

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1990-1991

17 JANVIER 1991

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du
1^{er} août 1960 relative au
transport rémunéré de choses
par véhicules automobiles**

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — CONSIDERATIONS GENERALES

1. Introduction

La loi du 1^{er} août 1960 prévoit que nul ne peut effectuer des transports rémunérés de choses par route, au moyen d'un véhicule automobile ou à traction mécanique indépendante (semi-remorque ou remorque), s'il n'a été délivré spécialement pour ce véhicule :

- soit un certificat de transport pour les transports à courte distance;
- soit une autorisation de transport national si le véhicule est utilisé exclusivement à l'intérieur du royaume;
- soit une autorisation de transport international si le véhicule est destiné à franchir les frontières du royaume.

Un des aspects les plus particuliers de la loi consiste en ce que le transporteur ne peut étendre son activité que progressivement. Ainsi doit-il débiter avec un certificat de transport, momentanément valable dans un rayon de 75 km autour de son siège d'exploitation et ce, durant 3 ans au minimum. Pour les véhicules utilisés sous le couvert d'un certificat de transport, le transporteur peut solliciter, après cette période

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1990-1991

17 JANUARI 1991

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van
1 augustus 1960 betreffende het
vervoer van zaken met
motorvoertuigen tegen vergoeding**

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — ALGEMENE BESCHOUWINGEN

1. Inleiding

De wet van 1 augustus 1960 bepaalt dat niemand tegen vergoeding vervoer van zaken over de weg met motorvoertuigen of met een door afzonderlijke mechanische kracht voortbewogen voertuig (oplegger of aanhangwagen) mag verrichten tenzij speciaal voor dit voertuig werd afgegeven :

- ofwel een vervoerbewijs voor vervoer over korte afstand;
- ofwel een vergunning voor nationaal vervoer, als het voertuig uitsluitend binnen het Rijk wordt gebruikt;
- ofwel een vergunning voor internationaal vervoer, als het voertuig bestemd is voor internationaal vervoer.

Een van de bijzonderste aspecten van de wet bestaat hierin dat de vervoerder slechts geleidelijk zijn activiteit kan uitbreiden. Aldus dient hij te starten met een vervoerbewijs, momenteel geldig binnen een straal van 75 km rond zijn exploitatiezetel, en zulks gedurende minimum 3 jaar. Voor de voertuigen waarmee hij met een vervoerbewijs heeft gereden kan hij na die minimumperiode van 3 jaar algemene vergun-

de minimale de 3 ans, des autorisations générales de transport national. Ce n'est qu'après une nouvelle période de 6 ans au minimum que le transporteur peut étendre son parc de véhicules d'une manière illimitée. L'intention du législateur était de soumettre chaque transporteur débutant à une période de stage et de ne le laisser décider qu'après une période de 9 ans au minimum, du nombre et de la capacité des véhicules nécessaires à la bonne marche de son entreprise.

Ce n'est que pour l'accès au transport international que fut exigée la capacité professionnelle sous la forme de fréquentation de cours et de réussite d'un examen par au moins une personne chargée de la direction de l'entreprise de transport.

2. Développements sur le plan international

a) *Communauté européenne*

En exécution des articles 74 et suivants du Traité instituant la Communauté économique européenne, on tend vers une dimension communautaire dans la politique des transports. D'ores et déjà, des réglementations ont été élaborées afin de permettre aux transporteurs des Etats membres d'effectuer des transports vers le territoire d'autres Etats membres ou en transit par ce territoire. En outre, on a commencé à autoriser les transporteurs des Etats membres à effectuer des transports nationaux dans les Etats membres où ils ne résident pas.

Afin que le droit de libre établissement sans perturbation du marché puisse être exercé, des mesures uniformes furent prises au niveau C.E. pour améliorer la qualité des transporteurs et ce, par l'instauration de conditions d'accès à la profession auxquelles tout transporteur doit se soumettre en tout temps. Ces conditions reposent sur la capacité professionnelle, la capacité financière et l'honorabilité. Elles ont été instaurées par la Directive (74/561/CEE) du Conseil du 12 novembre 1974 relative à l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, renforcées et complétées récemment par la Directive (89/438/CEE) du Conseil du 21 juin 1989.

b) *Union économique Benelux*

Dans le cadre de l'Union économique Benelux également, des mesures ont été prises visant à libéraliser les prestations de services dans le secteur du transport de marchandises et ce, en exécution des articles 85 à 89 du Traité Benelux.

Ainsi, les transporteurs établis dans un des Etats du Benelux peuvent exécuter sans limitation les transports internationaux en provenance ou à destination des autres Etats du Benelux et à destination des pays tiers. Début 1991, entrera aussi en vigueur une décision par laquelle les transporteurs d'un Etat du Benelux seront autorisés à effectuer des transports nationaux dans les deux autres Etats du Benelux.

ningen voor nationaal vervoer aanvragen. Slechts na een nieuwe periode van minimum 6 jaar kan de vervoerder zijn voertuigenpark onbeperkt uitbreiden. De bedoeling van de wetgever was elke beginnende vervoerder aan een stage te onderwerpen en hem slechts na verloop van minimum 9 jaar zelf te laten oordelen over het aantal en de capaciteit van de voor de goede gang van zijn onderneming vereiste voertuigen.

Enkel voor de toegang tot het internationaal vervoer werd een vakbekwaamheid geëist in de vorm van het volgen van cursussen en het slagen voor een examen door minstens één persoon belast met de leiding van de vervoeronderneming.

2. Ontwikkelingen op internationaal vlak

a) *Europese Gemeenschap*

In uitvoering van de artikelen 74 en volgende van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap wordt gestreefd naar een gemeenschappelijk vervoerbeleid. Reeds werden maatregelen uitgewerkt om de vervoerders van de Lid-Staten toe te laten vervoer naar of over het grondgebied van de overige Lid-Staten te verrichten. Tevens werd een aanvang genomen om de vervoerders van de Lid-Staten toe te laten tot nationaal vervoer in de Lid-Staten waarin zij niet woonachtig zijn.

