

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1966-1967

26 JANUARI 1967

WETSONTWERP

betreffende de beroepen van tussenpersoon op het
gebied van het goederenvervoer.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN,
DE POSTERIJEN, TELEGRAFIE
EN TELEFONIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DE HEER VAN HERREWEGHE.

DAMES EN HEREN,

Sinds geruime tijd wordt in beroepskringen van het goederenvervoer aangedrongen op verdere saneringsmaatregelen voor die sector. Het wetsontwerp, dat door de Minister van Verkeerswezen op 27 juli 1966 onder de titel « wetsontwerp betreffende de beroepen van tussenpersoon op het gebied van het goederenvervoer » bij de Kamer ter bespreking werd ingediend, wil een volgende stap in die richting zijn waar het de reglementering van de activiteit van de tussenpersonen in het goederenvervoer evenals de invoering van vestigingsregelen voor die beroepen op het oog heeft.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Moyersoen.

A. — Leden : de heren Allard, Blanckaert, Claeys, De Gryse, Delhache, Devos (R.), Jaminet, Moyersoen, Van Herreweghe. — de heren Anseele, Cools (J.), Hicquet, Lacroix, Lamers, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. — de heren Boey, Corbeau, Delruelle, Demuyter, Philippart. — de heer Goemans.

B. — Plaatsvervangers : de heren Delvaide, De Mey, Donse, Van Lindt, Verroken. — de heren Boeykens, Cudell, Vanderhaegen, Van Heupen. — de heren Herbage, Holvoet, Mergam. — de heer Mattheyssens.

Zie :

257 (1965-1966) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

— N° 2 en 3 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1966-1967

26 JANVIER 1967

PROJET DE LOI

relatif aux professions auxiliaires de transport de
marchandises.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS,
DES POSTES, TELEGRAPHES
ET TELEPHONES (1)
PAR M. VAN HERREWEGHE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis quelque temps déjà, les milieux professionnels du transport de marchandises réclament des mesures d'assainissement complémentaires pour ce secteur. Le présent projet de loi, que le Ministre des Communications, soumis le 27 juillet 1966 aux délibérations de la Chambre en l'intitulé : « projet de loi relatif aux professions auxiliaires de transport de marchandises », entend constituer une étape nouvelle en ce sens qu'il tend à réglementer l'activité des auxiliaires intervenant dans le transport de marchandises ainsi qu'à instaurer des règles d'accès à ces professions.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Moyersoen,

A. Membres : MM. Allard, Blanckaert, Claeys, De Gryse, Delhache, Devos (R.), Jaminet, Moyersoen, Van Herreweghe. — MM. Anseele, Cools (J.), Hicquet, Lacroix, Lamers, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. — MM. Boey, Corbeau, Delruelle, Demuyter, Philippart. — M. Goemans.

B. — Suppléants : MM. Delvaide, De Mey, Donse, Van Lindt, Verroken. — MM. Boeykens, Cudell, Vanderhaegen, Van Heupen. — MM. Herbage, Holvoet, Mergam. — M. Mattheyssens.

Voir :

257 (1965-1966) :

— N° 1 : Projet de loi.

— N° 2 et 3 : Amendements.

Uw Commissie heeft drie van haar vergaderingen gewijd aan het onderzoek van dit ontwerp, dat breedvoerig ontleed werd door de Minister, en aanleiding gaf tot grondige besprekingen waaruit de belangstelling bleek van de commissieleden ten opzichte ook van deze specifieke problemen in de sector van het goederenvervoer.

Liever dan de chronologische orde van de besprekingen in zijn verslag te volgen, — wat aanleiding zou geven tot hinderlijke verwijzingen naar tevoren of nadien genoteerde interventies —, heeft uw verslaggever er de voorkeur aan gegeven in de ontleding van het wetsontwerp, de tekst zoals die bij de Kamer werd ingediend trouw te volgen, waardoor een duidelijker inzicht mogelijk wordt in de ontwikkeling aan dit wetsontwerp gewijde discussie.

UITEENZETTING VANWEGE DE MINISTER.

De algemene bespreking werd ingeleid met een uiteenzetting van de Minister, waarin erop werd gewezen, dat het streven naar een onontbeerlijke organisatie van de betrokken beroepen en een logische en verantwoorde reglementering ervan, passen tussen de grondlijnen van de economische politiek die, wat de transportsector betreft, meer vorm aanneemt.

Wat de organisatie van het beroep betreft, onderstreepte de Minister dat een nauwe samenwerking bestaat met de meest representatieve beroepsorganisaties. Uit de vele besprekingen is gebleken, dat een bepaalde « beroepsstructuratie », steunend op objectieve elementen, hoogst noodzakelijk is, niet alleen voor de betrokken beroepsmensen zelf, maar evenzeer met het oog op het algemeen nut en tot het bereiken van een verhoogd economisch rendement.

Zo wil het voorkomen, dat een efficiënte uitoefening van de bij artikel 1 van het ontwerp aangeduide beroepen, heel wat speciale kennis en inzicht vereist. Juist doorzicht in de marktomstandigheden, zakelijk aanpassingsvermogen en geschiktheid tot het nemen van verantwoorde beslissingen zijn hoedanigheden welke bezwaarlijk kunnen gemist worden en welke slechts door aangepaste opleiding kunnen verkregen worden.

In het economisch leven is een sterke stroming naar specialisatie waar te nemen. Hier gaat het nu juist om beroepen welke van nu af aan reeds een flinke specialisatie vereisen. Het gaat niet langer op dat om het even wie zich in de betrokken sectoren zou kunnen vestigen zonder de minste voor-opleiding noch waarborg van moraliteit. Hieromtrent bestond een volkomen akkoord tussen de betrokken beroepsfederaties en het bevoegde bestuur.

Ook wat de reglementering van het beroep betreft, komt het ontwerp op zijn tijd. De evolutie van het economisch denken op transportgebied heeft ertoe geleid, dat de wenselijkheid, zoniet de noodzakelijkheid van een bepaalde organisatievorm naar de voorgrond is gekomen. Hiermee wordt bedoeld: het leiden van de prijsvorming van overheidswege. Zij, die met deze problematiek vertrouwd zijn, oordelen dat de volstrekt vrije prijsvorming zeker niet in alle gevallen als de beste principiële oplossing kan worden voorgestaan. Een goed georganiseerde transportmarkt dient te steunen op de betrachting van evenwicht tussen de gewettigde belangen van de vervoerders enerzijds en de belangen van de gebruikers en de gemeenschap anderzijds.

Deze principiële overwegingen liggen aan de basis van verscheidene tarifaire verordeningen welke in ons land reeds in voege zijn en die, hetzij op louter nationale teksten, hetzij op internationale akkoorden, steunen. Zo verwees de Minister naar het koninklijk besluit van 26 september 1962 betreffende de prijzen en voorwaarden van het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding

Votre Commission a consacré trois de ses réunions à l'examen de ce projet, dont le Ministre a fait une ample analyse qui a donné lieu à des discussions approfondies, qui ont révélé l'intérêt que les membres de la Commission portent également aux problèmes propres au secteur du transport de marchandises.

Plutôt que de se conformer, dans son rapport, à l'ordre chronologique de la discussion — ce qui donnerait lieu à des références gênantes à des interventions mentionnées précédemment ou ultérieurement — votre rapporteur a, au cours de son analyse du projet de loi, préféré suivre fidèlement le texte tel qu'il fut déposé à la Chambre, ce qui permettra d'obtenir une vision plus nette du déroulement des discussions consacrées au présent projet de loi.

EXPOSE DU MINISTRE.

La discussion générale a été introduite par un exposé du Ministre, dans lequel l'accent a été mis sur le fait que la recherche d'un mode d'organisation s'imposant pour les professions en question, ainsi que d'une réglementation logique et justifiée de celles-ci cadre avec les lignes essentielles de la politique économique qui s'affirme de plus en plus en ce qui concerne le secteur des transports.

A propos de l'organisation de la profession, le Ministre a souligné qu'il existe une étroite collaboration avec les organisations professionnelles les plus représentatives. Il est apparu des nombreuses discussions qu'une certaine « structuration » de la profession, s'appuyant sur des éléments objectifs, se révélait hautement indispensable, non seulement aux yeux des professionnels intéressés, mais aussi du point de vue de l'intérêt général ainsi qu'aux fins d'atteindre un rendement économique accru.

C'est ainsi qu'il est apparu que l'exercice efficace des professions désignées à l'article premier du présent projet requerrait une somme de connaissances et de compétences spéciales. Une vision exacte des conditions du marché, une faculté d'adaptation en matière commerciale et l'aptitude à prendre des décisions justifiées sont des qualités dont on peut difficilement se passer et qui ne s'acquièrent qu'à la suite d'une formation appropriée.

La vie économique connaît une très forte tendance à la spécialisation. Or, il s'agit précisément, en l'occurrence, de professions nécessitant dès à présent une forte spécialisation. Dorénavant, il est inconcevable que n'importe qui puisse s'établir dans les secteurs en question sans la moindre préparation ni la moindre garantie de moralité. Un accord total s'est fait sur ce point entre les fédérations professionnelles intéressées et l'administration compétente.

En ce qui concerne la réglementation de la profession, le projet vient également à son heure. L'évolution de l'aspect économique des transports a mis en lumière l'opportunité, voire la nécessité, d'une forme d'organisation déterminée, c'est-à-dire, en l'occurrence, le contrôle de la formation des prix par les pouvoirs publics. Ceux qui sont familiarisés avec ces problèmes jugent qu'une liberté totale dans la formation des prix est loin de pouvoir être préconisée dans tous les cas comme la meilleure solution de principe. Un marché des transports bien organisé doit être fondé sur la recherche d'un équilibre entre les intérêts légitimes des transporteurs, d'une part et, d'autre part, les intérêts des usagers et de la communauté.

Ces considérations de principe constituent la base des divers règlements tarifaires qui sont déjà en vigueur dans notre pays et qui s'appuient soit sur des textes purement nationaux, soit sur des accords internationaux. Ainsi, le Ministre a rappelé l'arrêté royal du 26 septembre 1962, relatif aux prix et conditions du transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, effectué entre pays de

tussen landen van de Benelux Economische Unie, gewijzigd bij koninklijk besluit van 26 juli 1964.

Op 1 juli 1966 trad bovendien een koninklijk besluit van 15 juni 1966 in werking betreffende de prijzen en voorwaarden van het vervoer met motorvoertuigen tegen vergoeding van produkten waarop het verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal toepasselijk is. Wat de betrokken goederen betreft, is deze laatste tekst prijsregelend voor het op Belgisch grondgebied afgelegd traject.

De wet van 3 juli 1964 regelde voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen de verplichte tarificatie met recht van afsluiting van particuliere contracten. Betreffende de binnenvaart zijn de binnenlandse vracht- en huurprijzen nog vastgelegd op basis van artikel 6 van de besluitwet van 12 december 1944 houdende oprichting van een « Dienst voor Regeling van de Binnenvaart ». Op internationaal gebied bestaat nog vrije prijsvorming. Het wegvervoer geniet nog een vrije prijsvorming in het binnenland, maar is gebonden aan een verplichte tarificatie in Benelux-, evenals in E. G. K. S.-verband.

De logica van de organisatie, welke op grond van het huidige ontwerp wordt opgebouwd, is duidelijk: indien bepaalde weloverwogen maatregelen van organisatie en tarifiering onontbeerlijk zijn in de transportsector — en hieromtrent bestaat geen ernstige betwisting — dan dient ook vermeden te worden dat gans die organisatie langs zijwegen zou kunnen ontcracht worden. Niemand zou nog kunnen waarborgen dat de vervoerder bij voorbeeld in werkelijkheid ook de prijs zou ontvangen waarop hij recht heeft, indien bepaalde elementen die rechtens van die prijs mogen worden afgetrokken, onbekend blijven.

Het is een feit dat een vervoertarifiering eenvoudig zou kunnen omzeild worden door het inschakelen van bijvoorbeeld een fictief tussenpersoon. Er dient dus terdege rekening gehouden met het feit dat de remuneratie van de tussenpersonen die in de vervoersector optreden, — en zeker van de tussenpersonen die bij artikel 1 worden aangewezen —, rechtstreeks de transportprijs beïnvloeden.

Het nut en de noodzakelijkheid van artikel 9 van het ontwerp, waarbij de Koning gemachtigd wordt vergoedings-tarieven vast te stellen voor de werkzaamheden waarvoor krachtens deze wet een vergunning zou vereist worden, zijn dus, gelet op de hierboven uiteengezette overwegingen, overduidelijk.

In zijn conclusies legt de Minister nogmaals nadruk op de beginselen welke aan de basis liggen van het huidige ontwerp en op de elementen welke erin vastgelegd werden om het gestelde doel te bereiken.

In concreto wil het huidige ontwerp de Koning machtigen om de activiteit van tussenpersoon op het gebied van het goederenvervoer aan vergunning te onderwerpen: het geeft de definitie van de hier bedoelde tussenpersonen, maar bepaalt dat de Koning eveneens de uitoefening van andere werkzaamheden als tussenpersoon in het vervoer van goederen afhankelijk kan stellen van het bezit van een vergunning.

Het ontwerp bepaalt eveneens dat de Koning, na advies van raadgevende comités, de voorwaarden zal vaststellen waaraan moet worden voldaan om een vergunning te verkrijgen. Hij zal ook de procedure vaststellen betreffende toekenning, weigering, schorsing en intrekking van de vergunning, in voorkomend geval eveneens na advies van raadgevende comités.

Ten slotte onderstreept de Minister dat, rekening gehouden met de vestigingswet van 1958 en in overeenstemming met het Ministerie van Middenstand, de voorwaarden voor toegang tot het beroep en de vereiste beroepsbekwaamheid door het Ministerie van Verkeerswezen zullen uitgewerkt worden. Gezien de bijzondere technische aspecten waardoor

l'Union économique Benelux, modifié par l'arrêté royal du 26 juillet 1964.

De plus, le 1^{er} juillet 1966 est entré en vigueur l'arrêté royal du 15 juin 1966, relatif aux prix et conditions du transport rémunéré par véhicules automobiles de produits relevant du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier. En ce qui concerne les produits précités, ce dernier texte fixe les prix pour le parcours sur le territoire belge.

La loi du 3 juillet 1964 a réglé, pour la Société nationale des Chemins de Fer belges, la tarification obligatoire avec faculté de conclure des accords particuliers. En ce qui concerne la navigation intérieure, les taux de fret et les prix de location sont encore fixés sur la base de l'article 6 de l'arrêté-loi du 12 décembre 1944 créant un « Office régulateur de la Navigation intérieure ». Au niveau international, les prix se forment encore librement. A l'intérieur du pays, les transports par route bénéficient encore de la liberté en matière de tarification, mais ils sont liés à une tarification obligatoire dans le cadre du Benelux ainsi que dans celui de la C. E. C. A.

La logique de l'organisation élaborée en vertu du présent projet est claire: s'il est exact que certaines mesures d'organisation et de tarification, mûrement réfléchies, sont indispensables dans le secteur des transports — et il n'y a, sur ce point, aucune contestation véritable — il faut également éviter que toute cette organisation puisse être annihilée indirectement. Personne n'est encore en mesure de garantir, par exemple, que le transporteur obtiendrait encore réellement le prix auquel il a droit, si certains éléments, déductibles de plein droit de ce prix, restaient ignorés.

Il est établi qu'il est possible d'éluder purement et simplement toute tarification en matière de transports par l'insertion, par exemple, d'un auxiliaire fictif. Il faut donc tenir compte effectivement de ce que les rémunérations des auxiliaires exerçant leurs activités dans le secteur des transports — et celles, certes, des auxiliaires visés à l'article premier — influencent directement le prix des transports.

L'utilité et la nécessité de l'article 9 du projet, qui autorise le Roi à fixer des taux de rémunération pour les activités soumises à licence en vertu de la présente loi, sont donc absolument évidentes, étant donné les considérations exposées ci-dessus.

Dans ses conclusions, le Ministre insiste une fois de plus sur les principes qui sont à la base du présent projet, ainsi que sur les éléments qui y ont été consignés en vue d'atteindre le but fixé.

En pratique, le présent projet entend conférer au Roi le pouvoir d'imposer des licences pour l'exercice de la profession d'auxiliaire dans le domaine du transport de marchandises: il donne la définition des auxiliaires en question, mais stipule que le Roi peut également subordonner à la possession d'une licence l'exercice d'autres activités que celle d'auxiliaire de transport de marchandises.

Le projet stipule également que le Roi fixera, après avis des comités consultatifs, les conditions auxquelles il y a lieu de satisfaire pour obtenir la licence. Il fixera également la procédure d'octroi, de refus, de suspension et de retrait de la licence, et ce également après avis éventuel des comités consultatifs.

Enfin, le Ministre souligne que, compte tenu de la loi de 1958, réglementant l'accès à la profession, et en parfait accord avec le Ministère des Classes moyennes, les conditions d'accès à la profession ainsi que les critères pour la détermination de la capacité professionnelle seront mis au point par le Ministère des Communications. Étant donné les aspects

het probleem van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer gekenmerkt wordt, is een afzonderlijke regeling en de tussenkomst van de Minister van Verkeers-
wezen verantwoord.

ALGEMENE BESPREKING.

In de loop der bespreking zouden nagenoeg alle leden van de Commissie uitdrukkelijk hun principiële instemming betuigen met de inhoud en de strekking van dit wetsontwerp.

Een lid stelt evenwel de vraag of de Minister het wel noodzakelijk of wenselijk oordeelt om, in tegenstrijd met de gewoonten, de vergoedingen voor de prestaties te bepalen bij koninklijk besluit. Naar zijn mening zou die vaststelling dienen te gebeuren in akkoord met de betrokken organisaties.

De Minister antwoordt hierop, dat de Koning de vergoedingstarieven niet noodzakelijk moet maar toch *kan* vaststellen. Dit wordt voorzien bij artikel 9, waaruit bovendien duidelijk blijkt, dat namelijk tarieven « à fourchette » kunnen bepaald worden.

Wat de raadpleging van de betrokken organisaties betreft schept artikel 8 de verplichting om ook over deze tarieven het advies in te winnen van in te stellen raadgevende comités.

