigen : deregulering*

De thans vigerende wetgeving (uitvoeringsbesluit van de wet van 1960) is niet alleen van toepassing op de vervoerders van zaken tegen vergoeding maar ook op de verhuurders van bedrijfsvoertuigen.

Behalve in het geval van verhuring met chauffeur, wordt de verhuring van bedrijfsvoertuigen niet meer gereguleerd in het kader van dit ontwerp. Die activiteit verschilt inderdaad totaal van de vervoersactiviteit.

Overigens :

- is de Europese Unie begonnen met de liberalisering van deze activiteit;
- is het niet aangewezen dit beroep een statuut te geven in het kader van een organieke wet betreffende het vervoer van zaken over de weg;
- zal het onwettige gebruik van vergunningen door de vervoerders worden vermeden wanneer er geen meer worden afgegeven aan de verhuurders.

### *4. Betere controle van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep*

De voorwaarden inzake de toegang tot het beroep betreffen de betrouwbaarheid, de vakbekwaamheid en de financiële draagkracht.

In het ontwerp worden deze basisvoorwaarden vastgesteld om via de uitvoeringsbesluiten te komen tot een systeem waarbij de systematische controle op de naleving van deze drie vereisten mogelijk wordt. Dit systeem zal een verbetering van de kwalitatieve aspecten mogelijk maken, wat geboden is in het licht van de liberalisering en in het licht van de behoeften die voortvloeien uit de noodzaak om de verkeersveiligheid te verbeteren, een eerlijke concurrentie te bewerkstelligen en rekening te houden met de sociale aspecten van het beroep van bestuurder.

### *5. Vereenvoudiging van het systeem van vervoersvergunningen*

a) Verordening (EEG) n° 881/92 van 26 maart 1992 van de Raad bepaalt dat voor het internationaal vervoer binnen de Europese Unie (uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte) slechts een vergunning voor de motorvoertuigen (vrachtwagens, trekkers enz.) mag worden geëist.

Deze vergunning geldt, in voorkomend geval, voor het volledige samenstel der voertuigen, met andere woorden ook voor de getrokken aanhangwagens of opleggers.

teurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans les autres Etats membres, telle que celle-ci est organisée par le règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993. Ce dernier règlement prévoit une libéralisation complète au 1<sup>er</sup> juillet 1998.

### *3. Location de véhicules utilitaires : déréglementation*

La législation actuellement en vigueur (arrêté d'exécution de la loi de 1960) s'applique non seulement aux transporteurs rémunérés de choses mais également aux loueurs de véhicules utilitaires.

Sauf dans le cas de location avec chauffeur, il est prévu de ne plus réglementer la location de véhicules utilitaires dans le cadre du présent projet, cette activité devant être considérée comme tout à fait distincte de l'activité de transport.

Par ailleurs :

- l'Union européenne a entamé un processus de libéralisation de cette activité;
- il n'est pas indiqué de donner un statut à cette profession, dans le cadre d'une loi organique relative au transport de choses par route;
- le fait de ne plus délivrer de licences aux loueurs évitera l'utilisation illicite de celles-ci par les transporteurs.

### *4. Meilleur contrôle des conditions d'accès à la profession*

Les conditions d'accès à la profession concernent l'honorabilité, la capacité professionnelle et la capacité financière.

Dans le projet, ces conditions de base sont fixées de manière à permettre, par le biais des arrêtés d'exécution, la mise en œuvre d'un système par lequel les entreprises de transport sont systématiquement contrôlées sur le respect de ces trois exigences. Ce système permettra d'améliorer les aspects qualitatifs, ce qui s'impose au regard de l'action de libéralisation et des besoins trouvant leur origine dans la nécessité d'améliorer la sécurité routière, d'instaurer une concurrence loyale et de tenir compte des aspects sociaux liés à la profession de conducteur.

### *5. Simplification du système de licences de transport*

a) Le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 prévoit que, pour le transport international à l'intérieur de l'Union européenne (étendue à l'Espace économique européen), une licence de transport ne peut être exigée que pour les véhicules automobiles (camions, tracteurs, etc).

Cette licence couvre, le cas échéant, l'ensemble des véhicules couplés; autrement dit, elle couvre également les remorques ou semi-remorques tractées.

Alhoewel deze verordening niet van toepassing is op het nationaal vervoer, schaft het wetsontwerp, omwille van de vereenvoudiging, de vergunningen af voor aanhangwagens en opleggers voor alle vervoer, afgezien van zeldzame uitzonderingen die betrekking hebben op de vervoerders van sommige Staten die geen lid zijn van de Europese Unie of de Europese Economische Ruimte.

b) In een zelfde geest van vereenvoudiging wordt ook het bestaande systeem van dubbele vergunningen in het internationaal vervoer afgeschaft.

Op basis van de huidige wetgeving moet een internationale vervoerder immers voor elk van zijn voertuigen gelijktijdig een nationale en een internationale vergunning hebben.

Overeenkomstig het wetsontwerp zal de vervoerder ofwel over een vergunning nationaal vervoer beschikken wanneer hij kan bewijzen dat hij voldoet aan de voorwaarde van vakbekwaamheid voor nationaal vervoer, ofwel over een vergunning communautair vervoer wanneer hij voldoet aan de voorwaarde van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer.

## 6. Medeverantwoordelijkheid

Bij de analyse van de meest voorkomende inbreuken is gebleken dat de opdrachtgever, de verlader of de tussenpersoon de inbreuk dikwijls tolereerden of zelfs indirect oplegden. In vele gevallen brengt de inbreuk immers een financieel voordeel mee voor de diverse partijen die bij het vervoer zijn betrokken.

Zij brengt evenwel de verkeersveiligheid, de eerlijke concurrentie en het sociaal statuut van de bestuurder in gevaar.

In het ontwerp werd dan ook voorzien dat, behalve de vervoerder, de bovenbedoelde personen eveneens op dezelfde wijze als de dader gestraft zullen kunnen worden indien gegevens verstrekt kunnen worden die het openbaar ministerie toelaten tegen deze personen een vervolging in te stellen. Dit is het geval indien deze laatsten instructies hebben gegeven of handelingen hebben gesteld die onvermijdelijk moesten leiden tot het begaan van bepaalde inbreuken : overschrijding van de toegelaten afmetingen, overlading, onveilige laadwijze, niet respecteren van de rij- en rusttijden, overschrijding van de toegelaten snelheid.

*A fortiori* is dit ook het geval indien de bovenbedoelde personen, door hun beloftes of hun bedreigingen, de rechtstreekse oorzaak van de inbreuk zijn geweest of zij er rechtstreeks aan hebben meegewerkt (overlading en onveilige laadwijze).

Bovendien zullen eveneens, met name op grond van de ambtshalve opgestelde processen-verbaal van de bevoegde ambtenaren, de opdrachtgever, de verlader en de tussenpersoon kunnen worden gestraft indien de vervoerder niet in het bezit is van de vereiste vervoersvergunningen of indien de voorgeschreven vrachtbrief niet werd opgesteld.

Bien que ce règlement ne s'applique pas au transport national, le projet de loi, dans un but de simplification, supprime les licences des remorques et semi-remorques pour tous les transports, abstraction faite de rares exceptions qui concernent les transporteurs de certains Etats non-membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen.

b) Dans le même souci de simplification, le système existant de la double licence en transport international est supprimé.

Sur la base de la législation actuelle, un transporteur international doit, en effet, disposer simultanément d'une licence nationale et d'une licence internationale pour chacun de ses véhicules.

Selon le projet de loi, le transporteur disposera soit d'une licence de transport national s'il peut prouver qu'il satisfait à la condition de capacité professionnelle au transport national, soit d'une licence de transport communautaire s'il satisfait à la condition de capacité professionnelle au transport international.

## 6. Co-responsabilité

A l'analyse d'infractions fréquemment commises, il est apparu que le donneur d'ordre, le chargeur ou l'auxiliaire de transport toléraient souvent l'infraction, voire l'imposaient indirectement; dans beaucoup de cas, l'infraction entraîne un avantage financier pour les diverses parties concernées par le transport.

Cependant, elle met en péril la sécurité routière, la loyauté de la concurrence et le statut social du conducteur.

Dans le projet, il a dès lors été prévu que, outre le transporteur, les personnes susvisées pourront également être sanctionnées, au même titre que l'auteur si des données peuvent être fournies qui permettent au ministère public d'engager des poursuites judiciaires contre ces personnes. Tel est le cas si ces derniers ont donné des instructions ou posé des actes qui entraînaient inmanquablement la commission d'infractions déterminées : dépassement des dimensions autorisées, surcharge, insécurité du chargement, non-respect des temps de conduite et de repos, dépassement de la vitesse autorisée.

Tel est également le cas, *a fortiori*, si les personnes susvisées ont été, par leurs promesses ou leurs menaces, la cause directe de l'infraction ou si elles y ont coopéré directement (surcharge et insécurité du chargement).

Par ailleurs, sur la base, notamment, des constats établis d'office par les agents qualifiés, le donneur d'ordre, le chargeur ou l'auxiliaire de transport pourront également être sanctionnés lorsque le transporteur n'est pas en possession de la licence de transport requise ou lorsque la lettre de voiture prescrite n'a pas été établie.

De bedoeling van deze maatregelen is enerzijds de druk te verminderen die sommige opdrachtgevers, verladers en tussenpersonen uitoefenen op de vervoerders, meer bepaald op het gebied van lading en leveringstermijn en anderzijds de bovengenoemde personen af te brengen van het gebruik van de diensten van vervoerders die wettelijk niet in orde zijn.

#### 7. Raadgevend orgaan en overlegorgaan

De Commissie goederenvervoer over de weg die samengesteld is uit vertegenwoordigers van het bevoegde Bestuur, de erkende beroepsverenigingen, de vakbonden en de gebruikers, blijft bestaan. Zij heeft als taak om de minister te adviseren over alle vraagstukken betreffende het vervoer van zaken over de weg alsmede een gemotiveerd advies uit te brengen voorafgaand aan bepaalde beslissingen inzake betrouwbaarheid en aan elke herziening van een ongunstige beslissing wegens niet-naleving van de voorwaarden inzake bedrijfszetel en, in bepaalde gevallen, inzake vakbekwaamheid.

Een Overlegcomité goederenvervoer over de weg wordt opgericht. Het zal samengesteld zijn uit vertegenwoordigers van de betrokken ministeriële departementen en uit de vertegenwoordigers van de erkende beroepsverenigingen. Het heeft als taak de bovenvermelde organen in staat te stellen om informatie uit te wisselen en om te overleggen over elke aangelegenheid die de sector van het vervoer van zaken over de weg aanbelangt.

### III. — BESPREKING VAN DE ARTIKELEN

#### TITEL I

##### *Algemeenheden*

#### HOOFDSTUK I

##### **Inleidende bepaling**

Overeenkomstig artikel 83 van de Grondwet preciseert *artikel 1* dat dit wetsontwerp een in het artikel 78 van de Grondwet bedoelde materie regelt : het ontwerp dient dus te worden onderzocht volgens de « optionele bicamerale » procedure waarin de Senaat optreedt als bezinningskamer.

#### **Definities**

*Artikel 2* geeft de definities die noodzakelijk zijn voor een juiste interpretatie van de wet.

Bij het formuleren van deze definities werd rekening gehouden met de communautaire richtlijnen en de Belgische reglementeringen terzake.

Ces mesures sont destinées, d'une part, à réduire les pressions auxquelles certains donneurs d'ordre, chargeurs ou auxiliaires de transport soumettent les transporteurs, notamment en matière de chargement et de délai de livraison et, d'autre part, à dissuader les personnes susvisées d'utiliser les services de transporteurs qui ne sont pas légalement en ordre.

#### 7. Organes consultatif et de concertation

La Commission des transports de marchandises par route, composée de représentants de l'Administration compétente, des organisations professionnelles reconnues, des organisations syndicales et des usagers reste en place. Elle a pour fonction de rendre un avis au ministre sur toute question relative au transport de choses par route et de rendre un avis motivé, préalablement à certaines décisions en matière d'honorabilité et à toute révision d'une décision défavorable pour non-respect des conditions requises en matière de siège d'exploitation et, dans certains cas, en matière de capacité professionnelle.

Un Comité de concertation des transports de marchandises par route est institué. Il sera composé de représentants des départements ministériels concernés et de représentants des organisations professionnelles reconnues. Il aura pour fonction de permettre aux organes susvisés de s'informer mutuellement et de délibérer sur toute question intéressant le secteur du transport de choses par route.

### III. — COMMENTAIRES DES ARTICLES

#### TITRE I<sup>er</sup>

##### *Généralités*

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

##### **Disposition introductive**

Conformément à l'article 83 de la Constitution, *l'article 1<sup>er</sup>* précise que le présent projet de loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution : le projet doit donc être examiné selon la procédure « bicamérale par option » où le Sénat intervient comme chambre de réflexion.

#### **Définitions**

*L'article 2* donne les définitions nécessaires à une interprétation exacte de la loi.

Pour procéder à ces définitions, il a été tenu compte des diverses directives communautaires et réglementations belges concernées.

Het woord « zaken », dat onder andere wordt gebruikt in de definities van « vervoer van zaken over de weg voor eigen rekening » of « voor rekening van derden », « vervoer van zaken tegen vergoeding » en in de definitie van « zending » werd verkozen boven het woord « goederen » omdat het eveneens de zaken omvat die niet in de handel zijn, zoals verhuisboedels, alsook de vracht van sommige transporten voor eigen rekening.

Het begrip « zaak » in de ruimste zin staat in feite tegenover het begrip « (natuurlijke) persoon » zoals dat wordt opgevat in het burgerlijk recht. Het omvat dus onder meer ook lijken en dieren.

Bovendien is het van toepassing op verpakkingen in ruime zin, zowel plooibare als harde, uit welke bestanddelen ook, en evenzeer, onder andere, op niet-geladen paletten en lege containers.

Zonder afbreuk te doen aan de in het Belgisch handelsrecht vastgestelde beperkingen, beoogt de zeer ruime definitie van het begrip « onderneming » alle mogelijke vormen van instellingen te omvatten die hoofdzakelijk materiële goederen en diensten voortbrengen.

Deze definitie moet immers eveneens van toepassing zijn op de niet-commerciële ondernemingen in het buitenland, ook buiten de Europese Unie, die van hun Staat van vestiging de toelating zouden krijgen om vervoer van zaken over de weg te verrichten.

Bij de definitie van « bedrijfszetel » komt de notie « leiding » van de vervoerswerkzaamheden van de onderneming te pas. Wat het woord « leiding » betreft, wordt verwezen naar het commentaar bij artikel 10.

## HOOFDSTUK II

### Toepassingsgebied

*Artikel 3* bepaalt het toepassingsgebied van de wet.

In vergelijking met de van kracht zijnde wet van 1 augustus 1960, bestrijkt het toepassingsgebied niet alleen het bezoldigd vervoer van zaken maar ook de ledige ritten verricht in verband met dit vervoer; anderzijds betreft het in sommige gevallen eveneens het vervoer van zaken voor eigen rekening.

*Artikel 4* geeft aan de Koning de macht om bepaalde transporten van zaken over de weg uit te sluiten van de toepassing van de wet en haar uitvoeringsbesluiten. Het gaat hier hoofdzakelijk om transporten die de concurrentie weinig bedreigen omdat ze een geringe economische weerslag hebben (in de zin van de richtlijn 96/26/EG van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg), omdat ze worden verricht

Le mot « choses » qui intervient entre autres dans les définitions de « transport de choses par route effectué pour compte propre » ou « pour compte d'autrui », « transport rémunéré de choses » et dans la définition d'« envoi », a été préféré au mot « marchandises » parce que, plus général, il recouvre également les choses qui ne font pas l'objet d'un commerce, telles que les meubles déménagés ainsi que le chargement de certains transports effectués pour compte propre.

Utilisé dans son acception la plus large, le concept de « chose » s'oppose en fait à celui de « personne » (physique) tel qu'on l'entend en droit civil. Il comprend donc notamment les cadavres humains ainsi que les animaux.

Il s'étend par ailleurs aux emballages, au sens large, flexibles ou rigides, quels qu'en soient les matériaux constitutifs, ainsi que, entre autres, aux palettes non chargées et aux conteneurs vides.

Sans préjudice des limitations fixées par le droit commercial belge, la définition très étendue du concept d'« entreprise » vise à couvrir toutes les formes possibles d'organismes ayant essentiellement pour objet la production de biens matériels et de services.

En effet, cette définition doit s'appliquer également aux entreprises non commerciales établies à l'étranger, y compris hors de l'Union européenne, qui pourraient être autorisées par leur Etat d'établissement à effectuer des transports de choses par route.

Dans la définition de « siège d'exploitation », intervient la notion de « direction » des activités de transport de l'entreprise. En ce qui concerne ce mot « direction », on se référera aux commentaires relatifs à l'article 10.

## CHAPITRE II

### Champ d'application

*L'article 3* fixe le champ d'application de la loi.

Par rapport à la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 actuellement en vigueur, ce champ d'application ne couvre pas seulement les transports rémunérés de choses, mais également les trajets à vide effectués dans le cadre de ces transports; les transports de choses effectués pour compte propre sont également concernés dans certains cas.

*L'article 4* confie au Roi le pouvoir d'exclure certains transports de choses par route du champ d'application de la loi et de ses arrêtés d'exécution. Il s'agit essentiellement de transports peu susceptibles d'entraîner des problèmes concurrentiels, étant donné leur faible incidence économique (au sens de la directive 96/26/CE du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route), en raison du faible tonnage du véhicule,

met voertuigen die een klein laadvermogen hebben, of omwille van de aard van de vervoerde zaken of omwille van de korte afgelegde afstand.

Dit is het geval voor bepaalde nationale transporten zoals, bijvoorbeeld, transport van strooizout, transport van waardepapieren, lijkenvervoer enz. Het betreft eveneens het nationale en internationale vervoer dat is vrijgesteld van elke vervoersvergunning krachtens de eerste richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 juli 1962 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor bepaalde soorten goederenvervoer over de weg. Dit is met name het geval voor het vervoer van post in het kader van een openbare dienst.

### HOOFDSTUK III

#### Principes

Hoofdstuk 4 beschrijft de *basisprincipes* van de wet

*Artikel 5, § 1* formuleert het eerste principe dat van toepassing is op de in België gevestigde ondernemingen. Opdat zij vervoer van zaken tegen vergoeding zouden mogen verrichten, moeten zij de in titel III (artikelen 15 tot 17) bedoelde vervoersvergunningen verkrijgen en bewaren (één origineel en één kopie per motorvoertuig); de bewaarde vervoersvergunning moet vanzelfsprekend geldig zijn (cf. artikel 22, § 1, 7°).

§ 2 van hetzelfde artikel legt de tweede basisregel vast : de vervoersvergunningen worden toegestaan (of behouden) wanneer de in titel II (artikelen 7 tot 14) bedoelde voorwaarden voor de toegang tot het beroep vervuld zijn; de vervoersvergunningen worden geweigerd (of ingetrokken) wanneer deze voorwaarden niet (of niet meer) vervuld zijn.

*Artikel 6* bepaalt het principe dat van toepassing is op de niet in België gevestigde ondernemingen : om op het Belgisch grondgebied vervoer van zaken tegen vergoeding (en in voorkomend geval, vervoer voor eigen rekening) te mogen verrichten, moet er aan boord van het voertuig een in titel III (artikelen 19 tot 21) bedoelde vervoersvergunning — of soms een eensluidende kopie — aanwezig zijn.

### TITEL II

#### *De toegang tot het beroep en de uitoefening van het beroep*

### HOOFDSTUK I

#### Voorwaarden

*Artikel 7* somt de drie voorwaarden op die moeten worden vervuld om bezoldigd goederenvervoerder te kunnen worden en blijven :

de la nature de la marchandise transportée ou de la courte distance parcourue.

C'est le cas de certains transports nationaux, tels que, par exemple, ceux destinés à l'épandage de sel, les transports de valeurs, les transports funéraires, etc. C'est également le cas des transports nationaux et internationaux libérés de tout régime de licence de transport par la première directive du Conseil des Communautés européennes du 23 juillet 1962, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route. Tel est notamment le cas des transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service public.

### CHAPITRE III

#### Principes

Le chapitre 4 décrit les *principes* qui constituent la base de la loi.

*L'article 5, § 1<sup>er</sup>* énonce le premier principe applicable aux entreprises établies en Belgique, à savoir que, pour pouvoir effectuer des transports rémunérés de choses, il y a lieu d'obtenir et de détenir les licences de transport (un original et une copie par véhicule automobile) visées au titre III (articles 15 à 17); il est évident, que la licence de transport détenue doit être valable (cf. article 22, § 1<sup>er</sup>, 7°).

Le § 2 du même article établit la seconde règle de base : les licences de transport sont accordées (ou maintenues) lorsque les conditions d'accès à la profession visées au titre II (articles 7 à 14) sont remplies; les licences de transport sont refusées (ou retirées) lorsque ces conditions ne sont pas (ou plus) remplies.

*L'article 6* fixe le principe applicable aux entreprises qui ne sont pas établies en Belgique : pour pouvoir effectuer, sur le territoire belge, des transports rémunérés de choses (et, le cas échéant, des transports pour compte propre), il y a lieu de disposer, à bord du véhicule, d'une licence de transport — parfois d'une copie certifiée conforme — visée au titre III (articles 19 à 21).

### TITRE II

#### *L'accès à la profession et l'exercice de la profession*

### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### Conditions

*L'article 7* énumère les trois conditions à remplir pour pouvoir devenir transporteur rémunéré de choses et pour pouvoir le rester :

- 1° de betrouwbaarheid;
- 2° de vakbekwaamheid;
- 3° de financiële draagkracht.

## HOOFDSTUK II

### Betrouwbaarheid

Met het opleggen van de voorwaarde van betrouwbaarheid wil men onder meer voorkomen dat vervoerders concurrentieel voordeel halen uit bepaalde inbreuken, de verkeersveiligheid vrijwaren en bepaalde veroordeelden en gefailleerden uit het beroep weren.

*Artikel 8* preciseert wat moet worden verstaan onder « betrouwbaarheid ». Deze bepaling is gebaseerd op de communautaire richtlijn inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg.

De voorwaarde van betrouwbaarheid is niet (meer) vervuld zodra één van de betrokken personen :

1° een ernstige strafrechtelijke veroordeling heeft opgelopen, op eender welk gebied, inbegrepen op commercieel gebied of op dat van het vervoer;

2° ernstige strafrechtelijke veroordelingen heeft opgelopen betreffende de vervoerswerkzaamheden;

3° krachtens het koninklijk besluit n° 22 van 24 oktober 1934 een verbod is opgelegd om als natuurlijke persoon een handelsactiviteit uit te oefenen (na te zijn veroordeeld tot een gevangenisstraf van 3 maanden of meer wegens een van de strafbare feiten omschreven in de artikelen 489, 489bis en 489ter van het Strafwetboek) of een handelsvennootschap te verbinden als gevolg van bepaalde strafrechtelijke veroordelingen, een persoonlijk faillissement of een kennelijk grove fout die heeft bijgedragen tot het faillissement van een handelsvennootschap.

Het begrip « vervoerswerkzaamheden » wordt verduidelijkt in artikel 8, § 1, 2° (opsomming a) tot h)). Overeenkomstig de bepalingen van richtlijn 96/26/EG van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, worden met name de ernstige veroordelingen beoogd voor inbreuken op de reglementeringen betreffende de rij- en rusttijden van de bestuurders, de massa's en afmetingen van de bedrijfsvoertuigen, de verkeersveiligheid, de veiligheid van de voertuigen, de bescherming van het milieu alsook de in het beroep geldende loon- en arbeidsvoorwaarden.

Zoals het al verduidelijkt wordt in artikel 8 § 4, dient opgemerkt te worden dat de veroordelingen inzake de vervoersactiviteiten (artikel 8, § 1, 2°) moeten gecumuleerd worden : het totaal van de gedurende de jongste vijf jaar opgelopen boetes of gevangenisstraffen wordt in aanmerking genomen.

- 1° l'honorabilité;
- 2° la capacité professionnelle;
- 3° la capacité financière.

## CHAPITRE II

### Honorabilité

Les buts poursuivis, en imposant la condition d'honorabilité, sont, entre autres, d'éviter que des transporteurs tirent un avantage concurrentiel de certaines infractions, de sauvegarder la sécurité routière et d'écarter de la profession certains condamnés et faillis.

*L'article 8* précise ce qu'il convient d'entendre par « honorabilité ». Cette disposition se fonde sur le contenu de la directive communautaire relative à l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route.

La condition d'honorabilité n'est pas (plus) remplie dès qu'une des personnes concernées :

1° a encouru une condamnation pénale grave, dans quelque domaine que ce soit, y compris dans le domaine commercial ou dans celui des transports;

2° a encouru des condamnations pénales graves relatives aux activités de transport;

3° a été frappée d'une interdiction d'exercer une activité commerciale en tant que personne physique, conformément à l'arrêté royal n° 22 du 24 octobre 1934 (après avoir été condamnée à une peine d'emprisonnement de 3 mois ou plus pour une des infractions prévues aux articles 489, 489bis et 489ter du Code pénal) ou d'engager une société commerciale suite à certaines condamnations judiciaires, à une faillite personnelle ou à une faute grave et caractérisée ayant contribué à la faillite d'une société commerciale.

La notion d'« activités de transport » est précisée à l'article 8, § 1<sup>er</sup>, 2° (énumération a) à h)). Conformément aux dispositions de la directive 96/26/CE du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route, sont notamment visées les condamnations graves pour infractions aux réglementations relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs, aux masses et dimensions des véhicules utilitaires, à la sécurité des véhicules utilitaires, à la sécurité routière, à la sécurité des véhicules, à la protection de l'environnement ainsi qu'aux conditions de rémunération et de travail de la profession.

Ainsi que cela est précisé à l'article 8, § 4, il importe de remarquer que les condamnations relatives aux activités de transport (article 8, § 1<sup>er</sup>, 2°) doivent être cumulées : c'est le total des amendes ou des peines d'emprisonnement encourues au cours des cinq dernières années, qui est pris en considération.

Artikel 8, § 1, 2°, c betreft de bepalingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en van de in uitvoering van deze wet genomen besluiten.

Onder « inbreuken op de voorschriften inzake de politie over het wegverkeer », wordt in feite verstaan deze inzake de inschrijving van de voertuigen, inzake het recht om deze voertuigen te besturen, alsook inzake de wegcode.

Artikel 8, § 1, 2°, e betreft de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

Het begrip « ernstige » veroordeling wordt eveneens verduidelijkt naar gelang de straf die werd opgelegd door de rechterlijke macht, dit is naar gelang het bedrag van de boete of de duur van de gevangenisstraf.

Er worden meer bepaald minimum- en maximumgrenzen bepaald zowel voor de geldboeten als voor de gevangenisstraffen.

Deze drempels verschillen nochtans naar gelang het gaat om inbreuken betreffende het vervoer of niet.

Het wetsontwerp verordent dan ook dat :

a) de voorwaarde van betrouwbaarheid automatisch is vervuld onder de vastgestelde minimumgrenzen;

b) de voorwaarde van betrouwbaarheid automatisch niet is vervuld boven de vastgestelde maximumgrenzen;

c) de minister of zijn gemachtigde de voorwaarde van betrouwbaarheid beoordeelt tussen de minimum- en de maximumgrenzen.

De beoordeling kan slechts gebeuren na gemotiveerd advies van de bij artikel 39 opgerichte Commissie goederenvervoer over de weg.

De diversiteit van de inbreuken, de omstandigheden waarin zij werden gepleegd en de variëteit in de aan de dag gelegde vervoersactiviteiten maken het moeilijk om een volstrekt automatisme in te voeren. Als oplossing werd dan ook een overgangszone weehouden (punt c) hierboven) die het mogelijk maakt de betrouwbaarheid te beoordelen volgens de in de wet bepaalde criteria.

Alhoewel er niet altijd rekening wordt gehouden met de uitgesproken straffen of de gedeelten van straffen met uitstel (artikel 8, § 5, 1°, b), zullen de straffen of gedeelten van straffen die om andere redenen niet effectief worden voltrokken (niet-uitvoering van korte gevangenisstraffen of gedeeltelijke uitvoering van langere straffen volgens instructies van de minister van Justitie, collectieve maatregelen van voorlopige invrijheidstelling, koninklijke genadeverlening, voorwaardelijke invrijheidstelling, ...) wel degelijk in aanmerking worden genomen.

De wetten betreffende de opdecimen zijn niet van toepassing op bepaalde gelboeten, in het bijzonder op fiscaal gebied.

Artikel 8, § 5, 2°, 2° lid beoogt de herleiding van het bedrag van deze boeten om ze te kunnen optellen bij

L'article 8, § 1<sup>er</sup>, 2°, c vise les dispositions de la loi sur la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de cette loi.

Par « infractions aux prescriptions relatives à la police de la circulation routière », on entend donc, en fait, celles relatives à l'immatriculation des véhicules, au droit de conduire ces véhicules ainsi qu'au code de la route.

L'article 8, § 1<sup>er</sup>, 2°, e vise les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

La notion de condamnation « grave » est également précisée en fonction de la peine infligée par le pouvoir judiciaire, c'est-à-dire en fonction du montant de l'amende ou de la durée de l'emprisonnement.

Plus précisément, des valeurs minimales et maximales sont fixées tant en ce qui concerne le montant des amendes que la durée de l'emprisonnement.

Ces seuils diffèrent toutefois selon qu'il s'agit ou non d'infractions en matière de transport.

Le projet de loi décrète dès lors que :

a) en deçà des valeurs minimales fixées, la condition d'honorabilité est automatiquement remplie;

b) au-delà des valeurs maximales fixées, la condition d'honorabilité n'est, automatiquement, pas remplie;

c) entre ces valeurs minimales et maximales, le ministre ou son délégué apprécie si la condition d'honorabilité est remplie ou non.

Cette appréciation ne peut intervenir qu'après avoir recueilli l'avis motivé de la Commission des transports de marchandises par route instituée par l'article 39.

La diversité des infractions, les circonstances dans lesquelles elles ont été commises et la variété des activités de transport exercées rend difficile l'introduction d'un automatisme absolu. Comme solution, on a dès lors retenu une zone intermédiaire (visée sous le point c) ci-dessus) permettant d'apprécier l'honorabilité, en tenant compte des critères fixés par la loi.

S'il n'est pas toujours tenu compte des peines ou fractions de peines assorties d'un sursis (article 8, § 5, 1°, b), par contre, les peines ou fractions de peines prononcées mais non effectivement exécutées pour d'autres raisons (non-exécution des courtes peines d'emprisonnement ou exécution partielle des peines plus longues en vertu d'instructions du ministre de la Justice, mesures collectives de mise en liberté provisoire, grâce royale, libération conditionnelle, ...) sont bel et bien prises en considération.

La législation relative aux décimes additionnels ne s'applique pas à certaines catégories d'amendes, notamment en matière fiscale.

Le but de la disposition de l'article 8, § 5, 2°, alinéa 2 est de permettre la conversion du montant

de geldboeten waarvoor geen rekening werd gehouden met de opdecimen.

De deler waarvan sprake is in deze bepaling, zal worden vastgesteld door de Koning.

Het is niet uitgesloten dat men zou overwegen verschillende delers te bepalen naar gelang van de betrokken materie (fiscale of andere).

Artikel 9 kent aan de Koning sommige machten toe in verband met de betrouwbaarheid.

### HOOFDSTUK III

#### Vakbekwaamheid

*Artikel 10, § 1* verduidelijkt wat moet worden verstaan onder « vakbekwaamheid », al naar gelang :

- 1° de onderneming een natuurlijke persoon is;
- 2° de onderneming geen natuurlijke persoon is, hoofdzakelijk wanneer zij een handelsvennootschap is.

Deze bepaling is in overeenstemming met de communautaire richtlijn inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg.

Het begrip « leiding » (« leiden ») wordt hier gebruikt in de betekenis van « dagelijks bestuur », notie die uitvoerig werd behandeld in de rechtsleer.

De leiding door de houder van het getuigschrift van vakbekwaamheid voor goederenvervoer moet « daadwerkelijk » en « permanent » zijn en kan derhalve slechts in een beperkt aantal ondernemingen worden uitgeoefend. § 2 bepaalt in algemene zin deze kenmerken. De Koning zal de kenmerken verfijnen (zie artikel 12, § 1, 8°).

In zijn § 3 voorziet artikel 10 in de mogelijkheid voor de betrokken onderneming om aan de minister of zijn gemachtigde de herziening te vragen van een ongunstige beslissing wegens onvoldoende leiding van de vervoerswerkzaamheden door een persoon die theoretisch zijn vakbekwaamheid doet gelden voor de onderneming.

Wanneer de « vakbekwame » persoon de onderneming verlaat, legt § 4 haar de verplichting op het vertrek te melden aan de minister of aan zijn gemachtigde.

*Artikel 11, § 1*, bepaalt de voorwaarden waaronder het getuigschrift van vakbekwaamheid kan worden behaald :

- 1° cursussen volgen;
- 2° slagen voor de examens.

Het slagen voor een examen is een verplichting opgelegd door de bovenvermelde communautaire richtlijn (toegang tot het beroep). Daarentegen is de verplichte deelneming aan de voorbereidende cursussen een te rechtvaardigen nationaal initiatief, verenigbaar met de inhoud van de richtlijn, omdat een specifieke opleiding een succesrijke uitoefening van het beroep bevordert.

de ces amendes afin de pouvoir les additionner aux amendes pour lesquelles il est fait abstraction des décimes additionnels.

Le diviseur dont question dans cette disposition est à déterminer par le Roi.