Ten einde de uitoefening van het recht van vrije vestiging zonder verstoring van de markt te laten verlopen, werden op EG-vlak uniforme maatregelen uitgewerkt om de kwaliteit van de vervoerders te verhogen en zulks door het instellen van voorwaarden van toegang tot het beroep waaraan elke vervoerder te allen tijde moet voldoen. Deze voorwaarden slaan op de vakbekwaamheid, de financiële draagkracht en de betrouwbaarheid. Ze werden ingevoerd door de Richtlijn (74/561/EEG) van de Raad van 12 november 1974 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg en recentelijk aangevuld en verzwaaard door de Richtlijn (89/438/EEG) van de Raad van 21 juni 1989.

b) *Benelux Economische Unie*

Ook in het kader van de Benelux Economische Unie werden maatregelen uitgewerkt om tot een vrijheid van dienstverlening in het goederenvervoer te komen en zulks in uitvoering van de artikels 85 t/m 89 van het Benelux-Verdrag.

Aldus kunnen de vervoerders gevestigd in een van de Benelux-Staten zonder beperking internationaal vervoer van of naar de overige Benelux-Staten en naar de derde landen verrichten. Begin 1991 zal ook een beschikking van kracht worden waarbij de vervoerders van een Benelux-Staat toegelaten worden tot nationaal vervoer in de andere Benelux-Staten.

3. Plan des modifications proposées

a) *Suppression des limitations quantitatives*

Eu égard précisément aux conditions supplémentaires d'accès à la profession instaurées par la Directive du 21 juin 1989 précitée, on peut à juste titre se poser la question de savoir si les conditions qualitatives imposées à un transporteur débutant ne sont déjà pas suffisantes pour qu'on puisse envisager la suppression des limitations actuelles (rouler 3 ans au minimum dans un rayon limité, rouler 6 ans au minimum avec une autorisation nationale limitée). Le maintien de ce stage de 9 ans fait en effet double emploi, principalement avec la lourde exigence de la capacité professionnelle. Par ailleurs, il est évident que l'introduction de ce qu'on appelle le cabotage, système en vertu duquel les transporteurs qui n'ont pas leur résidence en Belgique ont également accès au marché national, a des conséquences sur les exigences qui sont imposées à nos transporteurs. Il n'est pas concevable en effet que ces derniers soient encore soumis à des limitations quantitatives alors que leurs collègues étrangers peuvent opérer d'une manière illimitée sur le marché belge. Pour les deux raisons précitées, le projet de loi prévoit la suppression des limitations existant actuellement de sorte que même un transporteur débutant, pour autant qu'il réponde aux conditions qualitatives déjà citées de capacité professionnelle, de capacité financière et d'honorabilité, puisse décider lui-même du parc de véhicules qu'il souhaite mettre sur pied. Le danger d'une soudaine augmentation de l'offre de transport n'est pas à craindre vu que le transporteur doit établir un cautionnement de 250 000 francs pour chaque autorisation sollicitée (arrêté royal du 5 septembre 1978 — en révision — fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux). En outre, on peut se référer à l'article 3bis de la loi du 1^{er} août 1960 qui n'est quasiment pas modifié et dont le texte se présente comme suit : « Toutefois, en cas de perturbation grave du marché des transports routiers, le Roi peut, selon les modalités fixées par lui par arrêté délibéré en conseil des Ministres, la Commission des transports routiers entendue, suspendre, pour une période de six mois au maximum, la délivrance des autorisations de transport national ». Ainsi, a-t-on en tout temps, la possibilité de prendre des dispositions afin d'intervenir quand une offre de transport trop importante comparée à la demande, pourrait mettre en danger la rentabilité des transporteurs.

b) *Extension de l'autorisation nationale au Benelux*

Une deuxième modification proposée consiste en ce que l'autorisation nationale de transport devienne valable pour tout le territoire de l'Union économique Be-

3. Opzet van de voorgestelde wijzigingen

a) *Afschaffing van de kwantitatieve beperkingen*

Meer bepaald door de bijkomende voorwaarden van toegang tot het beroep opgelegd door de voornoemde Richtlijn van 21 juni 1989, kan terecht de vraag worden gesteld of aan een beginnend vervoerder niet reeds voldoende kwalitatieve eisen worden gesteld die er kunnen toe leiden om de huidige beperkingen (minimum 3 jaar rijden in een beperkte kring, minimum 6 jaar rijden met een beperkte nationale vergunning) te kunnen afschaffen. Het handhaven van deze stage van 9 jaar maakt inderdaad dubbel gebruik uit, voornamelijk met de zware eis van vakbekwaamheid. Anderzijds is het zo dat de invoering van de zogenaamde cabotage, waarbij ook niet in België woonachtige vervoerders tot de nationale vervoermarkt worden toegelaten, gevolgen heeft voor de eisen die aan onze vervoerders worden gesteld. Het gaat inderdaad niet op dat deze laatsten nog aan kwantitatieve beperkingen worden onderworpen wanneer hun buitenlandse collega's op onbeperkte wijze op de Belgische markt kunnen opereren. Om beide bovenvermelde redenen worden in het wetsontwerp de thans bestaande beperkingen afgeschaft zodat ook een beginnend vervoerder, voor zover hij uiteraard voldoet aan de reeds genoemde kwalitatieve voorwaarden van vakbekwaamheid, financiële draagkracht en betrouwbaarheid, zelf kan beslissen over het voertuigenpark dat hij wenst in te zetten. Een gevaar voor een te plotse toename van het vervoeraanbod valt niet te vrezen vermits de vervoerder voor elke vergunning die wordt uitgereikt, een borgtocht van 250 000 frank moet stellen (koninklijk besluit van 5 september 1978 — in herziening — tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg). Bovendien kan worden verwezen naar het artikel 3bis van de wet van 1 augustus 1960 dat vrijwel niet wordt gewijzigd en waarvan de tekst luidt als volgt : « In geval echter van ernstige verstoring van de markt van het wegvervoer kan de Koning, volgens de modaliteiten die hij vaststelt bij een in de Ministerraad overlegd besluit, na de Commissie voor wegvervoer te hebben gehoord, voor een periode van maximum zes maanden, de uitreiking van de vergunningen voor nationaal vervoer schorsen ». Aldus kunnen te allen tijde maatregelen worden uitgewerkt om in te grijpen wanneer een te ruim vervoeraanbod, vergeleken met de vraag, de rentabiliteit van de vervoerders in het gedrang zou brengen.