* * *

Een ander lid van de commissie vraagt zich af of de wet van 24 december 1958 betreffende de voorwaarden tot toegang en uitoefening van het beroep dan niet toereikend is om ook op de tussenpersonen toegepast te worden. Zoniet, waarin wijkt het huidige ontwerp dan daarvan af? Waar de Minister verklaart dat het huidige ontwerp uitgewerkt werd in akkoord met de beroepsorganisaties, vreest ditzelfde lid dat een soort monopolie zou kunnen ontstaan, waardoor de actuele toestand zou kunnen bevroren worden. Ten slotte wenst het lid dat de misbruiken in deze sector, waarover zo dikwijls gesproken wordt, zouden gespecificeerd worden.

De Minister geeft toe, dat de wet van 24 december 1958 weliswaar zekere mogelijkheden tot regeling van de toegang tot het beroep voor de tussenpersonen biedt. Maar toch is die wet ontoereikend voor een werkelijk doelmatige regeling, ook op internationaal vlak waar ons land geëngageerd is door een reeks verbintenissen. Er bestaat evenwel geen tegenspraak tussen de wet van 1958 en het huidige ontwerp, dat in niets de maatregelen wijzigt waarin de vestigingswet voorziet, welke wet trouwens van toepassing blijft. Het huidige ontwerp omschrijft het beroep van tussenpersoon, waarvan de titel in de toekomst bescherming zal genieten, en schrijft een praktische stage voor, wat trouwens past in het kader van de vestigingswet.

De vrees voor een « numerus clausus » is naar het oordeel van de Minister ongegrond. Iedereen zal immers een vergunning krijgen indien hij al de daartoe bij de wet gestelde voorwaarden vervult. Voor wie reeds gevestigd is als tussenpersoon zullen overgangsmaatregelen worden genomen derwijze dat de belanghebbenden de uitoefening van hun beroep niet zullen moeten onderbreken. Wie zich als tussenpersoon wil vestigen, zal moeten voldoen aan al de voorwaarden zoals bepaald in artikel 5.

Wat de personen betreft, deze mogen geen veroordelingen hebben opgelopen bedoeld in artikel 5, 1° a) en zij zullen een praktische proeftijd moeten hebben doorgemaakt. Wat de ondernemingen betreft, worden ook voorwaarden gesteld in verband met de lokalen en de financiële waarborgen zoals bepaald in artikel 5, 2° a) en b).

techniques spécifiques du problème des auxiliaires dans le domaine du transport de marchandises, une réglementation spéciale ainsi que l'intervention du Ministre des Communications se justifient.

DISCUSSION GENERALE.

Au cours de la discussion, les membres de la Commission, dans leur quasi-unanimité, ont marqué formellement leur accord de principe sur la teneur ainsi que sur la teneur du présent projet de loi.

Un membre demande toutefois si le Ministre estime réellement indispensable ou souhaitable de fixer la rémunération des prestations par voie d'arrêté royal, contrairement aux usages administratifs. A son avis, cette fixation devrait avoir lieu de commun accord avec les organisations intéressées.

Le Ministre répond à cela que le Roi n'a pas nécessairement l'obligation de fixer les taux de rémunération mais qu'il *peut* cependant le faire. Cela est prévu à l'article 9, dont il appert en outre clairement que ces tarifs pourront être fixés « à la fourchette ».

Pour ce qui est de la consultation des organisations intéressées, l'article 8 crée l'obligation de recueillir également l'avis des comités consultatifs sur ces tarifs.

* * *

Un autre membre de la Commission se demande si la loi du 24 décembre 1958 relative aux conditions d'accès et d'exercice de la profession n'a pas une portée suffisante pour pouvoir être appliquée également aux auxiliaires. Dans la négative, sur quels points précis le présent projet s'en écarte-t-il? Lorsque le Ministre déclare que le présent projet a été élaboré avec l'assentiment des organisations professionnelles, le même membre appréhende la naissance possible d'une sorte de monopole, qui serait de nature à « geler » la situation actuelle. Le membre désire enfin que soit précisé quels sont les abus qui sont commis dans ce secteur et dont il est si souvent question.

Le Ministre concède que la loi du 24 décembre 1958 fournit sans doute certaines possibilités de régler l'accès à la profession en ce qui concerne les auxiliaires. Cette loi ne suffit cependant pas pour instaurer un règlement vraiment efficace, même sur le plan international où notre pays est tenu par une série d'engagements. Toutefois, il n'existe aucune contradiction entre la loi de 1958 et le présent projet, lequel ne modifie en rien les mesures prévues par la loi sur l'accès à la profession, cette dernière restant d'ailleurs d'application. Le présent projet définit la profession d'auxiliaire, dont le titre bénéficiera à l'avenir d'une protection, et il prescrit un stage pratique, ce qui est d'ailleurs en conformité avec la loi sur l'accès à la profession.

Le Ministre estime injustifiée la crainte d'un « numerus clausus ». En effet, chacun pourra obtenir une licence s'il remplit les conditions légalement prescrites. Pour ceux qui sont déjà établis en qualité d'auxiliaire, des mesures transitoires seront prises de manière que les intéressés ne soient pas obligés d'interrompre l'exercice de leur profession. Qui-conque désire s'établir en qualité d'auxiliaire sera tenu de remplir toutes les conditions prévues à l'article 5.

En ce qui concerne les personnes, elles ne pourront pas avoir encouru de condamnations visées à l'article 5, 1° a), et elles devront avoir effectué un stage pratique. Quant aux entreprises, il leur est imposé des conditions relatives aux locaux et aux capacités financières, comme prévu à l'article 5, 2° a) et b).

De Minister wijst in dit verband op de gunstige gevolgen van de instelling van het statuut van de reisagentschappen en van het hotelstatuut, waarbij gelijkaardige voorwaarden tot vestiging werden gesteld en waardoor het huidige ontwerp op dat stuk geïnspireerd werd.

Wat de misbruiken betreft, herinnert de Minister aan de pijnlijke gebeurtenissen die zich de jongste jaren op de werven voor openbare werken hebben voorgedaan, werven waar tientallen vervoerders met kipwagens, o.a. aan de « Autoroute de Wallonie », het slachtoffer werden van engagements die hun regelrecht naar de failliet leidden. Het huidige wetsontwerp kan de occasionele en vooral de illegale uitoefening van het beroep in hoge mate vermijden, zoniet uitsluiten, wat een betekenisvol element tot sanering van deze sector betekent.

* * *

Op de vraag van een lid of voldoende waarborgen bestaan wat de tussenkomst van beroepsverenigingen betreft, en of, op internationaal vlak, de voorwaarden tot verdere uniformisatie tussen de onderscheidene landen vervuld zijn, antwoordt de Minister geruststellend, erop wijzend dat vooraf advies gevraagd werd bij de E. E. G.-partners, met wier gemeenschappelijke inzichten het huidige wetsontwerp conform is.

* * *

Een ander lid staat op de soepelheid in prijsbeheersing, evenals in de toepassing der voorwaarden tot toegang van het beroep en dringt aan op nauw contact met de vervoerders zelf : de Minister stemt daarmee in en legt hierbij de nadruk op het feit dat willekeur uitgeschakeld wordt door raadpleging van de bij artikel 8 in te stellen comités.

* * *

Nog een ander lid vraagt of een gelijkaardige reglementering ook in andere landen bestaat. Hierop antwoordt de Minister dat wij geplaagd worden voor het feit, dat ons land zich moet voorbereiden om op 1 juli 1968 volkomen ingeschakeld te worden in de vervoerpolitiek van de Gemeenschappelijke Markt, waar discriminatie uitgesloten zal zijn.

* * *

Een lid vestigt nog de aandacht op de thans bestaande concurrentiële misbruiken. De Minister meent dat de grote transportbedrijven daartegen voldoende gewapend zijn, terwijl de kleine vervoerders aan exploitatie bloot staan. Hij is van oordeel dat het huidige wetsontwerp juist die concurrentiële misbruiken kan uitschakelen.

Een ander lid maakt, op het stuk van de misbruiken, een vergelijking tussen de eertijds zo gewraakte verkoop van breimachines en de tot nu toe aangewende wijze van verkoop van kip- en vrachtwagens. Heeft de regering het inzicht maatregelen te treffen om de gevolgen daarvan te beperken ?

Van ministeriële zijde wordt opgemerkt dat sommige verkopers van vrachtwagens hun klanten inderdaad vervoermogelijkheden voorspiegelen, beloften welke naderhand ontgoochelend blijken te zijn. Dit zijn echter manoeuvres, die onder toepassing kunnen vallen van het Strafwetboek. Het huidige ontwerp doelt niet op de verkopers van vrachtwagens, maar alleen op tussenpersonen bij het vervoer.

A ce propos, le Ministre insiste sur les conséquences favorables de l'instauration du statut des agences de voyages et de celui de l'hôtellerie, lesquels prévoient des conditions d'établissement similaires et dont s'inspire en ce domaine le présent projet.

En ce qui concerne les abus, le Ministre rappelle également les événements pénibles qui, ces dernières années, se sont produits sur les chantiers de travaux publics, notamment sur l'autoroute de Wallonie, où des dizaines de transporteurs équipés de camions à benne basculante furent victimes d'engagements qui les conduisirent tout droit à la faillite. Le présent projet de loi est de nature à éviter grandement, voire à exclure, l'exercice occasionnel et surtout l'exercice illégal de la profession, ce qui constitue un élément important dans l'assainissement de ce secteur.

* * *

Répondant à un membre qui demande si les garanties sont suffisantes en ce qui concerne l'intervention des associations professionnelles et si, sur le plan international, les conditions d'uniformisation ultérieure entre les divers pays sont remplies, le Ministre fait observer qu'un avis préalable a été sollicité auprès de nos partenaires de la C. E. C. A. et de la C. E. E., aux objectifs communs desquels répond le présent projet de loi.

* * *

Un autre membre insiste sur la souplesse dans le contrôle des prix ainsi que dans l'application des conditions d'accès à la profession; il plaide, d'autre part, en faveur de l'établissement de contacts étroits avec les transporteurs eux-mêmes, ce à quoi le Ministre consent, mettant à cette occasion l'accent sur le fait que tout arbitraire est exclu grâce à la consultation des comités qui devront être créés conformément à l'article 8.

* * *

Un autre membre demande s'il existe une réglementation analogue dans d'autres pays. Le Ministre lui répond que nous ne pouvons échapper au fait que, du point de vue de la politique des transports, notre pays doit se préparer à être intégré complètement, à partir du 1^{er} juillet 1968, au Marché commun où toute discrimination sera exclue.

* * *

Un membre attire ensuite l'attention sur les abus qui existent actuellement sur le plan de la concurrence. Le Ministre croit cependant que les grandes entreprises de transports sont suffisamment armées à cet égard, tandis que les petites entreprises sont exposées à être exploitées. Il estime que le présent projet de loi peut précisément éliminer ces abus en matière de concurrence.

A propos des abus, un autre membre fait une comparaison entre la vente, jadis tant dénoncée, de machines à tricoter et la méthode appliquée jusqu'à présent dans le domaine de la vente des camions et des camions à benne basculante. Le Gouvernement a-t-il l'intention de prendre des mesures pour en limiter les conséquences ?

Le Ministre fait observer qu'il est exact que certains vendeurs de camions font miroiter aux yeux de leurs clients des possibilités de transport qui se révèlent cependant illusoire par la suite. Il s'agit là de manoeuvres qui tombent sous le coup du Code pénal. Le présent projet ne vise pas les vendeurs de camions, mais seulement les auxiliaires du secteur des transports.

Hier merkt een ander lid echter op dat, waar deze verkopers zelf als tussenpersoon optreden, het huidige wetsontwerp ook op hen van toepassing zou dienen te zijn.

Van ministeriële zijde wordt de juridische inhoud van de gewraakte manoeuvres nader onderzocht, waaruit besloten wordt dat, indien een tussenpersoon in bedriegerij betrokken zou zijn, zijn vergunning onmiddellijk zou worden ingetrokken op grond van artikel 6 van het huidige wetsontwerp.

De Minister preciseert nog dat het huidige ontwerp de voorwaarden wil bepalen voor de uitoefening van het beroep van tussenpersoon, dat beroep wil reglementeren en waarborgen wil scheppen om misbruiken te voorkomen, alhoewel niemand de pretentie kan opbrengen om daarmee nu alle misbruiken te kunnen uitroeien.

* * *

Nog wenst een ander lid toelichting nopens de economische betekenis van de bedoelde beroepen en van de verschillende verrichtingen waarin zij betrokken zijn; hierop wordt van ministeriële zijde verwezen naar blz. 6 van de Memorie van toelichting, waar als voorbeelden betreffende de mogelijkheden tot uitoefening van die beroepen worden aangehaald: het opzoeken van vrachten en van het gunstigste transportmiddel voor de opdrachtgever zowel voor nationaal als voor internationaal vervoer, de oordeelkundige verdeling van de vracht op de voor handen zijnde transportmiddelen en, gebeurlijk, de verbetering van de rotaties door een aangepaste toewijzing der vrachten, de verhoging van de produktiviteit door de voorziening in retourvracht, de uitschakeling van ongebreidelde mededingingen en de aan- of aflevering der goederen, de verzendingen C.I.F., F.O.B., enz., de verrichtingen in verband met het wegen, meten, verpakken, groeperen, opslaan, het verzekeren der koopwaren, het uitvoeren van de tolformaliteiten, de bevrachting van lichters of zeeschepen, de boeking en betaling van vrachten of van voorschotten op vrachten, het innen van terugbetalingen, het opstellen van allerhande documenten in verband met bevrachting en expeditie, de bemiddeling in geval van geschillen, enz.

TITEL VAN HET ONTWERP.

De besproken tekst werd aanvankelijk ingediend onder de titel: « Wetsontwerp betreffende de beroepen van tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer ».

Tijdens de discussie zou herhaalde malen tot uiting komen, dat deze titel niet volkomen de weergave was van de doelstellingen welke het ontwerp op het oog heeft. De betwisting hieromtrent zou o.m. de verdaging van de stemming over artikel 2 tot gevolg hebben.

Naar aanleiding hiervan beslist de commissie, op verzoek van de Minister, de titel te wijzigen als volgt: « Wetsontwerp betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer ».

Het weglaten van het woord « beroep », dat in de oorspronkelijke titel werd gebruikt, is volkomen verantwoord. Achter het woord « beroep » gaat immers een begrip van continuïteit schuil. Welnu, het volstaat dat men bepaalde werkzaamheden slechts tijdelijk of occasioneel verricht opdat de wet van toepassing zou zijn aangezien volgens artikel 8, eerste lid, de werkzaamheden veeleer dan het beroep aan vergunning onderworpen zijn. De aan de Koning verleende machtiging strekt er eveneens toe de wet uit te breiden tot « andere werkzaamheden » in de bedoelde sector.

Vermits het ontwerp niet alleen steunt op het begrip « uitoefening van een beroep », maar ook op de uitoefening van een bepaalde activiteit, lijkt het gepast afstand te doen van de in de oorspronkelijke titel aangehaalde uitdrukking « beroep ».

Un autre membre fait cependant observer à ce sujet que, lesdits vendeurs étant eux-mêmes des auxiliaires, le présent projet de loi devrait également leur être applicable.

Le Ministre déclare que le contenu juridique des manoeuvres ainsi dénoncées fait l'objet d'un examen attentif; il faut en conclure qu'au cas où un auxiliaire serait impliqué dans un dol, sa licence serait immédiatement retirée sur la base de l'article 6 du présent projet de loi.

Le Ministre précise encore que le présent projet entend fixer les conditions d'exercice de la profession d'auxiliaire, réglementer cette profession et créer des garanties destinées à prévenir les abus, bien que personne n'osera prétendre pouvoir ainsi les éliminer tous.

* * *

Un autre membre souhaite également obtenir des précisions au sujet de l'importance économique des professions visées et des diverses opérations auxquelles elles prennent part: en réponse, le Ministre renvoie à la page 6 de l'Exposé des motifs, où les exemples suivants sont cités en ce qui concerne les possibilités d'exercice de ces professions: prospection du fret et recherche du transport le plus favorable pour l'usager, tant sur le plan international que national, répartition judicieuse de ce fret sur les moyens de transport disponibles et, le cas échéant, amélioration des rotations par affectation appropriée du fret, augmentation de la productivité par l'organisation de frets de retour, élimination de la concurrence sauvage, réception et délivrance de marchandises, livraisons C. I. F., F. O. B., etc., opérations de pesage, de jaugeage, d'emballage, de groupement, d'entreposage, d'assurance, accomplissement des formalités douanières, affrètement d'allèges ou de navires de mer, engagement et paiement de frets ou d'avances sur frets, encaissement de remboursements, rédaction de tous documents relatifs à l'affrètement ou à l'expédition, entremise en cas de litiges, etc.

INTITULE DU PROJET.

A l'origine, le texte en discussion avait été déposé sous le titre: « Projet de loi relatif aux professions auxiliaires de transport de marchandises ».

Au cours de la discussion, il est apparu à plusieurs reprises que ce titre ne correspondait pas exactement aux objectifs visés par le projet. Les contestations surgies sur ce point ont notamment entraîné la remise du vote de l'article 2.

A ce propos, la Commission a décidé, à la demande du Ministre, de modifier le titre comme suit: « Projet de loi relatif au statut des auxiliaires de transport de marchandises ».

La suppression du mot « profession » qui figurait dans l'intitulé initial se justifie pleinement. En effet, le terme « profession » implique une notion de continuité. Or, il suffit d'exercer, même temporairement ou occasionnellement, certaines activités pour que la loi soit applicable, puisque d'après l'article 8, alinéa 1^{er}, ce sont les activités plutôt que la profession qui sont soumises à licence. La licence octroyée par le Roi tend en outre à étendre l'application de la loi à « d'autres activités » dans le secteur visé.

Le présent projet n'étant pas fondé exclusivement sur la notion d'« exercice d'une profession », mais également sur l'exercice d'une certaine activité, il semble opportun d'abandonner l'appellation « profession » figurant dans l'intitulé initial.

BESPREKING VAN DE ARTIKELEN.

Artikel 1.

Uit de ministeriële commentaar bij dit artikel onthouden wij, dat de steeds verder doorgedreven ontwikkeling en specialisatie op het gebied van de transportactiviteit aanleiding heeft gegeven tot het ontstaan van talrijke beroepen die onder velerlei benamingen worden uitgeoefend. De beroepen van vervoercommissionair, vervoermakelaar en commissionair-expediteur bij het vervoer, zijn veruit de voornaamste en ook degene waarvan vaststaat dat zij de eigenlijke transportprijs beïnvloeden.