Il n'est pas exclu de concevoir que plusieurs diviseurs soient fixés en fonction de la matière (fiscale ou autre) concernée.

L'article 9 accorde au Roi certains pouvoirs en matière d'honorabilité.

### CHAPITRE III

#### Capacité professionnelle

*L'article 10, § 1<sup>er</sup>* précise ce qu'il faut entendre par « capacité professionnelle » selon que :

- 1° l'entreprise est une personne physique;
- 2° l'entreprise n'est pas une personne physique, principalement si elle est une société commerciale.

Cette disposition est conforme à la directive communautaire relative à l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route.

Le concept de « direction » (« diriger ») est utilisé ici dans l'acception de « gestion journalière », notion abondamment décrite par la doctrine.

La direction assurée par le titulaire du certificat de capacité professionnelle doit être « effective » et « permanente » et ne peut donc s'exercer que dans un nombre limité d'entreprises. *Le § 2* définit, dans les grandes lignes, ces caractères. Il appartiendra au Roi d'affiner ces définitions (voir article 12, § 1<sup>er</sup>, 8°).

En son § 3, l'article 10 prévoit la possibilité, pour l'entreprise concernée, de demander au ministre ou à son délégué, la révision d'une décision défavorable pour direction insuffisante des activités de transport de l'entreprise par une personne qui fait théoriquement valoir sa capacité professionnelle dans l'entreprise.

Lorsque la personne « compétente » quitte l'entreprise, le § 4 impose à celle-ci l'obligation de le signaler au ministre ou à son délégué.

*L'article 11* fixe, en son § 1<sup>er</sup>, les conditions à remplir en vue de l'obtention du certificat de capacité professionnelle :

- 1° des cours à suivre;
- 2° des examens à réussir.

La réussite d'un examen est une obligation imposée par la directive communautaire susvisée (accès à la profession). En revanche, la participation obligatoire aux cours préparatoires est une initiative propre à la Belgique, compatible avec le contenu de la directive; elle est justifiée par l'intérêt que revêt une formation spécialisée susceptible de favoriser la réussite professionnelle.

Zowel de cursussen als de examens betreffen materies die specifiek zijn voor het beroep van vervoerder van zaken over de weg.

§ 2 van artikel 10 definieert het « bewijs van vakbekwaamheid » als het document afgegeven door de bevoegde overheid of instantie van elke andere lidstaat van de Europese Unie en de Europese Economische Ruimte waarmee de vakbekwaamheid eveneens kan worden aangetoond.

In dit bewijs wordt voorzien door de communautaire richtlijn inzake de onderlinge erkenning van titels van ondernemer van goederenvervoer en ondernemer van personenvervoer over de weg.

*Artikel 12* kent aan de Koning bepaalde machten toe inzake de vakbekwaamheid.

Subdelegatie van sommige machten aan de minister is mogelijk.

#### HOOFDSTUK IV

##### Financiële draagkracht

*Artikel 13* geeft aan wat moet worden verstaan onder « financiële draagkracht ». In substantie dient de vervoerder het bewijs te leveren van een borgtocht (bedrag te bepalen door de Koning) per kopie van de vervoersvergunning, met andere woorden per motorvoertuig gebruikt voor vervoer van zaken tegen vergoeding.

Krachtens de communautaire richtlijn inzake de toegang tot het beroep, is de borgtocht één van de formules die de lidstaten van de Europese Unie kunnen aannemen als bewijs van de financiële draagkracht van de ondernemingen.

*Artikel 14* kent aan de Koning bepaalde machten toe op het gebied van de financiële draagkracht.

Eén van die machten kan aan de minister worden overgedragen.

Zo is er nu reeds in het ontwerp van uitvoeringsbesluit van deze wet voorzien dat de borgtocht zal worden vastgesteld op het equivalent in frank van 9 000 euro voor het eerste motorvoertuig en van 5 000 euro voor elk bijkomend motorvoertuig.

De bestemming van de borgtocht werd vroeger vaak op verschillende wijzen geïnterpreteerd.

Op basis van het wetsontwerp zal het uitvoeringsbesluit voortaan de aard van de schuldvorderingen preciseren die voortspruiten uit de wettelijke uitoefening van het beroep van wegvervoerder waarvoor aanspraak zal kunnen worden gemaakt op de borgtocht. Hierdoor zullen in de toekomst betwistingen kunnen worden voorkomen.

Tant les cours que les examens portent sur des matières spécifiques à la profession de transporteur de choses par route.

Ce même article définit, en son § 2, « l'attestation de capacité professionnelle » comme étant le document qui, délivré par l'autorité ou l'instance compétente de chaque autre Etat membre de l'Union européenne et de l'Espace économique européen, peut également être produit à titre de preuve de la capacité professionnelle.

Cette attestation est prévue par la directive communautaire visant à la reconnaissance mutuelle des titres de transporteur de marchandises et de transporteur de personnes par route.

*L'article 12* accorde au Roi des pouvoirs déterminés en matière de capacité professionnelle.

La possibilité de subdéléguer certains de ces pouvoirs au ministre est prévue.

#### CHAPITRE IV

##### Capacité financière

*L'article 13* indique ce qu'il convient d'entendre par « capacité financière ». En substance, le transporteur doit pouvoir fournir la preuve d'un cautionnement (montant à fixer par le Roi) par copie de la licence de transport, autrement dit par véhicule automobile utilisé pour effectuer des transports rémunérés de choses.

Aux termes de la directive communautaire relative à l'accès à la profession, le cautionnement constitue une des formules que les Etats membres de l'Union européenne peuvent adopter à titre de preuve de la capacité financière des entreprises.

*L'article 14* accorde au Roi des pouvoirs déterminés en matière de capacité financière.

La possibilité de subdéléguer l'un de ces pouvoirs au ministre est prévue.

En particulier, dans le projet d'arrêté d'exécution de la présente loi, il est d'ores et déjà prévu que le cautionnement sera fixé à l'équivalent en francs de 9 000 euros pour le premier véhicule automoteur et de 5 000 euros pour chaque véhicule automoteur supplémentaire.

L'affectation du cautionnement a, dans le passé, souvent reçu des interprétations différentes.

Sur la base du projet de loi, il est dès maintenant prévu que l'arrêté d'exécution précisera la nature des créances qui découlent de l'exercice légal de la profession de transporteur routier auxquelles le cautionnement pourra être affecté. Ceci aura pour effet d'éviter toute contestation à l'avenir.

## TITEL III

*Vervoersvergunningen*

Zoals werd uiteengezet in titel I, hoofdstuk 4, titel « Principes », past het om bij de bespreking van de vergunningen voor het vervoer van zaken over de weg, een onderscheid te maken tussen de in België gevestigde ondernemingen en de niet in België gevestigde. In de tweede categorie maakt deze titel daarenboven een onderscheid tussen de in de Europese Unie (uitgebreid tot de EER) gevestigde ondernemingen en de buiten deze Unie (uitgebreid tot de EER) gevestigde.

## HOOFDSTUK I

**Ondernemingen gevestigd in België**

*Artikel 15* voert de vergunningen nationaal vervoer in en preciseert :

- 1° hun actieradius : het Belgisch grondgebied;
- 2° hun afgiftevoorwaarden :
  - gevestigd zijn in België;
  - voldoen aan de voorwaarden van :
    - betrouwbaarheid;
    - vakbekwaamheid voor uitsluitend nationaal vervoer;
    - financiële draagkracht.

*Artikel 16* handelt over de communautaire vervoersvergunningen voorzien door de communautaire verordening 881/92 van 26 maart 1992, meer bepaald over :

- 1° hun actieradius : het vervoer verricht zowel binnen als buiten het Belgisch grondgebied;
- 2° hun afgiftevoorwaarden :
  - gevestigd zijn in België;
  - voldoen aan de voorwaarden van :
    - betrouwbaarheid;
    - vakbekwaamheid voor internationaal vervoer;
    - financiële draagkracht.

*Artikel 17* legt de vorm van de vergunningen nationaal vervoer en de communautaire vervoersvergunningen zonder onderscheid vast als volgt :

- een origineel, te bewaren op de bedrijfszetel;
- een kopie, te bewaren aan boord van elk motorvoertuig.

Met het oog op harmonisatie en administratieve vereenvoudiging, wordt aldus een voorschrift van de verordening (EEG) n° 881/92 van de Raad van 26 maart 1992, die alleen van toepassing is op de communautaire vervoersvergunningen, uitgebreid tot de twee soorten vergunningen bestemd voor de Belgische vervoerders.

*Artikel 18* voorziet in de mogelijkheid voor de betrokken onderneming om aan de minister of zijn gemachtigde de herziening te vragen van een ongunstige beslissing wanneer wordt vastgesteld dat de zetel van het bedrijf in België fictief is, dat wil zeggen

## TITRE III

*Licences de transport*

Ainsi que cela a été exposé au titre I<sup>er</sup>, chapitre 4, sous l'intitulé « Principes », il convient, lorsqu'on traite des licences requises pour le transport de choses par route, de distinguer les entreprises qui sont établies en Belgique et celles qui ne le sont point. Le présent titre distingue, en outre, dans la seconde catégorie, les entreprises établies dans l'Union européenne (étendue à l'Espace économique européen) et celles qui sont établies hors de l'UE (étendue à l'EEE).

CHAPITRE I<sup>er</sup>**Entreprises établies en Belgique**

*L'article 15* instaure les licences de transport national et précise :

- 1° leur champ d'action : le territoire belge;
- 2° les conditions de leur délivrance :
  - être établi en Belgique;
  - remplir les conditions :
    - d'honorabilité;
    - de capacité professionnelle au transport national exclusivement;
    - de capacité financière.

*L'article 16* traite des licences de transport communautaire prévues par le règlement communautaire 881/92 du 26 mars 1992, en précisant :

- 1° leur champ d'action : les transports effectués tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du territoire belge;
- 2° les conditions de leur délivrance :
  - être établi en Belgique;
  - remplir les conditions :
    - d'honorabilité;
    - de capacité professionnelle au transport international;
    - de capacité financière.

*L'article 17*, traitant indistinctement des licences de transport national et des licences de transport communautaire, fixe leur forme comme suit :

- un original à conserver au siège de l'entreprise;
- une copie à conserver à bord de chaque véhicule automobile.

Ce faisant, dans un souci d'harmonisation et donc de simplification au niveau administratif, cette disposition étend aux deux types de licences destinées aux transporteurs belges, une prescription du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 qui, quant à lui, ne s'applique qu'aux licences de transport communautaire.

*L'article 18* prévoit la possibilité, pour l'entreprise concernée, de demander au ministre ou à son délégué, la révision d'une décision défavorable lorsqu'il est constaté que le siège de l'entreprise en Belgique est fictif c'est-à-dire qu'il ne répond pas aux critères

wanneer hij niet beantwoordt aan de criteria van de bij artikel 2, 11° van de wet bepaalde definitie van « bedrijfszetel ».

## HOOFDSTUK II

### Ondernemingen gevestigd in de Europese Unie of in de Europese Economische Ruimte

*Artikel 19* stipuleert dat de buitenlandse vervoerders die gevestigd zijn in een Staat van de Europese Unie (en EER), overeenkomstig de verordening (EEG) n° 881/92 van de Raad van 26 maart 1992, houder moeten zijn van een communautaire vervoersvergunning om in België vervoer van zaken tegen vergoeding te mogen verrichten.

## HOOFDSTUK III

### Ondernemingen gevestigd buiten de Europese Unie en de Europese Economische Ruimte

*Artikel 20* bepaalt dat buitenlandse vervoerders die gevestigd zijn buiten de Europese Unie en de EER houder moeten zijn van een vergunning internationaal vervoer om in België bezoldigd vervoer — en in sommige gevallen vervoer voor eigen rekening — te mogen verrichten, met uitzondering van cabotage.

Dit artikel preciseert de afgiftevoorwaarden van deze vervoersvergunningen, naargelang er al dan niet een reglementering van de Europese Unie of een internationaal akkoord terzake bestaat.

In punt 2°, b) van dit artikel staat dat de Koning de afgifte van vergunningen internationaal vervoer kan opschorten, bij afwezigheid van een internationaal akkoord; dit is namelijk het geval wanneer er een duidelijk onevenwicht is ten nadele van de Belgische vervoerders in het aantal ritten die de betrokken vervoerders op een bepaald traject (België/niet-leden van de Europese Unie of de EER) uitvoeren.

*Artikel 21* bepaalt dat de buitenlandse vervoerders die gevestigd zijn buiten de Europese Unie en de EER houder moeten zijn van een cabotagevergunning om in België cabotage te mogen verrichten.

Dit artikel preciseert eveneens de afgiftevoorwaarden van deze vervoersvergunningen.

## HOOFDSTUK IV

### Uitvoering

*Artikel 22* kent aan de Koning bepaalde machten toe betreffende de in titel III bedoelde vervoersvergunningen.

de la définition de « siège d'exploitation » fixée par l'article 2, 11° de la loi.

## CHAPITRE II

### Entreprises établies dans l'Union européenne ou dans l'Espace économique européen

*L'article 19* stipule que, conformément au règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992, les transporteurs étrangers établis dans un Etat de l'Union européenne (étendue à l'EEE) doivent être titulaires d'une licence de transport communautaire pour effectuer, en Belgique, des transports rémunérés de choses.

## CHAPITRE III

### Entreprises établies hors de l'Union européenne et de l'Espace économique européen

*L'article 20* stipule que les transporteurs étrangers établis hors de l'Union européenne et de l'EEE doivent être titulaires d'une licence de transport international pour effectuer, en Belgique, des transports rémunérés — et, dans certains cas, des transports pour compte propre — de choses, à l'exclusion toutefois du cabotage.

Ce même article précise les conditions de délivrance de ces licences de transport, selon qu'il existe ou non, une réglementation de l'Union européenne ou un accord international en la matière.

Le point 2°, b) de cet article envisage la possibilité, pour le Roi, de suspendre la délivrance des licences de transport international, en l'absence d'accord international; c'est le cas notamment lorsque le nombre de voyages effectués par les transporteurs concernés, pour une relation déterminée (Belgique/pays non-membres de l'Union européenne ou de l'EEE) accuse un flagrant déséquilibre au détriment des transporteurs belges.

*L'article 21* stipule que les transporteurs étrangers établis hors de l'Union européenne et de l'Espace économique européen doivent être titulaires d'une licence de cabotage pour effectuer du cabotage en Belgique.

Cet article précise également les conditions de délivrance de ces licences de transport.

## CHAPITRE IV

### Exécution

*L'article 22* accorde au Roi des pouvoirs déterminés concernant les licences de transport visées au titre III.

Sommige van die machten kunnen worden overgedragen aan de minister.

Volgens § 1, 6° stelt de Koning de nadere regels vast betreffende de weigering en de intrekking van de vervoersvergunningen. Het is de bedoeling de Koning de macht te geven :

— om de verschillende omstandigheden te precisieren die de weigering of de intrekking van de vervoersvergunningen veroorzaken;

— om een termijn te bepalen die de onderneming heeft om haar situatie te regulariseren vooraleer de intrekking wordt betekend;

— om een termijn te bepalen gedurende dewelke ingetrokken vergunningen niet opnieuw uitgereikt kunnen worden.

#### TITEL IV

##### *Vrachtbrieven*

*Artikel 23* schrijft voor een vrachtbrief op te stellen voor elke zending.

Vermits de zendingen worden omschreven als « zaken » (artikel 2, 12°), geldt het commentaar bij dat woord voor de bepalingen van artikel 23.

Het is de bedoeling verschillende soorten vrachtbrieven te gebruiken naar gelang het soort transport dat wordt verricht.

*Artikel 24* verleent aan de Koning bepaalde machten voor de uitvoering van dit principe.

Die machten kunnen worden overgedragen aan de minister.

#### TITEL V

##### *Contrôle*

#### HOOFDSTUK I

##### **Bevoegde ambtenaren**

*Artikel 25*, lid 1 belast de Koning met de aanwijzing van de ambtenaren die de naleving van de reglementering betreffende het vervoer van zaken tegen vergoeding moeten controleren.

Lid 2 van hetzelfde artikel preciseert evenwel dat de ambtenaren belast met de onmiddellijke inning en de consignatie van de boetes bij de vaststelling van bepaalde inbreuken individueel door de rechterlijke macht zullen worden aangesteld onder de ambtenaren bedoeld in lid 1.

La possibilité de subdéléguer certains de ces pouvoirs au ministre est prévue.

Le § 1<sup>er</sup>, 6° prévoit que le Roi détermine les prescriptions et modalités relatives au refus et au retrait des licences de transport. L'intention est de conférer au Roi les pouvoirs :

— d'énumérer avec précision les diverses circonstances entraînant le refus ou le retrait des licences de transport;

— prévoir un délai susceptible de permettre à l'entreprise de régulariser sa situation avant signification du retrait;

— de prévoir un délai pendant lequel les licences de transport qui ont fait l'objet d'un retrait ne peuvent plus être à nouveau délivrées.

#### TITRE IV

##### *Lettres de voiture*

*L'article 23* prescrit l'établissement d'une lettre de voiture pour tout envoi.

Les objets des envois étant définis comme des « choses » (article 2, 12°), les commentaires relatifs à ce mot sont applicables aux dispositions de l'article 23.

L'intention est de prévoir différents modèles de lettres de voiture selon le type de transport auquel elles sont destinées.

*L'article 24* accorde au Roi des pouvoirs déterminés pour l'exécution de ce principe.

Ces pouvoirs peuvent être subdélégés au ministre.

#### TITRE V

##### *Contrôle*

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

##### **Agents qualifiés**

*L'article 25*, alinéa 1<sup>er</sup> confie au Roi le soin de désigner les agents chargés de contrôler le respect de la réglementation relative au transport de choses par route.

L'alinéa 2 du même article précise toutefois que les agents chargés de la perception et de la consignation immédiate des amendes lors de la constatation de certaines infractions seront désignés individuellement, par le pouvoir judiciaire parmi les agents visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

## HOOFDSTUK II

### Opsporing en vaststelling van inbreuken

*Artikel 26, § 1*, geeft de controleambtenaren de mogelijkheid hun taak uit te oefenen door hun toegang te verlenen tot de voertuigen, lokalen en terreinen die bestemd zijn voor de beroepsbezigheden van de vervoerders en bepaalde andere personen die tussenkomen in de uitvoering van de transporten. Vanzelfsprekend is overeenkomstig artikel 15 van de Grondwet de toegang verboden tot de ruimtes die uitsluitend bestemd zijn voor bewoning.

§ 2 somt de documenten op die moeten worden vertoond op elk verzoek van de controleambtenaren.

§ 3 bepaalt dat de met de controle belaste ambtenaren elkaar moeten bijstaan.

*Artikel 27* stelt dat, behalve in geval van onmiddellijke inning van de boetes, de inbreuken worden vastgesteld door middel van processen-verbaal; het preciseert dat een kopie van deze processen-verbaal binnen 15 dagen naar de overtreder wordt gezonden.

## HOOFDSTUK III

### Vervoer van zaken zonder geldige vervoersvergunning

*Artikel 28, § 1* preciseert dat elkeen die zaken vervoert zonder (geldige) vervoersvergunning op vraag van de controleambtenaren moet kunnen bewijzen dat dit vervoer niet onder de toepassing van de wet en van haar uitvoeringsbesluiten valt.

Het betreft in feite :

1° — bepaalde bezoldigde transporten voor derden die in het uitvoeringsbesluit buiten het toepassingsgebied van onderhavige wet zullen worden gehouden, omwille van hun geringe economische weerslag;

— gratis vervoer voor rekening van derden dat, alhoewel weinig frequent, toch af en toe voorkomt; hieronder moet worden verstaan elk vervoer voor andermans rekening dat geen « vervoer van zaken tegen vergoeding over de weg » is in de zin van artikel 2, 4° van het wetsontwerp;

— vervoer van zaken over de weg verricht voor eigen rekening, onverminderd de in artikel 22, § 1, 2°, b) bedoelde gevallen;

2° bezoldigde transporten voor rekening van derden die wel degelijk onder de toepassing van de wet vallen maar worden uitgevoerd met voertuigen die krachtens het uitvoeringsbesluit niet aan een vervoersvergunning onderworpen zijn.

De bewijslast wordt omgekeerd door de bepalingen van dit artikel. Het bewijs kan immers enkel worden geleverd door middel van documenten die alleen de vervoerder in bezit heeft.

## CHAPITRE II

### Recherche et constatation des infractions

*L'article 26, § 1<sup>er</sup>* donne aux agents chargés du contrôle, les moyens d'exercer celui-ci, en leur autorisant l'accès aux véhicules, aux locaux et aux terrains affectés aux activités professionnelles des transporteurs et d'autres personnes déterminées intervenant dans l'exécution des transports. Il est évident que, conformément à l'article 15 de la Constitution, l'accès aux locaux exclusivement réservés à l'habitation n'est pas autorisé.

Le § 2 énumère les documents qui doivent être produits à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Le § 3 prévoit que les agents chargés du contrôle doivent s'assister mutuellement.

*L'article 27* dispose que, sauf en cas de perception immédiate des amendes, les infractions sont constatées par le biais de procès-verbaux; il précise qu'une copie de ces procès-verbaux est adressée dans les 15 jours, à l'auteur de l'infraction.

## CHAPITRE III

### Transport de choses effectué sans licence de transport valable

*L'article 28, § 1<sup>er</sup>* précise que quiconque transporte des choses sans être titulaire d'une licence de transport (valable) doit être à même de prouver, à toute demande des agents chargés du contrôle, que ce transport tombe hors du champ d'application de la loi et de ses arrêtés d'exécution.

Il s'agit en fait :

1° — de certains transports pour compte d'autrui, rémunérés qui, dans l'arrêté d'exécution, seront exclus du champ d'application de la présente loi, en raison de leur faible incidence économique;

— des transports pour compte d'autrui effectués à titre gratuit, cas qui, pour n'être pas fréquents, ne se présentent pas moins de temps à autre; il faut entendre par là tout transport pour compte d'autrui qui n'est pas un « transport rémunéré de choses par route » dans le sens de l'article 2, 4° du projet de loi;

— des transports de choses par route effectués pour compte propre, sans préjudice des cas visés à l'article 22, § 1<sup>er</sup>, 2°, b);

2° des transports pour compte d'autrui, rémunérés, tombant sous l'application de la loi mais exécutés au moyen de véhicules qui ne seront pas soumis à une licence de transport en vertu de l'arrêté d'exécution.

Les dispositions de cet article renversent la charge de la preuve. Celle-ci ne peut en effet être apportée que par des documents dont seul le transporteur dispose.

*Artikel 28, § 2* laat toe om het vervoer, dat wordt verricht met een voertuig dat overladen is of waarvan de afmetingen de toegelaten normen overschrijden, gelijk te stellen met een vervoer zonder geldige vervoersvergunning.

Deze bepaling biedt een extra mogelijkheid om die inbreuken te bestraffen die de verkeersveiligheid in gevaar brengen en tot een oneerlijke concurrentie tussen de vervoerders leiden.

## HOOFDSTUK IV

### Uitvoering

#### Art. 29

De verordening (EEG) n° 881/92 van de Raad van 26 maart 1992 (artikel 11) verplicht de « bevoegde instanties » van elke lidstaat van de Europese Unie bepaalde informatie uit te wisselen met de andere lidstaten betreffende de inbreuken die worden begaan door de ondernemingen van goederenvervoer over de weg.

Artikel 29 van het wetsontwerp draagt aan de Koning op te bepalen welke die « bevoegde instanties » zijn.

## TITEL VI

### *Sancties*

De controleambtenaren die een inbreuk vaststellen beschikken over de volgende mogelijkheden om de naleving van de reglementering af te dwingen :

1° een einde maken aan de vastgestelde inbreuk; dit is het onderwerp van de in hoofdstuk 1 bedoelde maatregelen van ambtswege;

2° de onmiddellijke inning voorstellen of de consignatie van een som opleggen in het geval van een niet-ingezeten bestuurder die weigert onmiddellijk te betalen of die niet onmiddellijk kan betalen; dit is het onderwerp van hoofdstuk 2;

3° een proces-verbaal opstellen, onder meer wanneer de vervoerder de onmiddellijke betaling van de boete heeft geweigerd; dit is het onderwerp van hoofdstuk 3.

## HOOFDSTUK I

### Maatregelen van ambtswege

*Artikel 30* biedt de controleambtenaren de mogelijkheid om de bestuurder in overtreding te verplichten hetzij terug te keren naar de laadplaats en er het voertuig te lossen, hetzij tot het overladen op een voertuig waarvoor een vergunning werd afgegeven.

*L'article 28, § 2* permet d'assimiler le transport effectué au moyen d'un véhicule accusant une surcharge ou dont les dimensions dépassent les normes autorisées à un transport effectué sans licence de transport valable.

Cette disposition offre une possibilité supplémentaire de sanctionner ces infractions qui menacent la sécurité routière et provoquent une concurrence déloyale entre les transporteurs.

## CHAPITRE IV

### Exécution

#### Art. 29

Le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 (article 11) charge les « autorités compétentes » de chaque Etat membre de l'Union européenne d'échanger avec les autres Etats membres certaines informations relatives aux infractions commises par les entreprises de transport routier.

L'article 29 du projet de loi charge le Roi de déterminer quelles sont ces « autorités compétentes ».

## TITRE VI

### *Sanctions*

Les agents chargés du contrôle qui constatent une infraction disposent des possibilités suivantes pour imposer le respect de la réglementation :

1° mettre un terme à l'infraction constatée; tel est l'objet des mesures d'office visées au chapitre 1<sup>er</sup>;

2° proposer le paiement immédiat d'une amende ou imposer la consignation d'une somme, dans le cas d'un conducteur non-résident qui refuse ou n'a pas la possibilité de payer immédiatement l'amende; tel est l'objet du chapitre 2;

3° dresser un procès-verbal, entre autres lorsque le transporteur a refusé le paiement immédiat de l'amende; tel est l'objet du chapitre 3.

## CHAPITRE I<sup>er</sup>

### Mesures d'office

*L'article 30* offre aux agents chargés du contrôle la possibilité d'obliger le conducteur en infraction, soit à retourner au lieu de chargement et à y décharger le véhicule, soit à procéder au transbordement sur un véhicule autorisé. Les véhicules peuvent être immo-

De voertuigen kunnen worden geïmmobiliseerd (op de laadplaats of op de plaats van het overladen) tot wanneer deze operaties werden uitgevoerd.

*Artikel 31* bepaalt dat de met de controle belaste ambtenaren onmiddellijk tot de materiële afneming overgaan van de vervoersvergunningen die in het bezit worden gevonden van de houder, alhoewel zij het voorwerp waren van een beslissing tot intrekking en van de vervoersvergunningen die in het bezit worden gevonden van een andere persoon dan de houder.

## HOOFDSTUK II

### **Onmiddellijke inning van een boete en consignatie van een som op het ogenblik van de vaststelling van bepaalde inbreuken**

#### Art. 32 en 33

De wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, inzonderheid haar artikel 2*bis*, omvat sommige bepalingen betreffende de onmiddellijke inning van boetes (procedure die de strafvordering teniet doet) en de consignatie van een som.

*Artikelen 32 en 33* hernemen al deze bepalingen en maken hen eveneens van toepassing op de inbreuken op de wet waarvan het ontwerp U wordt voorgelegd en op haar uitvoeringsbesluiten.

De inbreuken waarvan hier sprake is, zijn deze die worden bedoeld in artikel 36 (cf. *infra*) voor zover zij evenwel werden vastgesteld op een openbare plaats, dat wil zeggen op of langs de openbare weg, op de terreinen toegankelijk voor het publiek en op de niet-openbare terreinen die voor een zeker aantal personen toegankelijk zijn, zoals omschreven in het koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

*Artikel 34* vertrouwt aan de Koning de zorg toe om het bedrag vast te stellen van de boetes die het voorwerp uitmaken van een onmiddellijke inning en het bedrag van de in consignatie te geven sommen.

## HOOFDSTUK III

### **Strafbepalingen**

#### Art. 35

De bovenvermelde wet van 18 februari 1969 voorziet in haar artikel 2 sommige strafbepalingen.

*Artikel 35* maakt al deze bepalingen toepasselijk op de strafbare inbreuken op de wet waarvan het

bilisés (au lieu de chargement ou de transbordement) jusqu'à ce que ces opérations aient été effectuées.

*L'article 31* prévoit que les agents chargés du contrôle doivent procéder, sur le champ, au retrait matériel des licences de transport trouvées en possession de leur titulaire bien qu'ayant fait l'objet d'une décision de retrait et de celles trouvées en possession d'une personne autre que leur titulaire.

## CHAPITRE II

### **Perception immédiate d'une amende et consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions**

#### Art. 32 et 33

La loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable prévoit, en son article 2*bis*, certaines dispositions relatives à la perception immédiate des amendes (procédure qui éteint l'action publique) et à la consignation d'une somme.

*Les articles 32 et 33* reprennent toutes ces dispositions et les rendent également applicables aux infractions à la loi dont le projet Vous est soumis et à ses arrêtés d'exécution.

Les infractions en question ici sont celles qui sont visées à l'article 36 (cf. *infra*) pour autant toutefois qu'elles aient été constatées dans un lieu public, c'est-à-dire sur ou le long de la voie publique, sur les terrains ouverts au public et sur les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes, ainsi que le définit l'arrêté royal du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière.

*L'article 34* confie au Roi le soin de fixer le montant des amendes qui font l'objet d'une perception immédiate et le montant des sommes à consigner.

## CHAPITRE III

### **Dispositions pénales**

#### Art. 35

La loi du 18 février 1969 précitée prévoit, en son article 2, certaines dispositions pénales.

*L'article 35* reprend toutes ces dispositions et les rend également applicables aux infractions punissa-

ontwerp U wordt voorgelegd en op haar uitvoeringsbesluiten.

*Artikel 36* somt de bepalingen van de wet en haar uitvoeringsbesluiten op waarvan de schending strafbaar is.

*Artikel 37* voert het begrip van de medeverantwoordelijkheid in.

§ 1 van dit artikel betreft de personen die, naast de vervoerder, tussenkomen in de uitvoering van de transporten. Deze personen die medeverantwoordelijk kunnen beschouwd worden en dus op dezelfde wijze als de daders kunnen gestraft worden, worden op exhaustieve wijze opgesomd : het betreft de opdrachtgever, de verlader, de vervoerscommissienair en de commissienair-expediteur.

De handelingen waarop deze medeverantwoordelijkheid van toepassing is, worden eveneens op beperkende wijze opgesomd : om strafbaar te zijn (zie artikel 37, § 1, 2°), moeten de bovenbedoelde personen doelbewust instructies hebben gegeven of daden hebben gesteld die niet toelieten om bepaalde reglementeringen na te leven.

Worden eveneens strafbaar gesteld zij die, door beloftes of bedreigingen, de inbreuk rechtstreeks hebben veroorzaakt en zij die er rechtstreeks aan hebben meegewerkt (namelijk in geval van overlading en onveilige laadwijze).

De betrokken inbreuken zijn de overschrijding van de toegelaten afmetingen en de overlading van het voertuig, de niet-naleving van de voorschriften betreffende de veiligheid van de laadwijze — dit omvat onder meer het stuwen, het vastzetten en het afdekken met een dekzeil —, de rij- en rusttijden en tot slot de overschrijding van de toegestane maximumsnelheid.

Bovendien zullen de opdrachtgever, de verlader of de tussenpersoon bij het vervoer evenals de vervoerder stelselmatig kunnen gestraft worden wanneer deze laatste niet in het bezit is van de vereiste vervoersvergunning of wanneer de voorgeschreven vrachtbrief niet werd opgesteld.

Artikel 37, § 1, 1° legt aan deze personen immers op zich ervan te vergewissen dat deze voorschriften vervuld waren vóór de uitvoering van het transport.

§ 2 van hetzelfde artikel betreft de personen die als houder van een getuigschrift of een bewijs van vakbekwaamheid, werden aangeduid om de vervoersactiviteit van de onderneming « daadwerkelijk » te leiden, zoals gesteld in artikel 10 van dit ontwerp.

Wanneer blijkt dat een zodanige persoon de vervoeractiviteit niet daadwerkelijk heeft geleid of dat zijn deelname aan het bestuur van de onderneming duidelijk onvoldoende was, kan de verantwoordelijke van de onderneming uiteraard gestraft worden (zie artikel 36). Deze paragraaf beoogt erin te voorzien dat, in de vooropgestelde hypothese, de « vakbekwame » persoon die geacht werd de onderneming te leiden of mede te leiden, op dezelfde wijze als de vervoerder kan gestraft worden.

bles à la loi dont le projet Vous est soumis et à ses arrêtés d'exécution.

*L'article 36* énumère les dispositions de la loi et de ses arrêtés d'exécution dont la transgression est pénalement punissable.

*L'article 37* introduit la notion de co-responsabilité.

Le § 1<sup>er</sup> de cet article vise les personnes qui, outre le transporteur, interviennent dans l'exécution des transports. Ces personnes susceptibles d'être considérées comme co-responsables et d'être donc sanctionnées au même titre que les auteurs sont énumérées de manière exhaustive : il s'agit du donneur d'ordre, du chargeur, du commissionnaire de transport et du commissionnaire-expéditeur.

Les actes auxquels s'applique cette co-responsabilité sont, eux aussi, énumérés de manière limitative : pour être punissables (voir article 37, § 1<sup>er</sup>, 2°), les personnes susvisées doivent avoir, intentionnellement, donné des instructions ou posé des actes qui ne permettaient pas de respecter des réglementations déterminées.

Sont également punissables ceux qui, par promesses ou par menaces, ont causé directement l'infraction et ceux qui y ont coopéré directement (notamment en cas de surcharge et d'insécurité du chargement).