b) *Uitbreiding van de nationale vergunning tot Benelux*

Een tweede wijziging die wordt voorgesteld bestaat erin dat de vergunning voor nationaal vervoer geldig wordt gemaakt voor het gehele grondgebied van de

nelux. Le seul but poursuivi est de mettre les transporteurs belges sur un pied d'égalité avec leurs collègues néerlandais et luxembourgeois qui peuvent opérer dans tout le Benelux avec leur autorisation nationale.

c) Accès des transporteurs étrangers au marché national

Comme troisième modification, il est proposé qu'aux conditions établies par le Roi, les autorisations délivrées par des autorités étrangères ou par des organisations internationales puissent être assimilées à des autorisations valables pour les transports sur le territoire belge ou pour les transports internationaux entre la Belgique et un autre Etat. Cette modification est nécessaire afin que, en exécution des décisions de la Communauté européenne et du Benelux, le marché du transport intérieur soit ouvert aux transporteurs issus des autres pays du Benelux ou de la CE. Le texte légal proposé est cependant libellé en termes généraux de sorte que des mesures analogues puissent être introduites sur base d'accords bilatéraux avec d'autres pays (également non CE) ou en exécution de résolutions d'autres organisations internationales.

Dans ce dernier cas, on pense entre autres aux résolutions de la Conférence européenne des Ministres des Transports et à la Commission économique pour l'Europe auprès des Nations Unies à Genève.

d) Modifications complémentaires

Enfin, on profite de la modification législative proposée pour procéder à des modifications jugées nécessaires.

— Ainsi, le texte actuel précise que le requérant ou le titulaire d'une autorisation de transport doit avoir le siège principal de son entreprise en Belgique. Dans le cadre de la libre prestation des services et du droit de libre établissement, à l'intérieur de la Communauté européenne, l'on propose que seulement un siège de l'entreprise soit établi en Belgique.

— D'autre part, on propose que les dispositions transitoires, telles qu'elles subsistent encore dans l'actuelle loi du 1^{er} août 1960 soient supprimées. La seule de ces dispositions qui est encore d'actualité concerne l'assimilation de la Société nationale des chemins de fer belges à un transporteur pour l'obtention des autorisations nationales et internationales. Après avoir profité plus de 30 ans de cette mesure transitoire, il est logique que la SNCB, pour ce qui concerne ses activités de transport routier, soit soumise aux mêmes règles qu'un transporteur, pour obtenir les autorisations nécessaires. Du reste, les directives de la Communauté européenne réglant les conditions d'accès à la profession d'entrepreneur de transport de marchandises par route, n'autorisent des exceptions que pour des activités de transport n'ayant qu'une faible incidence économique.

Benelux Economische Unie. Het enige dat hierbij wordt beoogd is de Belgische vervoerders op voet van gelijkheid te stellen met hun Nederlandse en Luxemburgse collega's die met hun nationale vergunning de gehele Benelux kunnen bestrijken.

c) Toelating van buitenlandse vervoerders tot de nationale vervoermarkt

Als derde wijziging wordt voorgesteld dat, onder de voorwaarden vastgesteld door de Koning, vergunningen uitgereikt door vreemde autoriteiten of internationale organisaties kunnen gelden als vergunning voor vervoer op Belgisch grondgebied of als internationaal vervoer tussen België en een andere Staat. Deze wijziging is nodig om, in uitvoering van EG- en Beneluxmaatregelen, de binnenlandse vervoermarkt open te stellen voor vervoerders uit de overige Benelux- of EG-landen. De voorgestelde wettekst werd evenwel in algemene bewoordingen gesteld zodat op basis van bilaterale akkoorden met andere (ook niet-EG) landen of in uitvoering van resoluties van andere internationale organisaties, gelijkaardige maatregelen kunnen worden ingevoerd.

In dat laatste verband wordt onder meer gedacht aan de resoluties van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer en van de Economische Commissie voor Europa bij de Verenigde Naties in Genève.

d) Overige wijzigingen

Tenslotte wordt van de voorgestelde wetswijziging gebruik gemaakt om nuttig geachte veranderingen door te voeren.

— Zo bepaalt de huidige tekst dat de aanvrager of de houder van een vervoervergunning de hoofdzetel van zijn bedrijf in België moet hebben. In het kader van de vrije dienstverlening en het vrije vestigingsrecht binnen de Europese Gemeenschap wordt voorgesteld dat enkel nog een zetel van bedrijf in België moet gevestigd zijn.

— Anderzijds wordt voorgesteld de overgangsbepalingen, zoals ze in de huidige wet van 1 augustus 1960 nog vermeld staan, af te schaffen. De enige van die bepalingen die nog actueel is, behelst de gelijkschakeling van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen met een vervoerder voor het verkrijgen van vergunningen voor nationaal of internationaal vervoer. Na meer dan 30 jaar van deze overgangsmaatregel te hebben genoten, is het logisch dat de NMBS, althans wat haar activiteiten inzake wegvervoer betreft, aan dezelfde voorwaarden als een vervoerder wordt onderworpen, wil zij de nodige vergunningen verkrijgen. Overigens is het zo dat de richtlijnen van de Europese Gemeenschap waarin de voorwaarden van toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg worden geregeld, slechts uitzonderingen toestaan voor transportactiviteiten met een geringe economische weerslag.

Il est clair que les activités de transport par route de la SNCB sont économiquement importantes de sorte qu'un assujettissement aux mêmes conditions que les transporteurs est nécessaire. Cependant, le Gouvernement s'engage à accorder à la SNCB un laps de temps suffisant pour s'adapter à la nouvelle situation. Cela peut être accordé sur base de l'article 6 de la loi du 1^{er} août 1960 qui prévoit entre autres que le Roi arrête un règlement général délibéré en Conseil des Ministres pour l'exécution de la loi. Ce règlement général détermine notamment les prescriptions et modalités relatives à la délivrance des autorisations de transport.