De specialisatie heeft ertoe geleid, dat de procedure welke er voor de vervoerder in bestond zelf zijn vrachten op te zoeken, meer en meer werd verlaten. De vervoercommissionair is de onontbeerlijk geworden tussenpersoon, die dank zij zijn talrijke contacten, zowel met industriële kringen als met de vervoerders, over de kennis en de mogelijkheid beschikt om de uit te voeren transporten op de meest rationele wijze te verdelen. Vooral in het wegvervoer heeft dit beroep een grote ontplooiing gekend.

De vervoermakelaar is de klassieke tussenpersoon die zich bemoeit met de transporten langs de binnenwateren.

De commissionair-expediteur bij het vervoer, die hoofdzakelijk in het havenmilieu optreedt, voert een globale opdracht uit. In het raam van deze globale opdracht, welke er gewoonlijk in bestaat al het nodige te doen opdat goederen in gepaste conditie van afzender tot bestemming zouden geraken, zal hij ook de verbintenissen aangaan om goederen te doen vervoeren voor rekening van zijn committent. De typische activiteit van de vervoercommissionair wordt aldus een deel van de opdracht van de commissionair-expediteur bij het vervoer.

Tot daar de commentaar van de Minister bij het eerste lid van artikel 1.

Het tweede lid van dit artikel bepaalt wat onder de term « vergoeding » dient te worden verstaan in de zin van dit ontwerp. Hieromtrent geeft de Memorie van Toelichting op blz. 3 een uitleg waarnaar gevoeglijk kan worden verwezen. Nadruk wordt evenwel gelegd op het feit dat hier geen begrippen worden ingevoerd welke tot nu toe aan onze rechtspraktijken vreemd waren. Inderdaad bevat artikel 2 van het reglement van 22 september 1960, betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, een gelijkkluidende bepaling.

* * *

Op tussenkomst van een lid betreffende de juridische aspecten van de in artikel 1 omschreven beroepen, bevestigt de Minister dat, alhoewel een slechts licht genuanceerd verschil op te merken is tussen de vervoercommissionair en de commissionair-expediteur, hun beider verantwoordelijkheden toch niet dezelfde zijn. De eerste verbindt zich ertoe een transport van goederen te verrichten, terwijl de andere zich ertoe verbindt om goederen te doen vervoeren.

Voor de omschrijving werden én de praktijk én het handelsrecht als basis genomen.

Een ander lid vraagt in welke categorie de zogenaamde « Naties » te Antwerpen gerangschikt dienen te worden, waarop de Minister antwoordt dat zij commissionair-expediteur kunnen zijn maar dat de aard van hun werkzaamheden uiteindelijk moet uitwijzen tot welke categorie ze behoren.

Nog een ander lid wil horen of de inschrijving in het handelsregister noodzakelijk is voor de uitoefening van deze beroepen, wat bevestigend beantwoord wordt.

* * *

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

DISCUSSION DES ARTICLES.

Article premier.

Des commentaires ministériels sur cet article nous retiennent que l'évolution et la spécialisation toujours plus poussées en matière d'activités de transport ont fait naître de nombreuses professions, exercées sous diverses appellations. Les professions de commissionnaire de transport, courtier de transport et commissionnaire-expéditeur au transport sont de loin les plus importantes et elles sont aussi celles dont il est établi qu'elles influencent le coût réel des transports.

La spécialisation a eu pour conséquence l'abandon toujours plus marqué de la méthode de la prospection personnelle du fret par le transporteur. Le commissionnaire de transport est devenu l'auxiliaire indispensable qui, grâce à ses nombreux contacts, tant avec les milieux industriels qu'avec les transporteurs, détient les informations et les possibilités permettant la répartition la plus rationnelle des transports qui doivent être effectués. C'est surtout dans le transport par route que cette profession a connu une extension considérable.

Le courtier de transport est l'auxiliaire-type qui s'occupe des transports fluviaux.

Le commissionnaire-expéditeur au transport, qui intervient principalement dans les milieux portuaires, exerce une mission globale. Dans le cadre de cette mission globale, impliquant habituellement toutes les interventions nécessaires pour que les marchandises parviennent de l'expéditeur au destinataire dans les conditions requises, il prendra également l'engagement de faire transporter les marchandises pour compte de son commettant. L'activité du commissionnaire de transport représente donc un secteur de la mission dévolue au commissionnaire-expéditeur au transport.

Tel a donc été le commentaire fait par le Ministre à propos du premier alinéa de l'article premier.

Le deuxième alinéa de cet article précise ce que le présent projet entend par le terme « rémunération ». L'Exposé des motifs donne à ce sujet, à la page 3, une explication à laquelle on peut utilement se référer. L'accent est mis toutefois sur le fait qu'il n'y a eu, en l'occurrence, aucune insertion de notions jusqu'à présent étrangères à notre jurisprudence. L'article 2 du règlement du 22 septembre 1960, relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, contient en effet une disposition identique.

* * *

En réponse à l'intervention d'un membre au sujet des aspects juridiques des professions définies à l'article premier, le Ministre confirme que, bien que la différence qu'il est possible de relever entre le commissionnaire de transport et le commissionnaire-expéditeur soit minime, les responsabilités de ces derniers ne sont pas absolument identiques. Le premier s'engage à effectuer un transport de marchandises, le second à faire transporter des marchandises.

La réalité ainsi que le droit commercial ont servi de fondements à cette définition.

Un autre membre demande dans quelle catégorie il convient de classer les groupements existant à Anvers sous le nom de « Nations »; le Ministre répond qu'ils pourraient être des commissionnaires-expéditeurs, mais que c'est la nature de leurs activités qui déterminera en fin de compte à quelle catégorie ils appartiennent.

Un autre membre encore désire savoir si l'inscription au registre du commerce est indispensable en vue de l'exercice de ces professions. La réponse qui lui est donnée est affirmative.

* * *

L'article premier est adopté à l'unanimité.

Art. 2.

In dit artikel wordt het principe gevestigd van de aan de Koning toegekende macht om de uitoefening van de in artikel 1 aangeduide activiteiten afhankelijk te stellen van het bezit van een vergunning.

Een lid vraagt waarom de uitoefening van het beroep van tussenpersoon afhankelijk *kan* gesteld worden van het bezit van een vergunning. Hij zou de voorkeur geven aan een tekst waaruit blijkt dat de uitoefening afhankelijk *wordt* gesteld van die vergunning.

De Minister wijst erop dat dit ontwerp een kaderwet is en soepelheid van toepassing wenselijk is.

* * *

Het tweede lid van dit artikel lokt evenwel breedvoeriger commentaar uit.

In zijn inleidende commentaar bij dit artikel had de Minister reeds erop gewezen, dat bij het opstellen van het tweede lid de bedoeling voorzat om een mogelijkheid van reglementering open te houden betreffende andere beroepen, zo de noodzakelijkheid van een reglementerend optreden door de praktijk zou worden bewezen. In deze sector dient echter geen onmiddellijk optreden van de uitvoerende macht te worden verwacht. Het scheen de Minister echter gepast ook aan mogelijke toekomstige noden te denken. Het lag inderdaad in de bedoeling een meer algemeen kader op te bouwen waarin een organisatorische actie zich verder zou kunnen ontplooiën. Evenwel blijft de door dit lid aan de uitvoerende macht toegekende bevoegdheid bereikt, vermits zij nauw wordt omschreven door de wettelijke bepaling zelf : « werkzaamheden van tussenpersoon in het vervoer van goederen ».

Naar aanleiding van het feit dat door het tweede lid aan de Koning de toelating wordt gegeven om eveneens een vergunning te eisen voor het uitoefenen van andere werkzaamheden van tussenpersoon op het gebied van het goederenvervoer, wijst een lid erop dat het activiteitenveld van de uitvoerende macht niet nauwkeurig is afgebakend. Gevaar voor willekeur ontstaat hierdoor weliswaar niet. Maar toch is het zo dat de wetgevende macht door de eventuele goedkeuring van dit artikel afstand zou doen van een domein dat haar traditioneel is voorbehouden, namelijk de regeling inzake de vrije beroepsuitoefening.

Andere leden tonen zich eveneens weinig enthousiast over de voorgestelde regeling. Zij verklaren evenwel er zich te zullen bij neerleggen, op voorwaarde dat men erin slaagt bepaalde oneerlijke praktijken uit de wereld te helpen. In dit verband wordt als voorbeeld opnieuw het geval aangehaald van verkopers van vrachtwagens, die aan de kandidaat-koper de belofte doen voor vervoer te zullen zorgen. Vraag is te weten of deze verkoper eventueel als tussenpersoon kan worden aangezien.

De Minister antwoordt hierop bevestigend. Het woord « tussenpersoon » dat in het tweede lid wordt gebruikt, moet immers zeer ruim worden opgevat. Artikel 2 heeft immers niet alleen de uitoefening van een beroep maar tevens het stellen van bepaalde handelingen op het oog. De handelingen die onder dit begrip gedekt gaan zijn trouwens zeer uiteenlopend, zoals blijkt uit de op blz. 6 van de Memorie van Toelichting gegeven opsomming. Bovendien zijn de aldaar aangehaalde handelingen niet limitatief. Ten slotte is het laatste lid van artikel 1, waarbij bepaald wordt wat onder vergoeding dient te worden verstaan, zodanig ruim dat elke tegenprestatie, hetzij in speciën, hetzij in natura, hetzij onder de vorm van om het even welke rechtstreekse of onrechtstreekse voordelen, in aanmerking komt.

Met deze interpretatie voor ogen lijkt het dan ook niet noodzakelijk de tekst te wijzigen zodanig dat het woord « tussenpersoon » zou wegvallen. Verscheidene leden heb-

Art. 2.

Cet article consacre le principe selon lequel le Roi se voit octroyer le pouvoir de subordonner à la possession d'une licence l'exercice des professions visées à l'article premier.

Un membre demande pourquoi l'exercice de la profession d'auxiliaire de transport *peut* être subordonné à la possession d'une licence. Il donnerait la préférence à un texte dont il ressort que l'exercice *est* subordonné à cette licence.

Le Ministre fait observer que le présent projet est un projet de loi-cadre et qu'une certaine souplesse d'application est souhaitable.

* * *

Le deuxième alinéa de cet article suscite cependant de plus amples commentaires.

Dans son commentaire préliminaire de l'article, le Ministre avait déjà fait observer que ce qui avait présidé à la rédaction du deuxième alinéa, c'était l'intention de réserver une possibilité de réglementation en ce qui concerne d'autres professions, au cas où la pratique en démontrerait la nécessité. Néanmoins, dans ce secteur, il n'y a pas lieu de s'attendre à une intervention immédiate du pouvoir exécutif. Il a semblé opportun au Ministre de songer également à d'éventuels besoins futurs. En effet, l'intention était de donner au texte un caractère plus général, dans le cadre duquel pourrait se développer une action d'organisation. Toutefois, la compétence attribuée par le présent alinéa au pouvoir exécutif demeure limitée, puisqu'elle est étroitement circonscrite par la disposition légale même : des « activités auxiliaires de transport de marchandises ».

Se référant au fait que l'alinéa 2 autorise le Roi à exiger également une licence pour « l'exercice d'autres activités auxiliaires de transport de marchandises », un membre fait observer que le champ d'action du pouvoir exécutif n'est pas délimité avec précision. Sans doute ne s'ensuit-il pas de risque d'arbitraire. Il reste toutefois qu'en adoptant cet article, le pouvoir législatif abandonnerait un domaine qui lui est traditionnellement réservé, c'est-à-dire celui de réglementer le libre exercice d'une profession.

D'autres membres encore se déclarent peu enthousiastes au sujet de la réglementation proposée. Ils déclarent cependant s'y résigner, à la condition que soient éliminées certaines pratiques malhonnêtes. A ce propos, et à titre d'exemple, est à nouveau cité le cas des vendeurs de camions qui s'engagent vis-à-vis du candidat-acheteur à lui procurer du transport. La question se résume à savoir si ce vendeur peut éventuellement être considéré comme un auxiliaire.

Le Ministre répond par l'affirmative. En effet, le terme « auxiliaire » dont il est fait usage au deuxième alinéa doit être interprété dans un sens très large. L'article 2 ne vise pas seulement l'exercice d'une profession, mais également l'accomplissement de certains actes. Les actes que couvre cette notion sont d'ailleurs très divergents, comme il résulte de l'énumération reprise à la page 6 de l'Exposé des motifs. En outre, cette énumération n'est nullement limitative. Enfin, le dernier alinéa de l'article 1^{er} précisant ce qu'il faut entendre par rémunération est tellement vaste qu'il prend en considération toute contreprestation, soit en espèces ou en nature, soit sous forme d'avantages quelconques, directs ou indirects ».

En présence de cette interprétation, il ne semble pas indispensable de modifier le texte par la suppression du mot « auxiliaires ». Plusieurs membres avaient proposé

ben dit voorgesteld om te vermijden dat bepaalde handelingen niet onder de toepassing van het wetsontwerp zouden vallen. Hier is echter, zoals blijkt uit de nadere commentaar, geen gevaar voor. Immers, degene die als tussenpersoon optreedt — en dit in de brede zin van het woord — kan verbod worden opgelegd dit nog verder te doen indien hij de door het ontwerp bepaalde voorwaarden niet naleeft.

* * *

Dit tweede lid van artikel 2 had intussen eveneens aanleiding gegeven tot een grondige discussie over de vraag of er al dan niet overeenstemming bestaat tussen de termen « tussenpersoon in het vervoer van goederen » en « auxiliaire de transport de marchandises », gelet op het feit dat zowel uit de Franse als uit de Nederlandse tekst van het ontwerp blijkt dat onder de term « tussenpersoon » (« auxiliaire ») begrepen worden niet alleen degenen die juridisch daden van bemiddeling tussen partijen stellen, maar ook en eventueel degenen die afzonderlijke en eigen materiële daden stellen (wegen, kwaliteitscontrole...).

Bovendien onderkennen sommige leden een discordantie tussen beide teksten waar « activités auxiliaires » niet beantwoordt aan het Nederlands « werkzaamheden van tussenpersoon ».

Tijdens een volgende bijeenkomst zou de Minister, — het artikel 2 aangehouden zijnde —, zich hieromtrent nader verklaren.

« Het is een feit », aldus de Minister, « dat dit punt bij de voorbereiding van de tekst de volle aandacht van de Administratie gekregen heeft. Ook de Raad van State heeft aan ditzelfde preciese punt een diepgaande analyse gewijd. De Raad heeft het zelfs nodig geoordeeld zich in verbinding te stellen met de bevoegde diensten van de E. E. G. Uit al die peilingen en discussies is gebleken dat de beste oplossing er nog in bestaat de beide uitdrukkingen naast elkaar te blijven gebruiken en als equivalent te beschouwen. Best is dus — en hiervan geef ik akte — de term « tussenpersoon in het vervoer van goederen » in het raam van dit ontwerp in brede zin te lezen en te begrijpen. »

Om hogerbedoelde discordantie echter op te heffen beslist de Commissie, op voorstel van een lid, met 11 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen, het woord « auxiliaires » te vervangen door « d'auxiliaires ».

Het tweede lid van artikel 2 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

* * *

Het derde lid van artikel 2 kent de Koning bovendien de bevoegdheid toe de titels of benamingen vast te stellen, waarvan het gebruik alleen aan de houders van een vergunning zal worden toegestaan.

De Memorie van Toelichting verstrekt betreffende deze bepaling op blz. 4 en 5 een breedvoerige uitleg.

Tijdens de bespreking legt de Minister evenwel nog de nadruk op het feit dat dit rechtvaardigheidshalve dient te geschieden. Wanneer men in de toekomst bepaalde objectieve voorwaarden zal dienen te vervullen om beroepen te kunnen uitoefenen welke tevoren niet gereguleerd waren, dan is het ook billijk de betrokkenen de bescherming van bepaalde beroepsbenamingen te waarborgen. De wettelijke bescherming van die benamingen kan weliswaar een commercieel voordeel betekenen, maar dat voordeel zal dan betaald zijn met inspanningen, die het algemeen welzijn dienen.

Het gehele artikel 2 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 2.

cette suppression en vue d'éviter que certains actes n'échappent à l'application du projet de loi. Toutefois, il ressort des commentaires complémentaires que ce risque est inexistant. En effet, celui qui agit en tant qu'auxiliaire — dans le sens large du terme — peut se voir interdire l'exercice de cette profession s'il n'observe pas les conditions prescrites par le projet.

* * *

Ce deuxième alinéa de l'article 2 a également donné lieu entre-temps à une discussion approfondie sur la concordance ou non des expressions : « tussenpersoon in het vervoer van goederen » et « auxiliaire de transport de marchandises », étant donné qu'il ressort des textes néerlandais et français du projet qu'il faut entendre par le terme « auxiliaire » (« tussenpersoon »), non seulement ceux qui posent des actes juridiques d'entremise entre les parties, mais aussi, éventuellement, ceux qui posent des actes matériels distincts à titre personnel (routes, contrôle qualitatif...).

En outre, certains membres ont constaté une discordance entre les deux textes, où « activités auxiliaires » ne correspond pas à « werkzaamheden van tussenpersonen » en néerlandais.

L'article 2 étant réservé, le Ministre se prononcera clairement sur ce point au cours d'une réunion ultérieure.

Le Ministre déclare ce qui suit « ce point a retenu toute l'attention de l'Administration lors de l'élaboration du texte. Le Conseil d'Etat l'a également analysé d'une manière approfondie. Il a même jugé nécessaire de prendre contact avec les services compétents de la C. E. E. L'ensemble de ces sondages et de ces discussions a fait apparaître que la solution la meilleure est encore celle de continuer à utiliser les deux expressions et à les considérer comme équivalentes. Il est donc préférable — et j'en donne acte — de lire et de comprendre l'expression « tussenpersoon in het vervoer van goederen » au sens large dans le présent projet. »

Toutefois, en vue d'éliminer la discordance visée ci-dessus, la Commission décide, sur proposition d'un membre, par 11 voix contre 1 et 1 abstention, de remplacer « auxiliaires » par « d'auxiliaires ».

Le deuxième alinéa de l'article 2 est adopté par 12 voix contre 2.