Les infractions concernées sont le dépassement des dimensions autorisées et la surcharge du véhicule, le non-respect des prescriptions relatives à la sécurité du chargement — notamment à l'arrimage, au calage et au bâchage des marchandises —, aux temps de conduite et de repos et enfin, le dépassement de la vitesse maximale autorisée.

Par ailleurs, le donneur d'ordre, le chargeur ou l'auxiliaire de transport pourront systématiquement être sanctionnés comme le transporteur, lorsque celui-ci n'est pas en possession de la licence de transport requise ou si la lettre de voiture prescrite n'a pas été établie.

L'article 37, § 1<sup>er</sup>, 1° impose, en effet, à ces personnes de s'assurer, préalablement à l'exécution des transports, que ces prescriptions sont remplies.

Le § 2 du même article vise les personnes qui, en tant que titulaires d'un certificat ou d'une attestation de capacité professionnelle, ont été désignées pour diriger « effectivement » l'activité de transport de l'entreprise, ainsi que le prescrit l'article 10 du présent projet.

Lorsqu'il s'avère qu'une telle personne n'a pas effectivement dirigé l'activité de transport ou que sa participation à la gestion de l'entreprise a été nettement insuffisante, le responsable de l'entreprise peut évidemment être sanctionné (voir article 36). L'objet du présent paragraphe est de prévoir que, dans l'hypothèse envisagée, la personne « compétente », qui était censée gérer ou cogérer l'entreprise, est susceptible d'être sanctionnée pénalement, au même titre que le transporteur.

## TITEL VII

### *Vervoerovereenkomst*

*Artikel 38* heeft ten doel de bepalingen van het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR-Verdrag) uit te breiden tot het nationaal vervoer.

Wat meer bepaald § 3 van dit artikel 38 betreft, moet worden onderstreept dat de bepalingen inzake CMR zowel volgens de rechtspraak als volgens de rechtsleer, van toepassing zijn op de verhuring van voertuigen met bestuurder.

Voor de toepassing van de strafverjaringsregels verwijst het CMR-Verdrag naar de wetgeving die door de rechtbank waarvoor de zaak aanhangig is, wordt toegepast.

Als er op dat punt geen nationaal recht meer van toepassing is, dan kan de vervoerder die gedagvaard wordt op de laatste dag van de verjaringstermijn, nooit meer regres nemen.

Met de bepalingen van § 4 van artikel 38 — dat een reproductie is van artikel 9, laatste lid, van de wet van 25 augustus 1891 — wordt dit vermeden.

Hoewel het CMR-Verdrag van rechtswege slechts op een vervoerovereenkomst en niet op een commissieovereenkomst van toepassing is, wordt volgens eensluidende rechtspraak en rechtsleer de vervoercommissienair gelijkgesteld met een vervoerder.

Deze gelijkschakeling van rechten en verplichtingen steunt op artikel 3 van de wet van 25 augustus 1891. § 5 van artikel 38 heeft tot doel deze gelijkschakeling, na opheffing van artikel 3, te behouden.

## TITEL VIII

### *Commissie goederenvervoer over de wet*

*Artikel 39* richt een commissie op die bevoegd is voor het vervoer van zaken over de weg.

Het artikel bepaalt de vier functies van deze commissie.

Het gaat in alle gevallen om het geven van gemotiveerde adviezen die de minister in staat moeten stellen met kennis van zaken beslissingen te nemen inzake het vervoer van zaken over de weg.

Het artikel vertrouwt de samenstelling en de werking van de commissie toe aan de Koning.

Het staat nu al vast dat deze commissie niet alleen samengesteld zal worden uit vertegenwoordigers van de vervoerders en van de voor het vervoer van zaken over de weg bevoegde administratie maar ook uit vertegenwoordigers van de vakbonden en gebruikers.

De machten van de Koning betreffende de werking van de commissie, kunnen worden overgedragen aan de minister.

## TITRE VII

### *Contrat de transport*

*L'article 38* a pour but d'étendre au transport national, les dispositions de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention « CMR »).

En ce qui concerne en particulier le § 3 de cet article 38, il y a lieu de souligner que tant la jurisprudence que la doctrine considèrent que la location de véhicules avec conducteur est soumise aux dispositions de la CMR.

Pour l'application de la règle de prescription, la Convention CMR renvoie à la législation appliquée par le tribunal devant lequel l'affaire est pendante.

Lorsqu'aucune disposition du droit national ne peut plus s'appliquer en la matière, le transporteur qui est assigné le dernier jour du délai de prescription ne peut plus obtenir de recours.

Les dispositions du § 4 de l'article 38 — qui reproduit l'article 9, dernier alinéa de la loi du 25 août 1891 — évite cet inconvénient.

Bien que la Convention CMR ne soit applicable de plein droit qu'au contrat de transport et non au contrat de commission, le commissionnaire de transport est assimilé à un transporteur, selon une jurisprudence et une doctrine unanimes.

Cette égalisation des droits et obligations s'appuie sur l'article 3 de la loi du 25 août 1891. Le § 5 de l'article 38 a pour but de maintenir cette égalisation après suppression de l'article 3.

## TITEL VIII

### *Commission des transports de marchandises par route*

*L'article 39* institue une commission compétente pour le transport de choses par route.

Il fixe les quatre fonctions de cette commission.

Il s'agit dans tous les cas de donner des avis motivés destinés à permettre au ministre de prendre, en connaissance de cause, des décisions en matière de transport de choses par route.

L'article confie au Roi le soin de déterminer la composition et le fonctionnement de la commission.

Il est d'ores et déjà prévu que cette commission se composera non seulement de représentants des transporteurs et de l'administration compétente en matière de transport de choses par route mais également de représentants des syndicats et des usagers.

En ce qui concerne le fonctionnement de la commission, les pouvoirs du Roi peuvent être subdélégués au ministre.

## TITEL IX

*Overlegcomité goederenvervoer  
over de weg*

Artikel 40 richt een overlegcomité op dat bevoegd is voor het vervoer van zaken over de weg.

Het is de bedoeling dat dit comité zal bestaan uit vertegenwoordigers van de betrokken ministeriële departementen en van de erkende beroepsorganisaties en dat het zal samenkomen op verzoek van een van de voornoemde partijen.

Deze commissie moet de vertegenwoordigers van de betrokken ministers en van de vervoerders de mogelijkheid bieden informatie uit te wisselen en te overleggen over elke kwestie die de vervoersector aanbelangt; het resultaat van het overleg kan in voorkomend geval worden voorgelegd aan de bevoegde minister(s).

Het artikel vertrouwt de samenstelling en de werking van het comité toe aan de Koning.

De machten van de Koning betreffende de werking van de commissie kunnen worden overgedragen aan de minister.

## TITEL X

*Wijzigings- en opheffingsbepalingen  
en inwerkingtreding***Wijzigingsbepaling**

*Artikel 41* wijzigt licht de voornoemde wet van 18 februari 1969, waarvan de artikelen 2 tot 4 als het ware het deel zijn dat de controle en de sancties betreft, in het bijzonder op het gebied van het vervoer van zaken over de weg.

De enige wijziging betreft de vaststelling van een termijn van vijftien dagen, in plaats van acht, voor de verzending van een kopie van de processen-verbaal aan de overtreders. De termijn van acht dagen blijkt in de praktijk dikwijls onvoldoende wanneer rekening wordt gehouden met de verlengde weekeinden en allerhande verlopen. Een analoge bepaling stond trouwens reeds in de voornoemde wet van 1 augustus 1960.

**Opheffingsbepaling**

*Artikel 42* heft de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding op. Deze wet wordt in feite vervangen door de wet die U wordt voorgelegd.

**Inwerkingtreding**

*Artikel 43* bepaalt dat de Koning de datum van inwerkingtreding van de wet zal vaststellen.

Evenwel zullen de bepalingen van artikel 37, § 1 (handelend over de medeverantwoordelijkheid van

## TITRE IX

*Comité de concertation des transports  
de marchandises par la route*

L'article 40 institue un comité de concertation compétent pour le transport de choses par route.

Il prévoit que ce comité sera constitué de représentants des départements ministériels concernés et des organisations professionnelles reconnues et qu'il se réunira à la demande d'une des deux parties précitées.

L'objectif de cette commission est de permettre aux délégués des ministres concernés et aux représentants des transporteurs de s'informer mutuellement et de traiter toute question intéressant le secteur du transport de choses par route, le résultat de ces concertations étant, le cas échéant, soumis au(x) ministre(s) compétent(s).

L'article confie au Roi le soin de déterminer la composition et le fonctionnement de ce comité.

En ce qui concerne le fonctionnement de la commission, les pouvoirs du Roi peuvent être subdélégués au ministre.

## TITRE X

*Dispositions modificatives, abrogatoires  
et fixant vigueur***Disposition modificative**

*L'article 41* modifie légèrement la loi du 18 février 1969 précitée dont les articles 2 à 4 constituent, en quelque sorte, le volet relatif au contrôle et aux sanctions, notamment dans le domaine du transport de choses par route.

L'unique modification a pour objet de prévoir un délai de quinze jours — au lieu de huit, précédemment — pour transmettre une copie des procès-verbaux aux contrevenants. Le délai de 8 jours s'avère, dans la pratique, souvent insuffisant, compte tenu des week-ends prolongés et congés de tous types. Une disposition analogue se trouvait d'ailleurs déjà dans la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 précitée.

**Disposition abrogatoire**

*L'article 42* abroge la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles. Cette loi est, en fait, remplacée par la loi qui Vous est soumise.

**Fixant vigueur**

*Article 43* prévoit que le Roi fixera la date d'entrée en vigueur de la loi.

Toutefois, les dispositions de l'article 37, § 1<sup>er</sup> (qui traitent de la co-responsabilité des personnes qui,

de personen die benevens de vervoerder tussenkomen in de uitvoering van de transporten), alsook de bepalingen van artikel 38 (handelend over de vervoersovereenkomst) binnen de wettelijke termijn van 10 dagen in werking treden.

#### IV. — ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, die op 17 maart 1998 door de minister van Vervoer verzocht werd binnen een termijn van ten hoogste een maand een advies uit te brengen, heeft op 27 mei 1998 zijn advies over het wetsontwerp gegeven.

Er werd rekening gehouden met de opmerkingen van de afdeling wetgeving van de Raad van State.

Nochtans werd het advies van de Raad van State niet volledig gevolgd voor enkele punten :

— Wat de artikelen 2 en 3 betreft, werd de suggestie om geen onderscheid te maken tussen het bezoldigde transport en het niet-bezoldigde, niet in aanmerking genomen omdat ze niet realistisch is. Het is immers vaste rechtspraak dat elke prestatie die onder toepassing valt van de wet van 6 juli 1976 tot beteugeling van het sluikwerk met handels- of ambachtskarakter omdat ze kenmerkend is voor een gereguleerd beroep, toch toegelaten is wanneer ze van gering belang is, wanneer ze niet echt technisch van aard is of wanneer ze volledig occasioneel is.

Zo is de rechtskundige dienst van het ministerie van Middenstand van mening dat er geen inbreuk is op de wet van 6 juli 1976 wanneer iemand occasioneel gratis enkele meubelstukken vervoert voor zijn moeder met een gehuurde bestelwagen of wanneer een handelaar uitzonderlijk met de vrachtwagen die hij normaal gebruikt voor eigen rekening, vrijwillig kampeerbenodigdheden vervoert voor rekening van de jeugdbeweging waarvan zijn zoon lid is.

Het is dus raadzaam dat het onderscheid tussen bezoldigd en niet-bezoldigd transport wordt gehandhaafd om te vermijden dat situaties als hierboven beschreven, die toch af en toe voorkomen, als onwettig zouden worden beschouwd.

Het behoort vanzelfsprekend tot de bevoegdheid van hoven en rechtbanken om te beoordelen wat belangrijke, technische of occasionele arbeid is, in het licht van de feiten die hun worden voorgelegd.

— Wat het artikel 6 betreft, werd het advies van de Raad van State in essentie gevolgd; evenwel werd niet verwezen naar artikel 22, § 1, 2°, omdat dit artikel geen betrekking heeft op een vervoersvergunning die zou verschillen van de in de artikelen 20 en 21 bedoelde vergunningen.

— Wat het artikel 10 betreft, zijn de §§ 1 en 2 niet duidelijker geformuleerd in de versie van de Raad

outre le transporteur, interviennent dans l'exécution des transports) et les dispositions de l'article 38 (qui traitent du contrat de transport), entreront en vigueur dans le délai légal de 10 jours.

#### IV. — AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, saisi par le ministre des Transports, le 17 mars 1998, d'une demande d'avis dans un délai ne dépassant pas un mois, a rendu son avis le 27 mai 1998 sur le projet de loi.

Il a été tenu compte des diverses observations émises par le Conseil d'Etat.

Sur quelques points, toutefois, l'avis n'a pas été totalement suivi :

— Aux articles 2 et 3, la suggestion du Conseil d'Etat incitant à ne pas établir de distinction entre le transport rémunéré et le transport non rémunéré de choses n'a pas été retenue parce qu'elle n'est pas réaliste. Il est en effet de jurisprudence constante que toute prestation susceptible de tomber sous le coup de la loi du 6 juillet 1976 sur la répression du travail frauduleux à caractère commercial ou artisanal parce que caractéristique d'une profession réglementée, demeure néanmoins autorisée par cette loi lorsque son importance est toute relative, lorsqu'elle n'a pas vraiment un caractère technique ou lorsqu'elle s'avère tout à fait occasionnelle.

Ainsi, par exemple, si à titre occasionnel, une personne transporte gratuitement quelques meubles pour sa mère au moyen d'une camionnette prise en location à cet effet ou même si, exceptionnellement, au moyen de son camion normalement utilisé pour compte propre, un commerçant transporte bénévolement du matériel de camping pour le compte du mouvement de jeunesse dont son fils est membre, le service juridique du ministère des Classes Moyennes est d'avis que ces personnes ne contreviennent pas à la loi du 6 juillet 1976.

Il convient donc de maintenir la distinction entre transport rémunéré et transport effectué à titre gratuit afin d'éviter que soient considérées comme illicites des situations analogues à celles évoquées ci-dessus et qui, pour n'être pas très fréquentes, ne se présentent pas moins de temps à autre.

Il appartient évidemment aux cours et tribunaux de préciser, à la lumière des faits concrets qui leur sont soumis, les notions de travail important, technique et occasionnel.

— A l'article 6, l'avis du Conseil d'Etat a été suivi pour l'essentiel; toutefois, il n'est pas fait allusion à l'article 22, § 1<sup>er</sup>, 2°, étant donné que cet article ne concerne pas une licence de transport différente de celles qui sont visées aux articles 20 et 21.

— Article 10. — Contrairement à ce qu'estime le Conseil d'Etat, les §§ 1<sup>er</sup> et 2 ne seraient pas mieux

van State. Het past inderdaad dat er duidelijk twee ideeën tot uiting komen, namelijk :

1) de onderneming moet altijd voldoen aan de voorwaarde van vakbekwaamheid (cf. artikel 7);

2) zij kan op twee wijzen aan deze vereiste voldoen : of in de persoon van de « zaakvoerder » (*lato sensu*), of in de persoon van een « volmachthouder ».

— *Artikel 12.* — Het is juist dat in de artikelen 15 en 16 een onderscheid wordt gemaakt tussen de vakbekwaamheid voor nationaal vervoer, die recht geeft op een vergunning nationaal vervoer, en de vakbekwaamheid voor internationaal vervoer, die recht geeft op een vergunning communautair vervoer.

Het past te doen opmerken dat er sedert 1991 alleen nog een getuigschrift van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer wordt afgegeven, dat dit principe behouden zal blijven in de toekomstige regelgeving en dat de door de Koning vast te stellen bepalingen dus enkel het getuigschrift van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer betreffen.

— *Artikel 13.* — Binnenkort wordt een richtlijn van kracht tot wijziging van richtlijn 96/26/EG van 29 april 1996. Teneinde de omzetting te bespoedigen van die richtlijn in Belgisch recht, loopt het wetsontwerp op dit punt vooruit op haar inwerkingtreding.

Uit voorzorg heeft de Raad van State geen rekening gehouden met een ontwerp van richtlijn en zijn opmerkingen zijn gerechtvaardigd. Wanneer men rekening houdt met de toekomstige richtlijn zijn de twee opmerkingen van de Raad niet meer relevant.

— In § 1 van *artikel 26* wordt de splitsing van de zin in twee bijzinnen behouden. De zin, die reeds zeer lang is, zou onverstaanbaar worden indien het formele voorstel van de Raad van State wordt aangenomen.

Wat § 2, 2°, a), betreft is er reden om te verwijzen naar onze commentaar bij artikel 6.

— *Artikel 36.* — De regels inzake de weigering en intrekking van vervoersvergunningen zijn ingewikkeld en technisch en zij zullen worden behandeld in het koninklijk uitvoeringsbesluit.

De wet bevat geen enkel hoofdstuk over de weigering of de intrekking en het zou dus ook niet coherent zijn, om een detailkwestie als de verplichte terugzen-

rédiés comme il le suggère. Il convient en effet d'exprimer clairement deux idées :

1) l'entreprise doit toujours satisfaire à la condition de capacité professionnelle (cf. article 7);

2) elle peut satisfaire à cette exigence de deux manières : soit par le biais du « gérant » (*lato sensu*), soit par le biais d'un « fondé de pouvoirs ».

— *Article 12.* — Il est exact que les articles 15 et 16 établissent une distinction entre la capacité professionnelle au transport national requise pour l'obtention d'une licence de transport national et la capacité professionnelle au transport international qui permet d'obtenir la licence de transport communautaire.

Il convient simplement de relever que, depuis 1991, seul le certificat de capacité professionnelle au transport international est encore délivré, que ce principe sera maintenu dans la future réglementation et que donc, les dispositions à fixer par le Roi ne concernent plus que le certificat de capacité professionnelle au transport international.

— *Article 13.* — D'ici peu, entrera en vigueur une directive modifiant la directive 96/26/CE du 29 avril 1996. Afin d'en accélérer la transposition en droit belge, le projet de loi anticipe, sur ce point, l'entrée en vigueur de cette directive modificative.

Prudent, le Conseil d'Etat n'a pas tenu compte de ce qui demeure un projet de directive et ses observations sont justifiées. Lorsqu'on tient compte de cette future directive, les deux observations du Conseil d'Etat cessent d'être pertinentes.

— Au § 1<sup>er</sup> de l'*article 26*, le choix de scinder la phrase en deux propositions est maintenu. L'adoption de la suggestion formelle émise par le Conseil d'Etat rendrait incompréhensible une phrase qui est déjà particulièrement longue.

En ce qui concerne le § 2, 2°, a), il y a lieu de se référer à notre commentaire relatif à l'article 6.

— *Article 36.* — Les prescriptions et modalités relatives aux refus et aux retraits des licences de transport sont complexes et techniques; elles seront traitées, toutes, dans l'arrêté royal d'exécution.

Il serait moins cohérent de faire figurer dans la loi — dans laquelle aucun chapitre n'est d'ailleurs consacré aux refus et aux retraits — ce point de dé-

ding van ingetrokken vervoersvergunningen, in de wet op te nemen.

*De minister van Binnenlandse Zaken,*

L. TOBBACK

*De minister van Vervoer,*

M. DAERDEN

*De minister van Justitie,*

T. VAN PARYS

*De staatssecretaris voor Veiligheid,*

J. PEETERS

tail qui consiste à préciser qu'il y a obligation pour le transporteur de restituer les licences de transport qui ont fait l'objet d'un retrait.

*Le ministre de l'Intérieur,*

L. TOBBACK

*Le ministre des Transports,*

M. DAERDEN

*Le ministre de la Justice,*

T. VAN PARYS

*Le secrétaire d'Etat à la Sécurité,*

J. PEETERS

**VOORONTWERP VAN WET****voorgelegd aan het advies van de Raad van State****Voorontwerp van wet betreffende het vervoer  
van zaken over de weg****TITEL I***Algemeenheden***HOOFDSTUK 1****Inleidende bepaling****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid zoals bepaald in artikel 78 van de Grondwet.

**HOOFDSTUK 2****Definities****Art. 2**

Voor de toepassing van deze wet en haar uitvoeringsbepalingen wordt verstaan onder :

1° « minister » : de minister die het vervoer van zaken over de weg tot zijn bevoegdheid heeft;

2° « vervoer van zaken over de weg verricht voor eigen rekening » : elk vervoer van zaken over de weg voor zover tegelijkertijd aan de volgende voorwaarden wordt voldaan :

a) de vervoerde zaken, met inbegrip van de zaken die worden vervoerd met een aanhangwagen, dienen eigendom te zijn van de onderneming die het motorvoertuig gebruikt of door haar te zijn gekocht of verkocht, gehuurd of verhuurd, op de markt gebracht, voortgebracht, gedolven, bewerkt of hersteld;

b) de vervoerde zaken, met inbegrip van de zaken die worden vervoerd met een aanhangwagen, dienen te worden gebracht naar de onderneming die het motorvoertuig gebruikt of te worden verzonden vanuit deze onderneming, ofwel te worden verplaatst binnen deze onderneming ofwel, te eigen behoefte, buiten deze onderneming;

c) de voor dit vervoer gebruikte motorvoertuigen dienen eigendom te zijn van de onderneming, door haar te zijn gehuurd of door haar in financieringshuur te zijn genomen;

d) het vervoer mag slechts een secundaire bedrijvigheid zijn in het kader van het geheel van de werkzaamheden van de onderneming;

3° « vervoer van zaken over de weg verricht voor rekening van derden » : elk niet in 2° bedoeld vervoer van zaken over de weg;

4° « vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding » : elk vervoer van zaken over de weg verricht voor rekening van derden voor een tegenprestatie in de vorm van om het even welk rechtstreeks of onrechtstreeks voordeel, in spe-

**AVANT-PROJET DE LOI****soumis à l'avis du Conseil d'Etat****Avant-projet de loi relative au transport de choses  
par route****TITRE I<sup>er</sup>***Généralités***CHAPITRE 1<sup>er</sup>****Disposition introductive****Article 1<sup>er</sup>**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

**CHAPITRE 2****Définitions****Art. 2**

Pour l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, il faut entendre par :

1° « ministre » : le ministre qui a le transport de choses par route dans ses attributions;

2° « transport de choses par route effectué pour compte propre » : tout transport de choses par route, dans la mesure où les conditions suivantes sont remplies simultanément :

a) les choses transportées, y compris au moyen d'une remorque, doivent appartenir à l'entreprise utilisatrice du véhicule automobile ou avoir été achetées, vendues, prises ou données en location, commercialisées, produites, extraites, transformées ou réparées par elle;

b) les choses transportées, y compris au moyen d'une remorque, doivent être amenées vers l'entreprise utilisatrice du véhicule automobile, expédiées de cette entreprise ou déplacées soit à l'intérieur de cette entreprise, soit, pour ses propres besoins, à l'extérieur de cette entreprise;

c) les véhicules automobiles utilisés pour ce transport doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été pris en location ou en location-financement par elle;

d) le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise;

3° « transport de choses par route effectué pour compte de tiers » : tout transport de choses par route qui n'est pas visé au 2°;

4° « transport rémunéré de choses par route » : tout transport de choses par route effectué pour compte de tiers, moyennant une contre-prestation sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques, en espèces ou en nature;

ciën of in natura; de verhuring van een motorvoertuig met bestuurder wordt gelijkgesteld met vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding;

5° « cabotage over de weg » : elke in artikel 3 bedoelde werkzaamheid uitgeoefend door een onderneming die geen bedrijfszetel heeft in België, wanneer de laadplaats en de losplaats van de vervoerde zaken zich op Belgisch grondgebied bevinden;

6° « motorvoertuig » : elk vervoermiddel over land, uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden, met uitzondering van de spoorvoertuigen alsmede van bromfietsen, motorfietsen, driewielers met motor en vierwielers met motor, zoals bepaald in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

7° « aanhangwagen » : elk vervoermiddel over land, behalve de spoorvoertuigen, dat bestemd is om door een motorvoertuig te worden getrokken;

8° « voertuig » : elk in 6° en 7° bedoeld vervoermiddel;

9° « sleep » : elke groep voertuigen die aan elkaar gekoppeld zijn met het doel door één en dezelfde kracht te worden voortbewogen;

10° « onderneming » : elke natuurlijke persoon, elke rechtspersoon met of zonder winstoogmerk, elke vereniging van personen zonder rechtspersoonlijkheid en met of zonder winstoogmerk, alsmede elk onder de overheid ressorterend lichaam, ongeacht of het een eigen rechtspersoonlijkheid bezit of afhankelijk is van een autoriteit met rechtspersoonlijkheid;

11° « bedrijfszetel » : vaste inrichting waar de leiding van de in artikel 3 bedoelde werkzaamheden van de onderneming daadwerkelijk wordt uitgeoefend en waar de documenten die betrekking hebben op deze werkzaamheden permanent worden bewaard en waar de onderneming wordt vertegenwoordigd door een persoon die gerechtigd is om haar te verbinden tegenover derden;

12° « zending » : één of meer zaken die op één of meer plaatsen voor één opdrachtgever worden geladen, teneinde in één rit, met één motorvoertuig of sleep, vervoerd te worden naar één of meer losplaatsen, voor één geadresseerde.

### HOOFDSTUK 3

#### Toepassingsgebied

##### Art. 3

Deze wet is van toepassing :

1° op elk vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding door middel van een voertuig of een sleep;

2° op elke ledige rit met een voertuig of een sleep, verricht over de weg, in verband met een vervoer bedoeld in 1°;

3° op het vervoer van zaken over de weg verricht voor eigen rekening, door middel van een voertuig of een sleep, in de gevallen bepaald in artikel 22, § 1, 1°, b.

##### Art. 4

De Koning bepaalt welk vervoer van zaken over de weg, omwille van zijn bijzondere aard of zijn geringe economi-

la location d'un véhicule automobile avec conducteur est assimilée à un transport rémunéré de choses par route;

5° « cabotage routier » : toute activité visée à l'article 3 et exercée par une entreprise n'ayant pas de siège d'exploitation en Belgique, lorsque le lieu de chargement et le lieu de déchargement des choses transportées sont situés tous deux sur le territoire belge;

6° « véhicule automobile » : tout moyen de transport par terre, pourvu d'un moteur, destiné à circuler par sa propre force, à l'exclusion des véhicules sur rails ainsi que des cyclomoteurs, des motocyclettes, des tricycles et quadricycles à moteur, tels que définis par le règlement général sur la police de la circulation routière;

7° « remorque » : tout moyen de transport par terre, à l'exclusion des véhicules sur rails, destiné à être tiré par un véhicule automobile;

8° « véhicule » : tout moyen de transport visé aux 6° et 7°;

9° « train de véhicules » : tout ensemble de véhicules attachés l'un à l'autre en vue d'être mus par une seule et même force;

10° « entreprise » : toute personne physique, toute personne morale avec ou sans but lucratif, toute association de personnes sans personnalité juridique et avec ou sans but lucratif ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant la personnalité juridique;

11° « siège d'exploitation » : établissement fixe où la direction des activités de l'entreprise visées à l'article 3 est effectivement exercée, où les documents relatifs à ces activités sont conservés en permanence et où l'entreprise est représentée par une personne autorisée à l'engager à l'égard des tiers;

12° « envoi » : une ou plusieurs choses chargées en un ou plusieurs endroits pour un seul donneur d'ordre et destinées à être transportées en un seul voyage et au moyen d'un seul véhicule automobile ou d'un seul train de véhicules, vers un ou plusieurs lieux de déchargement, pour un seul destinataire.

### CHAPITRE 3

#### Champ d'application

##### Art. 3

La présente loi est applicable :

1° à tout transport rémunéré de choses par route, au moyen d'un véhicule ou d'un train de véhicules;

2° à tout déplacement à vide d'un véhicule ou d'un train de véhicules, effectué par route, en relation avec un transport visé au 1°;

3° au transport de choses par route effectué pour compte propre, au moyen d'un véhicule ou d'un train de véhicules, dans les cas déterminés à l'article 22, § 1<sup>er</sup>, 1°, b.

##### Art. 4

Le Roi détermine les transports de choses par route qui, en raison de leur caractère particulier ou de leur faible

sche weerslag, niet onder de toepassing valt van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

#### HOOFDSTUK 4

##### Principes

###### Art. 5

§ 1. Geen enkele onderneming die een bedrijfszetel heeft in België mag een in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheid verrichten :

1° indien zij geen houder is van het geldige origineel van een van de in de artikelen 15 en 16 bedoelde vervoersvergunningen;

2° indien er aan boord van het daartoe gebruikte en in België ingeschreven motorvoertuig geen geldige en door de minister of zijn gemachtigde voor eensluidend verklaarde kopie aanwezig is van een van de in de artikelen 15 en 16 bedoelde vervoersvergunningen.

§ 2. Onverminderd de door de Koning bepaalde wijze van afgifte, weigering en intrekking, worden de in de artikelen 15 en 16 bedoelde vervoersvergunningen door de minister of zijn gemachtigde verleend aan de onderneming die een bedrijfszetel heeft in België en die aan de in titel II bedoelde voorwaarden voor de toegang tot het beroep en de uitoefening ervan voldoet; deze vervoersvergunningen worden door de minister of zijn gemachtigde geweigerd of ingetrokken indien de onderneming niet of niet meer voldoet aan deze voorwaarden.

###### Art. 6

Een onderneming die geen bedrijfszetel heeft in België mag op Belgisch grondgebied geen in artikel 3 bedoelde werkzaamheid verrichten indien er aan boord van het daartoe gebruikte motorvoertuig geen van de in de artikelen 19, 20 en 21 bedoelde geldige vervoersvergunningen aanwezig is.

#### TITEL II

##### *Toegang tot het beroep en uitoefening van het beroep*

#### HOOFDSTUK 1

##### Voorwaarden

###### Art. 7

De voorwaarden voor de toegang tot het beroep en de uitoefening ervan zijn de volgende :

- 1° de betrouwbaarheid;
- 2° de vakbekwaamheid;
- 3° de financiële draagkracht.

incidence économique, ne sont pas soumis à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution.

#### CHAPITRE 4

##### Principes

###### Art. 5

§ 1<sup>er</sup>. Une entreprise ayant un siège d'exploitation en Belgique ne peut exercer une activité visée à l'article 3, 1° et 2° :

1° si elle n'est pas titulaire de l'original valable d'une des licences de transport visées aux articles 15 et 16;

2° si le véhicule automobile utilisé à cet effet et immatriculé en Belgique n'est pas accompagné d'une copie valable et certifiée conforme par le ministre ou par son délégué, d'une des licences de transport visées aux articles 15 et 16.

§ 2. Sans préjudice des modalités de délivrance, de refus et de retrait fixées par le Roi, les licences de transport visées aux articles 15 et 16 sont accordées par le ministre ou par son délégué à l'entreprise ayant un siège d'exploitation en Belgique qui remplit les conditions d'accès à la profession et d'exercice de la profession visées au titre II; ces licences de transport sont refusées ou retirées par le ministre ou par son délégué si l'entreprise ne satisfait pas ou ne satisfait plus à ces conditions.

###### Art. 6

Une entreprise n'ayant pas de siège d'exploitation en Belgique ne peut exercer sur le territoire belge une activité visée à l'article 3 si le véhicule automobile utilisé à cet effet n'est pas accompagné d'une des licences de transport valables visées aux articles 19, 20 et 21.

#### TITRE II

##### *Accès à la profession et exercice de la profession*

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>

##### Conditions

###### Art. 7

Les conditions d'accès à la profession et de son exercice sont les suivantes :

- 1° l'honorabilité;
- 2° la capacité professionnelle;
- 3° la capacité financière.

## HOOFDSTUK 2

### Betrouwbaarheid

#### Art. 8

§ 1. Indien de onderneming een natuurlijke persoon is, voldoet zij aan de voorwaarde van betrouwbaarheid wanneer :

1° noch deze natuurlijke persoon, noch de door hem eventueel aangewezen personen om de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden van de onderneming te leiden, een ernstige strafrechtelijke veroordeling hebben opgelopen;

2° geen enkele van de in 1° bedoelde personen ernstige strafrechtelijke veroordelingen hebben opgelopen voor inbreuken op de reglementeringen betreffende de vervoerswerkzaamheden;

3° deze natuurlijke persoon geen verbod is opgelegd om een koopmansbedrijf uit te oefenen krachtens de reglementering waarbij aan bepaalde veroordeelden en aan de gefailleerden verbod wordt opgelegd bepaalde ambten, beroepen of werkzaamheden uit te oefenen.

§ 2. Indien de onderneming geen natuurlijke persoon is, voldoet zij aan de voorwaarde van betrouwbaarheid wanneer geen enkele van de personen belast met haar dagelijks bestuur en geen enkele van de personen aangewezen om de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden te leiden, veroordelingen heeft opgelopen als bedoeld in § 1, 1° en 2° of een verbod is opgelegd om een onderneming te leiden krachtens de in § 1, 3° bedoelde reglementering.

Wanneer een rechtspersoon belast is met het dagelijks bestuur van de onderneming, is de in lid 1 vermelde voorwaarde van toepassing op alle natuurlijke personen die zijn aangewezen om deze rechtspersoon te leiden.

§ 3. Behoudens in het geval van een in § 1, 3° bedoeld verbod kan een ongunstige beslissing inzake betrouwbaarheid door de minister of zijn gemachtigde worden herzien.

#### Art. 9

De Koning bepaalt :

1° de aard van de in artikel 8, § 1 bedoelde veroordelingen;

2° de bewijsmiddelen waarmee de betrouwbaarheid wordt aangetoond;

3° de termijn die wordt toegekend aan de onderneming om de in 2° bedoelde bewijsmiddelen over te leggen;

4° de maximumperiode waarna de betrouwbaarheid opnieuw moet worden onderzocht; die periode mag niet langer zijn dan 5 jaar;

5° de regels inzake de aanvraag tot herziening van een ongunstige beslissing inzake betrouwbaarheid.