— Il est proposé enfin que le délai endéans lequel une copie des procès-verbaux — qui peuvent être dressés pour contravention aux dispositions de la loi du 1^{er} août 1960 et de ses arrêtés d'exécution — doit être adressée aux contrevenants, soit porté de 8 à 15 jours. Beaucoup de contraventions qui sont relevées sur la route exigent en effet une enquête complémentaire au siège de l'entreprise. A cet effet, on doit souvent faire appel à d'autres instances, d'où le risque que le délai actuel de huit jours soit insuffisant et que souvent des infractions graves ne soient pas sanctionnées.

II. — COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} pose le principe qu'il n'existera plus désormais que 2 types d'autorisations :

- l'autorisation de transport national, valable pour le transport à l'intérieur des frontières du Benelux;
- l'autorisation de transport international, valable à l'extérieur du Benelux.

Le certificat de transport valable pour le transport à courte distance est dès lors supprimé.

Dans l'arrêté royal d'exécution de la loi, des mesures seront prises pour assimiler à des autorisations de transport national, les autorisations de cabotage délivrées dans le cadre de la Communauté européenne et du Benelux.

Il en sera de même, en ce qui concerne l'assimilation de certaines autorisations étrangères à des autorisations de transport international.

Art. 2

L'article 2 supprime la référence aux certificats de transport ainsi qu'aux limitations existant actuellement en matière d'autorisations de transport national. Chaque transporteur pourra dès lors disposer du parc de véhicules qu'il souhaite.

Duidelijk is dat de transportactiviteiten over de weg van de NMBS economisch belangrijk zijn zodat een onderwerping aan dezelfde voorwaarden als de vervoerders noodzakelijk is. Wel verbindt de Regering er zich toe aan de NMBS een voldoende tijdspanne te laten om zich aan de nieuwe toestand aan te passen. Dit kan op basis van artikel 6 van de wet van 1 augustus 1960 waarin onder meer wordt bepaald dat de Koning een in Ministerraad beraadslaagd algemeen reglement vaststelt voor de uitvoering van de wet. Dit algemeen reglement bepaalt inzonderheid de voorschriften en modaliteiten betreffende de afgifte van vervoervergunningen.

— Tenslotte wordt voorgesteld om de termijn binnen dewelke een kopie van de processen-verbaal, die kunnen opgesteld worden wegens overtreding van de bepalingen van de wet van 1 augustus 1960 en haar uitvoeringsbesluiten, aan de overtreders moet worden gericht, uit te breiden van acht tot vijftien dagen. Vele overtredingen die op de weg worden vastgesteld, vereisen inderdaad een bijkomend onderzoek in de zetel van het bedrijf. Hiervoor moet dikwijls een beroep worden gedaan op andere instanties waardoor het risico ontstaat dat de huidige termijn van acht dagen onvoldoende wordt en dikwijls zware overtredingen niet beteugeld worden.

II. — BESPREKING VAN DE ARTIKELEN

Artikel 1

Artikel 1 stelt het principe in dat er voortaan nog 2 types vergunningen bestaan :

- de vergunning voor nationaal vervoer, geldig voor vervoer binnen de grenzen van Benelux;
- de vergunning voor internationaal vervoer, geldig buiten Benelux.

Het vervoerbewijs geldig voor vervoer over korte afstand wordt aldus afgeschaft.

In het koninklijk besluit ter uitvoering van de wet zullen maatregelen worden genomen om de cabotagevergunningen, uitgereikt in het kader van de Europese Gemeenschap en van de Benelux, met de vergunningen voor nationaal vervoer gelijk te stellen.

Hetzelfde zal geschieden voor de gelijkstelling van sommige buitenlandse vergunningen met vergunningen voor internationaal vervoer.

Art. 2

Artikel 2 schaft de verwijzing naar de vervoerbewijzen alsmede naar de thans bestaande beperkingen inzake vergunningen voor nationaal vervoer af. Elke vervoerder zal daardoor het door hem gewenste voertuigenpark kunnen inzetten.

Art. 3

L'article 3 contient une pure adaptation de texte suite à la suppression du certificat de transport.

Art. 4

L'article 4, 1^o contient également une adaptation de texte pour la même raison.

L'article 4, 2^o prévoit le remplacement des mots « principal siège » par « siège » pour les raisons évoquées sous II, d) ci-dessus.

L'article 4, 3^o et 4^o sont de simples améliorations du texte par lesquelles des mots superflus sont supprimés.

Art. 5

L'article 5, 1^o contient également une adaptation de texte suite à la suppression des certificats de transport.

L'article 5, 2^o offre la possibilité au Roi, à certaines conditions déterminées, d'assimiler les autorisations délivrées par d'autres Etats ou par des organisations internationales, à des autorisations valables pour les transports à l'intérieur du royaume ou à des autorisations valables pour les transports franchissant les frontières du royaume. Comme cela a déjà été signalé au point II, c), cette adaptation est nécessaire pour que, notamment, dans le cadre des décisions Benelux et CE, le marché intérieur s'ouvre aux transporteurs qui ne résident pas en Belgique.

Art. 6

L'article 6 vise la suppression des dispositions transitoires telles qu'elles furent établies en 1960.

Art. 7

L'article 7, 1^o porte de 8 à 15 jours, le délai endéans lequel une copie des procès-verbaux doit être envoyée aux contrevenants aux dispositions de la loi du 1^{er} août 1960 et de ses arrêtés d'exécution.

L'article 7, 2^o contient une adaptation de texte suite à la suppression des certificats de transport.

Art. 8

L'article 8 précise la date d'entrée en vigueur de la loi par le Roi. Ce faisant et en accord avec les gouvernements néerlandais et luxembourgeois, on vise à ce

Art. 3

Artikel 3 behelst een loutere tekstaanpassing ingevolge het afschaffen van het vervoerbewijs.

Art. 4

Artikel 4, 1^o behelst eveneens een tekstaanpassing om dezelfde reden.