* * *

Le troisième alinéa de l'article 2 habilite en outre le Roi à déterminer les titres ou appellations dont les titulaires d'une licence pourront seuls user.

L'Exposé des motifs fournit à ce sujet des explications détaillées aux pages 4 et 5.

Au cours de la discussion, le Ministre a néanmoins souligné encore que cela doit se faire pour des motifs d'équité. Considérant qu'il sera indispensable à l'avenir de remplir certaines conditions objectives pour pouvoir exercer des professions qui auparavant n'étaient pas soumises à une réglementation, il est tout simplement conforme à l'équité de garantir aux intéressés la protection de certaines appellations professionnelles. Il se peut que la protection légale de ces appellations constitue un avantage d'ordre commercial, mais celui-ci aura alors été acquis au prix d'efforts qui servent le bien public.

L'article 2 est adopté dans son ensemble par 11 voix contre 2.

Art. 3.

De Minister licht de strekking van dit artikel nader toe. Wanneer de commissionair-expediteur bij het vervoer in het raam van de uitvoering van een globale opdracht goederen moet vervoeren in eigen naam maar voor rekening van committenten, dan doet hij tenslotte hetzelfde als de vervoercommissionair, alhoewel fundamenteel beide beroepen verschillend zijn.

De economische weerslag van de nominatief aangeduide aktiviteit (goederen doen vervoeren in eigen naam voor rekening van derden) zal echter identiek zijn, of zij nu wordt uitgeoefend door een vervoercommissionair of door een commissionair-expediteur bij het vervoer. Daarin ligt het logische van artikel 3. De commissionair-expediteur bij het vervoer zal dus tenslotte over twee vergunningen dienen te beschikken. Op dit terrein liggen echter geen speciale bezwaren. De uitvoeringsteksten betreffende de praktische proeftijd zullen immers zodanig kunnen worden opgevat, dat iemand die de vereiste proeftijd heeft doorgemaakt om de vergunning van commissionair-expediteur bij het vervoer te bekomen, ook de vergunning van vervoercommissionair kan verkrijgen, bijaldien hij aan de andere in verband met dat laatste beroep gestelde voorwaarden voldoet. Zulks zal geen moeilijkheden opleveren vermits de voorwaarden, waarvan het stellen bij artikel 5 wordt toegestaan, gelijklopend zijn, en normaal praktisch zwaarder zullen dienen te zijn wat de commissionair-expediteur bij het vervoer betreft.

Artikel 3 wordt eenparig aangenomen.

Art. 4.

Zoals de Minister opmerkt, bepaalt artikel 4 dat de vergunningen zullen worden verleend, geweigerd, geschorst of ingetrokken onder de voorwaarden en volgens de procedure die de Koning bij in Ministerraad overlegd besluit zal vaststellen. De tekst bepaalt ook uitdrukkelijk dat die procedure de rechten van de verdediging moet vrijwaren, en vooral het recht voor de betrokkene om in geval van weigering, schorsing of intrekking van een vergunning over een administratief beroep te beschikken en om persoonlijk of door een lasthebber zijn verweermiddelen te laten gelden.

Deze tekst is vergelijkbaar met de bepalingen die het voorwerp uitmaken van het eerste lid van artikel 3 van de wet van 21 april 1965 houdende het statuut der reisbureaus. Wat deze zeer belangrijke stof betreft, wordt de bevoegdheid van de uitvoerende macht dus nauw omschreven door de wettelijke tekst.

Door het Bestuur zal over weigering, schorsing of intrekking beslist worden na advies van een comité dat in ruime mate een emanatie is van de betrokken beroepskringen. Tegen die eerste beslissing zal de betrokkene over een administratief verhaal beschikken; en ook in deze fase van de procedure zullen de beroepskringen hun woord hebben mee te spreken. Bij deze administratieve procedure komt dan natuurlijk nog de mogelijkheid van verhaal bij de Raad van State.

Betreffende de rechten van verdediging worden dus werkelijk alle waarborgen verleend, terwijl de ruime tussenkomst van de beroepsgenoten is voorzien. Toch houdt die procedure het gepaste midden tussen twee uiterste strekkingen: de beslissing wordt niet in handen van de administratie alleen gelegd, terwijl ook de beroepsmilieus het niet uitsluitend voor het zeggen krijgen. Hier wordt dus wel getracht het beste te bereiken.

Artikel 4 wordt eenparig aangenomen.

Art. 3.

Le Ministre explique la portée de cet article. Lorsque le commissionnaire-expéditeur au transport fait transporter des marchandises en son nom personnel mais pour le compte de commettants, à l'occasion du transport fait en exécution d'une mission globale, il effectue en somme la même opération que le commissionnaire de transport, bien que ces deux professions soient fondamentalement différentes.

L'incidence économique de l'activité désignée nominativement (faire transporter des marchandises en son nom personnel pour le compte de tiers) sera cependant identique, qu'elle soit exercée par un commissionnaire de transport ou par un commissionnaire-expéditeur au transport. Telle est la logique de l'article 3. En fin de compte, le commissionnaire-expéditeur au transport devra donc être titulaire de deux licences. Aucune difficulté particulière ne surgit toutefois en ce domaine. Les textes des arrêtés d'exécution concernant le stage pourront, en effet, être conçus de telle manière qu'une personne ayant accompli le stage requis en vue de l'obtention de la licence de commissionnaire-expéditeur au transport puisse également obtenir la licence de commissionnaire de transport, pour autant qu'elle remplisse les autres conditions requises pour cette dernière profession. Il n'en résultera aucune difficulté puisque les conditions pouvant être requises en vertu de l'article 5 sont parallèles et qu'en pratique elles devront normalement être plus strictes pour le commissionnaire-expéditeur au transport.

L'article 3 est adopté à l'unanimité.

Art. 4.

Comme le Ministre le fait observer, l'article 4 stipule que les licences seront accordées, refusées, suspendues ou retirées aux conditions et suivant la procédure à déterminer par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres. Le texte stipule également, de manière explicite que la procédure doit assurer les droits de la défense et notamment le droit pour l'intéressé de disposer d'un recours administratif en cas de refus, de suspension ou de retrait de la licence et de faire valoir ses moyens, soit par lui-même, soit par mandataire.

Ce texte est comparable aux dispositions faisant l'objet du premier alinéa de l'article 3 de la loi du 21 avril 1965 portant statut des agences de voyage. Pour ce qui est de cette très importante matière, le texte légal délimite donc étroitement la compétence du pouvoir exécutif.

L'Administration décidera donc du refus, de la suspension ou du retrait, à la suite de l'avis d'un comité qui, dans une large mesure, est une émanation des milieux professionnels en cause. L'intéressé disposera d'un recours administratif contre cette première décision; les milieux professionnels auront leur mot à dire au cours de cette phase de la procédure également. Outre cette procédure administrative, il y a évidemment encore la possibilité d'un recours devant le Conseil d'Etat.

Sur le plan des droits de la défense, les garanties octroyées sont véritablement absolues et prévoient une large intervention des collègues professionnels. Cette procédure se situe néanmoins à mi-chemin entre deux tendances extrêmes, l'administration ne détenant pas seule le pouvoir de décision, alors que les milieux professionnels ne font pas davantage la loi. Les efforts faits en ce domaine tendent donc bien à obtenir le résultat le meilleur.

L'article 4 est adopté à l'unanimité.

Art. 5.

De Minister wijdt aan de betekenis van dit artikel een breedvoerige beschouwing in verband met de objectieve voorwaarden die inzake het verlenen van vergunningen zullen mogen worden gesteld. Die voorwaarden hebben betrekking op de moraliteit en beroepsbekwaamheid van de aanvragers, op de lokalen waarin de werkzaamheden zullen worden uitgeoefend en op de financiële mogelijkheden.

Inzake moraliteit heeft de Regering gemeend dat de toegang tot de betrokken beroepen moet kunnen worden ontzegd aan diegenen tegen wie een veroordeling zou zijn uitgesproken op grond van de hoofdstukken I tot V van Titel III, of van de hoofdstukken I en II van Titel IX van Boek II van het Strafwetboek.

Het gaat in casu om misdrijven (misdaden en wanbedrijven tegen de openbare trouw, diefstal, afpersing en bedriegerij) die niet kunnen geduld worden in hoofde van personen die een beroep uitoefenen of wensen uit te oefenen, waarbij eerlijkheid een eerste vereiste is.

Ook de beroepskennis wordt van ongemeen nut geacht. Op dit stuk wordt de aandacht essentieel gericht op de verplichting een praktische proeftijd te hebben doorgebracht. De Regering is inderdaad de mening toegedaan dat zulke gepaste proeftijd de verlangde waarborgen bieden kan. Aan de andere kant meent zij dat een eventuele keus tussen diploma's of opleidingen in het huidige stadium steeds in een zekere mate arbitrair zou zijn.

Er mag inderdaad niet uit het oog worden verloren dat dit ontwerp reglementering beoogt van beroepen die tot nu toe volledig vrij waren. Het is mogelijk dat de ervaring zal leren dat op dat gebied verder kan worden gegaan; op dat ogenblik zal echter volledig rekening dienen te worden gehouden met de bevoegdheid eigen aan het Departement van Middenstand. Er kan echter redelijk worden verwacht dat de invoering van de door dit artikel beoogde praktische proeftijd de beroepsbekwaamheid van de kandidaten in aanzienlijke mate zal verhogen. Ten slotte gaat het hier om sectoren waarin praktische kennis (kennis van de markt, voor- en nadelen van elke vervoertak gelet op de kwantiteit en de soort van de te vervoeren goederen, kennis van bepaalde speciale reglementeringen...) een voorname rol spelen.

« Inzake de voorwaarden die in verband met de lokalen kunnen worden gesteld, zal het Bestuur uiterst breed zijn », aldus de Minister. « Praktisch werd hier beoogd te vermijden dat die beroepen zouden kunnen worden uitgeoefend in lokalen waar de cliënteel tot het verbruiken van drank kan worden aangezet. Ook inzake de financiële eisen zal zeer breed worden opgetreden, en in elk geval zal worden vermeden dat door de toepassing van voorwaarden in dit verband een « numerus clausus » zou worden ingevoerd.

Vermits trouwens betreffende al die uitvoeringsmaatregelen het advies van de bij artikel 8 voorziene raadgevende comités zal worden ingewonnen, zullen de gewettigde beroepsbelangen en het algemeen belang nauwkeurig worden afgewogen. Die maatregelen zullen trouwens stipt en nauw aan de wettelijke tekst gebonden blijven, zodat geen motieven, welke vreemd zijn aan het ontwerp, langs deze weg zullen kunnen worden binnengebracht. »

* * *

In principe instemmend met de strekking van dit artikel betreffende de veroordelingen, stellen sommige leden zich toch de vraag hoe het feit, dat iemand die een vergunning bezit, een veroordeling oploopt, aan de Uitvoerende Macht bekend zal worden. In dit verband dringt een lid er op aan, dat doelmatige maatregelen zouden worden getroffen

Art. 5.

Le Ministre a longuement exposé la portée de cet article, plus précisément en ce qui concerne les conditions objectives qui pourront être imposées en matière d'octroi de licences. Ces conditions ont trait à la moralité et la compétence professionnelle des demandeurs, aux locaux où les travaux seront exécutés, ainsi qu'aux possibilités financières.

Sur le plan de la moralité, le Gouvernement a estimé que l'accès aux professions en question devrait pouvoir être interdit aux personnes ayant fait l'objet de condamnations prononcées conformément aux chapitres I à V du Titre III ou aux chapitres I et II du Titre IV du Livre II du Code pénal.

Il s'agit en l'occurrence d'infractions (crimes et délits contre la foi publique, vol, extorsion et tromperie) qui ne peuvent être tolérées dans le chef de personnes exerçant ou désireuses d'exercer une profession pour laquelle l'honnêteté constitue une exigence primordiale.

Les connaissances professionnelles sont également considérées comme étant d'une utilité essentielle. A ce point de vue, l'attention est surtout attirée sur l'obligation d'avoir accompli un stage pratique. En effet, le Gouvernement estime qu'un tel stage est de nature à fournir les garanties voulues. D'autre part, il pense qu'au stade actuel un choix éventuel entre les diplômes ou la formation serait, dans une certaine mesure, arbitraire.

En effet, il ne peut être perdu de vue que le présent projet vise à réglementer des professions qui, jusqu'à présent, étaient entièrement libres. Il est possible que l'expérience enseigne qu'on peut aller plus loin en ce domaine; à ce moment il faudra toutefois tenir entièrement compte de la compétence propre au département des Classes moyennes. Néanmoins, il est raisonnablement permis d'escompter que l'instauration du stage pratique visé au présent article accroîtra sensiblement la qualification professionnelle des candidats. Enfin, il s'agit en l'occurrence de secteurs dans lesquels les connaissances pratiques (connaissances du marché, avantages et inconvénients de chaque branche des transports en fonction de la quantité et de la nature des marchandises à transporter, connaissance de certaines réglementations particulières...) jouent un rôle prépondérant.

« En ce qui concerne les conditions pouvant être fixées quant aux locaux, l'administration se montrera extrêmement large », précise le Ministre. « Le but pratique visé en l'occurrence est d'éviter que ces professions ne puissent être exercées dans des locaux où la clientèle pourrait être poussée à la consommation de boissons. On adoptera également une attitude très accommodante pour ce qui est des capacités financières, de manière à éviter, en tout cas, que l'application de conditions en la matière ne donne naissance à un « numerus clausus ».

« Par ailleurs, étant donné que, pour toutes ces mesures d'exécution, l'avis des comités consultatifs prévus à l'article 8 sera sollicité, les intérêts professionnels légitimes et l'intérêt général seront soigneusement pris en considération. Ces mesures resteront d'ailleurs strictement et étroitement en corrélation avec le texte de la loi, de sorte qu'il sera impossible d'insérer, par ce biais, des motifs étrangers au projet. »

* * *

Certains membres, qui marquent leur accord de principe sur l'objet du présent article en ce qui concerne les condamnations, se demandent comment le pouvoir exécutif aura connaissance de la condamnation d'un détenteur de licence. Dans le même ordre d'idées, un membre demande instamment au Ministre de la Justice de prendre, en accord

fen door het Ministerie van Justitie in overleg met de Minister van Verkeerswezen om de eventuele veroordeling(en) van vergunninghouders onmiddellijk te signaleren aan de bevoegde Administratie.

Een ander lid stelt de versmelting voor van lit. b) en lit. c) van het 1° van dit artikel waar beide bepalingen toch in rechtstreeks verband met elkaar staan. Ditzelfde lid wil grondiger toelichting nopens de proeftijd, vooral nopens de duurtijd en de vraag wie de meester van deze stage zal zijn.

Eveneens wat deze proeftijd betreft, rijst de vraag of gespecialiseerde studie de inkrimping van de stagetijd tot gevolg zal hebben. Op deze laatste vraag antwoordt de Minister bevestigend. Men zal terzake dezelfde beginselen toepassen als die bepaald bij de wet van 24 december 1958.

Waar nauwe samenhang bestaat tussen artikel 5 en artikel 8, wordt besloten artikel 5 aan te houden tot na de bespreking van artikel 8.

* * *

Bij de hervatting van de bespreking tijdens de volgende vergadering legt de Minister de volgende nieuwe tekst voor van artikel 5, 1° b) « de verplichting een praktische proeftijd te hebben doorgemaakt, tenzij de werkzaamheden waarvoor die vergunning wordt verleend, zouden gereglementeerd zijn ter uitvoering van de wet van 24 december 1958 waarbij de Koning wordt gemachtigd beroepsuitoefeningsvoorwaarden in te voeren in de ambachts-, de kleine en middelgrote handels- en de kleine nijverheidsondernemingen; in dit laatste geval, zal de overlegging van het getuigschrift of de beslissing bedoeld in de artikelen 11 of 13 van de voormelde wet van 24 december 1958 vereist worden. »

* * *

Na deze vormwijziging, waarmede iedereen instemt, ontspringt zich een gedachtenwisseling over de waarborgen waarin, met het oog op vervulling van de proeftijd, wordt voorzien.

Van ministeriële zijde wordt onderstreept, dat de stage eerder praktisch dan theoretisch moet worden opgevat. In dit verband wordt verwezen naar het hotelstatuut, dat eveneens in een stage voorziet, welke stage eist dat men gewerkt heeft in het beroep en daarom nog niet als directeur of in een andere leidende functie.

Op de vraag van een lid welke eisen ter zake zullen gesteld worden voor degenen die thans reeds het beroep van tussenpersoon uitoefenen, wordt geantwoordt dat de verworven rechten vanzelfsprekend geëerbiedigd dienen te worden.

Wanneer een lid de vraag stelt of de uitvoeringsbesluiten in de bevoegde commissie van de Kamer van Volksvertegenwoordigers ter sprake zullen komen, verwijst de Minister naar artikel 8.

Een ander lid uit zijn bezorgdheid ten opzichte van de eventuele mogelijkheid tot vestiging van een « monopolie der groten ». Benevens de traditionele « Naties », bestaan er immers ook een aantal kleinere bureaus. Zullen de groten het beroep niet afgrendelen ?

Naar het oordeel van de Minister is deze vrees ongegrond. De grote firma's kunnen het niet stellen zonder personeel. De jonge bediende zal trouwens geen aanvraag tot stage moeten indienen. Bovendien moet worden rekening gehouden met de in artikel 8 vastgelegde waarborgen. Verder zal de wet slechts van toepassing worden nadat de Raadgevende Comitès advies hebben uitgebracht. Ten slotte zullen er geen beperkende normen worden bepaald en zal b.v. de proeftijd die werd doorgemaakt in dienst van de Spoorwegen of van het Zeewezen eveneens in aanmerking worden genomen.

avec le Ministre des Communications, des mesures efficaces en vue de signaler immédiatement à l'administration compétente la/les condamnation(s) éventuelle(s) des détenteurs de licence.

Un autre membre propose la fusion du lit. b) et du lit. c), du 1° de cet article, étant donné que les deux dispositions sont directement liées. Ce même membre souhaiterait obtenir des précisions sur le stage, surtout en ce qui concerne la durée de celui-ci et la question de savoir qui le dirigera.

De même en ce qui concerne ce stage, il est permis de se demander si une étude spécialisée aura pour conséquence d'en réduire la durée. Le Ministre répond à cette question par l'affirmative. Il sera fait application en ce domaine de principes identiques à ceux qui sont prévus par la loi du 24 décembre 1958.