## HOOFDSTUK 3

### Vakbekwaamheid

#### Art. 10

§ 1. Indien de onderneming een natuurlijke persoon is, voldoet zij aan de voorwaarde van vakbekwaamheid wanneer ofwel deze natuurlijke persoon, ofwel een andere door

## CHAPITRE 2

### Honorabilité

#### Art. 8

§ 1<sup>er</sup>. Si l'entreprise est une personne physique, elle satisfait à la condition d'honorabilité lorsque :

1° ni cette personne physique, ni les personnes éventuellement désignées par elle pour diriger les activités de l'entreprise visées à l'article 3, 1° et 2° n'ont encouru une condamnation pénale grave;

2° aucune des personnes visées au 1° n'ont encouru des condamnations pénales graves pour des infractions aux réglementations relatives aux activités de transport;

3° cette personne physique n'est frappée d'aucune interdiction d'exercer une activité commerciale en vertu de la réglementation portant interdiction à certains condamnés et aux faillis d'exercer certaines fonctions, professions ou activités.

§ 2. Si l'entreprise n'est pas une personne physique, elle satisfait à la condition d'honorabilité lorsqu'aucune des personnes chargées de sa gestion journalière et lorsqu'aucune des personnes désignées pour diriger les activités visées à l'article 3, 1° et 2° n'a encouru de condamnations visées au § 1<sup>er</sup>, 1° et 2° ou n'a été frappée d'une interdiction de gérer une entreprise conformément à la réglementation visée au § 1<sup>er</sup>, 3°.

Lorsqu'une personne morale est chargée de la gestion journalière de l'entreprise, la condition énoncée à l'alinéa 1<sup>er</sup> s'applique à toutes les personnes physiques désignées pour diriger cette personne morale.

§ 3. Hormis dans le cas d'une interdiction visée au § 1<sup>er</sup>, 3°, une décision défavorable en matière d'honorabilité peut être révisée par le ministre ou par son délégué.

#### Art. 9

Le Roi détermine :

1° la nature des condamnations visées à l'article 8, § 1<sup>er</sup>;

2° les modes de preuve de la condition d'honorabilité;

3° le délai accordé à l'entreprise pour introduire la preuve visée au 2°;

4° la période maximale après laquelle la condition d'honorabilité doit être réexaminée; cette période ne peut être supérieure à 5 ans;

5° les modalités relatives à la demande de révision d'une décision défavorable en matière d'honorabilité.

## CHAPITRE 3

### Capacité professionnelle

#### Art. 10

§ 1<sup>er</sup>. Si l'entreprise est une personne physique, elle satisfait à la condition de capacité professionnelle lorsque soit cette personne physique, soit une autre personne dési-

hem aangewezen persoon, die de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden permanent en daadwerkelijk leidt, houder is van een getuigschrift of een bewijs van vakbekwaamheid.

§ 2. Indien de onderneming geen natuurlijke persoon is, voldoet zij aan de voorwaarde van vakbekwaamheid, wanneer een van de natuurlijke personen die de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden permanent en daadwerkelijk leiden, houder is van een getuigschrift of een bewijs van vakbekwaamheid.

§ 3. Een ongunstige beslissing wegens het onvoldoende leiden van de vervoerswerkzaamheden van de onderneming door een persoon die houder is van het getuigschrift of bewijs van vakbekwaamheid kan door de minister of zijn gemachtigde worden herzien.

#### Art. 11

§ 1. Het getuigschrift van vakbekwaamheid wordt afgegeven door de minister of zijn gemachtigde aan elke natuurlijke persoon die :

1° overeenkomstig de voorschriften bepaald door de Koning, eerst de cursussen heeft gevolgd die worden georganiseerd door de minister of door de instellingen die de Koning daartoe erkent;

2° overeenkomstig de voorschriften bepaald door de Koning, vervolgens geslaagd is voor de examens die worden georganiseerd door een examencommissie die de minister samenstelt.

§ 2. Het in artikel 10 bedoelde bewijs van vakbekwaamheid is het document afgegeven door de hiertoe door elke andere lidstaat van de Europese Unie aangewezen overheid of instantie, dat aantoonst dat een natuurlijke persoon de door de betrokken lidstaat vereiste bekwaamheid bezit.

#### Art. 12

§ 1. De Koning bepaalt :

1° de termijn die wordt toegekend aan de onderneming :

a) om aan de minister of zijn gemachtigde mede te delen dat een van de personen die aangewezen werden om de werkzaamheden bedoeld in artikel 3, 1° en 2° uit te oefenen, is overleden, lichamelijk of wettelijk niet meer in staat is om zijn functies uit te oefenen of de genoemde onderneming heeft verlaten;

b) om haar toestand te regulariseren nadat een van de gebeurtenissen bedoeld onder a) heeft plaatsgevonden;

2° de bewijsmiddelen waarmee de vakbekwaamheid wordt aangetoond;

3° het model van het getuigschrift van vakbekwaamheid;

4° de lijst van onderwerpen voor de cursussen en de examens;

5° de eventuele vrijstellingen van de in artikel 11, § 1 bedoelde verplichtingen;

6° de wijze waarop de cursussen worden georganiseerd;

7° de wijze waarop de examens worden georganiseerd;

8° de regels inzake de aanvraag tot herziening van de in artikel 10, § 3 bedoelde ongunstige beslissing.

§ 2. De Koning stelt de lijst vast van de werkzaamheden die in de onderneming minstens moeten worden uitgevoerd door de houder van een getuigschrift of een bewijs van vakbekwaamheid.

gnée par elle et qui dirige effectivement et en permanence les activités visées à l'article 3, 1° et 2° est titulaire d'un certificat ou d'une attestation de capacité professionnelle.

§ 2. Si l'entreprise n'est pas une personne physique, elle satisfait à la condition de capacité professionnelle lorsqu'une des personnes physiques qui dirigent effectivement et en permanence les activités visées à l'article 3, 1° et 2° est titulaire d'un certificat ou d'une attestation de capacité professionnelle.

§ 3. Une décision défavorable pour direction insuffisante des activités de transport de l'entreprise par une personne qui est titulaire du certificat ou de l'attestation de capacité professionnelle, peut être révisée par le ministre ou par son délégué.

#### Art. 11

§ 1<sup>er</sup>. Le certificat de capacité professionnelle est délivré par le ministre ou par son délégué à toute personne physique qui :

1° conformément aux prescriptions fixées par le Roi, a d'abord suivi les cours organisés par le ministre ou par les organismes que le Roi agréé à cette fin;

2° conformément aux prescriptions fixées par le Roi, a ensuite réussi les examens organisés par un jury d'examen que le ministre constitue.

§ 2. L'attestation de capacité professionnelle visée à l'article 10 est le document qui, délivré par l'autorité ou l'instance désignée à cet effet par chaque autre Etat membre de l'Union européenne, prouve qu'une personne physique possède la compétence requise par l'Etat membre concerné.

#### Art. 12

§ 1<sup>er</sup>. Le Roi détermine :

1° le délai accordé à l'entreprise :

a) pour signaler au ministre ou à son délégué qu'une des personnes désignées pour diriger effectivement et en permanence les activités visées à l'article 3, 1° et 2° est décédée, est devenue incapable physiquement ou légalement d'exercer ses fonctions ou a quitté ladite entreprise;

b) pour régulariser sa situation après que soit survenu un des événements visés au a);

2° les modes de preuve de la capacité professionnelle;

3° le modèle du certificat de capacité professionnelle;

4° la liste des matières faisant l'objet des cours et des examens;

5° les dispenses éventuelles des obligations visées à l'article 11, § 1<sup>er</sup>;

6° les modalités d'organisation des cours;

7° les modalités d'organisation des examens;

8° les modalités relatives à la demande de révision de la décision défavorable visée à l'article 10, § 3.

§ 2. Le Roi détermine la liste minimale des activités qui doivent être exercées dans l'entreprise par le titulaire d'un certificat ou d'une attestation de capacité professionnelle.

§ 3. De Koning kan de hem bij § 1, 3°, 4°, 6° en 7° verleende bevoegdheden overdragen aan de minister.

#### HOOFDSTUK 4

##### Financiële draagkracht

###### Art. 13

Een onderneming voldoet aan de voorwaarde van financiële draagkracht wanneer zij aantoonst een hoofdelijke borgtocht te hebben gesteld waarvan het bedrag afhankelijk is van het aantal voertuigen waarvoor de minister of zijn gemachtigde voor eensluidend verklaarde kopieën van vergunningen intra-Beneluxvervoer of vergunningen communautair vervoer worden gevraagd of afgegeven.

###### Art. 14

§ 1. De Koning bepaalt :

- 1° het bedrag van de vereiste borgtocht;
- 2° de aard van de borgen die deze borgtocht mogen stellen;
- 3° het model van de bewijzen van borgtocht;
- 4° de bestemming van de borgtocht;
- 5° de regels inzake de aanspraak op de borgtocht;

6° de verplichtingen van de partijen in geval van afneming op de borgtocht en in geval van vermindering of opzegging van de borgtocht;

7° de regels inzake de bevrijding van de borg.

§ 2. De Koning kan de hem bij § 1, 3° verleende bevoegdheid overdragen aan de minister.

#### TITEL III

##### *Vervoersvergunningen*

#### HOOFDSTUK 1

##### Ondernemingen gevestigd in België

###### Art. 15

Met de vergunningen intra-Beneluxvervoer mogen de ondernemingen die een bedrijfszetel hebben in België de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden uitsluitend verrichten binnen de grenzen van de Benelux Economische Unie.

De in lid 1 bedoelde vergunningen intra-Beneluxvervoer worden afgegeven op aanvraag aan elke onderneming die een bedrijfszetel heeft in België en die voldoet aan de voorwaarden van betrouwbaarheid, van vakbekwaamheid uitsluitend voor nationaal vervoer en van financiële draagkracht, vastgesteld in titel II.

§ 3. Le Roi peut déléguer au ministre les pouvoirs qui lui sont conférés au § 1<sup>er</sup>, 3°, 4°, 6° et 7°.

#### CHAPITRE 4

##### Capacité financière

###### Art. 13

Une entreprise satisfait à la condition de capacité financière lorsqu'elle justifie de la constitution d'un cautionnement solidaire dont le montant est fonction du nombre de véhicules pour lesquels des copies certifiées conformes par le ministre ou par son délégué de licences de transport intra-Benelux ou de licences de transport communautaire sont sollicitées ou délivrées.

###### Art. 14

§ 1<sup>er</sup>. Le Roi détermine :

- 1° le montant du cautionnement exigé;
- 2° la nature des cautions autorisées à constituer ces cautionnements;
- 3° le modèle des attestations relatives au cautionnement;
- 4° l'affectation du cautionnement;
- 5° les prescriptions relatives à l'appel au cautionnement;
- 6° les obligations des parties concernées en cas de prélèvement sur le cautionnement et en cas de diminution ou de résiliation du cautionnement;
- 7° les prescriptions relatives à la libération de la caution.

§ 2. Le Roi peut déléguer au ministre les pouvoirs qui lui sont conférés au § 1<sup>er</sup>, 3°.

#### TITRE III

##### *Licences de transport*

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>

##### Entreprises établies en Belgique

###### Art. 15

Les licences de transport intra-Benelux permettent aux entreprises ayant un siège d'exploitation en Belgique, d'exécuter les activités visées à l'article 3, 1° et 2°, exclusivement à l'intérieur des frontières de l'Union économique Benelux.

Les licences de transport visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont délivrées, sur demande, à toute entreprise dont un siège d'exploitation est situé en Belgique et qui satisfait aux conditions d'honorabilité, de capacité professionnelle relative exclusivement au transport national et de capacité financière fixées au titre II.

## Art. 16

Met de in de communautaire reglementering betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Europese Unie bedoelde vergunningen communautair vervoer mogen de ondernemingen die een bedrijfszetel hebben in België de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden verrichten zowel binnen als buiten de Benelux Economische Unie.

De in lid 1 bedoelde vergunningen communautair vervoer worden afgegeven op aanvraag aan elke onderneming die een bedrijfszetel heeft in België en die voldoet aan de voorwaarden van betrouwbaarheid, van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer en van financiële draagkracht, vastgesteld in titel II.

## Art. 17

De vergunningen intra-Beneluxvervoer, en overeenkomstig de in artikel 16 bedoelde communautaire reglementering, de vergunningen communautair vervoer worden afgegeven in de volgende vorm :

1° een origineel dat op de bedrijfszetel van de onderneming moet worden bewaard;

2° een aantal door de minister of zijn gemachtigde voor eensluidend verklaarde kopieën dat overeenkomt met het aantal motorvoertuigen waarover de onderneming beschikt met inachtnaam van de limieten van de in artikel 13 bedoelde financiële draagkracht van de onderneming; elke kopie moet zich bevinden aan boord van het motorvoertuig waarop zij betrekking heeft.

## Art. 18

Een ongunstige beslissing wegens de niet-naleving van de in artikel 2, 11° bepaalde criteria betreffende de bedrijfszetel van de onderneming kan door de minister of zijn gemachtigde worden herzien.

## HOOFDSTUK 2

**Ondernemingen gevestigd in een andere lidstaat van de Europese Unie dan België**

## Art. 19

De ondernemingen die een bedrijfszetel hebben in een andere lidstaat van de Europese Unie dan België mogen met de in de communautaire reglementering betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Europese Unie bedoelde vergunningen communautair vervoer, de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden verrichten op het Belgisch grondgebied.

## Art. 16

Les licences de transport communautaire visées par la réglementation communautaire concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans l'Union européenne, permettent aux entreprises ayant un siège d'exploitation en Belgique, d'exécuter les activités visées à l'article 3, 1° et 2°, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'Union économique Benelux.

Les licences de transport visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont délivrées, sur demande, à toute entreprise dont un siège d'exploitation est situé en Belgique et qui satisfait aux conditions d'honorabilité, de capacité professionnelle relative au transport international et de capacité financière fixées au titre II.

## Art. 17

Les licences de transport intra-Benelux et, conformément à la réglementation communautaire visée à l'article 16, les licences de transport communautaire se présentent sous la forme suivante :

1° un original qui doit être conservé au siège d'exploitation de l'entreprise;

2° un nombre de copies certifiées conformes par le ministre ou par son délégué, correspondant à celui des véhicules automobiles dans le respect des limites de la capacité financière de l'entreprise visée à l'article 13; chaque copie doit se trouver à bord du véhicule automobile auquel elle se rapporte.

## Art. 18

Une décision défavorable pour non-respect des critères fixés à l'article 2, 11° concernant le siège d'exploitation de l'entreprise, peut être révisée par le ministre ou par son délégué.

## CHAPITRE 2

**Entreprises établies dans un Etat membre de l'Union européenne autre que la Belgique**

## Art. 19

Les licences de transport communautaires visées par la réglementation communautaire concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans l'Union européenne permettent aux entreprises ayant un siège d'exploitation dans un Etat membre de l'Union européenne autre que la Belgique d'exécuter, sur le territoire belge, les activités visées à l'article 3, 1° et 2°.

### HOOFDSTUK 3

#### Ondernemingen gevestigd buiten de Europese Unie

##### Art. 20

Met de vergunningen internationaal vervoer en de ermee gelijkgestelde documenten mogen de ondernemingen die geen bedrijfszetel hebben in een lidstaat van de Europese Unie de grenzen van België overschrijden om er de in artikel 3 bedoelde werkzaamheden te verrichten met uitzondering van cabotage over de weg.

Die vergunningen worden afgegeven op aanvraag, onder de volgende voorwaarden :

1° wanneer er een reglementering van de Europese Unie bestaat of wanneer er bilaterale of multilaterale akkoorden werden afgesloten door de Europese Unie, door de Koning of door de door hem daartoe aangewezen minister, worden de vergunningen internationaal vervoer afgegeven overeenkomstig die reglementering of die akkoorden;

2° bij afwezigheid van de in 1° bedoelde reglementering of akkoorden, worden de vergunningen internationaal vervoer afgegeven voor zover :

- a) de wederkerigheid wordt verleend door het land van inschrijving van het betrokken voertuig;
- b) de Koning de afgifte van de vergunningen internationaal vervoer niet heeft opgeschort;
- c) de afgifte ervan wordt gedaan binnen de perken en op de voorwaarden vastgesteld door de Koning ter uitvoering van de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de in-, uit- en doorvoer van goederen.

##### Art. 21

Met de cabotagevergunningen en de ermee gelijkgestelde documenten mogen de ondernemingen die geen bedrijfszetel hebben in een lidstaat van de Europese Unie de grenzen van België overschrijden om er cabotage over de weg te verrichten.

Die vervoersvergunningen worden afgegeven op aanvraag, overeenkomstig de communautaire reglementering of de bilaterale of multilaterale akkoorden betreffende het vervoer van zaken over de weg gesloten door de Europese Unie, door de Koning of door de door hem daartoe aangewezen minister.

### HOOFDSTUK 4

#### Uitvoering

##### Art. 22

§ 1. De Koning bepaalt :

1° de regels inzake de aanvraag tot herziening van de in artikel 18 bedoelde ongunstige beslissing;

2° de gevallen waarvoor, bij gebrek aan wederkerigheid ten gunste van de in België gevestigde ondernemingen, een vergunning internationaal vervoer of een cabotagevergunning eveneens is vereist :

- a) voor de aanhangwagens ingeschreven in een Staat die geen lid is van de Europese Unie en die worden ge-

### CHAPITRE 3

#### Entreprises établies hors de l'Union européenne

##### Art. 20

Les licences de transport international et les documents y assimilés permettent aux entreprises n'ayant pas de siège d'exploitation dans un Etat membre de l'Union européenne, de franchir les frontières de la Belgique et d'y exercer des activités visées à l'article 3, sans toutefois y effectuer de cabotage routier.

Ces licences sont délivrées, sur demande, dans les conditions suivantes :

1° en présence d'une réglementation de l'Union européenne ou d'accords bilatéraux ou multilatéraux conclus par l'Union européenne, par le Roi ou par le ministre qu'il désigne à cet effet, les licences de transport international sont délivrées conformément à cette réglementation ou à ces accords;

2° en l'absence d'une réglementation ou d'accords visés au 1°, les licences de transport international sont délivrées pour autant que :

- a) la réciprocité soit accordée par le pays d'immatriculation du véhicule concerné;
- b) le Roi n'ait pas suspendu la délivrance des licences de transport international en cause;
- c) leur délivrance soit effectuée dans les limites et aux conditions fixées par le Roi, en exécution des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises.

##### Art. 21

Les licences de cabotage et les documents y assimilés permettent aux entreprises n'ayant pas de siège d'exploitation dans un Etat membre de l'Union européenne de franchir les frontières de la Belgique afin d'y effectuer du cabotage routier.

Ces licences sont délivrées, sur demande, conformément à la réglementation communautaire ou aux accords bilatéraux ou multilatéraux relatifs au transport de choses par route conclus par l'Union européenne, par le Roi ou par le ministre qu'il désigne à cet effet.

### CHAPITRE 4

#### Exécution

##### Art. 22

§ 1<sup>er</sup>. Le Roi détermine :

1° les modalités relatives à la demande de révision de la décision défavorable visée à l'article 18;

2° les cas pour lesquels, à défaut de réciprocité en faveur des entreprises établies en Belgique, une licence de transport international ou une licence de cabotage est également exigée :

- a) pour les remorques immatriculées dans un Etat non-membre de l'Union européenne et utilisées pour franchir

bruikt om de grenzen van België te overschrijden, inbegrepen om er cabotage over de weg te verrichten;

b) voor de voertuigen ingeschreven in een Staat die geen lid is van de Europese Unie en die worden gebruikt om de grenzen van België te overschrijden, inbegrepen om er cabotage over de weg te verrichten, ter gelegenheid van een vervoer van zaken over de weg verricht voor eigen rekening;

3° de documenten die kunnen worden gelijkgesteld met de vervoersvergunningen alsook de voorwaarden van die gelijkstelling;

4° de eventuele vrijstellingen van vervoersvergunning;

5° de wijze van afgifte, vervanging, vernieuwing en schrapping van de vervoersvergunningen;

6° de regels en de wijze van weigering en intrekking van de vervoersvergunningen;

7° de geldigheidsvoorwaarden van de vervoersvergunningen;

8° het bedrag van de te innen retributies ten bate van de erkende instellingen tot dekking van de studie- en promotiekosten betreffende het vervoer van zaken over de weg;

9° de wijze van inning van de retributies evenals van de bedragen bestemd voor de betaling van de zegelrechten;

10° het model van de vervoersvergunningen;

11° de bekendmaking te geven aan de afgifte en de schrapping van de vervoersvergunningen;

12° de eventuele statistische gegevens die moeten worden verstrekt door de ondernemingen.

§ 2. De Koning kan de bevoegdheden die hem worden verleend bij § 1, 2°, 3°, 4°, 5°, 9° en 10° overdragen aan de minister.

#### TITEL IV

##### *Vrachtbrieven*

#### Art. 23

Voor elke zending dient een vrachtbrief te worden opgemaakt.

#### Art. 24

§ 1. De Koning bepaalt :

1° het model van de vrachtbrieven;

2° het aantal exemplaren van de vrachtbrief;

3° de vermeldingen die erop moeten voorkomen alsook het gebruik dat moet worden gemaakt van die exemplaren;

4° de instellingen belast met de afgifte van vrachtbrieven, de afgiftevoorwaarden en de controle op de afgifte.

§ 2. De Koning kan de hem bij § 1 verleende bevoegdheden overdragen aan de minister.

les frontières de la Belgique, y compris pour y effectuer du cabotage routier;

b) pour les véhicules immatriculés dans un Etat non-membre de l'Union européenne et utilisés pour franchir les frontières de la Belgique, y compris pour y effectuer du cabotage routier, à l'occasion d'un transport de choses par route effectué pour compte propre;

3° les documents qui peuvent être assimilés aux licences de transport ainsi que les conditions de cette assimilation;

4° les dispenses éventuelles de licence de transport;

5° les modalités relatives à leur délivrance, à leur remplacement, à leur renouvellement et à leur radiation;

6° les prescriptions et modalités relatives à leur refus et à leur retrait;

7° les conditions de leur validité;

8° le montant des redevances à percevoir au profit des organismes agréés, pour couvrir les frais d'études et de promotion concernant le transport de choses par route;

9° les modalités de perception des redevances ainsi que des montants destinés au paiement des droits de timbre;

10° le modèle des licences de transport;

11° la publicité à donner à la délivrance et à la radiation des licences de transport;

12° les informations statistiques éventuelles à fournir par les entreprises.

§ 2. Le Roi peut déléguer au ministre les pouvoirs qui lui sont conférés au § 1<sup>er</sup>, 2°, 3°, 4°, 5°, 9° et 10°.

#### TITRE IV

##### *Lettres de voiture*

#### Art. 23

Pour tout envoi, une lettre de voiture doit être établie.

#### Art. 24

§ 1<sup>er</sup>. Le Roi détermine :

1° le modèle des lettres de voiture;

2° le nombre d'exemplaires de la lettre de voiture;

3° les indications qui doivent y figurer ainsi que l'usage qui doit être fait de ces exemplaires;

4° les organismes chargés de délivrer les lettres de voiture, les conditions de cette délivrance et le contrôle y relatif.

§ 2. Le Roi peut déléguer au ministre les pouvoirs qui lui sont conférés au § 1<sup>er</sup>.

## TITEL V

### *Controle*

## HOOFDSTUK 1

### **Bevoegde ambtenaren**

#### Art. 25

§ 1. Onverminderd de bepalingen van § 2, stelt de Koning de categorieën van ambtenaren vast die belast zijn met het toezicht op de toepassing van de communautaire reglementering betreffende het vervoer van zaken over de weg, van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten.

§ 2. Zijn belast met de uitvoering van de artikelen 32 en 33, de ambtenaren die tot één van de in § 1 bedoelde categorieën behoren en die daartoe individueel zijn gemachtigd door de procureur-generaal bij het Hof van Beroep van het rechtsgebied waar deze ambtenaren hun standplaats hebben.

## HOOFDSTUK 2

### **Opsporing en vaststelling van de inbreuken**

#### Art. 26

§ 1. De in artikel 25 bedoelde ambtenaren hebben toegang tot alle voertuigen alsook tot alle lokalen en terreinen bestemd voor de beroepswerkzaamheden van de vervoerders, hun opdrachtgevers en ieder die tussenkomt in de uitvoering van een vervoer van zaken waarop de communautaire reglementering betreffende het vervoer van zaken over de weg, deze wet en haar uitvoeringsbesluiten van toepassing zijn; de lokalen uitsluitend bestemd voor bewoning vallen buiten het toepassingsgebied van deze bepaling.

§ 2. Op verzoek van een bevoegde ambtenaar :

1° moet het origineel van een van de vervoersvergunningen bedoeld in de artikelen 15 en 16 hem worden vertoond op de bedrijfszettel van elke onderneming die een in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheid uitoefent;

2° moet elke bestuurder van een voertuig dat wordt gebruikt om de in artikel 3 bedoelde werkzaamheden te verrichten, hem onmiddellijk tonen :

a) volgens het geval, ofwel een door de minister of zijn gemachtigde voor eensluidend verklaarde kopie van een van de in de artikelen 15, 16 en 19 bedoelde vervoersvergunningen, ofwel het origineel van een van de in de artikelen 20 en 21 bedoelde vervoersvergunningen;

b) in geval van huur of financieringshuur van het motorvoertuig :

— het origineel of een door de gemeenteoverheid voor eensluidend verklaarde kopie van de overeenkomst inzake huur of financieringshuur van dit motorvoertuig;

— indien de bestuurder niet zelf de huurder is, het origineel of een door de gemeenteoverheid voor eensluidend verklaarde kopie van de arbeidsovereenkomst van de bestuurder, dan wel een recent loonstrookje;

c) de in artikel 23 bedoelde vrachtbrief; dit document is vereist indien het voertuig wordt gebruikt om de in artikel 3, 1° bedoelde werkzaamheden te verrichten;

## TITRE V

### *Contrôle*

## CHAPITRE 1<sup>er</sup>

### **Agents qualifiés**

#### Art. 25

§ 1<sup>er</sup>. Sans préjudice des dispositions du § 2, le Roi détermine les catégories d'agents de l'autorité chargés de veiller à l'application de la réglementation communautaire en matière de transport de choses par route, de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Sont chargés de l'application des articles 32 et 33, les agents appartenant à l'une des catégories visées au § 1<sup>er</sup> et qui sont individuellement désignés à cette fin par le procureur général près la Cour d'appel dans le ressort de laquelle ces agents ont leur résidence administrative.

## CHAPITRE 2

### **Recherche et constatation des infractions**

#### Art. 26

§ 1<sup>er</sup>. Les agents visés à l'article 25 ont accès à tout véhicule ainsi qu'à l'ensemble des locaux et terrains affectés aux activités professionnelles des transporteurs, de leurs donneurs d'ordre et de quiconque intervenant dans l'exécution d'un transport de choses soumis à la réglementation communautaire en matière de transport de choses par route, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution; les locaux uniquement affectés à l'habitation sont exclus de l'application de cette disposition.

§ 2. A la demande d'un agent qualifié :

1° l'original d'une des licences de transport visées aux articles 15 et 16 doit lui être présenté au siège d'exploitation de toute entreprise exerçant une activité visée à l'article 3, 1° et 2°;

2° tout conducteur d'un véhicule utilisé pour l'exercice des activités visées à l'article 3 est tenu de lui présenter immédiatement :

a) selon le cas, soit une copie certifiée conforme par le ministre ou par son délégué d'une des licences de transport visées aux articles 15, 16 et 19, soit l'original d'une des licences de transport visées aux articles 20 et 21;

b) en cas de location ou de location financement du véhicule automobile :

— l'original ou une copie certifiée conforme par l'administration communale du contrat de location ou de location-financement de ce véhicule automobile;

— si le conducteur n'est pas lui-même celui qui prend en location, l'original ou une copie certifiée conforme par l'administration communale, du contrat d'emploi du conducteur ou une fiche de salaire récente;

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

d) het individueel document bedoeld in artikel 11 van het koninklijk besluit van 8 augustus 1980 betreffende het bijhouden van sociale documenten; dit individueel document is slechts vereist indien de bestuurder een van de volgende statuten bezit :

- verbonden zijn door een arbeidsovereenkomst;
- zonder door een arbeidsovereenkomst verbonden te zijn, arbeid verrichten onder het gezag van een andere persoon;
- zonder arbeid te verrichten onder het gezag van een andere persoon, toch geheel of gedeeltelijk, onder toepassing vallen van de wetgeving inzake de sociale zekerheid van de werknemers;

3° moet elke vervoerder, opdrachtgever, verlader, tussenpersoon, verhuurder van een voertuig en onderneming die voertuigen in financieringshuur geeft, hem alle informatie verstrekken, aan zijn oproeping gevolg geven, hem zijn boeken en andere beroepsbescheiden overleggen en laten nazien alsook hem kopieën of uittreksels van die boeken en bescheiden laten nemen; deze handelingen kunnen worden uitgevoerd op de bedrijfszetel van de bovenvermelde personen.

§ 3. De in artikel 25 bedoelde ambtenaren moeten elkaar bijstaan.

#### Art. 27

Uitgezonderd bij de toepassing van de artikelen 32 en 33, stellen de bevoegde ambtenaren de inbreuken op de communautaire reglementering betreffende het vervoer van zaken over de weg, op deze wet en op haar uitvoeringsbesluiten vast door middel van processen-verbaal die bewijskracht hebben zolang het tegendeel niet is bewezen.

Kopie van de processen-verbaal wordt aan de overtreders gezonden binnen de vijftien dagen na vaststelling van de inbreuken.

### HOOFDSTUK 3

#### Vervoer van zaken over de weg met een voertuig zonder geldige vervoersvergunning

#### Art. 28

§ 1. Ieder die vervoer van zaken over de weg verricht met een voertuig zonder een geldige vervoersvergunning of een gelijkgesteld document, moet op verzoek van de bevoegde ambtenaar het bewijs kunnen leveren dat het gaat om :

1° ofwel een vervoer van zaken over de weg waarop deze wet en haar uitvoeringsbesluiten niet van toepassing zijn;

2° ofwel een vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding met een voertuig waarvoor, overeenkomstig deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, geen vervoersvergunning vereist is.

§ 2. Elk vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding verricht met een voertuig of een sleep waarvan de totale massa in beladen toestand of de afmetingen hoger zijn dan de toegelaten normen, wordt beschouwd als zijnde verricht zonder geldige vervoersvergunning.

Elk vervoer van zaken over de weg verricht voor eigen rekening in dezelfde omstandigheden als bedoeld in lid 1,

d) le document individuel visé à l'article 11 de l'arrêté royal du 8 août 1980 relatif à la tenue des documents sociaux; ce document individuel n'est requis que si le statut du conducteur est l'un des suivants :

- être lié par un contrat de travail;
- sans être lié par un tel contrat, fournir des prestations sous l'autorité d'une autre personne;

— sans travailler sous l'autorité d'une autre personne, être néanmoins assujéti, en tout ou en partie, à la législation sur la sécurité sociale des travailleurs;

3° tout transporteur, donneur d'ordre, chargeur, auxiliaire de transport, loueur d'un véhicule et toute entreprise pratiquant la location-financement de véhicules est tenu de lui fournir toute information, de satisfaire à sa convocation, de lui produire ses livres et autres documents professionnels, de lui permettre de vérifier et de prendre des copies ou extraits de ces livres ou documents; ces opérations peuvent être effectués au siège d'exploitation des personnes précitées.

§ 3. Les agents visés à l'article 25 sont tenus de s'assister mutuellement.

#### Art. 27

Excepté en cas d'application des articles 32 et 33, les agents qualifiés constatent les infractions à la réglementation communautaire en matière de transport de choses par route, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Copie des procès-verbaux est adressée aux contrevenants dans les quinze jours à dater de la constatation des infractions.

### CHAPITRE 3

#### Transport de choses par route effectué au moyen d'un véhicule, sans licence de transport valable

#### Art. 28

§ 1<sup>er</sup>. Quiconque effectue un transport de choses par route au moyen d'un véhicule non couvert par une licence de transport valable ou par un document assimilé est tenu, à la requête d'un agent qualifié, d'apporter la preuve qu'il s'agit :

1° soit d'un transport de choses par route, non soumis à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution;

2° soit d'un transport rémunéré de choses par route, effectué au moyen d'un véhicule non soumis à la licence de transport, conformément à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Tout transport rémunéré de choses par route effectué au moyen d'un véhicule ou d'un train de véhicules dont la masse totale en charge ou dont les dimensions sont supérieures aux normes autorisées est considéré comme étant effectué sans licence de transport valable.

Tout transport de choses par route effectué pour compte propre dans les mêmes circonstances que celles énoncées à

wordt gelijkgesteld met een vervoer verricht zonder geldige vervoersvergunning.

#### HOOFDSTUK IV

##### **Uitvoering**

###### Art. 29

De Koning duidt de overheid aan die belast is met de mededeling en de ontvangst van de door de communautaire reglementering inzake het vervoer van zaken over de weg voorgeschreven inlichtingen aan en van de andere lidstaten van de Europese Unie betreffende de door de ondernemingen begane inbreuken.