Artikel 4, 2^o beoogt de vervanging van de woorden « hoofdzetel van zijn bedrijf » door « bedrijfszetel » om de redenen die hierboven onder II, d) werden uiteengezet.

Artikel 4, 3^o en 4^o zijn louter tekstverbeteringen waarbij overbodige woorden worden geschrapt.

Art. 5

Artikel 5, 1^o omvat eveneens een tekstaanpassing ingevolge het afschaffen van de vervoerbewijzen.

Artikel 5, 2^o biedt de mogelijkheid aan de Koning om onder bepaalde voorwaarden de vergunningen uitgereikt door andere Staten of door internationale organisaties te laten gelden als vergunning voor vervoer binnen het Rijk of als vergunning voor vervoer dat 's Rijks grenzen overschrijdt. Zoals reeds werd vermeld onder II, c) is deze aanpassing nodig om onder meer in het kader van Benelux- en EG-afspraken, de binnenlandse vervoermarkt open te stellen voor niet in België woonachtige vervoerders.

Art. 6

Artikel 6 beoogt de afschaffing van de overgangsbepalingen zoals ze in 1960 werden ingevoerd.

Art. 7

Artikel 7, 1^o brengt de termijn binnen dewelke een kopie van de processen-verbaal moet worden gezonden aan de overtreders van de bepalingen van de wet van 1 augustus 1960 en haar uitvoeringsbesluiten van 8 op 15 dagen.

Artikel 7, 2^o omvat een tekstaanpassing ingevolge het afschaffen van de vervoerbewijzen.

Art. 8

Artikel 8 bepaalt dat de datum waarop de wet in werking treedt, vastgesteld wordt door de Koning. In afspraak met de Nederlandse en Luxemburgse rege-

que les nouvelles législations entrent en vigueur simultanément dans les trois pays.

Ceci est particulièrement important compte tenu de l'admission réciproque et aux mêmes conditions, des transporteurs des autres pays du Benelux, à l'accès au marché du transport intérieur de chaque Etat du Benelux.

III. — AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Il a été tenu compte de toutes les observations du Conseil d'Etat : le projet de loi a été modifié en conséquence.

En ce qui concerne la remarque formulée in fine de l'avis du Conseil d'Etat, relativement à l'article 4 du projet de loi, il peut être assuré que le principe de la libre circulation est respecté. Le projet de loi a d'ailleurs été soumis à l'avis de la Commission des Communautés européennes qui n'a émis aucune remarque à ce sujet.

Le Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

ringen wordt ernaar gestreefd om de nieuwe wetgevingen gelijktijdig in de drie landen in werking te laten treden.

Dit is voornamelijk van belang in verband met het wederzijds toelaten, onder gelijke voorwaarden, van de vervoerders uit de andere Beneluxlanden tot de binnenlandse vervoermarkt van elke Benelux-Staat.

III. — ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Er werd rekening gehouden met alle opmerkingen van de Raad van State : het wetsontwerp werd bijgevolg aangepast.

Wat betreft de opmerking geformuleerd in fine van het advies van de Raad van State, kan worden verzekerd dat het principe van het vrij verkeer wordt geëerbiedigd. Het wetsontwerp werd trouwens voorgelegd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen die dienaangaande geen enkele opmerking heeft geuit.

De Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE

AVANT-PROJET DE LOI
soumis à l'avis du Conseil d'Etat

**Avant-projet de loi modifiant la loi du 1^{er} août 1960
relative au transport rémunéré de choses par
véhicules automobiles**

Article 1^{er}

L'article 1^{er} de la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles est remplacé par la disposition suivante :

« Article 1^{er}. — Nul ne peut effectuer des transports rémunérés de choses par route au moyen d'un véhicule automobile ou à traction mécanique indépendante, s'il n'a été délivré spécialement pour ce véhicule :

soit une autorisation de transport national, valable pour les transports à l'intérieur des frontières du territoire de l'Union économique Benelux;

soit une autorisation de transport international, valable pour les transports franchissant les frontières du territoire de l'Union économique Benelux.

Les autorisations de transport précitées sont délivrées par le Ministre qui a les transports routiers dans ses attributions ou par son délégué. »

Art. 2

Les articles 2 et 3 de la même loi sont abrogés.

Art. 3

Dans l'article 3bis de la même loi, modifié par la loi du 18 novembre 1977, les mots « des certificats de transport et » sont supprimés.

Art. 4

A l'article 5 de la même loi, sont apportées les modifications suivantes :

1° au § 1^{er}, la phrase liminaire est remplacée par la disposition suivante :

« Les autorisations de transport national peuvent être soit refusées, soit retirées temporairement ou définitivement, si le requérant ou le titulaire : »;

2° au § 1^{er}, 1°, les mots « principal siège » sont remplacés par le mot « siège »;

3° au § 2, 2°, les mots « valables pour le transport de toutes choses sur tout le territoire du Royaume » sont supprimés;

4° dans le texte néerlandais du § 2, 3°, le mot « Die » est supprimé.

Art. 5

A l'article 6 de la même loi, sont apportées les modifications suivantes :

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

**Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van
1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken
met motorvoertuigen tegen vergoeding**

Artikel 1

Artikel 1 van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 1. — Niemand mag tegen vergoeding vervoer van zaken over de weg verrichten met een motorvoertuig of met een door afzonderlijke mechanische kracht voortbewogen voertuig, tenzij speciaal voor dit voertuig werd afgegeven :

ofwel een vergunning voor nationaal vervoer, geldig voor het vervoer binnen de grenzen van het grondgebied van de Benelux Economische Unie;

ofwel een vergunning voor internationaal vervoer, geldig voor het vervoer dat de grenzen van het grondgebied van de Benelux Economische Unie overschrijdt.

De bovengenoemde vervoervergunningen worden afgegeven door de Minister die het wegvervoer onder zijn bevoegdheid heeft, of door zijn gemachtigde. »

Art. 2

De artikelen 2 en 3 van dezelfde wet worden opgeheven.

Art. 3

In artikel 3bis van dezelfde wet, gewijzigd door de wet van 18 november 1977, worden de woorden « vervoerbe- wijzen en » geschrapt.