Etant donné que l'article 5 est en corrélation étroite avec l'article 8, il est décidé de réserver l'article 5 jusqu'après la discussion de l'article 8.

* * *

A la reprise de la discussion au cours de la réunion suivante, le Ministre soumet aux membres un nouveau texte de l'article 5, 1° b), libellé comme suit : « b) à l'obligation d'avoir effectué un stage pratique, à moins que les activités couvertes par cette licence ne soient réglementées en exécution de la loi du 24 décembre 1958 permettant au Roi d'instituer des conditions d'exercice de la profession dans les entreprises de l'artisanat, du petit et du moyen commerce et de la petite industrie. Dans ce dernier cas, la production de l'attestation ou de la décision prévue aux articles 11 ou 13 de la loi du 24 décembre 1958 sera exigée. »

* * *

Après cette modification de forme, à laquelle tous les membres se rallient, un échange de vues se développe au sujet des garanties qui sont prévues en ce qui concerne l'accomplissement du stage.

Le Ministre fait observer que le stage doit être conçu d'une manière plutôt pratique que théorique. Il se réfère à ce propos au statut de l'hôtellerie, qui prévoit également un stage; un tel stage requiert une expérience professionnelle, mais pas nécessairement en qualité de directeur ou dans une autre fonction dirigeante.

A un membre qui a demandé quelles seront les conditions imposées à ceux qui exercent déjà actuellement la profession d'auxiliaire, il est répondu qu'il convient évidemment de respecter les droits acquis.

En réponse à un membre qui a demandé si les arrêtés d'exécution seront discutés par la commission compétente de la Chambre des Représentants, le Ministre se réfère à l'article 8.

Un autre membre exprime son appréhension au sujet de l'établissement éventuel d'un « monopole de grands ». Indépendamment des « Nations » traditionnelles, il existe également un certain nombre de bureaux de moindre envergure. Les grands ne seront-ils pas tentés d'interdire l'accès à la profession.

Cette appréhension, de l'avis du Ministre, est sans fondement. Les grandes firmes ne peuvent se passer de personnel. Le jeune employé ne sera d'ailleurs pas tenu d'introduire une demande de stage. En outre, il faut tenir compte des garanties qui figurent à l'article 8. Ensuite, la loi ne sera d'application qu'à la suite d'un avis préalable de la part des comités consultatifs. Enfin, aucune norme limitative ne sera établie tandis que, par exemple, la période de stage accomplie au service des Chemins de fer ou de l'Administration de la Marine sera également prise en considération.

Artikel 5 wordt ten slotte in zijn gewijzigde vorm eenparig aangenomen.

Art. 6.

Zoals de Minister opmerkt, bepaalt artikel 6 de gevallen waarin de vergunningen zullen kunnen worden geweigerd, geschorst of ingetrokken. Deze tekst dient in verband te worden gebracht met artikel 8, waar bepaald wordt dat de Raadgevende Comit  s een gemotiveerd advies zullen uitbrengen inzake toekenning, weigering, schorsing of intrekking van de vergunningen. Enerzijds is het opvallend dat deze tekst de bevoegdheden van het Bestuur en van de betrokken Minister binnen zeer nauwe grenzen houdt, vermits de gevallen waarin een vergunning kan worden geweigerd, geschorst of ingetrokken limitatief zijn opgesomd door de wettelijke tekst.

Anderzijds blijft er echter ruimte voor een zekere appreciatie, omdat de wet zelf niet kiest tussen schorsing of intrekking wanneer bijvoorbeeld de vastgestelde vergoedingstarieven niet zouden worden in acht genomen.

« Het komt ons echter evident voor dat ook de uitvoeringsteksten betreffende dit artikel een zeker beoordelingsrecht dienen over te laten aan de comités en aan de met beslissingsmacht beklede overheden », aldus de Minister, die verder commentarieert: « Van nu af echter kan de verbintenis worden aangegaan dat tot de uiterste maatregel (intrekking) slechts zal worden besloten in zeer zware gevallen. De klassieke sanctie dient hier de schorsing voor een trouwens niet al te lange termijn te zijn. De Regering is zich volledig ervan bewust dat intrekking van een vergunning wel het laatste is waartoe dient te worden besloten, en dat alleen een volstrekt gebleken onverenigbaarheid of een ontoelaatbare herhaling van overtredingen zulke maatregel kunnen wettigen. Slechts wanneer duidelijk blijkt dat het openbaar belang zulke sanctie eist, zal daartoe kunnen worden besloten.

Betreffende de niet vervulling van de voorwaarden die krachtens artikel 4 zullen worden ingevoerd is het ook duidelijk dat strenger zal worden opgetreden tegenover een kandidaat die de vergunning aanvraagt dan tegenover iemand die reeds jarenlang het beroep zou hebben uitgeoefend.

Formeel wordt hier dan ook verklaard dat op grond van dit artikel slechts zal worden opgetreden op een wijze die volledig verenigbaar is met onze rechtstraditie. »

* * *

Betreffende littera b) vraagt een lid nadere toelichting vooral in verband met de toepassing ervan op nieuwe kandidaat-vergunninghouders.

Van ministeriële zijde wordt het voorbeeld aangehaald van iemand die failliet gaat in een aan de wet onderworpen onderneming maar zich naderhand associeert met iemand die terzake een blanco-register kan voorleggen. Indien deze nieuwe maatschappij een vergunning aanvraagt en de gefailleerde is eigenaar, directeur of beheerder van deze nieuwe maatschappij, dan zou de vergunning geweigerd worden.

* * *

Om een onduidelijkheid in de oorspronkelijke tekst weg te werken wordt door de Regering een andere versie voorgesteld — stuk 257/3 — die eenparig wordt aangenomen zodat de tekst van littera b) vervangen wordt door wat volgt :

« b) wanneer de aanvrager of de houder van een vergunning, een beheerder, een zaakvoerder of een van de personen belast met het dagelijks beheer van de onder-

L'article 5, tel qu'il a été modifié, est finalement adopté à l'unanimité.

Art. 6.

Comme le Ministre le fait observer, l'article 6 précise les cas dans lesquels les licences pourront être refusées, suspendues ou retirées. Ce texte doit être mis en corrélation avec l'article 8 lequel stipule que les comités consultatifs sont chargés d'émettre un avis motivé en matière d'octroi, de refus, de suspension ou de retrait des licences. Il est à remarquer, d'une part, que ce texte circonscrit très strictement les compétences de l'Administration et du Ministre intéressé, les cas dans lesquels une licence peut être refusée, suspendue ou retirée étant énumérés limitativement par le texte de la loi.

D'autre part, il reste cependant une certaine possibilité d'appréciation, la loi elle-même n'optant, ni pour la suspension, ni pour le retrait, par exemple au cas où les taux de rémunération fixés ne sont pas observés.

« Il nous semble toutefois évident que les textes d'exécution relatifs à cet article devront réserver un certain droit d'appréciation aux comités et aux autorités investies du pouvoir de décision », déclare le Ministre, qui ajoute ensuite le commentaire suivant: « Cependant, il est possible de prendre d  s à présent l'engagement que la mesure extrême (le retrait) ne sera décidée que pour des cas fort graves. En l'occurrence, la sanction-type devrait être la suspension pour un délai qui ne serait d'ailleurs pas excessif. Le Gouvernement se rend parfaitement compte que le retrait d'une licence doit demeurer une mesure ultime, que seules pourraient justifier une incompatibilité absolue ou une récidive inadmissible d'infractions. Ce n'est que lorsqu'il appar  t clairement que l'intérêt public requiert une telle sanction, que celle-ci pourra être décidée.

Pour ce qui est de l'inobservation des conditions qui seront instaurées en vertu de l'article 4, il est évident qu'il sera fait preuve de plus de sévérité à l'égard d'un candidat sollicitant une licence qu'à l'égard d'une personne exerçant sa profession depuis de longues années.

Il est donc déclaré formellement que les interventions sur base de cet article ne se feront que d'une manière pleinement compatible avec notre jurisprudence. »

* * *

Un membre demande des précisions complémentaires au sujet du littera b), particulièrement en ce qui concerne son application aux nouveaux candidats titulaires de licence.

Le Ministre cite l'exemple d'une personne qui a fait faillite mais s'est ensuite associée avec une personne ayant en la matière un casier vierge. Au cas où cette société nouvelle solliciterait une licence et que le failli en serait propriétaire, directeur ou administrateur, la licence serait refusée.

* * *

Afin d'éliminer un passage imprécis du texte initial, le Gouvernement a présenté une version différente de ce dernier document (n   257/3). Ce texte nouveau est adopté à l'unanimité, de sorte que le texte du littera b) est remplacé par ce qui suit :

« b) si le demandeur ou le titulaire d'une licence, un administrateur, un gérant ou une des personnes chargées de la gestion journalière de l'entreprise a été déclaré en

neming failliet werd verklaard in een onderneming die één of meer aan deze wet onderworpen werkzaamheden uitoefende, of één van de hoedanigheden van beheerder, van zaakvoerder of van persoon belast met het dagelijks beheer in zulk een onderneming bezat op het ogenblik waarop deze laatste failliet werd verklaard; »

Het gehele artikel 6 wordt eveneens eenparig aangenomen.

Art. 7.

Alhoewel artikel 7, dat de publiciteit betreft welke aan de beslissingen zal worden gegeven, geen bijzondere commentaar vergt, stipt de Minister toch aan, dat die publiciteit niet alleen het publiek en de industriële kringen dient, maar ook voor de vergunninghouders een aansporing betekent om overtredingen te vermijden.

Artikel 7 wordt eenparig aangenomen.

Art. 8.

De Memorie van Toelichting verstrekt informatie-elementen, die de rol en de organisatie van de raadgevende comités duidelijker omschrijven. De Minister voegt daar evenwel nog aan toe, dat de uitvoerende macht grote verwachtingen bouwt op de samenwerking met die organen. Hier wordt inderdaad in een georganiseerde mogelijkheid van nauw contact voorzien tussen de overheid enerzijds, de betrokken beroepen en economische sectoren anderzijds.

« Het wil mij voorkomen » aldus de Minister, « dat de voorgestelde regeling logisch is : de hierboven bedoelde vertegenwoordigers van vervoerders en gebruikers zullen niet de betrokken beroepen samenwerken telkens wanneer het er zal op aan komen advies uit te brengen over maatregelen tot uitvoering van de wet en over meer algemene problemen. De rol die de comités werd toebedacht inzake toekenning, weigering, schorsing of intrekking van vergunningen werd echter beschouwd als een zaak die slechts de betrokken beroepen en de overheid raakt.

Bij de redactie van dit artikel werd een rationeel en gepast evenwicht betracht : tegenover het feit dat vertegenwoordigers van private belangengroepen de meerderheid zullen bezitten in de schoot van die comités, staat anderzijds de regel dat de uiteindelijke beslissing toch de overheid zal blijven toebehoren, gelet op de adviserende rol van die organen ».

* * *

In verband met de uitdrukking « ...raadgevende comités... samengesteld uit vertegenwoordigers van de representatieve beroepsorganisaties... » stelt een lid de vraag of daarbij ook de vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties uit de sector van het vervoer zijn bedoeld. Hij acht ook die vertegenwoordiging wenselijk en gewettigd, temeer daar zij die geroepen zijn om advies te geven over het al of niet verlenen van een vergunning tot uitoefening van een bij het ontwerp bedoeld beroep, toch de beroepskringen zijn die in de aanvrager van dergelijke vergunning een concurrent kunnen zien. Welk risico kan dienvolgens erin schuilen dat ook de werknemersorganisaties, die toch van hun kant bij een goede inrichting van het beroep belang hebben, bij dit advies zouden worden betrokken ?

Reeds bij de bespreking van artikel 5 werd door een ander lid eveneens in gelijkaardig verband gewezen naar het voorbeeld van de grenskantoren, waar de jongere bedienden zich kunnen voorbereiden op de zelfstandige uitoefening van het beroep.

De Minister merkt op dat het bovenbedoelde advies — o.m. in afwijking van wat bepaald is op het stuk van de

faillite dans une entreprise qui exerçait une ou des activités soumises à la présente loi, ou possédait l'une des qualités d'administrateur, de gérant ou de personne chargée de la gestion journalière dans une telle entreprise au moment de la déclaration en faillite de celle-ci; »

L'ensemble de l'article 6 est également adopté à l'unanimité.

Art. 7.

Bien que l'article 7, qui se rapporte à la publicité qui sera donnée aux décisions, n'appelle aucun commentaire particulier, le Ministre souligne néanmoins que cette publicité, non seulement est utile au public et aux milieux industriels, mais incite également les titulaires de licence à éviter des infractions.

L'article 7 est adopté à l'unanimité.

Art. 8.

L'Exposé des motifs fournit des éléments décrivant clairement la tâche et l'organisation des comités consultatifs. Le Ministre ajoute cependant encore à cela que le pouvoir exécutif espère beaucoup de la collaboration avec ces organismes. Il est prévu, en effet, d'aménager des possibilités de contacts étroits entre l'autorité, d'une part, les professions intéressées et les secteurs économiques, d'autre part.

« La réglementation proposée — dit le Ministre, — est, me semble-t-il, logique : les représentants susvisés des transporteurs et des usagers collaboreront avec les professions en question chaque fois qu'il s'agira d'émettre un avis sur des mesures d'exécution de la loi ou de problèmes d'ordre plus général. La mission que l'on envisageait de confier aux comités en matière d'octroi, de refus, de suspension ou de retrait de licences a cependant été considérée comme une affaire ne présentant un intérêt que pour les professions en cause et pour l'autorité.

Lors de la rédaction de cet article, on s'est efforcé de réaliser un équilibre rationnel et adéquat : les représentants des intérêts privés seront majoritaires au sein de ces comités; par contre, étant donné le rôle consultatif de ces organismes, la décision finale continuera d'appartenir aux autorités.

* * *

Quant à l'expression « comités consultatifs composés de représentants des organisations professionnelles représentatives », un membre demande si elle vise également les représentants des organisations des travailleurs du secteur des transports. Il estime une telle représentation tout aussi souhaitable et légitime, d'autant plus que ce sont précisément les milieux professionnels, pour lesquels le demandeur d'une licence de cette catégorie serait éventuellement censé être un concurrent, qui sont appelés à émettre un avis sur l'octroi ou le refus d'une licence en vue d'exercer une profession visée par le projet. Quel risque peut-il dès lors y avoir à associer également à la formulation de cet avis les organisations des travailleurs, lesquels ont tout de même en ce qui les concerne intérêt à voir la profession bien organisée ?

Dès la discussion de l'article 5, un autre membre a déjà cité, à ce même sujet, l'exemple des bureaux frontières où les jeunes employés peuvent se préparer à exercer la profession eux-mêmes.

Le Ministre observe que cet avis — en contradiction notamment avec ce qui est stipulé en ce qui concerne les

vergunningen voor het wegvervoer die mits een stage iedereen kan verkrijgen — de toegang tot het beroep of, in andere woorden, het statuut van de aanvrager betreft, en dus slaat op de solvabiliteit, de eerlijkheid, de beroepsbekwaamheid, enz. van deze laatste. Een gelijkaardige regeling bestaat in de wet van 21 april 1965 houdende het statuut van de reisbureaus.

« Het gaat niet op voor dergelijke zuivere beroepsaangelegenheid een soort stelsel van paritaire besprekingen in te voeren. Iets anders is natuurlijk de medezeggenschap in het bedrijf zelf in het raam waarvan dergelijke besprekingen volkomen op hun plaats zijn », zo oordeelt de Minister, die hierin wordt bijgetreden door andere leden.

Nog een ander lid doet evenwel opmerken dat een gelijkaardige procedure, als die bij het onderhavige artikel bepaald, wordt gevolgd door een erkenningscommissie voor aannemers van openbare werken.

* * *

Een lid onderstreept dat de raadpleging waarin bij artikel 8 is voorzien, zeer ruim en bovendien verplichtend is.

Die verplichting gehecht aan een raadpleging over de onderscheiden problemen in verband met de betrokken economische sectoren kan veel nadelen hebben en de regering blootstellen aan het gevaar van veelvuldig verhaal bij de Raad van State.

Daarom stelt hij voor een onderscheid te maken tussen de verplichte en de facultatieve raadpleging.

De raadpleging voorzien in 2° van de tekst van het ontwerp moet facultatief zijn.

Derhalve stelt het lid voor van het 2°, in een gewijzigde vorm, een derde lid te maken dat als volgt zou luiden :

« Die Comitès kunnen bovendien geroepen worden om adviezen uit te brengen over andere problemen in verband met de betrokken economische sectoren ».

Dienvolgens wordt het oorspronkelijke 3° van het tweede lid, het 2° van dit lid.

De Minister antwoordt dat de bepalingen in kwestie samen met de betrokken beroepsorganisaties werden opgesteld. Hij heeft een ruime raadpleging aanvaard om tot een innige samenwerking tussen de administratie en die organisaties te kunnen komen. In dit verband wijst de Minister naar de goede geest die heerst in de N. M. B. S., waarin alle betrokken kringen medezeggenschap hebben.

Tenslotte verklaart de Minister de gewijzigde tekst, door de vorige intervenant ingediend — het facultatief stellen van de raadplegingen over de erdoor bedoelde materie inbegrepen — te kunnen aanvaarden. Dientengevolge moeten ook sommige in dit artikel voorkomende verwijzingen worden aangepast.

* * *

Bij het voorlaatste lid van artikel 8 was een amendement ingediend door de heer Van Herreweghe (stuk 257/2) waardoor de aanvulling met vertegenwoordigers van de meest representatieve beroepsorganisaties van de goederenvervoerders over de weg en van de gebruikers, verplicht zou worden gesteld telkens als de raadgevende comités advies zullen uitbrengen op basis van het 1° en 2° van het tweede lid van dit artikel.

De Minister oordeelt dat dit amendement zonder meer kan worden aanvaard, behoudens waar gespecificeerd wordt, dat het uitsluitend om organisaties van goederenvervoerders over de weg zou gaan.

licences de transport par route, que tout le monde peut obtenir moyennant l'accomplissement d'un stage — a trait à l'accès à la profession ou, en d'autres termes, au statut du demandeur, et porte donc sur la solvabilité, l'honnêteté, les capacités professionnelles, etc., de ce dernier. Une réglementation analogue figure dans la loi du 21 avril 1965 portant statut des agences de voyages.