#### TITEL VI

##### *Sancties*

#### HOOFDSTUK 1

##### **Maatregelen van ambtswege**

###### Art. 30

Indien het in artikel 28 bedoelde bewijs niet kan worden geleverd, mag de bevoegde ambtenaar die vaststelt dat een vervoer van zaken over de weg wordt verricht met een voertuig zonder geldige vervoersvergunning of geldige kopie van de vergunning of zonder een gelijkgesteld document, zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van artikel 27 :

1° de bestuurder verplichten ofwel naar de plaats van lading terug te keren om het voertuig af te laden ofwel om de lading over te laden op een voertuig waarvoor een vervoersvergunning werd afgegeven; het afladen of het overladen en de verrichtingen die zij vereisen worden uitgevoerd op kosten en risico van de overtreder; deze laatste blijft aansprakelijk voor de schade aan en het verlies van de afgeladen of overgeladen zaken, alsook voor de vertraging van hun levering;

2° overgaan, op kosten en risico van de overtreder, tot het ophouden van deze voertuigen tot de aflading of overlading bedoeld in 1° heeft plaatsgehad.

###### Art. 31

§ 1. Elke vervoersvergunning, elke kopie van een vervoersvergunning of elk ermee gelijkgesteld document die het voorwerp is geweest van een beslissing tot intrekking en die in het bezit van de houder of zijn aangestelden wordt gevonden, wordt onmiddellijk door de bevoegde ambtenaren afgenomen en overgezonden aan de minister of zijn gemachtigde.

§ 2. Elke vervoersvergunning, elke kopie van een vervoersvergunning of elk ermee gelijkgesteld document die in het bezit van een andere persoon dan de houder of zijn

l'alinéa 1<sup>er</sup> est assimilé à un transport effectué sans licence de transport valable.

#### CHAPITRE IV

##### **Exécution**

###### Art. 29

Le Roi désigne l'autorité chargée de communiquer aux autres Etats membres de l'Union européenne ou de recevoir de ceux-ci les informations prescrites par la réglementation communautaire en matière de transport de choses par route et relatives aux infractions commises par les entreprises.

#### TITRE VI

##### *Sanctions*

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>

##### **Mesures d'office**

###### Art. 30

Lorsque la preuve visée à l'article 28 ne peut être apportée, l'agent qualifié qui constate qu'un transport de choses par route est effectué au moyen d'un véhicule non couvert par une licence ou copie de licence de transport valable ou par un document assimilé peut, sans préjudice des dispositions de l'article 27 :

1° obliger le conducteur soit à retourner au lieu de chargement et à y décharger le véhicule, soit à transborder le chargement sur un véhicule ayant fait l'objet de la délivrance d'une licence de transport; le déchargement ou le transbordement et les opérations qu'ils nécessitent sont effectués aux frais et risques de l'auteur de l'infraction, celui-ci demeurant responsable de l'avarie ou de la perte des choses déchargées ou transbordées ainsi que du retard dans leur livraison;

2° procéder, aux frais et risques de l'auteur de l'infraction, à l'immobilisation de ces véhicules jusqu'à ce que le déchargement ou le transbordement visés au 1° ait pu être opéré.

###### Art. 31

§ 1<sup>er</sup>. Toute licence de transport, toute copie de licence de transport ou tout document y assimilé ayant fait l'objet d'une décision de retrait, trouvé en la possession de son titulaire ou de ses préposés, est enlevé immédiatement par les agents qualifiés et transmis au ministre ou à son délégué.

§ 2. Toute licence de transport, toute copie de licence de transport ou tout document y assimilé trouvé en la possession d'une personne autre que son titulaire ou que ses

aangestelden wordt gevonden, wordt door de bevoegde ambtenaren afgenomen en onmiddellijk overgezonden aan de minister of zijn gemachtigde.

Wat de ondernemingen betreft die een bedrijfszetel hebben in België, kan de afgenomen vergunning intra-Beneluxvervoer of haar kopie of de vergunning communautair vervoer of haar kopie pas na drie maanden, met ingang van de datum van het afnemen, aan de houder ervan worden teruggegeven, behalve indien blijkt dat deze houder te goeder trouw is, in het bijzonder indien hij het verlies of de diefstal van het document heeft aangegeven vóór de vaststelling waarvan sprake in lid 1.

## HOOFDSTUK 2

### Inning en consignatie van een som bij de vaststelling van sommige inbreuken

#### Art. 32

§ 1. Bij de vaststelling, op een openbare plaats, van een der in artikel 36 bedoelde inbreuken op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, kan, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt en met instemming van de overtreder, hetzij onmiddellijk, hetzij binnen een door de Koning bepaalde termijn, een som geïnd worden die niet hoger mag zijn dan het maximum van de geldboete die op deze inbreuk staat, vermeerderd met de opdecimen.

§ 2. Door de betaling vervalt de strafvordering, tenzij het openbaar ministerie binnen een maand, te rekenen vanaf de dag van de betaling, de betrokkene kennis geeft van zijn voornemen die vordering in te stellen.

De kennisgeving geschiedt bij een ter post aangetekende brief; zij wordt geacht te zijn gedaan de eerste werkdag na de dag van afgifte ter post.

#### Art. 33

§ 1. Indien de dader van de op een openbare plaats vastgestelde inbreuk geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft en de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt, moet hij aan de bevoegde ambtenaren een som in consignatie geven, bestemd om de eventuele geldboete en gerechtskosten te dekken.

§ 2. Het door de overtreder bestuurde voertuig wordt op zijn kosten en risico ingehouden tot de te consigner som betaald is en het bewijs geleverd wordt dat de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald zijn of, indien dit niet gebeurt, gedurende zesennegentig uren te rekenen vanaf de vaststelling van de inbreuk.

§ 3. Bij het verstrijken van de in § 2 bedoelde termijn, mag de inbeslagneming van het voertuig bevolen worden door het openbaar ministerie.

Een bericht van inbeslagneming wordt binnen de twee werkdagen aan de eigenaar van het voertuig gezonden.

De kosten en het risico voor het voertuig blijven tijdens de duur van de inbeslagneming ten laste van de overtreder.

De inbeslagneming wordt opgeheven nadat het bewijs werd geleverd dat de som die in consignatie moet worden gegeven en de eventuele bewaringskosten van het voertuig werden betaald.

préposés est enlevé par les agents qualifiés et transmis immédiatement au ministre ou à son délégué.

En ce qui concerne les entreprises ayant un siège d'exploitation en Belgique, la licence de transport intra-Benelux ou sa copie ou la licence de transport communautaire ou sa copie enlevée ne pourra être restituée à son titulaire qu'après trois mois à dater de cet enlèvement, sauf si ledit titulaire s'avère de bonne foi, notamment s'il a déclaré la perte ou le vol du document, préalablement à la constatation visée à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

## CHAPITRE 2

### Perception et consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions

#### Art. 32

§ 1<sup>er</sup>. Lors de la constatation, dans un lieu public, d'une des infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, visées à l'article 36, il peut, si le fait n'a pas causé de dommage à autrui et moyennant l'accord de l'auteur de l'infraction, être perçu, soit immédiatement, soit dans un délai déterminé par le Roi, une somme dont le montant ne peut être supérieur au maximum de l'amende prévue pour cette infraction, majoré des décimes additionnels.

§ 2. Le paiement éteint l'action publique, sauf si le ministère public notifie à l'intéressé, dans le mois à compter du jour du paiement, qu'il entend exercer cette action.

La notification a lieu par pli recommandé à la poste; elle est réputée faite le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt fait à la poste.

#### Art. 33

§ 1<sup>er</sup>. Si l'auteur de l'infraction, constatée dans un lieu public, n'a pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique et ne paie pas immédiatement la somme proposée, il doit consigner entre les mains des agents qualifiés une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels.

§ 2. Le véhicule conduit par l'auteur de l'infraction est retenu aux frais et risques de celui-ci, jusqu'à remise de la somme à consigner et justification du paiement des frais éventuels de conservation du véhicule ou, à défaut, pendant nonante-six heures à compter de la constatation de l'infraction.

§ 3. A l'expiration du délai visé au § 2, la saisie du véhicule peut être ordonnée par le ministère public.

Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du véhicule dans les deux jours ouvrables.

Le véhicule reste aux frais et risques de l'auteur de l'infraction pendant la durée de la saisie.

La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais éventuels de conservation du véhicule.

§ 4. Leidt de strafvordering tot veroordeling van de betrokkene :

1° dan wordt de geïnde of in consignatie gegeven som afgetrokken van de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en van de uitgesproken geldboete; het eventuele overschot wordt terugbetaald;

2° dan wordt, indien het voertuig in beslag genomen werd, bij vonnis bevolen dat de administratie bevoegd voor het beheer van de Domeinen het voertuig moet verkopen indien de geldboete en de gerechtskosten niet binnen een termijn van veertig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis betaald werden; deze beslissing is uitvoerbaar niet-tegenstaande elk rechtsmiddel.

De opbrengst van de verkoop wordt afgetrokken van de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten, van de uitgesproken geldboete en van de eventuele bewaringskosten van het voertuig; het eventuele overschot wordt terugbetaald.

§ 5. Leidt de strafvordering tot de vrijspraak van de betrokkene, dan wordt de geïnde of in consignatie gegeven som of het in beslag genomen voertuig teruggegeven; de eventuele bewaringskosten van het voertuig vallen ten laste van de Staat.

§ 6. Leidt de strafvordering tot voorwaardelijke veroordeling van de betrokkene, dan wordt de geïnde of in consignatie gegeven som teruggegeven na aftrek van de gerechtskosten; het in beslag genomen voertuig wordt teruggegeven nadat de gerechtskosten betaald zijn en het bewijs werd geleverd dat de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald zijn.

§ 7. De in consignatie gegeven som of het in beslag genomen voertuig wordt teruggegeven wanneer het openbaar ministerie beslist geen vervolging in te stellen of wanneer de strafvordering vervallen of verjaard is.

§ 8. In geval van toepassing van artikel 166 van het Wetboek van Strafvordering wordt de geïnde som afgetrokken van de door het openbaar ministerie vastgestelde som en wordt het eventuele overschot terugbetaald.

§ 9. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing wanneer de inbreuk werd begaan door een militair, die zich verplaatst voor de behoeften van de dienst, of door één van de personen bedoeld in de artikelen 479 en 483 van het Wetboek van Strafvordering.

#### Art. 34

De Koning bepaalt :

1° het bedrag van de te innen som bedoeld in artikel 32, § 1, en de wijze van inning;

2° het bedrag van de in consignatie te geven som bedoeld in artikel 33, § 1, en de wijze van inning.

### HOOFDSTUK 3

#### Strafbepalingen

#### Art. 35

§ 1. De politierechtbanken nemen kennis van de in artikel 36 bedoelde inbreuken.

§ 2. De in artikel 36 bedoelde inbreuken op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten worden bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met een geldboete van vijftig tot tienduizend frank, vermeerderd

§ 4. Si l'exercice de l'action publique entraîne la condamnation de l'intéressé :

1° la somme perçue ou consignée est imputée sur les frais de justice dus à l'Etat et sur l'amende prononcée; l'excédent est restitué;

2° lorsque le véhicule a été saisi, le jugement ordonne que l'administration compétente pour la gestion des Domaines procède à la vente du véhicule, à défaut du paiement de l'amende et des frais de justice dans un délai de quarante jours du prononcé du jugement; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours.

Le produit de la vente est imputé sur les frais de justice dus à l'Etat, sur l'amende prononcée ainsi que sur les frais éventuels de conservation du véhicule; l'excédent éventuel est restitué.

§ 5. Si l'exercice de l'action publique entraîne l'acquiescement de l'intéressé, la somme perçue ou consignée ou le véhicule saisi est restitué; les frais éventuels de conservation du véhicule sont à charge de l'Etat.

§ 6. Si l'exercice de l'action publique entraîne la condamnation conditionnelle de l'intéressé, la somme perçue ou consignée est restituée après déduction des frais de justice; le véhicule saisi est restitué après paiement des frais de justice et justification du paiement des frais éventuels de conservation du véhicule.

§ 7. Lorsque le ministère public décide de ne pas poursuivre ou lorsque l'action publique est éteinte ou prescrite, la somme consignée ou le véhicule saisi est restitué.

§ 8. En cas d'application de l'article 166 du Code d'instruction criminelle, la somme perçue est imputée sur la somme fixée par le ministère public et l'excédent éventuel est restitué.

§ 9. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables lorsque l'infraction a été commise par un militaire circulant pour les besoins du service ou par une des personnes visées par les articles 479 et 483 du Code d'instruction criminelle.

#### Art. 34

Le Roi détermine :

1° le montant de la somme à percevoir visée à l'article 32, § 1<sup>er</sup>, et les modalités de sa perception;

2° le montant de la somme à consigner visée à l'article 33, § 1<sup>er</sup>, et les modalités de sa perception.

### CHAPITRE 3

#### Dispositions pénales

#### Art. 35

§ 1<sup>er</sup>. Les tribunaux de police connaissent des infractions visées à l'article 36.

§ 2. Les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, visées à l'article 36, sont sanctionnées d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cinquante à dix mille francs, majorée des décimes addi-

met de opdecienen, of met één van die straffen alleen, onverminderd de eventuele schadevergoeding.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, waaronder ook hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op die inbreuken toepasselijk.

§ 3. Onverminderd de bepalingen van artikel 56 van het Strafwetboek, mag de straf in geval van herhaling binnen de twee jaar na de veroordeling echter niet lager zijn dan het dubbele van de straf die vroeger wegens dezelfde inbreuk werd uitgesproken.

§ 4. Bij veroordeling wegens vervoer van zaken tegen vergoeding verricht met een voertuig waarvoor geen vervoersvergunning werd afgegeven overeenkomstig de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten :

1° kan de rechter de verbeurdverklaring of de tijdelijke vastlegging van het voertuig bevelen indien het eigendom is van de dader, de mededader of de medeplichtige van de inbreuk; bij tijdelijke vastlegging stelt de rechter vast hoe lang deze zal duren en op welke plaats het voertuig, op kosten en op risico van de eigenaar, aan de ketting zal worden gelegd;

2° worden de schadevergoedingen toegekend aan de burgerlijke partij, bevoorrecht op het voertuig dat voor het plegen van de inbreuk heeft gediend wanneer het eigendom is van de dader, de mededader of de medeplichtige van de inbreuk. Dit voorrecht neemt rang in onmiddellijk na het voorrecht bedoeld in artikel 20, 5° van de wet van 16 december 1851.

§ 5. In afwijking van artikel 43, lid 1 van het Strafwetboek kan de verbeurdverklaring van het voertuig wegens inbreuk op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten slechts in het in § 4 van dit artikel bepaalde geval worden uitgesproken.

#### Art. 36

Wordt strafbaar gesteld de schending van de bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten betreffende :

1° de verplichting houder te zijn van een geldige vervoersvergunning overeenkomstig de artikelen 5, § 1 en 6 of, in de door de Koning bepaalde gevallen, krachtens artikel 22, § 1, 1°;

2° de krachtens de artikelen 9, 3° en 12, § 1, 1°, a) door de Koning vastgestelde termijnen inzake betrouwbaarheid en vakbekwaamheid;

3° de verplichting tot daadwerkelijke leiding van de werkzaamheden van de onderneming door de persoon die werd aangeduid om er, overeenkomstig artikel 10, zijn vakbekwaamheid te doen gelden;

4° de krachtens artikel 14, § 1, 6° door de Koning vastgestelde verplichtingen van de borgen;

5° de krachtens artikel 22, § 1, 5° door de Koning vastgestelde verplichting de vervoersvergunningen terug te geven die het voorwerp hebben uitgemaakt van een beslissing tot intrekking;

6° de krachtens artikel 22, § 1, 6° door de Koning vastgestelde voorschriften met betrekking tot de geldigheid van de vervoersvergunningen;

7° de krachtens artikel 22, § 1, 7° en 8° door de Koning vastgestelde verplichtingen inzake de betaling van de retributies;

8° de eventueel krachtens artikel 22, § 1, 11° door de Koning vastgestelde verplichting tot het verstrekken van statistische gegevens;

tionnels, ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des dommages-intérêts s'il échet.

Les dispositions du livre I<sup>er</sup> du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables à ces infractions.

§ 3. En cas de récidive dans les deux ans à partir de la condamnation, la peine ne pourra, sans préjudice des dispositions de l'article 56 du Code pénal, être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement du chef de la même infraction.

§ 4. En cas de condamnation pour transport rémunéré de choses effectué au moyen d'un véhicule non couvert par une licence de transport, conformément aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution :

1° le juge pourra abandonner la confiscation ou l'immobilisation temporaire du véhicule s'il est la propriété de l'auteur de l'infraction, du coauteur ou du complice; en cas d'immobilisation temporaire, le juge détermine la durée de celle-ci et indique l'endroit où le véhicule sera mis à la chaîne, aux frais et risques du propriétaire;

2° les dommages-intérêts alloués à la partie civile sont privilégiés sur le véhicule qui a servi à commettre l'infraction, quand la propriété en appartient à l'auteur de l'infraction, au coauteur ou au complice. Ce privilège prend rang immédiatement après celui qui est prévu à l'article 20, 5°, de la loi du 16 décembre 1851.

§ 5. Par dérogation à l'article 43, alinéa 1<sup>er</sup> du Code pénal, la confiscation du véhicule ne pourra être prononcée pour infraction à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution que dans le cas déterminé au § 4 du présent article.

#### Art. 36

Est pénalement punissable la transgression des dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution concernant :

1° l'obligation d'être titulaire d'une licence de transport valable, conformément aux articles 5, § 1<sup>er</sup> et 6 ainsi que, dans les cas fixés par le Roi, en vertu de l'article 22, § 1<sup>er</sup>, 1°;

2° les délais relatifs à l'honorabilité et à la capacité professionnelle, fixés par le Roi en vertu des articles 9, 3° et 12, § 1<sup>er</sup>, 1°, a);

3° l'obligation de direction effective des activités de l'entreprise, par la personne qui a été désignée pour y faire valoir sa capacité professionnelle, conformément à l'article 10;

4° les obligations des cautions, fixées par le Roi en vertu de l'article 14, § 1<sup>er</sup>, 6°;

5° l'obligation de restituer les licences de transport qui ont fait l'objet d'une décision de retrait, fixée par le Roi en vertu de l'article 22, § 1<sup>er</sup>, 5°;

6° les prescriptions relatives à la validité des licences de transport, fixées par le Roi en vertu de l'article 22, § 1<sup>er</sup>, 6°;

7° les obligations relatives au paiement des redevances, fixées par le Roi en vertu de l'article 22, § 1<sup>er</sup>, 7° et 8°;

8° l'obligation de fournir des informations statistiques, éventuellement fixée par le Roi en vertu de l'article 22, § 1<sup>er</sup>, 11°;

9° de door artikel 23 vastgestelde verplichting een vrachtbrief op te maken, alsook de daarbij gepaard gaande verplichtingen vastgesteld door de Koning krachtens artikel 24;

10° de toegang van de bevoegde ambtenaren tot de voertuigen en het onroerend goed, overeenkomstig artikel 26, § 1;

11° het bijhouden en het voorleggen aan de bevoegde ambtenaren van welbepaalde documenten, overeenkomstig de artikelen 26, § 2 en 28.

#### Art. 37

§ 1. Zullen worden gestraft op dezelfde wijze als de daders van de door de onderneming begane overtredingen en wanbedrijven, de opdrachtgever, de verlader, de vervoerscommissienair of de commissienair-expediteur :

1° die vóór de uitvoering van een vervoer van zaken waarop deze wet en haar uitvoeringsbesluiten van toepassing zijn, zouden hebben nagelaten om zich ervan te vergewissen dat de vereiste vervoersvergunning voor het gebruikte motorvoertuig afgegeven werd en dat de vereiste vrachtbrief opgemaakt werd;

2° die instructies zouden hebben gegeven of daden zouden hebben gesteld ofschoon zij zeker wisten dat de hierna genoemde inbreuken eruit zouden voortkomen, die, door beloften of bedreigingen, deze inbreuken rechtstreeks zouden hebben uitgelokt of die aan het plegen ervan rechtstreeks zouden hebben meegewerkt :

a) overschrijding van de maximaal toegelaten massa's en afmetingen van de voertuigen;

b) niet-naleving van de voorschriften betreffende de veiligheid van de lading van de voertuigen;

c) niet-naleving van de voorschriften betreffende de rijen rusttijden van de bestuurders van voertuigen;

d) overschrijding van de toegestane maximumsnelheid.

§ 2. Zal worden gestraft op dezelfde wijze als de vervoerder natuurlijke persoon of, indien de onderneming geen natuurlijke persoon is, op dezelfde wijze als de persoon die de strafrechtelijke verantwoordelijkheid voor de onderneming draagt, de houder van het getuigschrift of bewijs van vakbekwaamheid die de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden van de onderneming niet zou hebben geleid overeenkomstig de bepalingen van artikel 10.

### TITEL VII

#### *Vervoersovereenkomst*

#### Art. 38

§ 1. De bepalingen van artikel 1, punten 2 en 3 alsook van de artikelen 2 tot 41 van het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg, afgekort CMR-Verdrag, ondertekend te Genève (Zwitserland) op 19 mei 1956 en geratificeerd door de wet van 4 september 1962 alsook de bepalingen van het Protocol bij het bovengenoemde verdrag, ondertekend te Genève op 5 juli 1978 en geratificeerd door de wet van 25 april 1983, zijn van rechtswege van toepassing op het nationaal vervoer van zaken over de weg.

§ 2. De artikelen 1 tot 7 en 9 van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek

9° l'obligation d'établir une lettre de voiture, fixée par l'article 23 ainsi que les obligations y relatives, fixées par le Roi en vertu de l'article 24;

10° l'accès des agents qualifiés aux véhicules et immeubles, conformément à l'article 26, § 1<sup>er</sup>;

11° la détention et la présentation aux agents qualifiés de documents déterminés conformément aux articles 26, § 2 et 28.

#### Art. 37

§ 1<sup>er</sup>. Seront punis au même titre que les auteurs des contraventions et délits commis par l'entreprise, le donneur d'ordre, le chargeur, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur :

1° qui auront omis de s'assurer, préalablement à l'exécution d'un transport de choses soumis à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, que la licence de transport requise a été délivrée pour le véhicule automobile utilisé et que la lettre de voiture requise a été établie;

2° qui auront donné des instructions ou posé des actes dont ils ne pouvaient ignorer que des infractions énumérées ci-après en résulteraient, qui, par promesses ou menaces, auront directement provoqué ces infractions ou qui auront coopéré directement à leur commission :

a) dépassement des masses et dimensions maximales autorisées des véhicules;

b) non-respect des prescriptions relatives à la sécurité du chargement des véhicules;

c) non-respect des prescriptions relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs de véhicules;

d) dépassement de la vitesse maximale autorisée.

§ 2. Sera puni au même titre que le transporteur-personne physique ou, si l'entreprise n'est pas une personne physique, au même titre que la personne portant la responsabilité pénale de l'entreprise, le titulaire du certificat ou de l'attestation de capacité professionnelle qui n'aura pas dirigé effectivement et en permanence les activités de l'entreprise visées à l'article 3, 1° et 2°, conformément aux dispositions de l'article 10.

### TITRE VII

#### *Contrat de transport*

#### Art. 38

§ 1<sup>er</sup>. Les dispositions de l'article 1<sup>er</sup>, points 2 et 3 ainsi que des articles 2 à 41 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, en abrégé Convention CMR, signée à Genève (Suisse) le 19 mai 1956 et ratifiée par la loi du 4 septembre 1962 ainsi que les dispositions du Protocole à la convention précitée, signé à Genève le 5 juillet 1978 et ratifié par la loi du 25 avril 1983, sont applicables de plein droit au transport national de choses par route.

§ 2. Les articles 1<sup>er</sup> à 7 et 9 de la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de commerce concernant

van koophandel betreffende de vervoersovereenkomsten zijn niet van toepassing op het vervoer van zaken over de weg.

§ 3. De bepalingen van de §§ 1 en 2 zijn niet van toepassing op :

1° het vervoer van post verricht in het kader van een openbare dienst;

2° het begrafenisvervoer;

3° de verhuizingen.

§ 4. De regresvorderingen ontstaan uit de overeenkomst tot vervoer van goederen over de weg moeten, op straffe van verval, worden ingesteld binnen de termijn van een maand te rekenen van de dagvaarding die tot recht van regres aanleiding geeft.

§ 5. Voor de toepassing van deze titel, wordt de vervoerscommissienair gelijkgesteld met een vervoerder, wat zijn contractuele verplichtingen en verantwoordelijkheden betreft.

## TITEL VIII

### *Commissie goederenvervoer over de weg*

#### Art. 39

§ 1. Een commissie wordt ingesteld bij het bestuur dat bevoegd is voor het vervoer van zaken over de weg, onder de benaming Commissie goederenvervoer over de weg.

§ 2. De Commissie goederenvervoer over de weg heeft volgende functies :

1° een gemotiveerd advies geven over elke kwestie in verband met het vervoer van zaken over de weg waarvan het onderzoek haar nuttig schijnt en er verslag over uitbrengen bij de minister;

2° op verzoek van de minister, een gemotiveerd advies geven over elke kwestie in verband met het vervoer van zaken over de weg;

3° aan de minister of zijn gemachtigde, een gemotiveerd advies geven vóór elke herziening van een ongunstige beslissing :

a) wegens de niet-naleving van de criteria betreffende de bedrijfszetel, overeenkomstig artikel 18;

b) inzake betrouwbaarheid, overeenkomstig artikel 8, § 3;

c) wegens het onvoldoende leiden van de vervoerswerkzaamheden van de onderneming door een persoon die houder is van het getuigschrift of bewijs van vakbekwaamheid overeenkomstig artikel 10, § 3.

§ 3. De Koning bepaalt :

1° de samenstelling van de Commissie goederenvervoer over de weg;

2° de werking van de Commissie goederenvervoer over de weg.

§ 4. De Koning kan de hem bij § 3, 2° verleende bevoegdheden overdragen aan de minister.

§ 5. De minister benoemt de voorzitter en de leden van de Commissie goederenvervoer over de weg evenals hun plaatsvervanger.

les contrats de transport ne sont pas applicables au transport de choses par route.

§ 3. Les dispositions des §§ 1<sup>er</sup> et 2 ne s'appliquent pas :

1° aux transports postaux effectués dans le cadre d'un service public;

2° aux transports funéraires;

3° aux déménagements.

§ 4. Les actions récursoires dérivant du contrat de transport de marchandises par route doivent, sous peine de déchéance, être introduites dans un délai d'un mois à dater de l'assignation qui donne lieu au recours.

§ 5. Pour l'application du présent titre, le commissionnaire de transport est assimilé à un transporteur en ce qui concerne ses obligations et ses responsabilités contractuelles.

## TITRE VIII

### *Commission des transports de marchandises par route*

#### Art. 39

§ 1<sup>er</sup>. Une commission est instituée auprès de l'administration compétente pour le transport de choses par route, sous la dénomination de Commission des transports de marchandises par route.

§ 2. Les fonctions de la commission des transports de marchandises par route sont les suivantes :

1° donner un avis motivé sur toute question relative au transport de choses par route dont l'examen lui paraît opportun et en faire rapport au ministre;

2° donner, à la demande du ministre, un avis motivé sur toute question relative au transport de choses par route;

3° donner au ministre ou à son délégué, un avis motivé, préalablement à toute révision d'une décision défavorable :

a) pour non-respect des critères relatifs au siège d'exploitation, conformément à l'article 18;

b) en matière d'honorabilité, conformément à l'article 8, § 3;

c) pour direction insuffisante des activités de transport de l'entreprise par une personne qui est titulaire du certificat ou de l'attestation de capacité professionnelle, conformément à l'article 10, § 3.

§ 3. Le Roi détermine :

1° la composition de la Commission des transports de marchandises par route;

2° le fonctionnement de la Commission des transports de marchandises par route.

§ 4. Le Roi peut déléguer au ministre les pouvoirs qui lui sont conférés au § 3, 2°.

§ 5. Le ministre nomme le président et les membres de la Commission des transports de marchandises par route ainsi que leur suppléant.

## TITEL IX

### *Overlegcomité goederenvervoer over de weg*

#### Art. 40

§ 1. Een comité wordt ingesteld bij het bestuur dat bevoegd is voor het vervoer van zaken over de weg, onder de benaming Overlegcomité goederenvervoer over de weg.

§ 2. Het Overlegcomité goederenvervoer over de weg heeft als functie overleg te plegen over elke aangelegenheid die de sector van het vervoer van zaken aanbelangt.

De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van het Overlegcomité goederenvervoer over de weg.

§ 3. De minister benoemt de voorzitter en de leden van het Overlegcomité goederenvervoer over de weg, evenals hun plaatsvervanger.

## TITEL X

### *Opheffings-, wijzigings- en slotbepalingen*

#### HOOFDSTUK 1

##### **Opheffingsbepaling**

#### Art. 41

De wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, gewijzigd bij de wetten van 10 oktober 1967 en 18 november 1977, het koninklijk besluit van 31 december 1983 en de wetten van 6 mei 1985, 21 juni 1985 en 21 mei 1991, wordt opgeheven.

#### HOOFDSTUK 2

##### **Wijzigingsbepaling**

#### Art. 42

In artikel 3, § 1, lid 2 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, gewijzigd bij de wetten van 6 mei 1985, 21 juni 1985 en 28 juli 1987, wordt het woord « vijf » vervangen door het woord « vijftien ».

## TITRE IX

### *Comité de concertation des transports de marchandises par route*

#### Art. 40

§ 1<sup>er</sup>. Un comité est institué auprès de l'administration compétente pour le transport de choses par route, sous la dénomination de Comité de concertation des transports de marchandises par route.

§ 2. Le Comité de concertation des transports de marchandises par route a pour fonction de délibérer sur toute question intéressant le secteur du transport de choses par route.

Le Roi détermine la composition et le fonctionnement du Comité de concertation des transports de marchandises par route.

§ 3. Le ministre nomme le président et les membres du Comité de concertation des transports de marchandises par route ainsi que leur suppléant.

## TITRE X

### *Dispositions abrogatoires, modificatives et finales*

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>

##### **Disposition abrogatoire**

#### Art. 41

La loi du 1<sup>er</sup> août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, modifiée par les lois du 10 octobre 1967 et du 18 novembre 1977, l'arrêté royal du 31 décembre 1983 et les lois du 6 mai 1985, du 21 juin 1985 et du 21 mai 1991 est abrogée.

#### CHAPITRE 2

##### **Disposition modificative**

#### Art. 42

A l'article 3, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2 de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer et par voie navigable, modifiée par les lois du 6 mai 1985, du 21 juin 1985 et du 28 juillet 1987, le mot « cinq » est remplacé par le mot « quinze ».

## HOOFDSTUK 3

**Slotbepaling**

## Art. 43

De Koning bepaalt de datum waarop deze wet in werking treedt, met uitzondering van de bepalingen van de artikelen 37, § 1 en 38 die in werking treden op de tiende dag na hun bekendmaking.

## CHAPITRE 3

**Disposition finale**

## Art. 43

Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi, à l'exception des articles 37, § 1<sup>er</sup> et 38 qui entrent en vigueur le dixième jour après leur publication.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

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

## ONDERZOEK VAN DE TEKST

*Indieningsbesluit*

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

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

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

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

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

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

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

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

*Bepalend gedeelte*

## Artikel 1

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

## AVIS DU CONSEIL D'ETAT

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

## EXAMEN DU TEXTE

*Arrêté de présentation*

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

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

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

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

C'est ainsi, par exemple, qu'il n'est pas indiqué de consacrer un chapitre entier à la disposition aux termes de laquelle la loi en projet « règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution », dont la présence est imposée par l'article 83 de la Constitution. Il serait préférable d'intégrer l'article 1<sup>er</sup> dans le chapitre II, qui devrait alors s'intituler « Disposition introductive et définitions ».

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

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

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

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

*Dispositif*Article 1<sup>er</sup>

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

## Art. 2 en 3

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

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

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

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

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

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

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

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

4. In artikel 3, 3°, dient « 1°, b. » vervangen te worden door « 2°, b. ».

## Art. 4

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

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

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

## Art. 2 et 3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Art. 4

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Art. 5

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

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

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

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

<sup>(1)</sup> Wel dient het woord « goederen » vervangen te worden door het woord « zaken », om niet af te wijken van de terminologie die in het voorontwerp wordt gebruikt.

Or la directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux, que la présente loi tend pour partie à transposer, autorise seulement les Etats membres, après consultation de la Commission européenne, à dispenser de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions de la directive les entreprises exerçant la profession de transporteurs de marchandises par route qui effectuent exclusivement des transports nationaux n'ayant qu'une faible incidence sur le marché des transports en raison de la nature de la marchandise transportée ou de la faible distance parcourue (article 2, paragraphe 2, de la directive).

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

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

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

Par ailleurs, la rédaction de l'article 4 n'autorise explicitement le Roi qu'à exclure du champ d'application de la loi certains transports de choses par route, mais ne L'autorise pas à les dispenser seulement de certaines dispositions de la loi, alors que, selon l'exposé des motifs, l'intention est de « confier au Roi le pouvoir de déterminer les exceptions à la loi et à ses arrêtés d'exécution ». Il convient de lever cette ambiguïté.

#### Art. 5

1. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, 1° et 2°, le mot « valable » est superflu et sera omis.

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

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

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

<sup>(1)</sup> En remplaçant toutefois, pour s'en tenir à la terminologie utilisée par l'avant-projet, le mot « marchandises » par le mot « choses ».

## Art. 6

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

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

## Art. 7

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

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

## Art. 8

Bij paragraaf 1 behoren twee opmerkingen te worden gemaakt.