Art. 4

In artikel 5 van dezelfde wet, worden de volgende wijzi- gingen aangebracht :

1° in § 1 wordt de inleidende zin vervangen door de volgende bepaling :

« De vergunningen voor nationaal vervoer kunnen ge- weigerd, dan wel tijdelijk of blijvend worden ingetrokken, als de aanvrager of de houder : »;

2° in § 1, 1°, wordt het woord « hoofdzetel » vervangen door het woord « zetel »;

3° in § 2, 2°, worden de woorden « die geldig zijn voor het vervoer van alle zaken over gans het grondgebied van het Rijk » geschrapt;

4° in de Nederlandse tekst van § 2, 3°, wordt het woord « Die » geschrapt.

Art. 5

In artikel 6 van dezelfde wet worden de volgende wijzi- gingen aangebracht :

1° au 2°, les mots « certificats et autorisations de transport » sont remplacés par les mots « autorisations de transport »;

2° il est ajouté un 6°, rédigé comme suit :

« 6° Les conditions auxquelles les autorisations délivrées par les autorités ou par les instances compétentes d'Etats souverains et par des organisations internationales peuvent être assimilées à des autorisations valables pour les transports à l'intérieur du Royaume ou à des autorisations valables pour les transports franchissant les frontières du Royaume ».

Art. 6

L'article 9 de la même loi est abrogé.

Art. 7

A l'article 11 de la même loi, sont apportées les modifications suivantes :

1° au § 1^{er}, alinéa 2, le mot « huit » est remplacé par le mot « quinze »;

2° au § 3, les mots « d'un certificat ou » sont supprimés.

Art. 8

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

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice Premier Ministre et Ministre des Communications, le 7 novembre 1990, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet de loi « modifiant la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles », a donné le 13 novembre 1990 l'avis suivant :

En vertu des articles 6 et 13 de l'arrêté royal du 5 octobre 1961 portant organisation du contrôle administratif et budgétaire, les projets de lois qui sont de nature à influencer les recettes doivent être soumis à l'avis de l'inspection des finances et à l'accord du Ministre du Budget.

Il ressort des explications fournies au Conseil d'Etat et de la lettre du 23 octobre 1990 de l'inspecteur des finances que le présent projet de loi aura une incidence sur les recettes afférentes au paiement des redevances annuelles dues pour les autorisations générales de transport national.

La loi en projet n'a pas été soumise à l'accord du Ministre du Budget. On ne peut davantage considérer qu'il ait été valablement soumis à l'avis de l'inspecteur des finances car, comme celui-ci l'écrit dans sa lettre précitée, il n'a « matériellement pas eu le temps nécessaire de traiter ce dossier ».

1° in 2° worden de woorden « vervoerbewijzen en -vergunningen » vervangen door het woord « vervoervergunningen »;

2° een 6° wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« 6° De voorwaarden waaronder de vergunningen uitgereikt door de bevoegde autoriteiten of instanties van soevereine Staten en door internationale organisaties, kunnen gelden als vergunning voor vervoer binnen het Rijk, of als vergunning voor vervoer dat 's Rijks grenzen overschrijdt ».

Art. 6

Artikel 9 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 7

In artikel 11 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1. 2de lid, wordt het woord « acht » vervangen door het woord « vijftien »;

2° in § 3, worden de woorden « vervoerbewijs of » geschrapt.

Art. 8

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

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 7 november 1990 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot wijziging van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding », heeft op 13 november 1990 het volgend advies gegeven :

Krachtens de artikelen 6 en 13 van het koninklijk besluit van 5 oktober 1961 tot regeling van de administratieve en begrotingscontrole, moeten de wetsontwerpen waardoor de ontvangsten beïnvloed kunnen worden, aan de inspecteur van Financiën om advies worden voorgelegd en behoeven ze de goedkeuring van de Minister van Begroting.

Uit de aan de Raad van State verstrekte uitleg en uit de brief van 23 oktober 1990 van de inspecteur van Financiën blijkt dat dit wetsontwerp een weerslag zal hebben op de ontvangsten uit de jaarlijks betaalde retributies verschuldigd voor de algemene vergunningen voor nationaal vervoer.

Het wetsontwerp is niet ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister van Begroting. Er kan evenmin van uit worden gegaan dat het rechtsgeldig om advies is voorgelegd aan de inspecteur van Financiën, want hij schrijft in zijn eerdergenoemde brief dat hij « in feite niet over de nodige tijd heeft beschikt om dit dossier te behandelen ».

Compte tenu, toutefois, de l'urgence invoquée par le Ministre des Communications dans sa demande d'avis, à savoir l'urgence d'« instaurer le cabotage total au sein du Benelux à partir du 1^{er} janvier 1991 », la section de législation du Conseil d'Etat croit néanmoins pouvoir procéder à l'examen de la loi en projet sous réserve de l'accomplissement effectif des deux formalités précitées.

Dans le bref délai qui lui est imparti, elle devra se borner aux observations qui suivent.

Article 1^{er}

Le caractère limitatif du régime d'autorisations instauré par l'article 1^{er} en projet ne peut faire obstacle à l'application du règlement (CEE) n° 4059/89 du Conseil du 21 décembre 1989 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre, lequel confère à des titulaires d'autorisations délivrées dans d'autres pays membres de la CEE le droit de procéder, sur le territoire belge, à certains transports sous le couvert d'autorisations de cabotage délivrées conformément audit règlement. Les dispositions de ce règlement sont directement applicables en Belgique. L'exposé des motifs de la loi en projet devrait en faire mention.

Art. 4

Le 2° du texte en projet tend à modifier l'article 5, § 1^{er}, 1°, de la loi du 1^{er} août 1960, pour disposer que, désormais, il sera exigé du transporteur qu'il ait « son siège d'opération en Belgique ».

Telle qu'elle est exprimée dans une note transmise au Conseil d'Etat, l'intention des auteurs du projet est la suivante :

« Dans le cadre de la libre circulation des services et du droit de libre établissement à l'intérieur de la Communauté européenne, l'on propose que seulement un siège de l'entreprise soit établi en Belgique ».