« Il ne convient pas d'instaurer pour une telle question, d'ordre purement professionnel, une espèce de système de discussions paritaires » estime le Ministre, appuyé sur ce point par d'autres membres. L'ouverture d'un dialogue consultatif au sein de l'entreprise elle-même représente évidemment un problème tout différent, dans le cadre duquel de telles discussions seraient parfaitement à leur place.

Un autre membre encore fait néanmoins observer qu'une commission d'agrégation d'entrepreneurs de travaux publics observe actuellement une procédure analogue à celle prescrite au présent article.

* * *

Un membre souligne que la consultation prévue à l'article 8 est très large et, en outre, obligatoire.

L'obligation d'une consultation sur les divers problèmes en rapport avec les secteurs économiques intéressés peut entraîner un grand nombre d'inconvénients et est de nature à exposer le gouvernement au danger d'un recours fréquent auprès du Conseil d'État.

C'est pourquoi il propose de faire une distinction entre la consultation obligatoire et la consultation facultative.

La consultation prévue au n° 2 du texte du projet doit être facultative.

Dès lors, le membre propose de modifier le 2° et d'en faire un troisième alinéa, libellé comme suit :

« Ces Comitès peuvent en outre être appelés à donner des avis sur d'autres problèmes en rapport avec les secteurs économiques intéressés. »

Le 3° initial du deuxième alinéa devient dès lors le 2° de cet alinéa.

Le Ministre répond que les dispositions visées ont été rédigées avec le concours des organisations professionnelles intéressées. Il a accepté une vaste consultation en vue de parvenir à établir une collaboration étroite entre l'administration et ces organisations. A ce propos, le Ministre souligne le bon esprit qui règne au sein de la S. N. C. B., où tous les milieux intéressés peuvent se faire entendre.

Enfin, le Ministre déclare pouvoir accepter le texte modifié et proposé par l'intervenant précédent, y compris la disposition rendant facultative la consultation sur les matières visées. Il convient en conséquence d'adapter également certaines références qui figurent dans cet article.

* * *

M. Van Herreweghe a présenté un amendement à l'avant-dernier alinéa de l'article 8 (document n° 257/2) tendant à compléter obligatoirement les comités par des représentants des organisations professionnelles les plus représentatives des transporteurs de marchandises par route et des usagers, chaque fois que les comités consultatifs émettront un avis sur la base du 1° et du 2° du deuxième alinéa de cet article.

Le Ministre estime que cet amendement peut être adopté inconditionnellement sauf lorsqu'il est spécifié qu'il s'agirait exclusivement d'organisations de transporteurs de marchandises par route.

De tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer zijn inderdaad regelmatig in betrekking met exploitanten in de verschillende transporttakken.

De Commissie stemt eenparig in met het subamendement dat door de Regering op het bovenbedoelde amendement van de heer Van Herreweghe werd ingediend. (Stuk 257/3) zodat de nieuwe tekst van het voorlaatste lid van artikel 8 zal luiden : « Telkens wanneer de raadgevende comités adviezen als bedoeld in het tweede lid, 1° en in het derde lid uitbrengen, worden zij aangevuld met vertegenwoordigers van de meest representatieve beroepsorganisaties van de goederenvervoerders en van de gebruikers ».

Het gewijzigd artikel 8 wordt eenparig aangenomen.

Art. 9.

Dit belangrijk artikel bepaalt dat de Koning vergoedingstarieven kan vaststellen voor de werkzaamheden waarvoor krachtens de wet een vergunning zou ingevoerd worden.

De Minister verklaart : « Er is voorzien dat ofwel maximale en minimale tarieven, ofwel maximale tarieven, ofwel minimale tarieven zouden kunnen bepaald worden. De tekst biedt dus een breed gamma van mogelijkheden : bij de redactie van deze kadertekst lag de bedoeling voor een juridisch instrument te smeden, dat de verwezenlijking zou mogelijk maken van een tarievenpolitiek die zou vatbaar blijven voor aanpassing zowel aan de economische omstandigheden als aan onze verplichtingen in breder internationaal verband. De voorziene mogelijkheden zijn immers de volgende :

- a) invoering van minima en maxima, waartussen de door partijen overeengekomen prijs zou kunnen liggen;
- b) invoering van maxima, zodat de prijsvorming alleen naar boven toe zou worden beperkt;
- c) invoering van minima, zodat de partijen alleen aan die minima zouden gebonden zijn;
- d) invoering van verplichte vaste tarieven.

In de algemene inleiding werd gewezen op de nu al bestaande tarifaire maatregelen die een regelend effect hebben op de transportmarkt. Een nationale tarifaire regeling voor het bezoldigd vervoer van goederen langs de weg is in voorbereiding. Aan de andere kant staat het vast dat ook in een verdere toekomst de transportmarkt onder invloed zal blijven van gelijksoortige maatregelen, die naargelang de aard van de transporten meer of minder ingrijpend zullen zijn. Hierbij kan worden verwezen naar het op 22 juni 1965 in de schoot van de Ministerraad van de Europese Economische Gemeenschap bereikte akkoord, dat een belangrijke stap betekent op de weg naar de ontwikkeling van de gemeenschappelijke politiek inzake vervoer.

Zoals men weet, zal, in het raam van de uitwerking van dat akkoord — uitwerking die over twee perioden van elk drie jaar zal dienen te lopen — de tarificatie een rol blijven spelen in die zin dat zij voor bepaalde transporttakken een verplichtend effect zal behouden, terwijl zij voor andere takken — o.a. het overgroot deel van de transporten langs de waterwegen — determinerend zal zijn wat de verplichtingen inzake de publiciteit betreft.

Alles samen genomen mag men zeggen dat de « ratio legis » van dit artikel dus duidelijk blijkt, wanneer men rekening houdt met de overwegingen die in de algemene inleiding werden uiteengezet. »

* * *

En effet, les auxiliaires du secteur des transports de marchandises entretiennent des contacts réguliers avec des exploitants appartenant aux diverses branches des transports.

La Commission marque son accord unanime sur le sous-amendement (Doc. n° 257/3) présenté par le Gouvernement à l'amendement de M. Van Herreweghe, de sorte que le nouveau texte de l'avant-dernier alinéa de l'article 8 sera libellé comme suit : « Quand les Comités consultatifs sont appelés à donner les avis prévus par les alinéas 2, 1°, et 3, il leur est adjoind des représentants des organisations professionnelles les plus représentatives des transporteurs de marchandises et des usagers ».

L'article 8 modifié est adopté unanimement.

Art. 9.

Cet important article stipule que le Roi peut fixer des taux de rémunération pour les activités soumises à licence en vertu de la présente loi.

Le Ministre déclare : « Il est prévu que cette fixation peut consister en la détermination soit de taux maximaux et minimaux, soit de taux maximaux, soit de taux minimaux. Le texte offre donc une vaste gamme de possibilités : lors de la rédaction de ce texte de base, l'intention était de forger un instrument juridique qui rendrait possible la réalisation d'une politique de taux qui restent adaptables, aussi bien aux réalités économiques qu'à nos engagements sur un plan international plus vaste. Les possibilités prévues sont, en effet, les suivantes :

- a) instauration de minima et de maxima, entre lesquels pourrait se situer le prix convenu par les parties;
- b) instauration de maxima, de sorte que la formation des prix serait limitée uniquement par le haut;
- c) instauration de minima, les parties n'étant liées que par ces minima;
- d) instauration de taux fixes et obligatoires.

Les mesures tarifaires qui existent actuellement et exercent un effet régulateur sur le marché des transports ont été exposées dans l'introduction générale. Un régime tarifaire national pour le transport rémunéré de marchandises par route est en préparation. Par ailleurs, il est évident que, même dans un avenir plus éloigné, le marché des transports restera soumis à l'influence de mesures analogues, qui seront plus ou moins interventionnistes selon la nature des transports. Il est renvoyé, à cet égard, à l'accord conclu le 22 juin 1965 au sein du Conseil de Ministres de la Communauté économique européenne, accord qui constitue une étape importante dans la voie de l'instauration de la politique commune en matière de transports.

Il est notoire que, dans le cadre des effets de cet accord — effets qui sont appelés à s'étaler sur deux périodes de trois ans —, la tarification continuera à jouer un rôle, en ce sens que, pour certaines branches de transport, elle conservera un caractère obligatoire, tandis que pour d'autres branches — notamment la majeure partie des transports fluviaux — elle sera déterminante quant aux obligations relatives à la publicité.

Tout ce qui précède permet d'affirmer que la « ratio legis » du présent article apparaît clairement, compte tenu des considérations développées dans l'introduction générale ».

* * *

Dit artikel zegt eveneens dat de vastgestelde vergoedingen slechts het voorwerp zullen mogen uitmaken van afstand of korting in de gevallen en onder de voorwaarden bij koninklijk besluit bepaald.

Ook van deze bepaling is, naar het de Minister wil voorkomen, doel en nut duidelijk. Het is evident dat van gans het ontworpen systeem geen nuttig resultaat zou kunnen verwacht worden, indien de vastgestelde remuneratiepercentages zonder meer zouden kunnen worden afgestaan of bij private overeenkomst verminderd.

De uitzonderingsgevallen die bij koninklijk besluit zullen worden bepaald, zullen dus slechts gevallen van samenwerking betreffen die natuurlijk duldbaar zijn en gangbaar in de commerciële praktijk: bedoeld worden hier de gevallen waarin een tussenpersoon een zaak voor behandeling zou overgemaakt hebben aan een collega.

Het tweede lid van artikel 9 bepaalt dat bij vaststelling van de vergoedingstarieven eventueel zou kunnen worden afgeweken van artikel 5 van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting. Dat laatste artikel bepaalt in zijn eerste lid: « De bevrachter heeft recht op een commissieloon dat, bij gebrek aan bepaling, gelijk is aan 5 % van de vracht. Het mag in geen geval 10 % van de vracht overschrijden ».

De Minister merkt op dat het hier ter sprake gebrachte tweede lid van artikel 9 in de tekst werd ingevoegd nadat het advies van de Raad van State was ingewonnen. De Raad had inderdaad doen opmerken dat het eerste lid van artikel 9 het genoemde artikel 5 van de wet van 5 mei 1936 niet wijzigde en ook de Koning niet machtigde om zulks te doen. De onderzochte bepaling heeft dus enkel tot doel de tekst ruim te houden. De Minister preciseert dat het *in casu* alleen om een juridische kwestie gaat, namelijk om de wenselijkheid in dit domein een werkelijke kadertekst uit te bouwen, doch dat er op dit ogenblik zeker geen elementen voorhanden zijn waarop de mening zou kunnen gebaseerd worden dat het maximum voorzien in artikel 5 van de wet van 1936 (10 % van de vracht) dient te worden overschreden. Het tegendeel is het geval.

* * *

Naar aanleiding van een opmerking van een lid in verband met het voorstel van tekst van de Raad van State, dat afwijkt van de huidige tekst, en met de noodzakelijkheid de mogelijkheid open te houden tot het bepalen van verplichte vaste tarieven, is het goed even de desbetreffende passage van de Memorie van Toelichting in herinnering te brengen:

« Betreffende dat artikel heeft de Raad van State doen opmerken dat een redactionele wijziging zou kunnen worden onder ogen gezien voor zover het in de bedoeling der Regering lag slechts vergoedingstarieven vast te stellen door het bepalen van ofwel maximale en minimale tarieven, ofwel van maximale of minimale tarieven alleen.

Een nieuw onderzoek van het probleem heeft evenwel duidelijk gemaakt dat het verkieslijk is de in het ontwerp voorkomende redactie te behouden: door te bepalen dat de Koning van de Hem door dat artikel toegekende bevoegdheden « kan » (« hierbij kunnen... ») gebruik maken van de hoger geciteerde handelwijzen, heeft de tekst de mogelijkheid niet uitgesloten verplichte vaste tarieven te bepalen. Welnu, vermits de economische omstandigheden veranderlijk zijn, dient er rekening gehouden met de noodzakelijkheid eventueel deze laatste handelwijze te gebruiken. »

Hetzelfde lid wijst tevens op het belang van dit artikel: de desbetreffende tarieven interesseren vele economische sectoren en bovendien is ook de Staat als vervoerder (N. M. B. S.) partij in de zaak. Daarom zou het goed zijn,

Le présent article stipule également que les rémunérations fixées ne peuvent faire l'objet de cessions ou de remises que dans les cas et sous les conditions à déterminer par arrêté royal.

Le Ministre estime également que le but et l'utilité de cette disposition sont évidents. Il va de soi qu'on ne pourrait escompter un résultat utile de l'ensemble du système élaboré, si les taux de rémunération fixés pouvaient être cédés sans plus ou être réduits par convention particulière.

Les cas exceptionnels qui seront déterminés par arrêté royal ne concerneront donc que les cas de collaboration qui sont tolérables et usuels dans la pratique commerciale: sont visés ici les cas où un auxiliaire aurait cédé une affaire à un collègue.

Le deuxième alinéa de l'article 9 précise que lors de la fixation des taux de rémunération il peut éventuellement être dérogé à l'article 5 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial. Ce dernier article stipule, en son premier alinéa, que: « L'affrèteur a droit à une commission qui, à défaut de stipulation, sera équivalente à 5 % du fret. Elle ne pourra en aucun cas dépasser 10 % du fret ».

Le Ministre fait observer que le deuxième alinéa de l'article 9, dont il est question ici, a été inséré dans le texte après consultation du Conseil d'Etat. Celui-ci avait, en effet, fait observer que le premier alinéa de l'article 9 n'apportait aucune modification à l'article 5 de la loi du 5 mai 1936 et n'autorisait pas le Roi à le faire. La disposition en cause a donc uniquement pour but de conférer au texte un sens large. Le Ministre précise qu'il ne s'agit, en l'occurrence, que d'une question juridique, c'est-à-dire de l'opportunité de mettre au point, en ce domaine, un texte de cadre réel, mais qu'il n'existe, à l'heure actuelle, aucun élément permettant de penser qu'il faut dépasser le maximum prévu à l'article 5 de la loi de 1936 (10 % du fret). C'est même l'inverse qui se produit.

* * *

En ce qui concerne l'observation émise par un membre au sujet du texte proposé par le Conseil d'Etat, texte qui s'écarte du texte actuel, ainsi qu'au sujet de la nécessité de préserver la possibilité de déterminer des taux fixes obligatoires, il est opportun de citer le passage suivant de l'Exposé des motifs:

« Concernant cet article, le Conseil d'Etat a fait remarquer qu'un amendement d'ordre rédactionnel pourrait être envisagé pour autant que l'intention du Gouvernement soit de ne fixer des taux de rémunération qu'en déterminant soit des taux maximaux et minimaux, soit des taux maximaux ou minimaux uniquement.

« Un nouvel examen du problème a cependant révélé qu'il est préférable de maintenir la rédaction qui figure au projet: en disposant que le Roi « peut » exercer les pouvoirs qui lui sont accordés par cet article en faisant usage des procédés susvisés, le texte n'exclut pas la possibilité de déterminer des taux fixes obligatoires. Les réalités économiques étant mouvantes, la nécessité de faire éventuellement choix de ce dernier procédé ne peut être exclue. »

Le même membre insiste également sur l'importance de cet article: les taux en question intéressent de nombreux secteurs économiques et, de plus, en tant que transporteur (S. N. C. B.), l'Etat est lui-même partie. Pour cette raison,

dat dergelijke gewichtige aangelegenheid aan de Minister-raad zou worden voorgelegd.

De Minister aanvaardt dit voorstel, waarbij, vooraan in de tekst van artikel 9, na de woorden: « De Koning kan... », de woorden worden ingevoegd « ..., bij in Minister-raad overlegd besluit, ... »

Het aldus gewijzigde artikel 9 wordt eenparig aangenomen.

Art. 10.

Dit artikel somt een reeks uitvoeringsmaatregelen op die zullen kunnen ingevoerd worden.

Betreffende het 1^o van dit artikel, dat over de borgtocht handelt, herinnert de Minister eraan dat artikel 5 van de wet toelaat voorwaarden te stellen in verband met hetzij de financiële mogelijkheden, hetzij met het stellen van een borgtocht. Op dit ogenblik wenst de Regering nog geen definitieve keuze te doen tussen deze twee mogelijkheden.

Het gaat hier inderdaad om een kwestie waarin in zeer ruime mate zal rekening gehouden worden met de suggesties en voorkeur van de beroepsgroeperingen die vertegenwoordigd zullen zijn in de raadgevende comités. Zo er uiteindelijk een borgtocht zou worden geëist, laat de wet toe eventueel van het gemeen recht af te wijken inzake de wijze van samenstelling, gebruik en teruggave. Het gaat *in casu* om een regel die reeds voorkomt in artikel 5 van de wet van 21 april 1965 houdende het statuut van de reisbureaus. Het besluit een zodanige bepaling ook in de tekst van het huidige ontwerp op te nemen, werd genomen nadat het advies van de Raad van State reeds was ingewonnen. Gelet op het feit dat de Raad van State de aandacht op deze kwestie had gevestigd, heeft de Regering gemeend ook in dit kader in die bijkomende mogelijkheid te moeten voorzien.

Hoofdstuk 4, titel III van het koninklijk besluit van 30 juni 1966 betreffende het statuut van de reisbureaus geeft een goed en klaar voorbeeld van de wijze waarop een dergelijke wettelijke machtiging kan worden uitgewerkt.

In de Memorie van Toelichting werd reeds de aandacht gevestigd op het feit dat het lang niet zeker is dat een dergelijke procedure van directe actie op de borgtocht ook in verband met de beroepen, die onder toepassing van dit ontwerp vallen, zou worden voorzien. Weer zal de Regering hier met de inzichten en wensen van de betrokkenen rekening houden, tenzij later zou blijken dat dringende noden, die het algemeen belang raken, tot een oplossing in een bepaalde richting dwingen.

Het 2^o en 3^o van dit artikel, die respectievelijk de verplichtingen van de betrokkenen inzake het verstrekken van statistische gegevens en het ondergaan van onderzoeks- en controlemaatregelen betreffen, werden in volledige overeenstemming met de afgevaardigden van de beroepsfederaties opgesteld.