De ontstentenis van enige « veroordeling wegens een ernstige strafrechtelijke inbreuk » en enige « veroordeling wegens ernstige en herhaalde inbreuken », is luidens artikel 3, lid 2, tweede alinea, van de genoemde richtlijn een absolute voorwaarde om het beroep te mogen uitoefenen. Het is dan ook een aangelegenheid van de wetgever zelf te bepalen welke strafrechtelijke veroordelingen en strafbare feiten in het Belgische recht aan die kwalificatie beantwoorden, zodat het buitensporig zou zijn die bevoegdheid aan de Koning over te dragen. De bevoegdheid die Hem wordt opgedragen in artikel 9, 1°, van het ontwerp is dus onaanvaardbaar.

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

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

2. Met betrekking tot paragraaf 3 wordt erop gewezen dat, aangezien het de taak is van de wetgever om te bepalen wat verstaan dient te worden onder « veroordelingen wegens een ernstige strafrechtelijke inbreuk » en « veroordelingen voor ernstige en herhaalde inbreuken », zoals zonet is opgemerkt, en aangezien bovendien krachtens artikel 3.2, laatste alinea, van de genoemde richtlijn « aan de betrouwbaarheidsvoorwaarde niet is voldaan zolang niet (...) een rehabilitatie of een andere maatregel van

## Art. 6

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

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

## Art. 7

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

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

## Art. 8

Le paragraphe 1<sup>er</sup> suscite deux observations.

L'absence de « condamnation pénale grave » et de « condamnation pour des infractions graves et répétées » constitue, aux termes de l'article 3, paragraphe 2, deuxième alinéa de la directive précitée, une condition *sine qua non* d'accès à la profession. Aussi est-ce au législateur lui-même qu'il appartient de définir quelles sont, en droit belge, les condamnations pénales et les infractions qui répondent à cette qualification, de manière telle qu'il serait excessif de déléguer au Roi le pouvoir de ce faire. La délégation qui Lui est accordée à l'article 9, 1°, du projet ne saurait dès lors être admise.

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

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

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

gelijk effect heeft plaatsgevonden », de bevoegdheid van de minister wat de betrouwbaarheidsvoorwaarde betreft, volledig gebonden is, zodat er geen ruimte is voor een beroep tot herziening bij de minister of diens gemachtigde <sup>(1)</sup>. In geval van rehabilitatie of een andere maatregel van gelijk effect, staat het de belanghebbende vrij om een nieuwe vergunning aan te vragen.

#### Art. 9

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

#### Art. 10

1. Het zou beter zijn paragraaf 1 als volgt te stellen :  
« Art. 10. — De onderneming moet voldoen aan de voorwaarde van vakbekwaamheid.

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

2. Paragraaf 2 moet naar ditzelfde model worden gesteld.

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

#### Art. 11

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

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

#### Art. 12

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

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

2. Wanneer men rechtsregels formuleert, moet men eerst de grondregels vermelden en pas daarna de nadere regels voor de uitvoering van die grondregels vastleggen. Zo moet men in paragraaf 1, 1°, eerst bepalen dat de gebeurtenissen vermeld in a) aan de minister of zijn gemachtigde

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

#### Art. 9

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

#### Art. 10

1. Le paragraphe 1<sup>er</sup> serait mieux rédigé comme suit :  
« Art. 10. — L'entreprise doit satisfaire à la condition de capacité professionnelle.

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

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

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

#### Art. 11

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

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

#### Art. 12

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

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

2. Lors de la formulation de règles de droit, il convient d'énoncer les règles de principe avant de fixer les modalités relatives à l'exécution de ces règles. C'est ainsi que dans le paragraphe 1<sup>er</sup>, 1°, il convient d'établir que les événements visés au a) doivent être signalés au ministre ou à son délé-

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

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

tigde moeten worden meegedeeld en pas daarna vermelden dat de Koning de termijn bepaalt waarbinnen een onderneming zulk een gebeurtenis moet meedelen. Paragraaf 1, 1°, behoort dienovereenkomstig te worden herschreven.

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

#### Art. 13

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

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

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

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

#### Art. 20 en 21

Artikel 20, tweede lid, 1°, en artikel 21, tweede lid, bepalen dat « de Koning of ... de door hem daartoe aangewezen minister » bilaterale of multilaterale akkoorden kunnen afsluiten.

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

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

#### Art. 22

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

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

Er behoort te worden opgemerkt dat men de Koning dat bedrag alleen mag laten bepalen als die bijdrage als een

<sup>(1)</sup> Die de voorwaarden betreffende de financiële draagkracht van de vervoersondernemingen vastleggen.

gué avant de préciser que le Roi détermine le délai accordé à l'entreprise pour signaler un tel événement. Le paragraphe 1<sup>er</sup>, 1°, sera réécrit en conséquence.

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

#### Art. 13

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

« d) Aux fins des points a), b) et c) <sup>(1)</sup>, l'autorité compétente peut accepter à titre de preuve la confirmation ou l'assurance donnée par une banque ou un autre établissement dûment qualifié. Cette confirmation ou cette assurance peut être fournie sous la forme d'une garantie bancaire ou de tout autre moyen similaire. ».

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

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

#### Art. 20 et 21

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

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

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

#### Art. 22

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

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

Il convient d'observer que la fixation de ce montant ne peut être laissée au Roi que si cette contribution peut être

<sup>(1)</sup> Qui fixent les conditions relatives à la capacité financière des entreprises de transport.

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

Retributies hebben als kenmerkende eigenschap dat ze de tegenprestatie vormen voor een dienst die de overheid verleent aan de heffingsplichtige individueel beschouwd <sup>(1)</sup>, enerzijds, en dat er een redelijke verhouding bestaat tussen de waarde van de verleende dienst en de gevorderde retributie, anderzijds. Bij ontstentenis van zulk een verhouding verliest de retributie haar hoedanigheid van vergoeding en wordt ze een belasting. Overigens vormen die hoedanigheid van vergoeding en het vereiste van een redelijke verhouding tussen de verleende dienst en de gevorderde retributie de reden waarom het vaststellen van het bedrag van de retributie aan de uitvoerende macht wordt opgedragen <sup>(2)</sup>.

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

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

Krachtens artikel 108 van de Grondwet, volgens welk artikel alleen de Koning maatregelen tot uitvoering van een wet kan vaststellen, kan een overdracht van bevoegdheid aan een minister alleen dan worden aanvaard als die bevoegdheid verband houdt met maatregelen inzake detailkwesties van ondergeschikt belang of van aanvullende aard, die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een regeling. Hoewel het bepalen van de modellen van te gebruiken documenten of van de wijze waarop ze worden bezorgd inderdaad kan worden beschouwd als een bevoegdheid die kan worden overgedragen, mag de bevoegdheid voor regels betreffende de rechten en plichten van de bestuurden, zoals de regels gegeven in de onderdelen 2°, 4° en 6° <sup>(3)</sup>, niet aan de minister worden overgedragen.

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

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

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

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

En vertu de l'article 108 de la Constitution, qui réserve au Roi le pouvoir d'arrêter des mesures d'exécution d'une loi, une subdélégation à un ministre n'est admissible que si elle porte sur des mesures de détail, secondaires ou complémentaires, nécessaires pour l'exécution d'une réglementation. Si la détermination des modèles de documents à utiliser ou des modalités de leur transmission peut effectivement être considérée comme des mesures susceptibles d'être déléguées, par contre, des règles affectant les droits et obligations des administrés, telles que celles visées aux 2°, 4° et 6° <sup>(3)</sup> ne peuvent faire l'objet d'une délégation au ministre.

<sup>(1)</sup> Arrest van het Arbitragehof, n° 21/97 van 17 april 1997, *Belgisch Staatsblad* van 25 april 1997.

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

<sup>(3)</sup> Voor zover het woord « regels » behouden blijft.

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

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

<sup>(3)</sup> Dans la mesure où le mot « prescriptions » serait maintenu.

## Art. 24

Voor paragraaf 1 wordt de volgende redactie voorgesteld :

« Art. 24. — § 1. De Koning bepaalt :

1° het model van de vrachtbrief, alsook de vermeldingen die daarop moeten voorkomen;

2° het aantal exemplaren dat van de vrachtbrief moet worden gemaakt en wat men met die exemplaren behoort te doen;

3° welke instellingen gemachtigd zijn de vrachtbrief af te geven, de voorwaarden waaronder de vrachtbrief kan worden afgegeven en de controle op die afgifte. ».

## Art. 26

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Art. 30

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

## Art. 31

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

## Art. 24

Il est suggéré de rédiger le paragraphe 1<sup>er</sup> comme suit :

« Art. 24. — § 1<sup>er</sup>. Le Roi détermine :

1° le modèle de la lettre de voiture, ainsi que les indications qui doivent y figurer;

2° le nombre d'exemplaires de la lettre de voiture, ainsi que l'usage qui doit en être fait;

3° les organismes habilités à délivrer la lettre de voiture, ainsi que les conditions de cette délivrance et le contrôle y relatif. ».

## Art. 26

1. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, il serait plus simple d'écrire « ainsi qu'aux immeubles » au lieu de « ainsi qu'à l'ensemble des locaux et terrains ».

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

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

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

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

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

4. Au paragraphe 2, 2°, b), il conviendrait de remplacer la subdivision qui est effectuée en d) et β), qui risque de susciter des confusions, par un autre mode de subdivision. Il est suggéré d'utiliser les indications b.1. et b.2.

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

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

## Art. 30

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

## Art. 31

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, on remplacera les termes « est enlevé immédiatement par les agents qualifiés et ... » par les mots « est immédiatement saisi par les agents visés à l'article 25 et ... ».

Art. 33

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

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

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

Art. 35

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

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

Art. 36

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

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

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

Art. 37

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

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

Art. 38

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

2. Over de paragrafen 4 en 5 is in de bespreking van de artikelen geen enkele commentaar te vinden; de bespre-

Art. 33

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

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

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

Art. 35

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

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

Art. 36

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

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

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

Art. 37

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

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

Art. 38

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

2. En ce qui concerne les paragraphes 4 et 5, le commentaire des articles est muet à leur sujet; il devrait être

king zou aldus moeten worden aangevuld dat de bestaansreden van die beide bepalingen duidelijk wordt.

#### Art. 39 en 40

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

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

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

#### TITEL X

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

#### Art. 41 (dat art. 42 wordt)

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

2. Men schrijve « het koninklijk besluit n° 239 van 31 december 1983 » in plaats van « het koninklijk besluit van 31 december 1983 ».

#### Art. 42 (dat art. 41 wordt)

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

#### Art. 43

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

#### SLOTOPMERKINGEN

De Nederlandse tekst van verscheidene bepalingen van het ontwerp is uit een oogpunt van correct taalgebruik voor verbetering vatbaar, doordat hij een aantal gallicismen, overbodige bepaalde lidwoorden naar Frans model en andere slordigheden bevat waarvan sommige sinds jaar en dag gesignaleerd worden. In dit advies zijn enige tekst-

complété en vue de dégager la raison d'être de ces deux dispositions.

#### Art. 39 et 40

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

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

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

#### TITRE X

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

#### Art. 41 (devenant l'art. 42)

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

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

#### Art. 42 (devenant l'art. 41)

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

#### Art. 43

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

#### OBSERVATION FINALE

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

voorstellen gedaan. Ten overvloede en onder voorbehoud van de in dit advies gemaakte inhoudelijke opmerkingen, worden bij wijze van voorbeeld nog de volgende verbeteringen voorgesteld :

Art. 2

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

Art. 5

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

Art. 8

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

Art. 12

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

Art. 25

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

Art. 29

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

De Nederlandse tekst van het ontwerp zou herzien moeten worden.

De kamer was samengesteld uit

HH. :

R. ANDERSEN, *kamervoorzitter*;

C. WETTINCK,  
P. LIENARDY, *staatsraden*;

F. DELPEREE,  
J.-M. FAVRESSE, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr. :

M. PROOST, *griffier*.

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

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

*De Griffier,*

M. PROOST

*De Voorzitter,*

R. ANDERSEN

La chambre était composée de

MM. :

R. ANDERSEN, *président de chambre*;

C. WETTINCK,  
P. LIENARDY, *conseillers d'Etat*;

F. DELPEREE,  
J.-M. FAVRESSE *assesseurs de la section de législation*;

Mme :

M. PROOST, *greffier*.

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

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

*Le Greffier,*

M. PROOST

*Le Président,*

R. ANDERSEN

## WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,*  
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken, van Onze Minister van Vervoer, van Onze Minister van Justitie en van Onze Staatssecretaris voor veiligheid en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Binnenlandse Zaken, Onze Minister van Vervoer, Onze Minister van Justitie en Onze Staatssecretaris voor Veiligheid zijn gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen :

### TITEL I

*Algemeenheden*

### HOOFDSTUK I

#### Inleidende bepaling en definities

##### Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid zoals bepaald in artikel 78 van de Grondwet.

##### Art. 2

Voor de toepassing van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° « minister » : de minister die het vervoer van zaken over de weg tot zijn bevoegdheid heeft;

2° « vervoer van zaken over de weg verricht voor eigen rekening » : elk vervoer van zaken over de weg voor zover tegelijkertijd aan de volgende voorwaarden wordt voldaan :

a) de vervoerde zaken, met inbegrip van de zaken die worden vervoerd met een aanhangwagen, dienen eigendom te zijn van de onderneming die het motorvoertuig gebruikt of door haar te zijn gekocht of verkocht, gehuurd of verhuurd, op de markt gebracht, voortgebracht, gedolven, bewerkt of hersteld;

b) de vervoerde zaken, met inbegrip van de zaken die worden vervoerd met een aanhangwagen, dienen

## PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES

*A tous, présents et à venir,*  
SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur, de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Secrétaire d'Etat à la Sécurité et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre de l'Intérieur, Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Justice et Notre Secrétaire d'Etat à la Sécurité sont chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

### TITRE PREMIER

*Généralités*

### CHAPITRE PREMIER

#### Disposition introductive et définitions

##### Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

##### Art. 2

Pour l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, il faut entendre par :

1° « ministre » : le ministre qui a le transport de choses par route dans ses attributions;

2° « transport de choses par route effectué pour compte propre » : tout transport de choses par route, dans la mesure où les conditions suivantes sont remplies simultanément :

a) les choses transportées, y compris au moyen d'une remorque, doivent appartenir à l'entreprise utilisatrice du véhicule automobile ou avoir été achetées, vendues, prises ou données en location, commercialisées, produites, extraites, transformées ou réparées par elle;

b) les choses transportées, y compris au moyen d'une remorque, doivent être amenées vers l'entre-

te worden gebracht naar de onderneming die het motorvoertuig gebruikt, te worden verzonden vanuit deze onderneming, of te worden verplaatst ofwel binnen deze onderneming ofwel, voor eigen behoefte, buiten deze onderneming;

c) de voor dit vervoer gebruikte motorvoertuigen dienen eigendom te zijn van de onderneming, door haar te zijn gehuurd of door haar in financieringshuur te zijn genomen;

d) het vervoer mag slechts een secundaire bedrijvigheid zijn in het kader van het geheel van de werkzaamheden van de onderneming.

3° « vervoer van zaken over de weg verricht voor rekening van derden » : elk niet in 2° bedoeld vervoer van zaken over de weg;

4° « vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding » : elk vervoer van zaken over de weg verricht voor rekening van derden voor een tegenprestatie in de vorm van om het even welk rechtstreeks of onrechtstreeks voordeel, in speciën of in natura; de verhuring van een motorvoertuig met bestuurder wordt gelijkgesteld met vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding;

5° « cabotage over de weg » : elke in artikel 3 bedoelde werkzaamheid uitgeoefend door een onderneming die geen bedrijfszetel heeft in België, wanneer laadplaats en losplaats van de vervoerde zaken zich op Belgisch grondgebied bevinden;

6° « motorvoertuig » : elk vervoermiddel over land, uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden, met uitzondering van spoorvoertuigen, bromfietsen, motorfietsen, driewielers met motor en vierwielaars met motor, zoals bepaald bij het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

7° « aanhangwagen » : elk vervoermiddel over land, behalve spoorvoertuigen, dat bestemd is om door een motorvoertuig te worden getrokken;

8° « voertuig » : elk in 6° en 7° bedoeld vervoermiddel;

9° « sleep » : elke groep voertuigen die aan elkaar gekoppeld zijn met het doel door één en dezelfde kracht te worden voortbewogen;

10° « onderneming » : elke natuurlijke persoon, elke rechtspersoon met of zonder winstoogmerk, elke vereniging van personen zonder rechtspersoonlijkheid en met of zonder winstoogmerk, alsmede elk onder de overheid ressorterend lichaam, ongeacht of het een eigen rechtspersoonlijkheid bezit of afhankelijk is van een overheid met rechtspersoonlijkheid;

11° « bedrijfszetel » : vaste inrichting waar de leiding van de in artikel 3 bedoelde werkzaamheden van de onderneming daadwerkelijk wordt uitgeoefend, waar de documenten die betrekking hebben op deze werkzaamheden permanent worden bewaard en waar de onderneming wordt vertegenwoordigd door een persoon die gerechtigd is om haar te verbinden tegenover derden;

prise utilisatrice du véhicule automobile, expédiées de cette entreprise ou déplacées soit à l'intérieur de cette entreprise, soit, pour ses propres besoins, à l'extérieur de cette entreprise;

c) les véhicules automobiles utilisés pour ce transport doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été pris en location ou en location-financement par elle;

d) le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.

3° « transport de choses par route effectué pour compte d'autrui » : tout transport de choses par route qui n'est pas visé au 2°;

4° « transport rémunéré de choses par route » : tout transport de choses par route effectué pour compte d'autrui, moyennant une contre-prestation sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques, en espèces ou en nature; la location d'un véhicule automobile avec conducteur est assimilée à un transport rémunéré de choses par route;

5° « cabotage routier » : toute activité visée à l'article 3 et exercée par une entreprise n'ayant pas de siège d'exploitation en Belgique, lorsque le lieu de chargement et le lieu de déchargement des choses transportées sont situés tous deux sur le territoire belge;

6° « véhicule automobile » : tout moyen de transport par terre, pourvu d'un moteur, destiné à circuler par sa propre force, à l'exclusion des véhicules sur rails, des cyclomoteurs, des motocyclettes, des tricycles et quadricycles à moteur, tels que définis par l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière;

7° « remorque » : tout moyen de transport par terre, à l'exclusion des véhicules sur rails, destiné à être tiré par un véhicule automobile;

8° « véhicule » : tout moyen de transport visé aux 6° et 7°;

9° « train de véhicules » : tout ensemble de véhicules attachés l'un à l'autre en vue d'être mus par une seule et même force;

10° « entreprise » : toute personne physique, toute personne morale avec ou sans but lucratif, toute association de personnes sans personnalité juridique et avec ou sans but lucratif ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité;

11° « siège d'exploitation » : établissement fixe où la direction des activités de l'entreprise visées à l'article 3 est effectivement exercée, où les documents relatifs à ces activités sont conservés en permanence et où l'entreprise est représentée par une personne autorisée à l'engager à l'égard des tiers;

12° « zending » : één of meer zaken die op één of meer plaatsen voor één opdrachtgever worden geladen, teneinde in één rit, met één motorvoertuig of sleep, vervoerd te worden naar één of meer losplaatsen, voor één geadresseerde.

## HOOFDSTUK II

### Toepassingsgebied

#### Art. 3

Deze wet is van toepassing :

1° op elk vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding door middel van een voertuig of een sleep;

2° op elke ledige rit met een voertuig of een sleep, verricht over de weg, in verband met een vervoer bedoeld in 1°;

3° op het vervoer van zaken over de weg verricht voor eigen rekening, door middel van een voertuig of een sleep in de gevallen bepaald in artikel 22, § 1, 2°, b.

#### Art. 4

De Koning bepaalt welk vervoer van zaken over de weg, omwille van zijn geringe weerslag op de vervoermarkt wegens de geringe massa van het voertuig, de aard van de vervoerde zaken of de korte afgelegde afstand, niet onder de toepassing valt van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

## HOOFDSTUK III

### Principes

#### Art. 5

§ 1. Een onderneming die een bedrijfszetel heeft in België mag een in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheid niet verrichten indien :

1° zij geen houder is van het origineel van een van de in de artikelen 15 en 16 bedoelde vervoersvergunningen;

2° er aan boord van het daartoe gebruikte motorvoertuig geen door de minister of zijn gemachtigde eensluidend verklaarde kopie aanwezig is van een van de in de artikelen 15 en 16 bedoelde vervoersvergunningen.

§ 2. De in de artikelen 15 en 16 bedoelde vervoersvergunningen worden door de minister of zijn gemachtigde verleend aan de onderneming die een bedrijfszetel heeft in België en die aan de in titel II bedoelde voorwaarden voor de toegang tot het beroep en de uitoefening ervan voldoet; deze vervoersver-

12° « envoi » : une ou plusieurs choses chargées en un ou plusieurs endroits pour un seul donneur d'ordre et destinées à être transportées en un seul voyage et au moyen d'un seul véhicule automobile ou d'un seul train de véhicules, vers un ou plusieurs lieux de déchargement, pour un seul destinataire.

## CHAPITRE II

### Champ d'application

#### Art. 3

La présente loi est applicable :

1° à tout transport rémunéré de choses par route, au moyen d'un véhicule ou d'un train de véhicules;

2° à tout déplacement à vide d'un véhicule ou d'un train de véhicules, effectué par route, en relation avec un transport visé au 1°;

3° au transport de choses par route effectué pour compte propre, au moyen d'un véhicule ou d'un train de véhicules, dans les cas déterminés à l'article 22, § 1<sup>er</sup>, 2°, b.

#### Art. 4

Le Roi détermine les transports de choses par route qui, compte tenu de leur faible incidence sur le marché des transports, en raison de la faible masse du véhicule, de la nature des choses transportées ou de la courte distance parcourue, ne sont pas soumis à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution.

## CHAPITRE III

### Principes

#### Art. 5

§ 1<sup>er</sup>. Une entreprise ayant un siège d'exploitation en Belgique ne peut exercer une activité visée à l'article 3, 1° et 2° si :

1° elle n'est pas titulaire de l'original d'une des licences de transport visées aux articles 15 et 16;

2° le véhicule automobile utilisé à cet effet n'est pas accompagné d'une copie certifiée conforme par le ministre ou par son délégué, d'une des licences de transport visées aux articles 15 et 16.

§ 2. Les licences de transport visées aux articles 15 et 16 sont accordées par le ministre ou par son délégué à l'entreprise ayant un siège d'exploitation en Belgique, qui remplit les conditions d'accès à la profession et d'exercice de la profession visées au titre II; ces licences de transport sont refusées ou

gunningen worden door de minister of zijn gemachtigde geweigerd of ingetrokken indien de onderneming niet of niet meer voldoet aan deze voorwaarden.

#### Art. 6

Een onderneming die geen bedrijfszetel in België heeft, mag op het Belgische grondgebied geen in artikel 3 bedoelde werkzaamheid uitoefenen indien in het daartoe gebruikte motorvoertuig al naar gelang het geval, geen eensluidend verklaarde kopie van de in artikel 19 bedoelde vergunning communautair vervoer of geen origineel van een van de vervoersvergunningen bedoeld in de artikelen 20 en 21 voorhanden is.

### TITEL II

#### *Toegang tot het beroep en uitoefening van het beroep*

### HOOFDSTUK I

#### **Voorwaarden**

#### Art. 7

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

### HOOFDSTUK II

#### **Betrouwbaarheid**

#### Art. 8

§ 1. Indien de onderneming een natuurlijke persoon is, voldoet zij aan de voorwaarde van betrouwbaarheid wanneer :

1° noch deze natuurlijke persoon, noch de door hem eventueel aangewezen personen om de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden van de onderneming te leiden, in België of in het buitenland gedurende de jongste vijf jaar een in kracht van gewijsde gegane ernstige strafrechtelijke veroordeling hebben opgelopen;

2° geen enkele van de in 1° bedoelde personen in België of in het buitenland gedurende de jongste vijf jaar in kracht van gewijsde gegane ernstige straf-

retirées par le ministre ou par son délégué si l'entreprise ne satisfait pas ou ne satisfait plus à ces conditions.

#### Art. 6

Une entreprise n'ayant pas de siège d'exploitation en Belgique ne peut exercer sur le territoire belge une activité visée à l'article 3 si le véhicule automobile utilisé à cet effet n'est pas accompagné, selon le cas, d'une copie certifiée conforme à la licence de transport communautaire visée à l'article 19 ou de l'original d'une des licences de transport visées aux articles 20 et 21.

### TITRE II

#### *Accès à la profession et exercice de la profession*

### CHAPITRE PREMIER

#### **Conditions**

#### Art. 7

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

### CHAPITRE II

#### **Honorabilité**

#### Art. 8

§ 1<sup>er</sup>. Si l'entreprise est une personne physique, elle satisfait à la condition d'honorabilité lorsque :

1° ni cette personne physique ni celles éventuellement désignées par elle pour diriger les activités de l'entreprise visées à l'article 3, 1° et 2°, n'ont encouru, en Belgique ou à l'étranger, au cours des cinq dernières années, une condamnation pénale grave coulée en force de chose jugée;

2° aucune des personnes visées au 1° n'a encouru, en Belgique ou à l'étranger, au cours des cinq dernières années, des condamnations pénales graves, cou-

rechtelijke veroordelingen heeft opgelopen wegens inbreuken op de voorschriften inzake :

- a) de veiligheid van de voertuigen, alsook de massa's en afmetingen van deze voertuigen;
- b) de bescherming van het milieu tegen de verschillende verontreinigingen die uit de uitoefening van het beroep van ondernemer van vervoer van zaken over de weg voortvloeien;
- c) de politie over het wegverkeer;
- d) de rij- en rusttijden van de bestuurders van voertuigen en het gebruik van de tachograaf;
- e) het vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding;
- f) de in het beroep van ondernemer van vervoer van zaken over de weg geldende loon- en arbeidsvoorwaarden;
- g) de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen;
- h) de accijnstarieven voor minerale olie;

3° deze natuurlijke persoon geen verbod is opgelegd om een koopmansbedrijf uit te oefenen krachtens het koninklijk besluit n° 22 van 24 oktober 1934 waarbij aan bepaalde veroordeelden en aan de gefailleerden verbod wordt opgelegd bepaalde ambten, beroepen of werkzaamheden uit te oefenen en waarbij aan de rechtbanken van koophandel de bevoegdheid wordt toegekend dergelijk verbod uit te spreken.

§ 2. Indien de onderneming geen natuurlijke persoon is, voldoet zij aan de voorwaarde van betrouwbaarheid wanneer geen enkele van de personen belast met het dagelijks bestuur van de onderneming en geen enkele van de personen aangewezen om de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden van de onderneming te leiden :

- 1° een veroordeling heeft opgelopen als bedoeld in § 1, 1°;
- 2° veroordelingen heeft opgelopen als bedoeld in § 1, 2°;
- 3° een verbod heeft opgelopen krachtens het in § 1, 3°, bedoelde koninklijk besluit n° 22 van 24 oktober 1934.

Wanneer een rechtspersoon belast is met het dagelijks bestuur van de onderneming, is de in lid 1 vermelde voorwaarde eveneens van toepassing op alle natuurlijke personen die zijn aangewezen om deze rechtspersoon te leiden.

§ 3. Voor de toepassing van de in § 1, 1° bedoelde bepalingen wordt als een ernstige strafrechtelijke veroordeling beschouwd :

- 1° elke strafrechtelijke veroordeling die aanleiding heeft gegeven tot een geldboete van meer dan vierduizend frank of tot een hoofdgevangenisstraf van meer dan zes maanden;
- 2° elke strafrechtelijke veroordeling die aanleiding heeft gegeven tot een geldboete van meer dan tweeduizend frank maar die vierduizend frank niet overschrijdt, of tot een hoofdgevangenisstraf van meer dan drie maanden maar die zes maanden niet overschrijdt en waarvoor de minister of zijn gemachtigde in het betrokken geval een ongunstige beoordeling geeft.

lees en force de chose jugée, pour des infractions aux prescriptions relatives :

- a) à la sécurité des véhicules ainsi qu'aux masses et dimensions de ces véhicules;
- b) à la protection de l'environnement contre les diverses pollutions découlant de l'exercice de la profession de transporteur de choses par route;
- c) à la police de la circulation routière;
- d) aux temps de conduite et de repos des conducteurs de véhicules et à l'utilisation du tachygraphe;
- e) au transport rémunéré de choses par route;
- f) aux conditions de rémunération et de travail en vigueur au sein de la profession de transporteur de choses par route;
- g) à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;
- h) aux droits d'accise sur les huiles minérales;

3° cette personne physique n'est frappée d'aucune interdiction d'exercer une activité commerciale édictée par l'arrêté royal n° 22 du 24 octobre 1934 portant interdiction à certains condamnés et aux faillis d'exercer certaines fonctions, professions ou activités et conférant aux tribunaux de commerce la faculté de prononcer de telles interdictions.

§ 2. Si l'entreprise n'est pas une personne physique, elle satisfait à la condition d'honorabilité lorsqu'aucune des personnes chargées de la gestion journalière de l'entreprise et lorsqu'aucune des personnes désignées pour diriger les activités de l'entreprise visées à l'article 3, 1° et 2° :

- 1° n'a encouru une condamnation visée au § 1<sup>er</sup>, 1°;
- 2° n'a encouru des condamnations visées au § 1<sup>er</sup>, 2°;
- 3° n'est frappée d'une interdiction édictée par l'arrêté royal n° 22 du 24 octobre 1934 visé au § 1<sup>er</sup>, 3°.

Lorsqu'une personne morale est chargée de la gestion journalière de l'entreprise, la condition énoncée à l'alinéa 1<sup>er</sup> s'applique également à toutes les personnes physiques désignées pour diriger cette personne morale.

§ 3. Pour l'application des dispositions visées au § 1<sup>er</sup>, 1°, est considérée comme condamnation pénale grave :

- 1° toute condamnation pénale qui a donné lieu à une amende supérieure à quatre mille francs ou à une peine d'emprisonnement principal supérieure à six mois;
- 2° toute condamnation pénale qui a donné lieu à une amende supérieure à deux mille francs mais n'excédant pas quatre mille francs ou à une peine d'emprisonnement principal supérieure à trois mois mais n'excédant pas six mois et pour laquelle, dans le cas concerné, le ministre ou son délégué émet une appréciation défavorable.

§ 4. Voor de toepassing van de in § 1, 2° bedoelde bepalingen worden als ernstige strafrechtelijke veroordelingen wegens inbreuken op de genoemde voorschriften beschouwd :

1° het geheel van strafrechtelijke veroordelingen die samen aanleiding hebben gegeven tot een totale geldboete van meer dan tweeduizend frank of tot een totale hoofdgevangenisstraf van meer dan vier maanden;

2° het geheel van strafrechtelijke veroordelingen die samen aanleiding hebben gegeven tot een totale geldboete van meer dan duizend frank maar die tweeduizend frank niet overschrijdt, of tot een hoofdgevangenisstraf van meer dan drie maanden maar die vier maanden niet overschrijdt en waarvoor de minister of zijn gemachtigde in het betrokken geval een ongunstige beoordeling geeft.

§ 5. Voor de toepassing van de §§ 1 tot 4 gelden tevens de volgende bepalingen :

1° er wordt geen rekening gehouden met :

a) veroordelingen tot een geldboete die niet hoger is dan vijfenzeventig frank of tot een hoofdgevangenisstraf die niet hoger is dan vijftien dagen;

b) straffen of gedeelten van straffen met uitstel indien de geldboete minder dan duizend frank of de hoofdgevangenisstraf minder dan drie maanden bedraagt;

2° bij de strafrechtelijke geldboeten worden de opdecimen buiten beschouwing gelaten;

bij veroordelingen wegens inbreuken waarop de wetgeving betreffende de opdecimen op de strafrechtelijke geldboeten geen toepassing vindt, is het in aanmerking te nemen bedrag gelijk aan het quotiënt van de deling van het bedrag van de opgelegde boeten door een door de Koning vast te stellen deler;

3° de in § 3, 2° en § 4, 2° bedoelde beoordeling van de minister of zijn gemachtigde kan slechts gebeuren na gemotiveerd advies van de in artikel 39 bedoelde Commissie goederenvervoer over de weg;

bij deze beoordeling wordt rekening gehouden met één of meer van de volgende criteria : het effect van de inbreuken op de concurrentiepositie en op de verkeersveiligheid, de frequentie van de inbreuken, de evolutie in het gedrag van de onderneming, de omstandigheden waarin de inbreuken hebben plaatsgevonden, de aard van de aan de dag gelegde activiteiten, de algemene moraliteit en de beroepsernst van de persoon in kwestie, de antecedenten, inbegrepen de betrokkenheid in vroegere faillissementen, alsook de toekomstperspectieven.

#### Art. 9

De Koning bepaalt :

1° de bewijsmiddelen waarmee de betrouwbaarheid wordt aangetoond;

2° de termijn die wordt toegekend aan de onderneming om de in 1° bedoelde bewijsmiddelen over te leggen;

§ 4. Pour l'application des dispositions visées au § 1<sup>er</sup>, 2°, sont considérées comme condamnations pénales graves pour des infractions aux prescriptions précitées :

1° l'ensemble des condamnations pénales qui, globalement, ont donné lieu à une peine totale d'amende supérieure à deux mille francs ou à une peine totale d'emprisonnement principal supérieure à quatre mois;

2° l'ensemble des condamnations pénales qui, globalement, ont donné lieu à une peine totale d'amende supérieure à mille francs mais n'excédant pas deux mille francs ou à une peine totale d'emprisonnement principal supérieure à trois mois mais n'excédant pas quatre mois et pour lesquelles, dans le cas concerné, le ministre ou son délégué émet une appréciation défavorable.