Le texte en projet ne traduit pas cette intention, en ce sens qu'il laisse entendre que le transporteur doit avoir en Belgique son seul siège d'opération.

L'intention des auteurs du projet serait mieux exprimée comme suit :

« 2° au paragraphe 1^{er}, 1°, les mots « son principal siège » sont remplacés par les mots « de siège » ».

De manière plus fondamentale, la question se pose de savoir si même cette exigence est compatible avec le principe de la libre circulation. Le Conseil d'Etat n'a pas disposé du temps nécessaire pour examiner cette question.

Art. 5

1. Dans la phrase liminaire, il faut écrire : « A l'article 6, alinéa 2, de la même loi, ... »

2. Dans le texte du 6° en projet, les auteurs du projet font référence à des autorisations « valables pour les transports à l'intérieur du Royaume » et à des « autorisations valables

Aangezien de Minister van Verkeerswezen in zijn adviesaanvraag evenwel wijst op de dringende noodzakelijkheid om « de cabotage in haar geheel in te voeren in de Benelux met ingang van 1 januari 1991 », meent de afdeling wetgeving van de Raad van State niettemin het wetsontwerp te kunnen onderzoeken op voorwaarde dat de twee eerdergenoemde formaliteiten werkelijk worden vervuld.

Binnen de korte termijn die haar is toegemeten zal zij er zich toe moeten bepalen de volgende opmerkingen te formuleren.

Artikel 1

Dat de door het ontworpen artikel 1 ingestelde verguningsregeling beperkt is kan geen beletsel vormen voor de toepassing van verordening (EEG) n° 4059/89 van de Raad van 21 december 1989 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder niet in een Lid-Staat woonachtige vervoersondernemers aldaar tot het binnenlands goederenvervoer over de weg worden toegelaten, waardoor aan de houders van in andere Lid-Staten van de EEG toegekende vergunningen het recht wordt verleend om onder dekking van in overeenstemming met die verordening afgegeven cabotagevergunningen sommige vormen van vervoer te verrichten op het Belgische grondgebied. De bepalingen van die verordening zijn rechtstreeks toepasselijk in België. In de memorie van toelichting van de ontworpen wet zou hiervan melding moeten worden gemaakt.

Art. 4

2° van de ontworpen tekst behelst de wijziging van artikel 5, § 1, 1°, van de wet van 1 augustus 1960 en bepaalt dat de vervoerder voortaan « de zetel van zijn bedrijf in België » moet hebben.

Blijkens een aan de Raad van State toegezonden nota, hebben de stellers van het ontwerp de volgende bedoeling :

« In het kader van het vrije verkeer van diensten en van het recht van vrije vestiging binnen de Europese Gemeenschap, wordt voorgesteld dat de onderneming slechts een vestigingsplaats heeft in België ».

Die bedoeling komt in de ontworpen tekst niet tot uitdrukking, in zoverre te verstaan wordt gegeven dat de vervoerder in België zijn enige bedrijfszetel moet hebben.

De bedoeling van de stellers van het ontwerp zou als volgt beter tot uitdrukking komen :

« 2° in paragraaf 1, 1°, worden de woorden « De hoofdzetel van zijn bedrijf niet of niet meer in België heeft » vervangen door de woorden « Geen bedrijfszetel heeft of meer heeft in België; ».

Van meer principiële aard is de vraag of zelfs die vereiste wel verenigbaar is met het beginsel van het vrije verkeer. De Raad van State heeft niet over de nodige tijd beschikt om die vraag te onderzoeken.

Art. 5

1. In de inleidende volzin schrijve men : « In artikel 6, tweede lid, van dezelfde wet ... »

2. In de tekst van het ontworpen 6° maken de stellers van het ontwerp gewag van vergunningen « voor vervoer binnen het Rijk » en van vergunningen « voor vervoer dat 's

pour les transports franchissant les frontières du Royaume ». Ce texte ne concorde pas avec celui de l'article 1^{er} qui ne prévoit que des autorisations pour les transports à l'intérieur des frontières du territoire de l'Union économique Benelux et pour les transports franchissant ces mêmes frontières.

3. La disposition en projet pourrait donner à penser que le Roi serait habilité à fixer des conditions auxquelles une autorisation de cabotage prévue par le règlement CEE du 21 décembre 1989 précité, est soumise pour pouvoir être assimilée à une autorisation délivrée en Belgique.

Telle ne saurait être la portée de la disposition en projet, ledit règlement ne permettant pas aux autorités belges de fixer d'autres conditions que celles qu'il prescrit et les autorisations de cabotage délivrées par les « Etats membres d'établissement » étant applicables de plein droit dans les « Etats membres d'accueil », aux conditions qu'il détermine.

Compte tenu des observations qui précèdent, la disposition en projet doit être revue.

La chambre était composée de

MM. :

C.-L. CLOSSET, *président de chambre*;

R. ANDERSEN,
M. LEROY, *conseillers d'Etat*;

Mme :

R. DEROY, *greffier*.

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

Le rapport a été présenté par M. B. JADOT, auditeur adjoint. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. P. HERBIGNAT, référendaire adjoint.

Le Greffier,

R. DEROY

Le Président,

C.-L. CLOSSET

Rijks grenzen overschrijdt ». Die tekst is niet in overeenstemming met die van artikel 1, waarin slechts sprake is van vergunningen voor het vervoer binnen de grenzen van het grondgebied van de Benelux Economische Unie en voor vervoer dat diezelfde grenzen overschrijdt.

3. De ontworpen bepaling zou kunnen doen denken dat de Koning ertoe gemachtigd zou zijn om voorwaarden vast te stellen waaraan een door de voornoemde EEG-verordening van 21 december 1989 voorgeschreven cabotagevergunning moet voldoen om te kunnen gelden als een in België afgegeven vergunning.

Dit kan niet de strekking zijn van de ontworpen bepaling, aangezien de genoemde verordening de Belgische overheid niet toestaat andere voorwaarden te stellen dan die welke ze oplegt en de door de « Lid-Staten van vestiging » afgegeven cabotagevergunningen van rechtswege van toepassing zijn in de « Lid-Staten van ontvangst » onder de door de verordening gestelde voorwaarden.