Inzake het bedrag der retributies, die als deelname in de kosten van administratie, controle en toezicht zullen kunnen worden geheven, bevat de Memorie van Toelichting (blz. 8) een uitdrukkelijke verbintenis inzake de beperktheid van die bijdragen.

Het 5^o betreft de overgangsbepalingen. Het is evident dat hier zeer breed zal worden opgetreden en dat er geen sprake kan van zijn ongerechtvaardigde beperkingen op te leggen aan degenen die de betrokken beroepen op de datum van de volledige inwerkingtreding van deze wet reeds zouden uitoefenen.

Het 6^o laat toe uitzonderingsvrijstellingen te verlenen niet alleen ten gunste van publiekrechtelijke ondernemingen (N. M. B. S. bv.), maar ook aan personen die op humanitaire gronden daarop aanspraak kunnen maken.

* * *

il serait bon qu'une question aussi importante soit examinée en Conseil des Ministres.

Le Ministre accepte cette proposition, consistant à insérer au début du texte de l'article 9, après les mots : « Le Roi peut, ... », les mots : « ..., par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, ... »

L'article 9, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

Art. 10.

Cet article énumère un certain nombre de mesures d'exécution qui pourront être mises en application.

En ce qui concerne le 1^o de cet article, qui traite du cautionnement, le Ministre rappelle que l'article 5 de la loi permet de fixer des conditions relatives, soit aux capacités financières, soit à la constitution d'un cautionnement. Pour l'instant, le Gouvernement ne désire pas encore faire un choix définitif entre ces deux possibilités.

En effet, il s'agit, en l'occurrence, d'une question dans laquelle il sera très largement tenu compte des suggestions et de la préférence des groupements professionnels qui seront représentés au sein des comités consultatifs. Si, finalement, un cautionnement était requis, la loi permet de déroger éventuellement au droit commun pour ce qui est de la constitution, l'affectation et la restitution. Il s'agit, en l'occurrence, d'une règle qui figure déjà à l'article 5 de la loi du 21 avril 1965 portant statut des agences de voyages. La décision d'insérer une disposition analogue dans le texte du présent projet a été prise après que l'avis du Conseil d'Etat eût déjà été obtenu. Considérant le fait que le Conseil d'Etat avait attiré l'attention sur cette question, le Gouvernement a estimé devoir, dans ce cadre également, ouvrir cette possibilité supplémentaire.

Le chapitre 4, titre III, de l'arrêté royal du 30 juin 1966 relatif au statut des agences de voyages donne un exemple, à la fois clair et excellent, de la manière dont une telle autorisation légale peut être mise en œuvre.

Dans l'Exposé des motifs, l'attention a déjà été attirée sur le fait que rien n'était moins certain qu'une telle procédure d'action directe sur le cautionnement soit prévue en ce qui concerne les professions assujetties à l'application du présent projet. Une fois de plus, le Gouvernement tiendra compte ici des vues et des désirs exprimés par les intéressés, à moins qu'il n'apparaisse ultérieurement que des nécessités urgentes, liées à l'intérêt général, imposent une solution dans un sens déterminé.

Les 2^o et 3^o de cet article, qui portent respectivement sur les obligations des intéressés en ce qui concerne la délivrance de renseignements d'ordre statistique et leur soumission à des mesures d'enquête et de contrôle, ont été rédigés en parfait accord avec les délégués des fédérations professionnelles.

En ce qui concerne le taux des redevances qui peuvent être perçues au titre de participation dans les frais d'administration, de contrôle et de surveillance, l'Exposé des motifs contient un engagement formel quant à la limitation de ces contributions (p. 8).

Le 5^o se rapporte aux dispositions transitoires. Il est évident que l'on se montrera très large en la matière et qu'il ne peut nullement être question d'imposer des restrictions injustifiées à ceux qui exerceraient déjà les professions en question à la date de l'entrée en vigueur intégrale de la présente loi.

Le 6^o autorise l'octroi de dispenses extraordinaires, non seulement en faveur d'entreprises de droit public (par exemple, la S. N. C. B.), mais également à des personnes pouvant y prétendre pour des raisons d'ordre humanitaire.

* * *

Een lid is van oordeel dat de verplichting om de bij dit artikel bedoelde materie te regelen « bij in ministerraad overlegd besluit... », gezien de aard van die materie, overbodig is en tot gevolg kan hebben dat zij het nemen van bedoelde maatregelen nutteloos vertraagt.

De Minister sluit zich bij dit standpunt aan. Een gelijklopende bepaling komt trouwens voor in de wet houdende het statuut van het hotelwezen (wet van 19 februari 1963) en in die houdende het statuut van de reisbureaus (wet van 21 april 1965). Eenvormigheid in de diverse wetgevingen is wenselijk. Derhalve worden de woorden « Bij in ministerraad overlegd besluit... » in de aanhef van de tekst van artikel 10, weglaten.

Bij het 1^o stelt een lid nog de vraag wat bedoeld wordt met de uitdrukking « desnoods in afwijking van de regelen van het gemeen recht ».

De Minister antwoordt dat deze bepaling niet zo gewichtig is als op het eerste gezicht zou kunnen schijnen. Zij heeft hoofdzakelijk tot doel de minnelijke afhandeling van geschillen te vergemakkelijken, zonder de grondwettelijke beginselen aan te tasten (art. 92 G. W. : noodzakelijkheid van een vonnis).

Een ander geval is nog de verplichte voortgezette dekking van de borgtocht vanwege de verzekeringsmaatschappijen gedurende een bepaalde termijn nadat zij die dekking hebben opgezegd.

* * *

Het amendement van de Regering — 257/3 — op het 5^o (overgangsbepalingen) wordt eenparig aangenomen nadat, op voorstel van een lid, de voorwaardelijke wijze van de erin voorkomende werkwoordelijke vormen door de aantonende wijze is vervangen (« ... uitoefenen... » i.p.v. « ... zouden uitoefenen... » en « ... afhankelijk gesteld wordt... » i.p.v. « ... zou afhankelijk gesteld worden... »).

* * *

Diverse opmerkingen hebben nog betrekking op het 6^o (maatregelen tot vrijstelling van de gestelde voorwaarden tot toekenning van de vergunning).

In verband met de eventuele vrijstelling van de voorwaarden ten gunste van publiekrechtelijke ondernemingen, vestigt de Minister er de aandacht op dat bv. de N. M. B. S. voor inkeringen als tussenpersoon optreedt.

In verband met diezelfde vrijstelling « ten gunste van de echtgenoten en kinderen van degenen die tot hun overlijden regelmatig een of meer werkzaamheden hebben uitgeoefend waarvoor op grond van deze wet vergunning vereist is », onderstreept de Minister de gegrondheid en billijkheid van maatregelen als vrijstelling van de leeftijdsgrens en dergelijke om de voortzetting van een onderneming mogelijk te maken. Een gelijklopende bepaling vindt men trouwens terug in artikel 7 van de wet op de reisbureaus.

Terloops weze nog aangestipt dat hier geen individuele maar wel algemeen geldende maatregelen van vrijstelling worden bedoeld, te nemen bij koninklijk besluit.

Het artikel wordt in de, zoals hierboven aangegeven, gewijzigde vorm eenparig aangenomen.

Art. 11.

Dit artikel stelt overtredingen strafbaar waarvoor geen administratieve sancties voorzien zijn.

De Minister verklaart nader : « Op dit vlak ook heeft de Regering volledig rekening gehouden met het feit dat nu

Un membre estime que l'obligation de régler « par arrêté délibéré en Conseil des Ministres » la matière visée dans le présent article est superflue, étant donné la nature de celle-ci, et qu'elle peut avoir pour conséquence de retarder inutilement la décision relative aux mesures en question.

Le Ministre se rallie à ce point de vue. Une disposition identique figure d'ailleurs dans la loi portant statut des établissements hôteliers (loi du 19 février 1963) et dans la loi portant statut des agences de voyages (loi du 21 avril 1965). Il est souhaitable que les diverses législations soient uniformes. En conséquence, les mots « Par arrêté délibéré en Conseil des Ministres » figurant au début du texte de l'article 10, sont supprimés.

Au 1^o, un membre demande encore ce que signifie l'expression « au besoin en dérogeant aux règles du droit commun ».

Le Ministre répond que cette disposition est moins importante qu'elle ne pourrait le paraître à première vue. Elle a pour but principal de faciliter le règlement des litiges à l'amiable sans porter atteinte aux principes constitutionnels (Const., 92 : nécessité d'un jugement).

Un autre cas qu'il convient de soulever c'est celui de l'obligation faite aux compagnies d'assurance de continuer à couvrir le cautionnement pendant un certain délai, après qu'elles aient dénoncé cette couverture.

* * *

L'amendement du Gouvernement (doc. n^o 257/3) au 5^o (dispositions transitoires) est adopté à l'unanimité après que, sur proposition d'un membre, le conditionnel des formes verbales y figurant ait été remplacé par l'indicatif (« ... exerceraient... » par « ... exercent... » et « ... serait subordonné... » par « ... est subordonné... »).

* * *

Diverses observations sont encore faites au sujet du 6^o (mesures de dispense des conditions mises à l'octroi de la licence).

En ce qui concerne la dispense éventuelle des conditions en faveur des entreprises de droit public, le Ministre attire l'attention sur le fait que la S. N. C. B., par exemple, intervient comme auxiliaire dans les dédouanements.

En ce qui concerne cette même dispense « en faveur des conjoints et enfants de ceux qui ont exercé régulièrement jusqu'à leur décès une ou des activités soumises à licence sur base de la présente loi », le Ministre met l'accent sur le bien-fondé et l'équité des mesures telles que la dispense de la limite d'âge, etc., pour pouvoir continuer une entreprise. Une disposition similaire se retrouve d'ailleurs à l'article 7 de la loi sur les agences de voyage.

Incidemment, il convient encore de souligner qu'il ne s'agit pas en l'occurrence de mesures individuelles de dispense mais de mesures d'une valeur générale, qui seront prises par voie d'arrêté royal.

L'article est adopté à l'unanimité, dans sa forme modifiée reprise ci-dessus.

Art. 11.

Cet article sanctionne des infractions pour lesquelles il n'est pas prévu de sanctions administratives.

Le Ministre précise que, sur ce plan également, le Gouvernement a parfaitement tenu compte du fait que des

reglementerend zal worden opgetreden inzake beroepen die tot nu toe vrij waren. Ze heeft ook aan de betrokkenen vertrouwen willen schenken en daarom cumulatie tussen administratieve en strafrechtelijke sancties vermeden.

Ik meen daarom te kunnen bevestigen dat op dit belangrijk gebied van de sancties het ontwerp redelijk en rechtvaardig werd opgevat. »

Naar aanleiding van een opmerking van een lid, wijst de Minister erop dat, op het stuk van de strafbepalingen, de verwijzing naar Boek I van het Strafwetboek, « Hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd », een in talrijke wetten voorkomende en geijkte verwijzing is betreffende misdrijven en bestraffing in het algemeen. Zie ook de wetten betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (wet van 1 augustus 1960, art. 10, § 1, tweede lid) en op de reisbureaus (art. 9).

Artikel 11 wordt eenparig aangenomen.

Art. 12.

Deze tekst duidt in zijn eerste lid de officieren, ambtenaren en agenten aan die bevoegd zullen zijn om de overtreddingen van de wet en van de uitvoeringsbesluiten op te sporen en vast te stellen.

Zoals gebruikelijk in de schoot van het Departement van Verkeerswezen en van P. T. T., bepaalt de tekst dat de Koning te dien einde ambtenaren en beambten zal kunnen aanwijzen op voorstel van de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer behoort.

De Minister meent dat deze bepaling haar nut heeft: het gaat *in casu* om een bijzondere stof, zodat aanduiding van meer gespecialiseerde agenten gerechtvaardigd is. Er wordt trouwens geen afbreuk gedaan aan de bevoegdheid van de andere door de tekst aangeduide organen.

Een lid merkt op dat afschriften van de processen-verbaal op straffe van nietigheid binnen vier werkdagen moeten worden gezonden, niet alleen aan de overtreder — wat belangrijk is uit het oogpunt van de verdediging van de rechten van de burgers — maar ook aan de bevoegde Minister.

De Minister onderstreept dat de bedoelde verplichting voor de belanghebbenden een bijkomende waarborg betekent welke ook in andere wetten is ingeschreven (art. 10 van de wet houdende het statuut van de reisbureaus).

Artikel 12 wordt eenparig aangenomen.

Art. 13.

Naar luid van een verklaring van de Minister is het de bedoeling van de Regering de wet in werking te laten treden van zodra de teksten betreffende de inrichting van bepaalde essentiële organen op punt zijn gesteld.

Vermits alle uitvoeringsmaatregelen aan het advies van de raadgevende comités dienen onderworpen te worden, was het noodzakelijk te voorzien dat artikel 8 op een vroegere datum uitwerking zou krijgen.

Artikel 13 wordt eenparig aangenomen.

* * *

In zijn conclusies spreekt de Minister de overtuiging uit, dat deze tekst, die in nauwe samenwerking met de betrokken beroepen werd voorbereid, werkelijk een rationele en vrij

professions qui, jusqu'à présent, étaient libres, seront dorénavant réglementées. Il a aussi voulu faire confiance aux intéressés et, pour cette raison, il a évité de cumuler des sanctions administratives et pénales.

En conséquence, le Ministre pense pouvoir confirmer que, dans l'important domaine des sanctions, le projet a été conçu de manière à la fois raisonnable et équitable.

A la suite d'une observation formulée par un membre, le Ministre fait observer que, dans le domaine des dispositions pénales, la référence au Livre premier du Code pénal, « sans exception du Chapitre VII et de l'article 85 », constitue un renvoi type en matière d'infractions et de répression en général et figure à ce titre dans de nombreuses lois. A ce propos, il y a lieu de se référer notamment aux lois relatives au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles (loi du 1^{er} août 1960, art. 10, § 1^{er}, deuxième alinéa) et aux agences de voyages (art. 9).

L'article 11 est adopté à l'unanimité.

Art. 12.

Ce texte désigne, en son premier alinéa, les officiers, fonctionnaires et agents qui seront compétents pour rechercher et constater les infractions à la loi et aux arrêtés d'exécution.

Comme il est d'usage au sein du Département des Communications et des P. T. T., le texte dispose que des fonctionnaires et agents pourront être désignés à cette fin par le Roi sur proposition du Ministre qui a les transports dans ses attributions.

Le Ministre estime cette disposition utile: il s'agit, en l'occurrence, d'une matière spéciale, de sorte que la désignation de fonctionnaires spécialisés est justifiée. Par ailleurs il n'est pas dérogé à la compétence des autres organes désignés par la loi.

Un membre fait observer que des copies des procès-verbaux doivent être adressées à peine de nullité dans un délai de quatre jours ouvrables, non seulement à l'auteur de l'infraction — ce qui est important du point de vue de la défense des droits des citoyens — mais également au Ministre compétent.

Le Ministre souligne que l'obligation visée constitue pour les intéressés une garantie complémentaire, prévue également dans d'autres lois (art. 10 de la loi portant statut des agences de voyages).

L'article 12 est adopté à l'unanimité.

Art. 13.

Comme le Ministre l'a déclaré, le Gouvernement a l'intention de mettre la loi en vigueur dès que les textes relatifs à l'organisation de certains organes essentiels auront été mis au point.

Toutes les mesures d'exécution devant être soumises à l'avis des comités consultatifs, il était absolument nécessaire de prévoir que l'article 8 entrerait en vigueur à une date antérieure.

L'article 13 est adopté à l'unanimité.

* * *

Le Ministre conclut en exprimant sa conviction que le présent texte, qui a été préparé en étroite collaboration avec les professions intéressées, permettra réellement de

aanvaarde organisatie van de besproken activiteiten zal mogelijk maken ten bate van het algemeen belang.

* * *

Het gehele wetsontwerp, zomede dit verslag, worden eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

De Voorzitter,

M. VAN HERREWEGHE.

L. MOYERSOEN.

mettre sur pied une organisation rationnelle et librement admise des activités en question, ce qui serait tout au bénéfice du bien public.

* * *

Le projet de loi dans son ensemble ainsi que le présent rapport ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

Le Président,

M. VAN HERREWEGHE.

L. MOYERSOEN.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

(nieuwe titel)

WETSONTWERP

betreffende het statuut van de tussenpersonen
op het gebied van het goederenvervoer.

Artikel 1.

Deze wet verstaat onder :

1° vervoercommissienair, elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, de verbintenis aangaat een transport van goederen te verrichten en dit transport in eigen naam door derden doet uitvoeren;

2° vervoermakelaar, elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, twee of meer personen met elkaar in contact brengt met het oog op het wederzijds sluiten van een vervoerovereenkomst, en die, ingeval hij bij het sluiten van die overeenkomst optreedt, dit slechts doet in hoedanigheid van vertegenwoordiger van zijn lastgevers;

3° commissienair-expediteur bij het vervoer, elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, de verbintenis aangaat goederen te doen vervoeren in eigen naam maar voor rekening van zijn committent, en een of meer met dat vervoer samenhangende verrichtingen, zoals het in ontvangst nemen, het bezorgen aan derdenvervoerders, het opslaan, de verzekering en het in- of uitklaren, uit te voeren of te doen uitvoeren.

In de zin van deze wet dient onder het woord vergoeding te worden verstaan elke tegenprestatie hetzij in speciën of in natura, hetzij onder vorm van om het even welke rechtstreekse of onrechtstreekse voordelen.

Art. 2.

De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit, de uitoefening van de werkzaamheden die hierboven omschreven zijn als die van vervoercommissienairs, vervoermakelaars en commissienairs-expeditieus bij het vervoer, afhankelijk stellen van het bezit van een vergunning, die wordt afgegeven overeenkomstig artikel 4.

De Koning kan eveneens, bij in Ministerraad overlegd besluit, de uitoefening van andere werkzaamheden van tussenpersoon in het vervoer van goederen, al dan niet gepaard met een of meer werkzaamheden zoals bedoeld bij artikel 1, afhankelijk stellen van het bezit van een vergunning die ook wordt afgeleverd overeenkomstig artikel 4.

De Koning kan bovendien, bij in Ministerraad overlegd besluit, voor elke werkzaamheid of elk geheel van werkzaamheden voor welke uitoefening een vergunning vereist is, de titels of benamingen vaststellen waarvan het gebruik, in welke vorm ook, alleen aan de houders van die vergunning zal worden toegestaan.

Art. 3.

De commissienair-expediteur bij het vervoer kan in eigen naam geen goederenvervoer voor rekening van commit-

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION.

(intitulé nouveau)

PROJET DE LOI

relatif au statut des auxiliaires de transport de
marchandises.

Article premier.

Au sens de la présente loi :

1° est réputée commissionnaire de transport, toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s'engage à effectuer un transport de marchandises et fait exécuter ce transport en son propre nom par des tiers;

2° est réputée courtier de transport, toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, met en rapport deux ou plusieurs personnes en vue de la conclusion entre elles d'un contrat de transport de marchandises, et qui n'intervient éventuellement dans la conclusion de ce contrat qu'en qualité de représentant de ses mandants;

3° est réputée commissionnaire-expéditeur au transport, toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s'engage à faire transporter des marchandises, en son propre nom mais pour le compte de son commettant, et à exécuter ou à faire exécuter une ou plusieurs opérations connexes à ces transports telles que la réception, la remise à des tiers transporteurs, l'entreposage, l'assurance et le dédouanement.

Au sens de la présente loi, le terme rémunération désigne toute contreprestation soit en espèces ou en nature, soit sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.

Art. 2.

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, subordonner l'exercice des activités décrites ci-dessus comme étant celles de commissionnaires de transport, de courtiers de transport et de commissionnaires-expéditeurs au transport à la possession d'une licence, délivrée conformément à l'article 4.

Le Roi peut également, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, subordonner l'exercice d'autres activités d'auxiliaires de transport de marchandises, combinées ou non avec une ou plusieurs des activités visées à l'article 1^{er}, à la possession d'une licence pareillement délivrée conformément à l'article 4.

Le Roi peut, en outre, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, déterminer pour chaque activité ou groupe d'activités dont l'exercice est subordonné à la possession d'une licence, les titres ou appellations dont l'usage, sous quelque forme que ce soit, sera réservé aux porteurs de cette licence.

Art. 3.

Le commissionnaire-expéditeur au transport ne peut faire exécuter en son propre nom des transports de marchandises

tenten doen verrichten zonder vooraf de vergunning te hebben verkregen waarvan het bezit aan vervoercommissiionairs mocht zijn voorgeschreven.

Art. 4.

De in artikel 2 bedoelde vergunningen worden verleend, geweigerd, geschorst of ingetrokken onder de voorwaarden en volgens de procedure welke de Koning bij in Ministerraad overlegd besluit vaststelt.

Deze procedure moet de rechten van de verdediging vrijwaren, inzonderheid het recht voor de betrokkene om in geval van weigering, schorsing of intrekking van de vergunning over een administratief beroep te beschikken en om persoonlijk of door een lasthebber die drager is van de stukken, zijn verweermiddelen te laten gelden vóór de in artikel 8 bedoelde raadgevende Comit  s.

Art. 5.

Voor het verlenen van de vergunningen mogen alleen de volgende voorwaarden worden gesteld :

1^o wat de vergunningaanvrager betreft, als hij een natuurlijke persoon is :

a) het niet-bestaan van veroordelingen, in België of in het buitenland, door een in kracht van gewijsde gegane gerechtelijke beslissing, voor een der overtredingen bedoeld in Boek II, titel III, hoofdstukken I tot V en titel IX, hoofdstukken I en II van het Strafwetboek.

Er wordt geen rekening gehouden met de voorwaardelijke veroordelingen zolang de uitvoering van de uitgesproken straffen uitgesteld is;

b) de verplichting een praktische proeftijd te hebben doorgemaakt, tenzij de werkzaamheden waarvoor die vergunning wordt verleend, zouden gereguleerd zijn ter uitvoering van de wet van 24 december 1958 waarbij de Koning wordt gemachtigd beroepsuitoefeningsvoorwaarden in te voeren in de ambachts-, de kleine en middelgrote handels- en de kleine nijverheidsondernemingen; in dit laatste geval, zal de overlegging van het getuigenschrift of de beslissing bedoeld in de artikelen 11 of 13 van de voormelde wet van 24 december 1958 vereist worden.

2^o wat de onderneming betreft :

a) voorwaarden in verband met de lokalen waar de werkzaamheden waarvoor de vergunning wordt verleend, worden uitgeoefend;

b) voorwaarden in verband met hetzij de financiële mogelijkheden, hetzij met het stellen van een borgtocht.

Wanneer de aanvrager van de vergunning een rechtspersoon is, moeten de natuurlijke persoon of personen die het dagelijks beheer van de onderneming of van de afdeling der onderneming die de activiteiten wil uitoefenen waarvoor de vergunning gevraagd wordt, de voorwaarden vervullen die ingevolge het 1^o van dit artikel zullen bepaald worden.

Indien dit beheer niet meer kan worden uitgeoefend door de natuurlijke persoon of personen, die bedoeld zijn in het vorige lid, beschikt de rechtspersoon over een termijn van zes maanden voor het nakomen van het bepaalde in deze wet en in de besluiten tot uitvoering ervan.

pour le compte de commettants sans avoir obtenu, au préalable, la licence dont la possession serait exigée de la part des commissionnaires de transport.

Art. 4.

Les licences visées à l'article 2 sont accordées, refusées, suspendues ou retirées aux conditions et suivant la procédure à déterminer par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

Cette procédure doit assurer les droits de la défense et notamment le droit pour l'intéressé de disposer d'un recours administratif en cas de refus, de suspension ou de retrait de la licence et de faire valoir ses moyens, soit par lui-même, soit par mandataire porteur des pièces devant les Comit  s consultatifs visés à l'article 8.

Art. 5.

L'octroi des licences ne peut être subordonné qu'aux conditions suivantes :

1^o en ce qui concerne le demandeur d'une licence, lorsque ce demandeur est une personne physique :

a)    l'absence de condamnations, en Belgique ou à l'étranger, par une décision judiciaire coulée en force de chose jugée pour une des infractions visées au Livre II, titre III, chapitres I    V, et titre IX, chapitres I et II, du Code pénal.

Il n'est pas tenu compte des condamnations conditionnelles tant qu'il est sursis à l'exécution des peines prononcées;

b)    l'obligation d'avoir effectué un stage pratique, à moins que les activités couvertes par cette licence ne soient réglementées en exécution de la loi du 24 décembre 1958 permettant au Roi d'instituer des conditions d'exercice de la profession dans les entreprises de l'artisanat, du petit et du moyen commerce et de la petite industrie; dans ce dernier cas, la production de l'attestation ou de la décision prévue aux articles 11 ou 13 de la loi du 24 décembre 1958 précitée sera exigée.

2^o en ce qui concerne l'entreprise :

a)    des conditions relatives aux locaux où s'exercent les activités couvertes par la licence;

b)    des conditions relatives soit aux capacités financières, soit à la constitution d'un cautionnement.

Lorsque le demandeur de la licence est une personne morale, la ou les personnes physiques qui assurent la gestion journalière de l'entreprise ou de la branche de l'entreprise qui se propose d'exercer les activités pour lesquelles la licence est demand  e doivent remplir les conditions qui seront édictées en vertu du 1^o du présent article.

Au cas où cette gestion ne peut plus être exercée par la ou les personnes physiques visées à l'alinéa qui précède, la personne morale dispose d'un délai de six mois pour se conformer aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 6.

De in artikel 2 bedoelde vergunningen kunnen, naar gelang van het geval, geweigerd, geschorst of ingetrokken worden :

- a) wanneer de krachtens artikel 4 vastgestelde voorwaarden niet of niet meer worden vervuld;
- b) wanneer de aanvrager of de houder van een vergunning, een beheerder, een zaakvoerder of een van de personen belast met het dagelijks beheer van de onderneming failliet werd verklaard in een onderneming die een of meer aan deze wet onderworpen werkzaamheden uitoefende, of één van de hoedanigheden van beheerder, van zaakvoerder of van persoon belast met het dagelijks beheer in zulk een onderneming bezat op het ogenblik waarop deze laatste failliet werd verklaard;
- c) wanneer de krachtens artikel 9 vastgestelde vergoedingsstarieven niet in acht worden genomen.

Art. 7.

Iedere beslissing betreffende het verlenen, schorsen of intrekken van vergunningen wordt bij uittreksel in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Art. 8.

De Koning richt raadgevende Comit  s op, samengesteld uit vertegenwoordigers van de representatieve beroepsorganisaties, waarvan de leden de beroepen of werkzaamheden bedoeld in de artikelen 1 en 2 uitoefenen, en uit een vertegenwoordiger van de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer behoort.

Die raadgevende Comit  s hebben, ieder op zijn gebied, tot opdracht :

- 1^o advies uit te brengen over de maatregelen tot uitvoering van deze wet;
- 2^o een gemotiveerd advies uit te brengen inzake toekenning, weigering, schorsing of intrekking van de vergunningen.

Die Comit  s kunnen bovendien geroepen worden om adviezen uit te brengen over andere problemen in verband met de betrokken economische sectoren.

Telkens wanneer de raadgevende Comit  s adviezen als bedoeld in het tweede lid, 1^o, en in het derde lid uitbrengen, worden zij aangevuld met vertegenwoordigers van de meest representatieve beroepsorganisaties van de goederenvervoerders en van de gebruikers.

Voor het volbrengen van de taak die in het tweede lid, 2^o, aan de raadgevende Comit  s is opgedragen, kan de Koning in de schoot van de Comit  s zoveel afdelingen oprichten als er categorieën van vergunningen zijn.

Art. 9.

De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit, vergoedingsstarieven vaststellen voor de werkzaamheden waarvoor krachtens deze wet een vergunning vereist is. Hierbij kunnen ofwel maximale en minimale tarieven, ofwel maximale tarieven, ofwel minimale tarieven bepaald worden. De vastgestelde vergoedingen mogen slechts het voorwerp uitmaken van afstand of korting in de gevallen en voorwaarden bij koninklijk besluit bepaald.

Eventueel kan worden afgeweken van artikel 5 van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting.

Art. 6.

Les licences visées à l'article 2 peuvent, suivant les cas, être refusées, suspendues ou retirées :

- a) si les conditions édictées en exécution de l'article 4 ne sont pas ou ne sont plus observées;
- b) si le demandeur ou le titulaire d'une licence, un administrateur, un gérant ou une des personnes chargées de la gestion journalière de l'entreprise a été déclaré en faillite dans une entreprise qui exerçait une ou des activités soumises à la présente loi, ou possédait l'une des qualités d'administrateur, de gérant ou de personne chargée de la gestion journalière dans une telle entreprise au moment de la déclaration en faillite de celle-ci;
- c) si les taux de rémunération fixés en vertu de l'article 9 ne sont pas respectés.

Art. 7.

Toute décision relative à l'octroi, à la suspension ou au retrait des licences fait l'objet d'une publication par extrait au *Moniteur belge*.

Art. 8.

Le Roi crée des Comit  s consultatifs composés de représentants des organisations professionnelles représentatives dont les membres exercent les professions ou activités visées aux articles 1 et 2 et d'un représentant du Ministre ayant les transports dans ses attributions.

Ces Comit  s consultatifs sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de donner :

- 1^o un avis sur les mesures d'exécution de la présente loi;
- 2^o un avis motivé en matière d'octroi, de refus, de suspension ou de retrait des licences.

Ces Comit  s peuvent en outre être appelés à donner des avis sur d'autres problèmes en rapport avec les secteurs économiques intéressés.

Quand les Comit  s consultatifs sont appelés à donner les avis prévus par l'alinéa 2, 1^o, et par l'alinéa 3, il leur est adjoint des représentants des organisations professionnelles les plus représentatives des transporteurs de marchandises et des usagers.

Pour l'exécution de la mission dont les Comit  s consultatifs sont chargés par l'alinéa 2, 2^o, le Roi peut créer au sein des Comit  s autant de sections qu'il existe de catégories de licences.

Art. 9.

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, fixer des taux de rémunération pour les activités soumises à licence en vertu de la présente loi. Cette fixation peut consister en la détermination soit de taux maximaux et minimaux, soit de taux maximaux, soit de taux minimaux. Les rémunérations fixées ne peuvent faire l'objet de cessions ou de remises que dans les cas et sous les conditions à déterminer par arrêté royal.

Il peut être éventuellement dérogé à l'article 5 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial.

Art. 10.

De Koning bepaalt :

1° de regelen betreffende de wijze waarop de in artikel 5 bedoelde borgtocht wordt gesteld, gebruikt en teruggegeven, desnoods in afwijking van de regelen van het gemeen recht;

2° de statistische gegevens, te verstrekken door de natuurlijke en rechtspersonen die werkzaamheden uitoefenen waarvoor op grond van deze wet vergunning vereist is;

3° de onderzoeks- en controlemaatregelen waaraan de aanvragers en de houders van een vergunning onderworpen kunnen worden. Die controlemaatregelen, die ten doel hebben na te gaan of de houders hun verplichtingen op het gebied van het vervoer nakomen, kunnen inzonderheid het recht impliceren om kennis te nemen van de boeken en andere bedrijfsdocumenten op de wijze vastgesteld door het in dit artikel bedoeld reglement;

4° het bedrag van de retributies, ten bate van de Staat of van erkende of aangewezen organen te innen als deelname in de kosten van administratie, controle en toezicht die uit de toepassing van deze wet voortvloeien;

5° de overgangsbepalingen ten voordele van de natuurlijke of rechtspersonen die één of meer door deze wet bedoelde werkzaamheden uitoefenen op het ogenblik waarop de uitoefening van die werkzaamheden afhankelijk gesteld wordt van het bezit van een vergunning op grond van artikel 2;

6° de maatregelen tot vrijstelling ten gunste van de publiekrechtelijke ondernemingen en ten gunste van de echtgenoten en kinderen van degenen die tot hun overlijden regelmatig een of meer werkzaamheden hebben uitgeoefend waarvoor op grond van deze wet vergunning vereist is, of die, na dergelijke werkzaamheden regelmatig te hebben uitgeoefend, ze niet kunnen voortzetten wegens invaliditeit.

Art. 11.

Met gevangenisstraf van acht dagen tot één maand en met een geldboete van zesentwintig frank tot duizend frank, of met één van die straffen alleen worden gestraft :

1° de overtredingen van de ter uitvoering van artikel 2 van deze wet getroffen besluiten;

2° de overtredingen van artikel 3;

3° de overtredingen van de besluiten ter uitvoering van artikel 10, 2°, 3° en 4°.

De personen die burgerlijk aansprakelijk zijn op grond van artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek zijn er toe gehouden de boete te betalen.

Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek Hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn op deze misdrijven van toepassing.

Art. 12.

Onverminderd de bevoegdheid van de officieren van gerechtelijke politie, zijn het personeel van de Rijkswacht, de ambtenaren en agenten van de plaatselijke politie en de ambtenaren en beambten door de Koning te dien einde aangewezen op voorstel van de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer behoort, ermee belast de overtredingen van deze wet en van de besluiten tot uitvoering ervan op te sporen en bij proces-verbaal vast te stellen.

Deze processen-verbaal zijn rechtsgeldig tot bewijs van het tegendeel. Zij worden aan de Ambtenaar van het

Art. 10.

Le Roi détermine :

1° les règles concernant les modalités de constitution, d'affectation et de restitution du cautionnement prévu à l'article 5, au besoin en dérogeant aux règles du droit commun;

2° les renseignements statistiques à fournir par les personnes physiques ou morales exerçant des activités soumises à licence en vertu de la présente loi;

3° les mesures d'enquête et de contrôle auxquelles les requérants et les titulaires de licences peuvent être soumis. Ces mesures de contrôle, qui ont pour but de vérifier le respect par les titulaires de leurs obligations en matière de transport, peuvent notamment comporter le droit de prendre connaissance des livres et autres documents professionnels, selon des modalités à déterminer par le règlement visé au présent article;

4° le taux des redevances à percevoir au profit de l'Etat ou d'organismes agréés ou désignés au titre de participation dans les frais d'administration, de contrôle et de surveillance résultant de l'application de la présente loi;

5° les dispositions transitoires en faveur des personnes physiques ou morales qui exercent une ou des activités visées par la présente loi au moment où l'exercice de ces activités est subordonné à la possession d'une licence conformément à l'article 2;

6° les mesures de dispense en faveur des entreprises de droit public ainsi qu'en faveur des conjoints et enfants de ceux qui ont exercé régulièrement jusqu'à leur décès une ou des activités soumises à licence sur base de la présente loi ou qui, ayant régulièrement exercé de telles activités, ne peuvent continuer à les exercer pour raison d'invalidité

Art. 11.

Seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de vingt-six francs à mille francs, ou d'une de ces peines seulement :

1° les infractions aux arrêtés d'exécution de l'article 2 de la présente loi;

2° les infractions à l'article 3;

3° les infractions aux arrêtés d'exécution de l'article 10, 2°, 3° et 4°.

Les personnes civilement responsables aux termes de l'article 1384 du Code civil sont tenues au paiement de l'amende.

Toutes les dispositions du Livre premier du Code pénal, sans exception du Chapitre VII et de l'article 85, sont applicables à ces infractions.

Art. 12.

Sans préjudice de la compétence attribuée aux officiers de police judiciaire, le personnel du corps de la gendarmerie, les fonctionnaires et agents de la police locale et les fonctionnaires et agents désignés à cette fin par le Roi sur proposition du Ministre qui a les transports dans ses attributions sont chargés de rechercher et de constater par des procès-verbaux les infractions à la présente loi ainsi qu'à ses arrêtés d'exécution.

Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils sont transmis à l'Officier du Ministère public et une

Openbaar Ministerie doorgezonden en een afschrift ervan wordt binnen vier werkdagen na de vaststelling van de overtreding gezonden aan de overtreder en aan de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer behoort, dit alles op straffe van nietigheid.

Art. 13.

De Koning bepaalt de datum waarop deze wet in werking treedt.

De Koning kan de inwerkingtreding van artikel 8 evenwel vaststellen op een datum vóór die welke Hij voor de inwerkingtreding van de overige bepalingen van de wet zal vaststellen.

copie en est adressée à l'auteur de l'infraction et au Ministre qui a les transports dans ses attributions, dans les quatre jours ouvrables de la constatation de l'infraction, le tout sous peine de nullité.

Art. 13.

Le Roi fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Toutefois, le Roi peut fixer la mise en vigueur de l'article 8 à une date précédant celle qu'Il déterminera pour l'entrée en vigueur des autres dispositions de la loi.