§ 5. Aux §§ 1<sup>er</sup> à 4, sont également applicables les dispositions suivantes :

1° il n'est pas tenu compte :

a) des condamnations à une amende n'excédant pas septante-cinq francs ou à un emprisonnement principal n'excédant pas quinze jours;

b) des peines ou fractions de peines assorties d'un sursis si l'amende est inférieure à mille francs ou si la peine d'emprisonnement principal est inférieure à trois mois;

2° pour les amendes pénales, il est fait abstraction des décimes additionnels;

en ce qui concerne les condamnations pour des infractions auxquelles la législation relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales n'est pas applicable, le montant à prendre en considération est le quotient résultant de la division du montant de l'amende infligée par un diviseur à déterminer par le Roi;

3° l'appréciation du ministre ou de son délégué visée au § 3, 2° et au § 4, 2° ne peut intervenir qu'après avis motivé de la Commission des transports de marchandises par route visée à l'article 39;

lors de cette appréciation, il est tenu compte d'un ou de plusieurs des critères suivants : l'effet des infractions sur la loyauté de la concurrence et sur la sécurité routière, la fréquence des infractions, l'évolution du comportement de l'entreprise, les circonstances dans lesquelles les infractions ont été commises, la nature des activités exercées, la moralité générale et la conscience professionnelle de la personne en cause, les antécédents y compris l'implication dans des faillites antérieures ainsi que les perspectives d'avenir.

#### Art. 9

Le Roi détermine :

1° les modes de preuve de la condition d'honorabilité;

2° le délai accordé à l'entreprise pour produire la preuve visée au 1°;

3° de maximumperiode waarna de betrouwbaarheid opnieuw moet worden onderzocht; die periode mag niet langer zijn dan 5 jaar;

4° de in artikel 8, § 5, 2°, lid 2 bedoelde deler.

### HOOFDSTUK III

#### Vakbekwaamheid

##### Art. 10

§ 1. Indien de onderneming een natuurlijke persoon is, voldoet zij aan de voorwaarde van vakbekwaamheid wanneer ofwel deze natuurlijke persoon ofwel een andere door hem aangewezen persoon, die de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden daadwerkelijk en permanent leidt, houder is van een getuigschrift of een bewijs van vakbekwaamheid.

Indien de onderneming geen natuurlijke persoon is, voldoet zij aan de voorwaarde van vakbekwaamheid, wanneer een van de natuurlijke personen die de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden daadwerkelijk en permanent leiden, houder is van een getuigschrift of een bewijs van vakbekwaamheid.

§ 2. Opdat er sprake zou kunnen zijn van een daadwerkelijke en permanente leiding van de vervoerswerkzaamheden, moet de persoon die zijn getuigschrift of zijn bewijs van vakbekwaamheid doet gelden voor die onderneming, regelmatig tussenkomen in een bepaald aantal welomschreven activiteiten; deze activiteiten mogen door de bedoelde persoon slechts worden uitgeoefend in een beperkt aantal ondernemingen.

§ 3. Een ongunstige beslissing omdat de vervoerswerkzaamheden van de onderneming niet daadwerkelijk of niet permanent worden geleid door een persoon die houder is van het getuigschrift of bewijs van vakbekwaamheid, kan door de minister of zijn gemachtigde worden herzien.

§ 4. Wanneer een van de personen aangewezen om de vervoerswerkzaamheden van de onderneming te leiden, overlijdt, lichamelijk of wettelijk onbekwaam wordt om zijn functie uit te oefenen of de onderneming in andere omstandigheden verlaat, moet de onderneming deze gebeurtenis aan de minister of aan zijn gemachtigde melden.

##### Art. 11

§ 1. Het getuigschrift van vakbekwaamheid wordt afgegeven door de minister of zijn gemachtigde aan elke natuurlijke persoon die overeenkomstig de voorschriften bepaald door de Koning :

1° eerst de cursussen heeft gevolgd die worden georganiseerd door de minister of door de instellingen die de Koning daartoe erkent;

3° la période maximale après laquelle la condition d'honorabilité doit être réexaminée, cette période ne pouvant être supérieure à 5 ans;

4° le diviseur visé à l'article 8, § 5, 2°, alinéa 2.

### CHAPITRE III

#### Capacité professionnelle

##### Art. 10

§ 1<sup>er</sup>. Si l'entreprise est une personne physique, elle satisfait à la condition de capacité professionnelle lorsque soit cette personne physique, soit une autre personne désignée par elle et qui dirige effectivement et en permanence les activités visées à l'article 3, 1° et 2° est titulaire d'un certificat ou d'une attestation de capacité professionnelle.

Si l'entreprise n'est pas une personne physique, elle satisfait à la condition de capacité professionnelle lorsqu'une des personnes physiques qui dirigent effectivement et en permanence les activités visées à l'article 3, 1° et 2° est titulaire d'un certificat ou d'une attestation de capacité professionnelle.

§ 2. Pour être considérée comme dirigeant effectivement et en permanence l'activité de transport d'une entreprise, la personne qui met en œuvre son certificat ou son attestation de capacité professionnelle dans cette entreprise doit intervenir fréquemment dans un certain nombre d'activités déterminées; ces activités ne peuvent être exercées par la personne susvisée que dans un nombre limité d'entreprises.

§ 3. Une décision défavorable pour direction non-effective ou non-permanente des activités de transport de l'entreprise par une personne qui est titulaire du certificat ou de l'attestation de capacité professionnelle, peut être révisée par le ministre ou par son délégué.

§ 4. Lorsqu'une des personnes désignées pour diriger l'activité de transport d'une entreprise décède, devient incapable physiquement ou légalement d'exercer ses fonctions ou quitte l'entreprise en d'autres circonstances, l'entreprise doit signaler cet événement au ministre ou à son délégué.

##### Art. 11

§ 1<sup>er</sup>. Le certificat de capacité professionnelle est délivré par le ministre ou par son délégué, conformément aux prescriptions fixées par le Roi, à toute personne physique qui :

1° a d'abord suivi les cours organisés par le ministre ou par les organismes que le Roi agréé à cet effet;

2° vervolgens geslaagd is voor de examens die worden georganiseerd door een examencommissie die de minister samenstelt.

§ 2. Het in artikel 10 bedoelde bewijs van vakbekwaamheid is het document afgegeven door de hier toe door elke andere lidstaat van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte aangewezen overheid of instantie, dat aantoont dat een natuurlijke persoon de door de betrokken lidstaat vereiste bekwaamheid bezit.

#### Art. 12

§ 1. De Koning bepaalt :

1° de bewijsmiddelen waarmee de vakbekwaamheid wordt aangetoond;

2° het model van het getuigschrift van vakbekwaamheid;

3° de lijst van onderwerpen voor de cursussen en de examens;

4° de eventuele vrijstellingen van de in artikel 11, § 1 bedoelde verplichtingen;

5° de wijze waarop de cursussen worden georganiseerd;

6° de wijze waarop de examens worden georganiseerd;

7° de regels inzake de aanvraag tot herziening van de in artikel 10, § 3 bedoelde ongunstige beslissing;

8° de minimumvoorwaarden waaraan de houder van een getuigschrift of een bewijs van vakbekwaamheid moet voldoen opdat sprake zou kunnen zijn van een daadwerkelijke en permanente leiding van de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden;

9° de maximumperiode waarna de voorwaarde van vakbekwaamheid opnieuw moet worden onderzocht; die periode mag niet langer zijn dan 5 jaar;

10° de termijn die wordt geboden aan de onderneming :

a) om aan de minister of zijn gemachtigde mee te delen dat een van de personen die aangewezen zijn om de werkzaamheden bedoeld in artikel 3, 1° en 2° daadwerkelijk en permanent te leiden, is overleden, lichamelijk of wettelijk niet meer in staat is om zijn functies uit te oefenen of de genoemde onderneming heeft verlaten;

b) om haar toestand te regulariseren nadat een van de gebeurtenissen bedoeld onder a) heeft plaatsgevonden.

§ 2. De Koning kan de hem bij § 1, 5° en 6° verleende bevoegdheden overdragen aan de minister.

2° a ensuite réussi les examens organisés par un jury d'examen que le ministre constitue.

§ 2. L'attestation de capacité professionnelle visée à l'article 10 est le document qui, délivré par l'autorité ou l'instance désignée à cet effet par chaque autre Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, prouve qu'une personne physique possède la compétence requise par l'Etat membre concerné.

#### Art. 12

§ 1<sup>er</sup>. Le Roi détermine :

1° les modes de preuve de la capacité professionnelle;

2° le modèle du certificat de capacité professionnelle;

3° la liste des matières faisant l'objet des cours et des examens;

4° les dispenses éventuelles des obligations visées à l'article 11, § 1<sup>er</sup>;

5° les modalités d'organisation des cours;

6° les modalités d'organisation des examens;

7° les modalités relatives à la demande de révision de la décision défavorable visée à l'article 10, § 3;

8° les conditions minimales à remplir par le titulaire d'un certificat ou d'une attestation de capacité professionnelle pour être considéré comme dirigeant effectivement et en permanence les activités visées à l'article 3, 1° et 2°;

9° la période maximale après laquelle la condition de capacité professionnelle doit être réexaminée, cette période ne pouvant être supérieure à 5 ans;

10° le délai accordé à l'entreprise :

a) pour signaler au ministre ou à son délégué qu'une des personnes désignées pour diriger effectivement et en permanence les activités visées à l'article 3, 1° et 2° est décédée, est devenue incapable physiquement ou légalement d'exercer ses fonctions ou a quitté ladite entreprise;

b) pour régulariser sa situation après que soit survenu un des événements visés au a).

§ 2. Le Roi peut déléguer au ministre les pouvoirs qui lui sont conférés au § 1<sup>er</sup>, 5° et 6°.

## HOOFDSTUK IV

### Financiële draagkracht

#### Art. 13

Een onderneming voldoet aan de voorwaarde van financiële draagkracht wanneer zij aantoonst een hoofdelijke borgtocht te hebben gesteld waarvan het bedrag afhankelijk is van het aantal voertuigen waarvoor door de minister of zijn gemachtigde eensluidend verklaarde kopieën van vergunningen nationaal vervoer of vergunningen communautair vervoer werden gevraagd of afgegeven.

#### Art. 14

§ 1. De Koning bepaalt :

- 1° het bedrag van de vereiste borgtocht;
- 2° de aard van de borgen die deze borgtocht mogen stellen;
- 3° het model van de bewijzen van borgtocht;
- 4° de bestemming van de borgtocht;
- 5° de regels inzake de aanspraak op de borgtocht;
- 6° de verplichtingen van de partijen in geval van afneming op de borgtocht en in geval van vermindering of opzegging van de borgtocht;
- 7° de regels inzake de bevrijding van de borg.

§ 2. De Koning kan de hem bij § 1, 3° verleende bevoegdheid overdragen aan de minister.

## TITEL III

### *Vervoersvergunningen*

## HOOFDSTUK I

### Ondernemingen gevestigd in België

#### Art. 15

Met de vergunningen nationaal vervoer mogen de ondernemingen die in België een bedrijfszetel hebben de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden verrichten binnen de Belgische grenzen.

De in lid 1 bedoelde vergunningen nationaal vervoer worden afgegeven op aanvraag aan elke onderneming die in België een bedrijfszetel heeft en die voldoet aan de voorwaarden van betrouwbaarheid, van vakbekwaamheid uitsluitend voor nationaal vervoer en van financiële draagkracht, vastgesteld in titel II.

## CHAPITRE IV

### Capacité financière

#### Art. 13

Une entreprise satisfait à la condition de capacité financière lorsqu'elle justifie de la constitution d'un cautionnement solidaire dont le montant est fonction du nombre de véhicules pour lesquels des copies, certifiées conformes par le ministre ou par son délégué, de licences de transport national ou de licences de transport communautaire ont été sollicitées ou délivrées.

#### Art. 14

§ 1<sup>er</sup>. Le Roi détermine :

- 1° le montant du cautionnement exigé;
- 2° la nature des cautions autorisées à constituer ces cautionnements;
- 3° le modèle des attestations relatives au cautionnement;
- 4° l'affectation du cautionnement;
- 5° les prescriptions relatives à l'appel au cautionnement;
- 6° les obligations des parties concernées en cas de prélèvement sur le cautionnement et en cas de diminution ou de résiliation du cautionnement;
- 7° les prescriptions relatives à la libération de la caution.

§ 2. Le Roi peut déléguer au ministre le pouvoir qui lui est conféré au § 1<sup>er</sup>, 3°.

## TITRE III

### *Licences de transport*

## CHAPITRE I<sup>er</sup>

### Entreprises établies en Belgique

#### Art. 15

Les licences de transport national permettent aux entreprises ayant un siège d'exploitation en Belgique, d'exécuter les activités visées à l'article 3, 1° et 2°, à l'intérieur des frontières de la Belgique.

Les licences de transport visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont délivrées, sur demande, à toute entreprise dont un siège d'exploitation est situé en Belgique et qui satisfait aux conditions d'honorabilité, de capacité professionnelle relative exclusivement au transport national et de capacité financière fixées au titre II.

## Art. 16

Met de in de communautaire regeling betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Europese Unie bedoelde vergunningen communautair vervoer mogen de ondernemingen die in België een bedrijfszetel hebben de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden verrichten zowel binnen als buiten de Belgische grenzen.

De in lid 1 bedoelde vergunningen communautair vervoer worden afgegeven op aanvraag aan elke onderneming die in België een bedrijfszetel heeft en die voldoet aan de voorwaarden van betrouwbaarheid, van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer en van financiële draagkracht, vastgesteld in titel II.

## Art. 17

De vergunningen nationaal vervoer en, overeenkomstig de in artikel 16 bedoelde communautaire regeling, de vergunningen communautair vervoer worden afgegeven in de volgende vorm :

1° een origineel dat op de bedrijfszetel van de onderneming moet worden bewaard;

2° een aantal door de minister of zijn gemachtigde eensluidend verklaarde kopieën dat overeenstemt met het aantal motorvoertuigen waarover de onderneming beschikt met inachtnaam van de limieten van de in artikel 13 bedoelde financiële draagkracht van de onderneming; elke kopie moet zich aan boord van het motorvoertuig waarop zij betrekking heeft, bevinden.

## Art. 18

Een ongunstige beslissing wegens de niet-naleving van de in artikel 2, 11° bepaalde criteria betreffende de bedrijfszetel van de onderneming kan door de minister of zijn gemachtigde worden herzien.

## HOOFDSTUK II

**Ondernemingen gevestigd in een andere lidstaat van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte dan België**

## Art. 19

De ondernemingen die een bedrijfszetel hebben in een andere lidstaat van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte dan België mogen met de in de communautaire regeling betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Europese Unie bedoelde vergunningen communautair vervoer, de in artikel 3, 1° en 2° be-

## Art. 16

Les licences de transport communautaire visées par la réglementation communautaire concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans l'Union européenne, permettent aux entreprises ayant un siège d'exploitation en Belgique, d'exécuter les activités visées à l'article 3, 1° et 2°, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des frontières de la Belgique.

Les licences de transport visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont délivrées, sur demande, à toute entreprise dont un siège d'exploitation est situé en Belgique et qui satisfait aux conditions d'honorabilité, de capacité professionnelle relative au transport international et de capacité financière fixées au titre II.

## Art. 17

Les licences de transport national et, conformément à la réglementation communautaire visée à l'article 16, les licences de transport communautaire se présentent sous la forme suivante :

1° un original qui doit être conservé au siège d'exploitation de l'entreprise;

2° un nombre de copies certifiées conformes par le ministre ou par son délégué, correspondant à celui des véhicules automobiles dont dispose l'entreprise dans le respect des limites de la capacité financière de l'entreprise visée à l'article 13; chaque copie doit se trouver à bord du véhicule automobile auquel elle se rapporte.

## Art. 18

Une décision défavorable pour non-respect des critères fixés à l'article 2, 11° concernant le siège d'exploitation de l'entreprise, peut être révisée par le ministre ou par son délégué.

## CHAPITRE II

**Entreprises établies dans un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen autre que la Belgique**

## Art. 19

Les licences de transport communautaire visées par la réglementation communautaire concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans l'Union européenne permettent aux entreprises ayant un siège d'exploitation dans un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen autre que la Belgique d'exécu-

doelde werkzaamheden verrichten op het Belgische grondgebied.

### HOOFDSTUK III

#### Ondernemingen gevestigd buiten de Europese Unie en de Europese Economische Ruimte

##### Art. 20

Met de vergunningen internationaal vervoer en de ermee gelijkgestelde documenten mogen de ondernemingen die geen bedrijfszetel hebben in een lidstaat van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte de Belgische grenzen overschrijden om er de in artikel 3 bedoelde werkzaamheden te verrichten, met uitzondering van cabotage over de weg.

Die vergunningen worden afgegeven op aanvraag, onder de volgende voorwaarden :

1° wanneer er een regeling van de Europese Unie bestaat of wanneer er bilaterale of multilaterale akkoorden werden gesloten door de Europese Unie of door de Koning, worden de vergunningen internationaal vervoer afgegeven overeenkomstig die regeling of die akkoorden;

2° bij afwezigheid van de in 1° bedoelde regeling of akkoorden, worden de vergunningen internationaal vervoer afgegeven voor zover :

a) de wederkerigheid wordt verleend door het land van inschrijving van het betrokken voertuig;

b) de Koning de afgifte van de kwestieuze vergunningen internationaal vervoer niet heeft opgeschort;

c) de afgifte ervan wordt gedaan binnen de perken en onder de voorwaarden vastgesteld door de Koning ter uitvoering van de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de in-, uit- en doorvoer van goederen.

##### Art. 21

Met de cabotagevergunningen en de ermee gelijkgestelde documenten mogen de ondernemingen die geen bedrijfszetel hebben in een lidstaat van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte de Belgische grenzen overschrijden om er cabotage over de weg te verrichten.

Die vervoersvergunningen worden afgegeven op aanvraag, overeenkomstig de communautaire regeling of de bilaterale of multilaterale akkoorden betreffende het vervoer van zaken over de weg gesloten door de Europese Unie of door de Koning.

ter, sur le territoire belge, les activités visées à l'article 3, 1° et 2°.

### CHAPITRE III

#### Entreprises établies hors de l'Union européenne et de l'Espace économique européen

##### Art. 20

Les licences de transport international et les documents y assimilés permettent aux entreprises n'ayant pas de siège d'exploitation dans un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, de franchir les frontières de la Belgique et d'y exercer des activités visées à l'article 3, sans toutefois y effectuer de cabotage routier.

Ces licences sont délivrées, sur demande, dans les conditions suivantes :

1° en présence d'une réglementation de l'Union européenne ou d'accords bilatéraux ou multilatéraux conclus par l'Union européenne ou par le Roi, les licences de transport international sont délivrées conformément à cette réglementation ou à ces accords;

2° en l'absence d'une réglementation ou d'accords visés au 1°, les licences de transport international sont délivrées pour autant que :

a) la réciprocité soit accordée par le pays d'immatriculation du véhicule concerné;

b) le Roi n'ait pas suspendu la délivrance des licences de transport international en cause;

c) leur délivrance soit effectuée dans les limites et aux conditions fixées par le Roi, en exécution des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises.

##### Art. 21

Les licences de cabotage et les documents y assimilés permettent aux entreprises n'ayant pas de siège d'exploitation dans un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen de franchir les frontières de la Belgique afin d'y effectuer du cabotage routier.

Ces licences sont délivrées, sur demande, conformément à la réglementation communautaire ou aux accords bilatéraux ou multilatéraux relatifs au transport de choses par route conclus par l'Union européenne ou par le Roi.

## HOOFDSTUK IV

## Uitvoering

## Art. 22

## § 1. De Koning bepaalt :

1° de regels inzake de aanvraag tot herziening van de in artikel 18 bedoelde ongunstige beslissing;

2° de gevallen waarvoor, bij gebrek aan wederkerigheid ten gunste van de in België gevestigde ondernemingen, een vergunning internationaal vervoer of een cabotagevergunning eveneens is vereist :

a) voor de aanhangwagens ingeschreven in een Staat die geen lid is van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte en die worden gebruikt om de Belgische grenzen te overschrijden, inbegrepen om er cabotage over de weg te verrichten;

b) voor de voertuigen ingeschreven in een Staat die geen lid is van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte en die worden gebruikt om de Belgische grenzen te overschrijden, inbegrepen om er cabotage over de weg te verrichten, ter gelegenheid van een vervoer van zaken over de weg verricht voor eigen rekening;

3° de documenten die kunnen worden gelijkgesteld met de vervoersvergunningen, alsook de voorwaarden van die gelijkstelling;

4° de eventuele vrijstellingen van vervoersvergunningen;

5° de wijze van afgifte, vervanging, vernieuwing en schrapping van de vervoersvergunningen;

6° de regels en de wijze van weigering en intrekking van de vervoersvergunningen;

7° de geldigheidsvoorwaarden van de vervoersvergunningen;

8° het bedrag 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;

9° de wijze van inning van de retributies evenals van de bedragen bestemd voor de betaling van de zegelrechten;

10° het model van de vervoersvergunningen;

11° de bekendmaking van de afgifte en de schrapping van de vervoersvergunningen;

12° de eventuele statistische gegevens die door de ondernemingen moeten worden verstrekt.

§ 2. De Koning kan de bevoegdheden die hem worden verleend bij § 1, 3°, 5°, 9° en 10° overdragen aan de minister.

## CHAPITRE IV

## Exécution

## Art. 22

§ 1<sup>er</sup>. Le Roi détermine :

1° les modalités relatives à la demande de révision de la décision défavorable visée à l'article 18;

2° les cas pour lesquels, à défaut de réciprocité en faveur des entreprises établies en Belgique, une licence de transport international ou une licence de cabotage est également exigée :

a) pour les remorques immatriculées dans un Etat non-membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen et utilisées pour franchir les frontières de la Belgique, y compris pour y effectuer du cabotage routier;

b) pour les véhicules immatriculés dans un Etat non-membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen et utilisés pour franchir les frontières de la Belgique, y compris pour y effectuer du cabotage routier, à l'occasion d'un transport de choses par route effectué pour compte propre;

3° les documents qui peuvent être assimilés aux licences de transport ainsi que les conditions de cette assimilation;

4° les dispenses éventuelles de licences de transport;

5° les modalités relatives à leur délivrance, à leur remplacement, à leur renouvellement et à leur radiation;

6° les prescriptions et modalités relatives à leur refus et à leur retrait;

7° les conditions de leur validité;

8° 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 des licences de transport;

9° les modalités de perception des redevances ainsi que des montants destinés au paiement des droits de timbre;

10° le modèle des licences de transport;

11° la publicité à donner à la délivrance et à la radiation des licences de transport;

12° les informations statistiques éventuelles à fournir par les entreprises.

§ 2. Le Roi peut déléguer au ministre les pouvoirs qui lui sont conférés au § 1<sup>er</sup>, 3°, 5°, 9° et 10°.

TITEL IV

*Vrachtbrieven*

Art. 23

Voor elke zending dient een vrachtbrief te worden opgemaakt.

Art. 24

§ 1. De Koning bepaalt :

1° de verschillende modellen van vrachtbrieven, alsook de vermeldingen die daarop moeten voorkomen;

2° het aantal exemplaren dat van de vrachtbrieven moet worden gemaakt en wat men met die exemplaren behoort te doen;

3° welke instellingen gemachtigd zijn de vrachtbrieven af te geven, de voorwaarden waaronder de vrachtbrieven kunnen worden afgegeven en de controle op die afgifte.

§ 2. De Koning kan de hem bij § 1 verleende bevoegdheden overdragen aan de minister.

TITEL V

*Controle*

HOOFDSTUK I

**Bevoegde ambtenaren**

Art. 25

Onverminderd de bepalingen van lid 2, stelt de Koning de categorieën van ambtenaren vast die belast zijn met het toezicht op de toepassing van de communautaire regeling betreffende het vervoer van zaken over de weg, van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten.

De ambtenaren die tot één van de in lid 1 bedoelde categorieën behoren zijn belast met de uitvoering van de artikelen 32 en 33 voor zover zij daartoe individueel zijn gemachtigd door de procureur-generaal bij het hof van beroep van het rechtsgebied waar deze ambtenaren hun standplaats hebben.

TITRE IV

*Lettres de voiture*

Art. 23

Pour tout envoi, une lettre de voiture doit être établie.

Art. 24

§ 1<sup>er</sup>. Le Roi détermine :

1° les différents modèles de lettres de voiture ainsi que les indications qui doivent y figurer;

2° le nombre d'exemplaires des lettres de voiture ainsi que l'usage qui doit en être fait;

3° les organismes habilités à délivrer les lettres de voiture ainsi que les conditions de cette délivrance et le contrôle y relatif.

§ 2. Le Roi peut déléguer au ministre les pouvoirs qui lui sont conférés au § 1<sup>er</sup>.

TITRE V

*Contrôle*

CHAPITRE PREMIER

**Agents qualifiés**

Art. 25

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa 2, le Roi détermine les catégories d'agents de l'autorité chargés de veiller à l'application de la réglementation communautaire en matière de transport de choses par route, de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Les agents appartenant à l'une des catégories visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont chargés de l'application des articles 32 et 33 pour autant qu'ils aient été individuellement désignés à cette fin par le procureur général près la Cour d'appel dans le ressort de laquelle ces agents ont leur résidence administrative.

## HOOFDSTUK II

**Opsporing en vaststelling van de inbreuken**

## Art. 26

§ 1. De in artikel 25 bedoelde ambtenaren hebben toegang tot alle voertuigen alsook tot de onroerende goederen bestemd voor de beroepswerkzaamheden van de vervoerders, hun opdrachtgevers en ieder die tussenkomt in de uitvoering van een vervoer van zaken waarop de communautaire regeling betreffende het vervoer van zaken over de weg, deze wet en haar uitvoeringsbesluiten van toepassing zijn; de lokalen uitsluitend bestemd voor bewoning vallen buiten het toepassingsgebied van deze bepaling.

§ 2. Op verzoek van een ambtenaar als bedoeld in artikel 25 :

1° moet het origineel van een van de vervoersvergunningen bedoeld in de artikelen 15 en 16 hem worden vertoond op de bedrijfszetel van elke onderneming die een in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheid uitoefent;

2° moet elke bestuurder van een voertuig dat wordt gebruikt om de in artikel 3 bedoelde werkzaamheden te verrichten, hem onmiddellijk tonen :

a) naar gelang het geval, een eensluidend verklaarde kopie als bedoeld in artikel 17, 2°, een eensluidend verklaarde kopie van een in artikel 19 bedoelde vervoersvergunning of het origineel van een van de in de artikelen 20 en 21 bedoelde vervoersvergunningen;

b) in geval van huur of financieringshuur van het motorvoertuig :

b.1. het origineel of een door de gemeenteoverheid eensluidend verklaarde kopie van de overeenkomst inzake huur of financieringshuur van dit motorvoertuig;

b.2. indien de bestuurder niet zelf de huurder is : het origineel of een door de gemeenteoverheid eensluidend verklaarde kopie van de arbeidsovereenkomst van de bestuurder of een recent loonstrookje;

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

d) het individueel document bedoeld in artikel 11 van het koninklijk besluit van 8 augustus 1980 betreffende het bijhouden van sociale documenten; dit individueel document is slechts vereist indien de bestuurder een van de volgende statuten bezit :

— verbonden zijn door een arbeidsovereenkomst;

— zonder door een arbeidsovereenkomst verbonden te zijn, arbeid verrichten onder het gezag van een andere persoon;

— zonder arbeid te verrichten onder het gezag van een andere persoon, toch geheel of gedeeltelijk onder toepassing vallen van de wetgeving inzake de sociale zekerheid van de arbeiders;

## CHAPITRE II

**Recherche et constatation des infractions**

## Art. 26

§ 1<sup>er</sup>. Les agents visés à l'article 25 ont accès à tout véhicule ainsi qu'aux immeubles affectés aux activités professionnelles des transporteurs, de leurs donneurs d'ordre et de quiconque intervient dans l'exécution d'un transport de choses soumis à la réglementation communautaire en matière de transport de choses par route, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution; les locaux uniquement affectés à l'habitation sont exclus de l'application de cette disposition.

§ 2. A la demande d'un agent visé à l'article 25 :

1° l'original d'une des licences de transport visées aux articles 15 et 16 doit lui être présenté au siège d'exploitation de toute entreprise exerçant une activité visée à l'article 3, 1° et 2°;

2° tout conducteur d'un véhicule utilisé pour l'exercice des activités visées à l'article 3 est tenu de lui présenter immédiatement :

a) selon le cas, une copie certifiée conforme visée à l'article 17, 2°, une copie certifiée conforme d'une licence de transport visée à l'article 19, ou l'original d'une des licences de transport visées aux articles 20 et 21;

b) en cas de location ou de location-financement du véhicule automobile :

b.1. l'original ou une copie certifiée conforme par l'administration communale du contrat de location ou de location-financement de ce véhicule automobile;

b.2. si le conducteur n'est pas lui-même celui qui prend en location, l'original ou une copie certifiée conforme par l'administration communale, du contrat d'emploi du conducteur ou une fiche de salaire récente;

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

d) le document individuel visé à l'article 11 de l'arrêté royal du 8 août 1980 relatif à la tenue des documents sociaux; ce document individuel n'est requis que si le statut du conducteur est l'un des suivants :

— être lié par un contrat de travail;

— sans être lié par un tel contrat, fournir des prestations sous l'autorité d'une autre personne;

— sans travailler sous l'autorité d'une autre personne, être néanmoins assujéti, en tout ou en partie, à la législation sur la sécurité sociale des travailleurs;

3° moet elke vervoerder, opdrachtgever, verlader, tussenpersoon, verhuurder van een voertuig en onderneming die voertuigen in financieringshuur geeft, hem alle informatie verstrekken, aan zijn oproeping gevolg geven, hem, zonder verplaatsing, zijn boeken en andere beroepsbescheiden overleggen alsook hem kopieën of uittreksels van die boeken en bescheiden laten nemen of ter beschikking stellen; deze handelingen kunnen tevens worden uitgevoerd op de bedrijfszetel van de bovenvermelde personen.

§ 3. De in artikel 25 bedoelde ambtenaren moeten elkaar bijstaan.

#### Art. 27

Uitgezonderd bij toepassing van de artikelen 32 en 33, stellen de ambtenaren bedoeld in artikel 25 de inbreuken op de communautaire regeling betreffende het vervoer van zaken over de weg, op deze wet en op haar uitvoeringsbesluiten vast door middel van processen-verbaal die bewijskracht hebben zolang het tegendeel niet is bewezen.

Kopie van de processen-verbaal wordt aan de overtreders gezonden binnen vijftien dagen na vaststelling van de inbreuken.

### HOOFDSTUK III

#### **Vervoer van zaken over de weg met een voertuig zonder geldige vervoersvergunning**

#### Art. 28

§ 1. Ieder die vervoer van zaken over de weg verricht met een voertuig zonder een geldige vervoersvergunning of een gelijkgesteld document, moet op verzoek van een ambtenaar als bedoeld in artikel 25, het bewijs kunnen leveren dat het gaat om :

1° ofwel een vervoer van zaken over de weg waarop deze wet en haar uitvoeringsbesluiten niet van toepassing zijn;

2° ofwel een vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding met een voertuig waarvoor, overeenkomstig deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, geen vervoersvergunning vereist is.

§ 2. Elk vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding verricht met een voertuig of een sleep waarvan de totale massa in beladen toestand of de afmetingen hoger zijn dan de toegelaten normen, wordt beschouwd als zijnde verricht zonder geldige vervoersvergunning.

Elk vervoer van zaken over de weg verricht voor eigen rekening in dezelfde omstandigheden als bedoeld in lid 1, wordt gelijkgesteld met een vervoer verricht zonder geldige vervoersvergunning.

3° tout transporteur, donneur d'ordre, chargeur, auxiliaire de transport, loueur d'un véhicule et toute entreprise pratiquant la location-financement de véhicules est tenu de lui fournir toute information, de satisfaire à sa convocation, de lui produire, sans déplacement, ses livres et autres documents professionnels, de lui permettre de prendre des copies ou extraits de ces livres ou documents ou de les mettre à sa disposition; ces opérations peuvent également être effectuées au siège d'exploitation des personnes précitées.

§ 3. Les agents visés à l'article 25 sont tenus de s'assister mutuellement.

#### Art. 27

Excepté en cas d'application des articles 32 et 33, les agents visés à l'article 25 constatent les infractions à la réglementation communautaire en matière de transport de choses par route, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Copie des procès-verbaux est adressée aux contrevenants dans les quinze jours à dater de la constatation des infractions.

### CHAPITRE III

#### **Transport de choses par route effectué au moyen d'un véhicule, sans licence de transport valable**

#### Art. 28

§ 1<sup>er</sup>. Quiconque effectue un transport de choses par route au moyen d'un véhicule non couvert par une licence de transport valable ou par un document assimilé est tenu, à l'intervention d'un agent visé à l'article 25, d'apporter la preuve qu'il s'agit :

1° soit d'un transport de choses par route, non soumis à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution;

2° soit d'un transport rémunéré de choses par route, effectué au moyen d'un véhicule non soumis à la licence de transport, conformément à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Tout transport rémunéré de choses par route effectué au moyen d'un véhicule ou d'un train de véhicules dont la masse totale en charge ou dont les dimensions sont supérieures aux normes autorisées est considéré comme étant effectué sans licence de transport valable.

Tout transport de choses par route effectué pour compte propre dans les mêmes circonstances que celles énoncées à l'alinéa 1<sup>er</sup> est assimilé à un transport effectué sans licence de transport valable.

## HOOFDSTUK IV

**Uitvoering**

## Art. 29

De Koning wijst de overheid aan die belast is met de mededeling aan en de ontvangst vanwege de andere lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte van de door de communautaire regeling inzake het vervoer van zaken over de weg voorgeschreven inlichtingen betreffende de door de ondernemingen begane inbreuken.

## TITEL VI

*Sancties*

## HOOFDSTUK I

**Maatregelen van ambtswege**

## Art. 30

Indien het in artikel 28 bedoelde bewijs niet kan worden geleverd, mag de ambtenaar bedoeld in artikel 25 die vaststelt dat een vervoer van zaken over de weg wordt verricht met een voertuig zonder geldige vervoersvergunning of geldige kopie van de vergunning of zonder een gelijkgesteld document, zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van artikel 27 :

1° de bestuurder verplichten ofwel naar de plaats van lading terug te keren om het voertuig te lossen of om de lading over te laden op een voertuig waarvoor een vervoersvergunning werd afgegeven; in dat geval geschieden de terugkeer naar de plaats van lading, het lossen of het overladen, alsook de verrichtingen die ze vereisen op kosten en voor risico van de overtreder; deze laatste blijft aansprakelijk voor de schade aan en het verlies van de geloste of overgeladen zaken, alsook voor de vertraging van hun levering;

2° overgaan, op kosten en risico van de overtreder, tot het ophouden van deze voertuigen tot het lossen of overladen bedoeld in 1° heeft plaatsgehad.

## Art. 31

§ 1. Elke vervoersvergunning, elke kopie van een vervoersvergunning of elk ermee gelijkgesteld document die het voorwerp is geweest van een beslissing tot intrekking en die in het bezit van de houder of zijn

## CHAPITRE IV

**Exécution**

## Art. 29

Le Roi désigne l'autorité chargée de communiquer aux autres Etats membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen ou de recevoir de ceux-ci les informations prescrites par la réglementation communautaire en matière de transport de choses par route et relatives aux infractions commises par les entreprises.

## TITRE VI

*Sanctions*

## CHAPITRE PREMIER

**Mesures d'office**

## Art. 30

Lorsque la preuve visée à l'article 28 ne peut être apportée, l'agent visé à l'article 25 qui constate qu'un transport de choses par route est effectué au moyen d'un véhicule non couvert par une licence ou copie de licence de transport valable ou par un document assimilé peut, sans préjudice des dispositions de l'article 27 :

1° obliger le conducteur soit à retourner au lieu de chargement et à y décharger le véhicule, soit à transborder le chargement sur un véhicule ayant fait l'objet de la délivrance d'une licence de transport; dans ce cas, le retour au lieu de chargement, le déchargement ou le transbordement ainsi que les opérations qu'elles nécessitent sont effectués aux frais et risques de l'auteur de l'infraction, celui-ci demeurant responsable de l'avarie ou de la perte des choses déchargées ou transbordées ainsi que du retard dans leur livraison;

2° de procéder, aux frais et risques de l'auteur de l'infraction, à l'immobilisation de ces véhicules jusqu'à ce que le déchargement ou le transbordement visés au 1° ait pu être opéré.

## Art. 31

§ 1<sup>er</sup>. Toute licence de transport, toute copie de licence de transport ou tout document y assimilé ayant fait l'objet d'une décision de retrait, trouvé en la possession de son titulaire ou de ses préposés, est

aangestelden wordt gevonden, wordt onmiddellijk in beslag genomen door de ambtenaren bedoeld in artikel 25 en overgezonden aan de minister of zijn gemachtigde.

§ 2. Elke vervoersvergunning, elke kopie van een vervoersvergunning of elk ermee gelijkgesteld document die in het bezit van een andere persoon dan de houder of zijn aangestelden wordt gevonden, wordt door de ambtenaren als bedoeld in artikel 25 afgenomen en onmiddellijk overgezonden aan de minister of zijn gemachtigde.

Voor de ondernemingen die een bedrijfszetel in België hebben, kan de afgenomen vergunning nationaal vervoer of haar kopie of de vergunning communautair vervoer of haar kopie pas na drie maanden, met ingang van de datum van het afnemen, aan de houder ervan worden teruggegeven, behalve indien blijkt dat deze houder te goeder trouw is, inzonderheid indien hij het verlies of de diefstal van het document heeft aangegeven vóór de vaststelling waarvan sprake in lid 1.

## HOOFDSTUK II

### Inning en consignatie van een som bij de vaststelling van sommige inbreuken

#### Art. 32

§ 1. Bij de vaststelling, op een openbare plaats, van een van de in artikel 36 bedoelde inbreuken op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, kan, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt en met instemming van de overtreder, hetzij onmiddellijk, hetzij binnen een door de Koning bepaalde termijn, een som geïnd worden die niet hoger mag zijn dan het maximum van de geldboete die op deze inbreuk staat, vermeerderd met de opdecieën.

§ 2. Door de betaling vervalt de strafvordering, tenzij het openbaar ministerie binnen een maand, te rekenen vanaf de dag van de betaling, de betrokkene kennis geeft van zijn voornemen die vordering in te stellen.

De kennisgeving geschiedt bij een ter post aangezekende brief; zij wordt geacht te zijn gedaan de eerste werkdag na de dag van afgifte ter post.

#### Art. 33

§ 1. Indien de dader van de op een openbare plaats vastgestelde inbreuk geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft en de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt, moet hij aan de ambtenaren bedoeld in artikel 25 een som in consignatie geven, bestemd om de eventuele geldboete en gerechtskosten te dekken.

§ 2. Het door de overtreder bestuurde voertuig wordt op zijn kosten en risico ingehouden tot deze

immédiatement saisi par les agents visés à l'article 25 et transmis au ministre ou à son délégué.

§ 2. Toute licence de transport, toute copie de licence de transport ou tout document y assimilé trouvé en la possession d'une personne autre que son titulaire ou que ses préposés est enlevé par les agents visés à l'article 25 et transmis immédiatement au ministre ou à son délégué.

En ce qui concerne les entreprises ayant un siège d'exploitation en Belgique, la licence de transport national ou sa copie ou la licence de transport communautaire ou sa copie enlevée ne pourra être restituée à son titulaire qu'après trois mois à dater de cet enlèvement, sauf si ledit titulaire s'avère de bonne foi, notamment s'il a déclaré la perte ou le vol du document, préalablement à la constatation visée à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

## CHAPITRE II

### Perception et consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions

#### Art. 32

§ 1<sup>er</sup>. Lors de la constatation, dans un lieu public, d'une des infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, visées à l'article 36, il peut, si le fait n'a pas causé de dommage à autrui et moyennant l'accord de l'auteur de l'infraction, être perçu, soit immédiatement, soit dans un délai déterminé par le Roi, une somme dont le montant ne peut être supérieur au maximum de l'amende prévue pour cette infraction, majoré des décimes additionnels.

§ 2. Le paiement éteint l'action publique, sauf si le ministère public notifie à l'intéressé, dans le mois à compter du jour du paiement, qu'il entend exercer cette action.

La notification a lieu par pli recommandé à la poste; elle est réputée faite le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt fait à la poste.

#### Art. 33

§ 1<sup>er</sup>. Si l'auteur de l'infraction, constatée dans un lieu public, n'a pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique et ne paie pas immédiatement la somme proposée, il doit consigner entre les mains des agents visés à l'article 25 une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels.

§ 2. Le véhicule conduit par l'auteur de l'infraction est retenu aux frais et risques de celui-ci, jusqu'à

som betaald is en het bewijs geleverd wordt dat de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald zijn of, indien dit niet gebeurt, gedurende zesennegentig uren te rekenen vanaf de vaststelling van de inbreuk.

§ 3. Bij het verstrijken van de in § 2 bedoelde termijn, mag de inbeslagneming van het voertuig door het openbaar ministerie bevolen worden.

Een bericht van inbeslagneming wordt binnen twee werkdagen aan de eigenaar van het voertuig gezonden.

De kosten en het risico voor het voertuig blijven tijdens de duur van de inbeslagneming ten laste van de overtreder.

De inbeslagneming wordt opgeheven nadat het bewijs is geleverd dat de som die in consignatie moet worden gegeven en de eventuele bewaringskosten van het voertuig zijn betaald.

§ 4. Indien de strafvordering tot veroordeling van de betrokkene leidt, zijn de volgende bepalingen van toepassing :

1° indien de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en de uitgesproken geldboete lager zijn dan de geïnde of in consignatie gegeven som, wordt het overschot terugbetaald;

2° indien het voertuig in beslag genomen is, wordt bij vonnis bevolen dat de administratie bevoegd voor het beheer van de Domeinen het voertuig moet verkopen bij niet-betaling van de geldboete en de gerechtskosten binnen een termijn van veertig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis; deze beslissing is uitvoerbaar niettegenstaande elk rechtsmiddel.

Indien de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten, de uitgesproken geldboete en de eventuele bewaringskosten van het voertuig lager zijn dan de opbrengst van de verkoop, wordt het overschot terugbetaald.

§ 5. Als de betrokkene wordt vrijgesproken, wordt de geïnde of in consignatie gegeven som of het in beslag genomen voertuig teruggegeven; de eventuele bewaringskosten van het voertuig vallen ten laste van de Staat.

§ 6. Als de betrokkene voorwaardelijk is veroordeeld, dan wordt de geïnde of in consignatie gegeven som teruggegeven na aftrek van de gerechtskosten; het in beslag genomen voertuig wordt teruggegeven nadat de gerechtskosten betaald zijn en het bewijs is geleverd dat de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald zijn.

§ 7. De in consignatie gegeven som of het in beslag genomen voertuig wordt teruggegeven wanneer het openbaar ministerie beslist geen vervolging in te stellen of wanneer de strafvordering vervallen of verjaard is.

§ 8. Indien, bij toepassing van artikel 216bis van het Wetboek van strafvordering, de door het openbaar ministerie vastgestelde som lager is dan de geïnde som, wordt het overschot terugbetaald.

§ 9. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing wanneer de inbreuk is begaan door een militair, die zich verplaatst voor de behoeften van de

remise de cette somme et justification du paiement des frais éventuels de conservation du véhicule ou, à défaut, pendant nonante-six heures à compter de la constatation de l'infraction.

§ 3. A l'expiration du délai visé au § 2, la saisie du véhicule peut être ordonnée par le ministère public.

Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du véhicule dans les deux jours ouvrables.

Le véhicule reste aux frais et risques de l'auteur de l'infraction pendant la durée de la saisie.

La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais éventuels de conservation du véhicule.

§ 4. Si l'exercice de l'action publique entraîne la condamnation de l'intéressé, les dispositions suivantes sont d'application :

1° lorsque les frais de justice dus à l'Etat et l'amende prononcée sont inférieurs à la somme perçue ou consignée, l'excédent est restitué;

2° lorsque le véhicule a été saisi, le jugement ordonne que l'administration compétente pour la gestion des Domaines procède à la vente du véhicule, à défaut du paiement de l'amende et des frais de justice dans un délai de quarante jours du prononcé du jugement; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours.

Lorsque les frais de justice dus à l'Etat, l'amende prononcée ainsi que les frais éventuels de conservation du véhicule sont inférieurs au produit de la vente, l'excédent est restitué.

§ 5. En cas d'acquiescement de l'intéressé, la somme perçue ou consignée ou le véhicule saisi est restitué; les frais éventuels de conservation du véhicule sont à charge de l'Etat.

§ 6. En cas de condamnation conditionnelle de l'intéressé, la somme perçue ou consignée est restituée après déduction des frais de justice; le véhicule saisi est restitué après paiement des frais de justice et justification du paiement des frais éventuels de conservation du véhicule.

§ 7. Lorsque le ministère public décide de ne pas poursuivre ou lorsque l'action publique est éteinte ou prescrite, la somme consignée ou le véhicule saisi est restitué.

§ 8. Lorsqu'en application de l'article 216bis du Code d'instruction criminelle, la somme fixée par le ministère public est inférieure à la somme perçue, l'excédent est restitué.

§ 9. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables lorsque l'infraction a été commise par un militaire circulant pour les besoins du service ou par

dienst, of door één van de personen bedoeld in de artikelen 479 en 483 van het Wetboek van strafverordening.

Art. 34

De Koning bepaalt :

- 1° het bedrag van de te innen som bedoeld in artikel 32, § 1 en de wijze van inning;
- 2° het bedrag van de in consignatie te geven som bedoeld in artikel 33, § 1 en de wijze van inning.

HOOFDSTUK III

**Strafbepalingen**

Art. 35

§ 1. De in artikel 36 bedoelde inbreuken op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten worden bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met een geldboete van vijftig tot tienduizend frank, vermeerderd met de opdecimen, of met één van die straffen alleen, onverminderd de eventuele schadevergoeding.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, waaronder ook hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op die inbreuken van toepassing.

§ 2. Onverminderd de bepalingen van artikel 56 van het Strafwetboek, mag de straf in geval van herhaling binnen twee jaar na de veroordeling echter niet lager zijn dan het dubbele van de straf die vroeger wegens dezelfde inbreuk werd uitgesproken.

§ 3. Bij veroordeling wegens vervoer van zaken tegen vergoeding verricht met een voertuig waarvoor geen vervoervergunning werd afgegeven overeenkomstig de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten :

1° kan de rechter de verbeurdverklaring of de tijdelijke vastlegging van het voertuig bevelen indien het eigendom is van de dader, de mededader of de medeplichtige van de inbreuk; bij tijdelijke vastlegging stelt de rechter vast hoe lang deze zal duren en op welke plaats het voertuig, op kosten en op risico van de eigenaar, aan de ketting zal worden gelegd;

2° worden de schadevergoedingen toegekend aan de burgerlijke partij, bevoorrecht op het voertuig dat voor het plegen van de inbreuk heeft gediend wanneer het eigendom is van de dader, de mededader of de medeplichtige van de inbreuk. Dit voorrecht neemt rang in onmiddellijk na het voorrecht bedoeld in artikel 20, 5° van de hypotheekwet van 16 december 1851.

§ 4. In afwijking van artikel 43, lid 1 van het Strafwetboek kan de verbeurdverklaring van het voertuig wegens inbreuk op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten slechts in het in § 3 bepaalde geval worden uitgesproken.

une des personnes visées par les articles 479 et 483 du Code d'instruction criminelle.

Art. 34

Le Roi détermine :

- 1° le montant de la somme à percevoir visée à l'article 32, § 1<sup>er</sup> et les modalités de sa perception;
- 2° le montant de la somme à consigner visée à l'article 33, § 1<sup>er</sup> et les modalités de sa perception.

CHAPITRE III

**Dispositions pénales**

Art. 35

§ 1<sup>er</sup>. Les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, visées à l'article 36, sont sanctionnées d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cinquante à dix mille francs, majorée des décimes additionnels, ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des dommages-intérêts s'il échet.

Les dispositions du livre I<sup>er</sup> du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables à ces infractions.

§ 2. En cas de récidive dans les deux ans à partir de la condamnation, la peine ne pourra, sans préjudice de l'article 56 du Code pénal, être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement du chef de la même infraction.

§ 3. En cas de condamnation pour transport rémunéré de choses effectué au moyen d'un véhicule non couvert par une licence de transport, conformément aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution :

1° le juge pourra ordonner la confiscation ou l'immobilisation temporaire du véhicule s'il est la propriété de l'auteur de l'infraction, du co-auteur ou du complice; en cas d'immobilisation temporaire, le juge détermine la durée de celle-ci et indique l'endroit où le véhicule sera mis à la chaîne, aux frais et risques du propriétaire;

2° les dommages-intérêts alloués à la partie civile sont privilégiés sur le véhicule qui a servi à commettre l'infraction, quand la propriété en appartient à l'auteur de l'infraction, au co-auteur ou au complice. Ce privilège prend rang immédiatement après celui qui est prévu à l'article 20, 5° de la loi du 16 décembre 1851 sur la révision du régime hypothécaire.

§ 4. Par dérogation à l'article 43, alinéa 1<sup>er</sup> du Code pénal, la confiscation du véhicule ne pourra être prononcée pour infraction à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution que dans le cas déterminé au § 3.

## Art. 36

De schending van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten wordt strafbaar gesteld wanneer zij de bepalingen betreft inzake :

1° de verplichting houder te zijn van een geldige vervoersvergunning overeenkomstig de artikelen 5, §§ 1 en 6 evenals, in de door de Koning bepaalde gevallen, krachtens artikel 22, § 1, 2°;

2° de krachtens de artikelen 9, 2° en 12, § 1, 10°, a) door de Koning vastgestelde termijnen inzake betrouwbaarheid en vakbekwaamheid;

3° de verplichting tot daadwerkelijke en permanente leiding van de werkzaamheden van de onderneming door de persoon die werd aangeduid om er, overeenkomstig artikel 10, zijn vakbekwaamheid te doen gelden;

4° de krachtens artikel 14, § 1, 6° door de Koning vastgestelde verplichtingen van de borgen;

5° de krachtens artikel 22, § 1, 6° door de Koning vastgestelde verplichting de vervoersvergunningen terug te geven die het voorwerp hebben uitgemaakt van een beslissing tot intrekking;

6° de krachtens artikel 22, § 1, 7° door de Koning vastgestelde voorschriften inzake de geldigheid van de vervoersvergunningen;

7° de krachtens artikel 22, § 1, 8° en 9° door de Koning vastgestelde verplichtingen inzake de betaling van de retributies;

8° de eventueel krachtens artikel 22, § 1, 12° door de Koning vastgestelde verplichting tot het verstrekken van statistische gegevens;

9° de door artikel 23 vastgestelde verplichting een vrachtbrief op te maken, alsook de daarmee gepaard gaande verplichtingen vastgesteld door de Koning krachtens artikel 24;

10° de toegang van de in artikel 25 bedoelde ambtenaren tot de voertuigen en het onroerend goed, overeenkomstig artikel 26, § 1;

11° het bijhouden en het overleggen aan de in artikel 25 bedoelde ambtenaren van welbepaalde informatie en documenten, alsook de oproeping door deze ambtenaren, overeenkomstig de artikelen 26, § 2, en 28.

## Art. 37

§ 1. De opdrachtgever, de verlader, de vervoerscommissienair of de commissienair-expediteur zullen worden gestraft op dezelfde wijze als de daders van de door de onderneming begane overtredingen en wanbedrijven voor zover zij :

1° vóór de uitvoering van een vervoer van zaken waarop deze wet en haar uitvoeringsbesluiten van toepassing zijn, zouden hebben nagelaten om zich ervan te vergewissen dat de vereiste vervoersvergunning voor het gebruikte motorvoertuig afgegeven werd en dat de vereiste vrachtbrief opgemaakt werd;

2° instructies zouden hebben gegeven of daden zouden hebben gesteld waarvan zij zeker wisten dat

## Art. 36

Est pénalement punissable la transgression des dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution concernant :

1° l'obligation d'être titulaire d'une licence de transport valable, conformément aux articles 5, §§ 1<sup>er</sup> et 6 ainsi que, dans les cas fixés par le Roi, en vertu de l'article 22, § 1<sup>er</sup>, 2°;

2° les délais relatifs à l'honorabilité et à la capacité professionnelle, fixés par le Roi en vertu des articles 9, 2° et 12, § 1<sup>er</sup>, 10°, a);

3° l'obligation de direction effective et permanente des activités de l'entreprise, par la personne qui a été désignée pour y faire valoir sa capacité professionnelle, conformément à l'article 10;

4° les obligations des cautions, fixées par le Roi en vertu de l'article 14, § 1<sup>er</sup>, 6°;

5° l'obligation de restituer les licences de transport qui ont fait l'objet d'une décision de retrait, fixée par le Roi en vertu de l'article 22, § 1<sup>er</sup>, 6°;

6° les prescriptions relatives à la validité des licences de transport, fixées par le Roi en vertu de l'article 22, § 1<sup>er</sup>, 7°;

7° les obligations relatives au paiement des redevances, fixées par le Roi en vertu de l'article 22, § 1<sup>er</sup>, 8° et 9°;

8° l'obligation de fournir des informations statistiques, éventuellement fixée par le Roi en vertu de l'article 22, § 1<sup>er</sup>, 12°;

9° l'obligation d'établir une lettre de voiture, fixée par l'article 23 ainsi que les obligations y relatives, fixées par le Roi en vertu de l'article 24;

10° l'accès des agents visés à l'article 25 aux véhicules et immeubles, conformément à l'article 26, § 1<sup>er</sup>;

11° la détention et la présentation aux agents visés à l'article 25, d'informations et de documents déterminés ainsi que la convocation par ces agents, conformément aux articles 26, § 2, et 28.

## Art. 37

§ 1<sup>er</sup>. Seront punis au même titre que les auteurs des contraventions et délits commis par l'entreprise, le donneur d'ordre, le chargeur, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur :

1° qui auront omis de s'assurer, préalablement à l'exécution d'un transport de choses soumis à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, que la licence de transport requise a été délivrée pour le véhicule automobile utilisé et que la lettre de voiture requise a été établie;

2° qui auront donné des instructions ou posé des actes dont ils ne pouvaient ignorer que les infractions

de hierna genoemde inbreuken eruit zouden voortkomen, door beloften of bedreigingen deze inbreuken rechtstreeks zouden hebben uitgelokt of aan het plegen ervan rechtstreeks zouden hebben meegewerkt :

- a) overschrijding van de maximaal toegelaten massa's en afmetingen van de voertuigen;
- b) niet-naleving van de voorschriften betreffende de veiligheid van de lading van de voertuigen;
- c) niet-naleving van de voorschriften betreffende de rij- en rusttijden van de bestuurders van voertuigen;
- d) overschrijding van de toegestane maximumsnelheid van de voertuigen.

§ 2. De houder van het getuigschrift of bewijs van vakbekwaamheid die de in artikel 3, 1° en 2° bedoelde werkzaamheden van de onderneming niet zou hebben geleid overeenkomstig de bepalingen van artikel 10 zal worden gestraft op dezelfde wijze als de vervoerder-natuurlijke persoon of, indien de onderneming geen natuurlijke persoon is, op dezelfde wijze als de natuurlijke persoon aan wie de door deze onderneming begane inbreuken moeten worden toegerekend.

## TITEL VII

### *Vervoersovereenkomst*

#### Art. 38

§ 1. De bepalingen van artikel 1, punten 2 en 3 alsook van de artikelen 2 tot 41 van het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg, afgekort CMR-Verdrag, ondertekend te Genève op 19 mei 1956 en goedgekeurd door de wet van 4 september 1962, alsook de bepalingen van het Protocol bij het bovengenoemde verdrag, ondertekend te Genève op 5 juli 1978 en goedgekeurd door de wet van 25 april 1983, zijn van toepassing op het nationaal vervoer van zaken over de weg.

§ 2. De artikelen 1 tot 7 en 9 van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het wetboek van koophandel betreffende de vervoersovereenkomsten zijn niet van toepassing op het vervoer van zaken over de weg.

§ 3. De bepalingen van de §§ 1 en 2 zijn niet van toepassing op :

- 1° postvervoer verricht in het kader van een openbare dienst;
- 2° begrafenisvervoer;
- 3° verhuizingen.

§ 4. De regresvorderingen ontstaan uit de overeenkomst tot vervoer van goederen over de weg moeten, op straffe van verval, worden ingesteld binnen een termijn van een maand te rekenen vanaf de dagvaarding die aanleiding geeft tot recht van regres.

énumérées ci-après en résulteraient, qui, par promesses ou menaces, auront directement provoqué ces infractions ou qui auront coopéré directement à leur commission :

- a) dépassement des masses et dimensions maximales autorisées des véhicules;
- b) non-respect des prescriptions relatives à la sécurité du chargement des véhicules;
- c) non-respect des prescriptions relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs de véhicules;
- d) dépassement de la vitesse maximale autorisée des véhicules.

§ 2. Sera puni au même titre que le transporteur-personne physique ou, si l'entreprise n'est pas une personne physique, au même titre que la personne physique à laquelle les infractions commises par cette entreprise doivent être imputées, le titulaire du certificat ou de l'attestation de capacité professionnelle qui n'aura pas dirigé effectivement et en permanence les activités de l'entreprise visées à l'article 3, 1° et 2°, conformément aux dispositions de l'article 10.

## TITRE VII

### *Contrat de transport*

#### Art. 38

§ 1<sup>er</sup>. Les dispositions de l'article 1<sup>er</sup>, points 2 et 3 ainsi que des articles 2 à 41 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, en abrégé Convention CMR, signée à Genève le 19 mai 1956 et approuvée par la loi du 4 septembre 1962 ainsi que les dispositions du Protocole à la convention précitée, signé à Genève le 5 juillet 1978 et approuvé par la loi du 25 avril 1983, sont applicables au transport national de choses par route.

§ 2. Les articles 1<sup>er</sup> à 7 et 9 de la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du code de commerce concernant les contrats de transport ne sont pas applicables au transport de choses par route.

§ 3. Les dispositions des §§ 1<sup>er</sup> et 2 ne s'appliquent pas :

- 1° aux transports postaux effectués dans le cadre d'un service public;
- 2° aux transports funéraires;
- 3° aux déménagements.

§ 4. Les actions récursoires dérivant du contrat de transport de marchandises par route doivent, sous peine de déchéance, être introduites dans un délai d'un mois à dater de l'assignation qui donne lieu au recours.

§ 5. Voor de toepassing van deze titel, wordt de vervoerscommissienair gelijkgesteld met een vervoerder, wat zijn contractuele verplichtingen en verantwoordelijkheden betreft.

## TITEL VIII

### *Commissie goederenvervoer over de weg*

#### Art. 39

§ 1. Een commissie wordt ingesteld bij het bestuur dat bevoegd is voor het vervoer van zaken over de weg, onder de benaming Commissie goederenvervoer over de weg.

§ 2. De Commissie goederenvervoer over de weg heeft volgende functies :

1° een gemotiveerd advies geven over elke kwestie in verband met het vervoer van zaken over de weg waarvan het onderzoek haar nuttig schijnt en er verslag over uitbrengen bij de minister;

2° op verzoek van de minister, een gemotiveerd advies geven over elke kwestie in verband met het vervoer van zaken over de weg;

3° aan de minister of zijn gemachtigde, een gemotiveerd advies geven vóór elke beoordeling van de voorwaarde van betrouwbareheid, overeenkomstig artikel 8, § 5, 3°;

4° aan de minister of zijn gemachtigde, een gemotiveerd advies geven vóór elke herziening van een ongunstige beslissing :

a) wegens het niet daadwerkelijk of niet permanent leiden van de vervoerswerkzaamheden van de onderneming door een persoon die houder is van het getuigschrift of bewijs van vakbekwaamheid, overeenkomstig artikel 10, § 3;

b) wegens de niet-naleving van de criteria betreffende de bedrijfszetel overeenkomstig artikel 18.

§ 3. De Koning bepaalt :

1° de samenstelling van de Commissie goederenvervoer over de weg;

2° de procedure voorafgaand aan het onderzoek van de dossiers alsook de werking van de commissie.

§ 4. De Koning kan de hem bij § 3, 2° verleende bevoegdheden overdragen aan de minister.

§ 5. De minister benoemt de voorzitter en de leden van de Commissie goederenvervoer over de weg evenals hun plaatsvervanger.

§ 5. Pour l'application du présent titre, le commissionnaire de transport est assimilé à un transporteur en ce qui concerne ses obligations et ses responsabilités contractuelles.

## TITRE VIII

### *Commission des transports de marchandises par route*

#### Art. 39

§ 1<sup>er</sup>. Une commission est instituée auprès de l'administration compétente pour le transport de choses par route, sous la dénomination de Commission des transports de marchandises par route.

§ 2. Les fonctions de la Commission des transports de marchandises par route sont les suivantes :

1° donner un avis motivé sur toute question relative au transport de choses par route dont l'examen lui paraît opportun et en faire rapport au ministre;

2° donner, à la demande du ministre, un avis motivé sur toute question relative au transport de choses par route;

3° donner au ministre ou à son délégué, un avis motivé, préalablement à toute appréciation de la condition d'honorabilité, conformément à l'article 8, § 5, 3°;

4° donner au ministre ou à son délégué, un avis motivé, préalablement à toute révision d'une décision défavorable :

a) pour direction non-effective ou non-permanente des activités de transport de l'entreprise par une personne qui est titulaire du certificat ou de l'attestation de capacité professionnelle, conformément à l'article 10, § 3;

b) pour non-respect des critères relatifs au siège d'exploitation fixés à l'article 18.

§ 3. Le Roi détermine :

1° la composition de la Commission des transports de marchandises par route;

2° la procédure préalable à l'examen des dossiers ainsi que le fonctionnement de la commission.

§ 4. Le Roi peut déléguer au ministre les pouvoirs qui lui sont conférés au § 3, 2°.

§ 5. Le ministre nomme le président et les membres de la Commission des transports de marchandises par route ainsi que leur suppléant.

TITEL IX

*Overlegcomité goederenvervoer  
over de weg*

Art. 40

§ 1. Een comité wordt ingesteld bij het bestuur dat bevoegd is voor het vervoer van zaken over de weg, onder de benaming Overlegcomité goederenvervoer over de weg.

§ 2. Het Overlegcomité goederenvervoer over de weg bestaat uit vertegenwoordigers van de betrokken ministeriële departementen en van de representatieve beroepsorganisaties van de sector van het vervoer van zaken over de weg; het komt samen op verzoek van een van de voornoemde partijen.

Zijn functie bestaat erin :

1° de minister of zijn gemachtigde in staat te stellen om de bovengenoemde beroepsorganisaties te informeren over elke kwestie die de voornoemde sector kan interesseren;

2° de bovengenoemde beroepsorganisaties in staat te stellen om de problemen van de sector die zij vertegenwoordigen voor te leggen aan de betrokken ministeriële departementen;

3° de twee bovengenoemde partijen in staat te stellen om te overleggen over elke kwestie met betrekking tot de sector van het vervoer van zaken over de weg.

§ 3. De Koning bepaalt :

1° de samenstelling van het Overlegcomité goederenvervoer over de weg;

2° de werking van dit comité.

§ 4. De Koning kan de hem bij § 3, 2°, verleende bevoegdheden overdragen aan de minister.

§ 5. De minister benoemt de voorzitter en de ondervoorzitter van het Overlegcomité goederenvervoer over de weg.

TITEL X

*Wijzigings- en opheffingsbepalingen  
en inwerkingtreding*

Art. 41

In artikel 3, § 1, lid 2 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, gewijzigd bij de wetten van 6 mei 1985, 21 juni 1985 en 28 juli 1987, wordt het woord « vijf » vervangen door het woord « vijftien ».

TITRE IX

*Comité de concertation des transports  
de marchandises par route*

Art. 40

§ 1<sup>er</sup>. Un comité est institué auprès de l'administration compétente pour le transport de choses par route, sous la dénomination de Comité de concertation des transports de marchandises par route.

§ 2. Le Comité de concertation des transports de marchandises par route est constitué de représentants des départements ministériels concernés et des organisations professionnelles représentatives du secteur des transports de choses par route; il se réunit à la demande d'une des parties précitées.

Sa fonction consiste à permettre :

1° au ministre ou à son délégué d'informer les organisations professionnelles susvisées de toute question susceptible d'intéresser le secteur précité;

2° aux organisations professionnelles susvisées de soumettre aux départements ministériels concernés les problèmes du secteur qu'elles représentent;

3° aux deux parties susvisées de délibérer au sujet de toute question relative au secteur du transport de choses par route.

§ 3. Le Roi détermine :

1° la composition du Comité de concertation des transports de marchandises par route;

2° le fonctionnement de ce comité.

§ 4. Le Roi peut déléguer au ministre les pouvoirs qui lui sont conférés au § 3, 2°.

§ 5. Le ministre nomme le président et le vice-président du Comité de concertation des transports de marchandises par route.

TITRE X

*Dispositions modificatives, abrogatoires  
et entrée en vigueur*

Art. 41

A l'article 3, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2 de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, modifiée par les lois du 6 mai 1985, du 21 juin 1985 et du 28 juillet 1987, le mot « cinq » est remplacé par le mot « quinze ».

## Art. 42

De wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, gewijzigd bij de wetten van 10 oktober 1967 en 18 november 1977, het koninklijk besluit n<sup>o</sup> 239 van 31 december 1983 en de wetten van 6 mei 1985, 21 juni 1985 en 21 mei 1991, wordt opgeheven.

## Art. 43

De Koning bepaalt de datum waarop deze wet in werking treedt, met uitzondering van de bepalingen van de artikelen 37, § 1, en 38 die in werking treden op de tiende dag na die waarop deze wet is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

Gegeven te Brussel, 23 september 1998.

**ALBERT**

VAN KONINGSWEGE :

*De minister van Binnenlandse Zaken,*

L. TOBBACK

*De minister van Vervoer,*

M. DAERDEN

*De minister van Justitie,*

T. VAN PARYS

*De staatssecretaris voor Veiligheid,*

J. PEETERS

## Art. 42

La loi du 1<sup>er</sup> août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, modifiée par les lois du 10 octobre 1967 et du 18 novembre 1977, l'arrêté royal n<sup>o</sup> 239 du 31 décembre 1983 et les lois du 6 mai 1985, du 21 juin 1985 et du 21 mai 1991 est abrogée.

## Art. 43

Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi, à l'exception des articles 37, § 1<sup>er</sup>, et 38 qui entrent en vigueur le dixième jour qui suit le jour de la publication de la présente loi au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 23 septembre 1998.

**ALBERT**

PAR LE ROI :

*Le ministre de l'Intérieur,*

L. TOBBACK

*Le ministre des Transports,*

M. DAERDEN

*Le ministre de la Justice,*

T. VAN PARYS

*Le secrétaire d'Etat à la Sécurité,*

J. PEETERS