Rekening houdend met de vorenstaande opmerkingen, dient de ontworpen bepaling te worden herzien.

De kamer was samengesteld uit

HH. :

C.-L. CLOSSET, *kamervoorzitter*;

R. ANDERSEN,
M. LEROY, *staatsraden*;

Mevr. :

R. DEROY, *griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. ANDERSEN.

Het verslag werd uitgebracht door de heer B. JADOT, adjunct-auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer P. HERBIGNAT, adjunct-referendaris.

De Griffier,

R. DEROY

De Voorzitter,

C.-L. CLOSSET

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES

A tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications est chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

L'article 1^{er} de la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles est remplacé par la disposition suivante :

« Article 1^{er}. — Nul ne peut effectuer des transports rémunérés de choses par route au moyen d'un véhicule automobile ou à traction mécanique indépendante, s'il n'a été délivré spécialement pour ce véhicule :

soit une autorisation de transport national, valable pour les transports à l'intérieur des frontières du territoire de l'Union économique Benelux;

soit une autorisation de transport international, valable pour les transports franchissant les frontières du territoire de l'Union économique Benelux.

Les autorisations de transport précitées sont délivrées par le Ministre qui a les transports routiers dans ses attributions ou par son délégué. »

Art. 2

Les articles 2 et 3 de la même loi sont abrogés.

Art. 3

Dans l'article 3bis de la même loi, modifié par la loi du 18 novembre 1977, les mots « des certificats de transport et » sont supprimés.

Art. 4

A l'article 5 de la même loi, sont apportées les modifications suivantes :

1° au § 1^{er}, la phrase liminaire est remplacée par la disposition suivante :

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen is gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen waarvan de tekst volgt :

Artikel 1

Artikel 1 van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 1. — Niemand mag tegen vergoeding vervoer van zaken over de weg verrichten met een motorvoertuig of met een door afzonderlijke mechanische kracht voortbewogen voertuig, tenzij speciaal voor dit voertuig werd afgegeven :

ofwel een vergunning voor nationaal vervoer, geldig voor het vervoer binnen de grenzen van het grondgebied van de Benelux Economische Unie;

ofwel een vergunning voor internationaal vervoer, geldig voor het vervoer dat de grenzen van het grondgebied van de Benelux Economische Unie overschrijdt.

De bovengenoemde vervoervergunningen worden afgegeven door de Minister die het wegvervoer onder zijn bevoegdheid heeft, of door zijn gemachtigde. »

Art. 2

De artikelen 2 en 3 van dezelfde wet worden opgeheven.

Art. 3

In artikel 3bis van dezelfde wet, gewijzigd door de wet van 18 november 1977, worden de woorden « vervoerbewijzen en » geschrapt.

Art. 4

In artikel 5 van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1 wordt de inleidende zin vervangen door de volgende bepaling :

« Les autorisations de transport national peuvent être soit refusées, soit retirées temporairement ou définitivement, si le requérant ou le titulaire : »;

2° au § 1^{er}, 1°, les mots « son principal siège » sont remplacés par les mots « de siège »;

3° au § 2, 2°, les mots « valables pour le transport de toutes choses sur tout le territoire du Royaume » sont supprimés;

4° dans le texte néerlandais du § 2, 3°, le mot « Die » est supprimé.

Art. 5

A l'article 6, alinéa 2, de la même loi, sont apportées les modifications suivantes :

1° au 2°, les mots « certificats et autorisations de transport » sont remplacés par les mots « autorisations de transport »;

2° il est ajouté un 6°, rédigé comme suit :

« 6° Les conditions auxquelles les autorisations délivrées par les autorités ou par les instances compétentes d'Etats souverains et par des organisations internationales peuvent être assimilées à des autorisations de transport national ou à des autorisations de transport international et ce, sans préjudice des dispositions du règlement (CEE) n° 4059/89 du Conseil des Communautés européennes, dans ses versions successivement en vigueur, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat-membre. »

Art. 6

L'article 9 de la même loi est abrogé.

Art. 7

A l'article 11 de la même loi, sont apportées les modifications suivantes :

1° au § 1^{er}, alinéa 2, le mot « huit » est remplacé par le mot « quinze »;

2° au § 3, les mots « d'un certificat ou » sont supprimés.

« De vergunningen voor nationaal vervoer kunnen geweigerd, dan wel tijdelijk of blijvend worden ingetrokken, als de aanvrager of de houder : »;

2° in § 1, 1°, worden de woorden « De hoofdzetel van zijn bedrijf niet of niet meer in België heeft », vervangen door de woorden « Geen bedrijfszetel heeft of meer heeft in België »;

3° in § 2, 2°, worden de woorden « die geldig zijn voor het vervoer van alle zaken over gans het grondgebied van het Rijk » geschrapt;

4° in de Nederlandse tekst van § 2, 3°, wordt het woord « Die » geschrapt.

Art. 5

In artikel 6, tweede lid, van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in 2° worden de woorden « vervoerbewijzen en -vergunningen » vervangen door het woord « vervoervergunningen »;

2° een 6° wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« 6° De voorwaarden waaronder de vergunningen uitgereikt door de bevoegde autoriteiten of instanties van soevereine Staten en door internationale organisaties, kunnen gelden als vergunning voor nationaal vervoer, of als vergunning voor internationaal vervoer, en zulks onverminderd het bepaalde in de verordening (EEG) n° 4059/89 van de Raad van de Europese Gemeenschappen, in haar opeenvolgend geldende versies, tot vaststelling van de voorwaarden waaronder niet in een Lid-Staat woonachtige vervoersondernemers aldaar tot het binnenlands goederenvervoer over de weg worden toegelaten. »

Art. 6

Artikel 9 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 7

In artikel 11 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1, 2de lid, wordt het woord « acht » vervangen door het woord « vijftien »;

2° in § 3 worden de woorden « vervoerbewijs of » geschrapt.

Art. 8

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

Donné à Bruxelles, le 10 janvier 1991.

BAUDOUIN

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

Art. 8

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

Gegeven te Brussel, 10 januari 1991.

BOUDEWIJN

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE