

Chambre des Représentants

SESSION 1965-1966

27 JUILLET 1966

PROJET DE LOI

relatif aux professions auxiliaires de transport de
marchandises.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Des représentants des organisations professionnelles intéressées ont insisté depuis un certain temps déjà sur l'utilité d'une réglementation concernant l'activité des auxiliaires intervenant dans le transport de marchandises, et sur l'opportunité de fixer également certaines règles touchant l'accès à ces professions.

Pour les raisons exposées ci-dessous, le Gouvernement a jugé pouvoir accéder à ce désir et vous soumet en conséquence le projet ci-joint qui instaure un système de licences; le but de ce texte est de servir l'économie générale du pays et celle des transports en particulier, tout en évitant l'introduction d'un « numerus clausus ».

Les dispositions de ce projet tendent à la réalisation d'un objectif qui présente deux aspects distincts, chacun d'eux formant l'objet des textes; aussi bien l'organisation rationnelle du secteur des transports que la promotion des intérêts professionnels justifiés des personnes en cause, ont inspiré la rédaction des normes qui sont actuellement soumises à votre approbation. De ce fait, il s'est avéré nécessaire de prévoir dans le texte du projet certaines dispositions qui ne trouvent pas leur équivalent dans la loi du 24 décembre 1958 permettant d'instituer des conditions d'exercice de la profession dans les entreprises de l'artisanat, du petit et moyen commerce et de la petite industrie. Ainsi, par exemple, cette dernière loi n'aurait pas permis de promulguer certaines mesures tarifaires; en vue de l'organisation du marché en cause, la possibilité de déterminer certaines échelles d'indemnités, comme il est prévu dans l'article 9 du présent projet, doit cependant exister.

Dans un autre ordre d'idées, par ailleurs, il s'est avéré qu'il ne serait pas souhaitable de s'écarter définitivement des possibilités offertes par la loi précitée du 24 décembre 1958, notamment dans le domaine relatif à la qualification professionnelle.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1965-1966

27 JULI 1966

WETSONTWERP

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Vertegenwoordigers van de betrokken beroepsmilieus hebben sinds geruime tijd de nadruk gelegd op het nut van een reglementering van de activiteit van de tussenpersonen in het goederenvervoer, en op de wenselijkheid tevens zekere vestigingsregelen in te voeren voor wat die beroepen betreft.

Om de redenen hieronder uiteengezet heeft de Regering geoordeeld aan dit verlangen gevolg te moeten geven; zij legt U dus het huidige ontwerp voor, waarbij een systeem van vergunningen wordt ingevoerd; die tekst wil op algemeen plan de economie van het land en in dat raam de belangen van de transportsector in het bijzonder bevorderen. Het invoeren van een « numerus clausus » werd daarbij echter vermeden.

De bepalingen vervat in dit ontwerp zijn gericht op een tweevoudig doel, waarvan beide aspecten door de tekst worden nagestreefd; zowel de rationele organisatie van de transportsector als de bevordering van het gewettigd beroepsbelang van de betrokken tussenpersonen, werden voor ogen gehouden bij de redactie van de normen die U thans ter goedkeuring worden voorgelegd. Hierdoor komt het, dat het noodwendig bleek zekere bepalingen in de tekst op te nemen, die men niet terugvindt in de wet van 24 december 1958 waarbij voorwaarden kunnen worden ingevoerd voor de uitoefening van het beroep in de ambachts-, de kleine en middelgrote handels- en de kleine nijverheidsondernemingen. Zo, bij voorbeeld, zou deze laatste wet niet toegelaten hebben bepaalde tarifaire maatregelen uit te vaardigen, terwijl nochtans — met het oog op de in opbouw zijnde marktorganisatie — de mogelijkheid moet bestaan bepaalde vergoedingsschalen vast te stellen, zoals dit bij artikel 9 van onderhavig ontwerp wordt voorzien.

Anderzijds is het echter gebleken dat het niet wenselijk zou zijn zich definitief te verwijderen van de door de voormelde wet van 24 december 1958 geboden mogelijkheden, en inzonderheid dan op het plan van de beroepskwalificatie.

Il s'agissait donc d'établir un ensemble nouveau et cohérent, conçu en fonction du rôle propre à l'auxiliaire de transport et de l'influence qui est exercée directement par les professions visées sur le marché des transports, en sauvegardant d'autre part les secteurs susceptibles d'être réglementés sur base d'un acte législatif antérieur mais dominant un terrain plus vaste.

Ce projet a d'ailleurs essentiellement un caractère économique et ne touche pas aux situations de droit privé qui aux termes des textes en vigueur et selon la jurisprudence, sont propres aux personnes qui exercent les activités décrites à l'article 1^{er}. Il en est ainsi en ce qui concerne notamment le régime des privilèges pouvant être invoqués, quant à leurs créances, par ceux qui, au sens du présent projet, sont considérés comme commissionnaires de transport et commissionnaires-expéditeurs au transport. Compte tenu de la finalité de ce projet, la distinction nette que la jurisprudence fait assez fréquemment entre les activités de ceux que le projet qualifie respectivement de « commissionnaires-expéditeurs au transport » et « commissionnaires de transport » ne doit donc pas retenir l'attention en l'occurrence.

Sur le plan du droit privé la situation reste inchangée et c'est donc sur base des activités réellement exercées en vertu d'un contrat bien déterminé, qu'il y aura lieu de décider qui pourra, par exemple, prétendre au privilège qui est accordé aux commissionnaires par l'article 14, Titre III, Livre I^{er} du Code de Commerce.

Mais c'est au contraire sur base de ce projet et, pour autant qu'il obtienne force de loi, sur base de ses arrêtés d'exécution, que se posera la question de savoir si telle personne déterminée possède la licence qui est exigée pour lui permettre d'exercer les fonctions qu'elle remplit en fait.

* * *

Motifs invoqués en faveur de la réglementation.

Quant à l'utilité de la réglementation proposée, le Gouvernement est d'avis qu'il y a lieu de tenir compte non seulement des arguments émanant des organisations professionnelles susvisées, mais aussi des impératifs de sa propre politique, notamment en matière d'engagements auxquels notre pays a souscrit dans le domaine international.

Il est à remarquer en premier lieu que l'évolution qui se fait jour dans les activités accessoires au transport et, en particulier, le développement croissant des échanges en deça et au-delà des frontières, influencent de plus en plus l'activité spécifique des auxiliaires de transport; ils exigent de leur part des connaissances professionnelles plus approfondies et des garanties contrôlables en matière de moralité et de solvabilité.

Il apparaît donc que la possibilité existant actuellement pour le premier venu de s'installer comme auxiliaire de transport, risque d'exposer plus fréquemment les usagers à certains préjudices ou abus, toute erreur ou négligence, toute information fautive ou tardive pouvant entraîner des conséquences fâcheuses pour les intéressés. Ce facteur a été mis en évidence depuis la constitution d'importants organismes internationaux comme la C.E.C.A. et la C.E.E.; les opérations des auxiliaires de transport se sont intensifiées et diversifiées, tandis que les trajets se répartissent sur des espaces géographiques plus vastes.

Tenant compte d'autre part de la tendance à l'organisation de structures tarifaires qui se manifeste d'une manière générale et de la réalisation d'une tarification commune

Het kwam er dus op aan een nieuw en coherent geheel tot stand te brengen, gedacht in functie van de rol die aan de tussenpersonen in het vervoer eigen is en van de invloed die de uitoefening van de hier bedoelde beroepen rechtstreeks op de transportmarkt uitoefent. Langs de andere kant dienden echter die sectoren gevrijwaard die op basis van een vroegere, hoewel een breder terrein bestrijken wetgeving kunnen worden gereguleerd.

Dit ontwerp is trouwens essentieel van economische aard en laat bestaande privaatrechtelijke situaties die volgens de geldende teksten en de jurisprudentie eigen zijn aan de beoefenaars van de in artikel 1 beschreven activiteiten ongemoeid. Zo wordt o.a. niet geraakt aan het regime der voorrechten die wat hun schuldvorderingen betreft, kunnen ingeroepen worden door de personen die in de zin van het huidige ontwerp respectievelijk als vervoercommissionnaires en als commissionnaires-expéditeurs bij het vervoer worden beschouwd. Het op dat plan vrij vaak en duidelijk door de rechtspraak erkende onderscheid tussen de activiteiten van degenen die in dit ontwerp commissionnaires-expéditeurs bij het vervoer en degenen die integendeel vervoercommissionnaires worden geheten, hoeft in het raam van wat hier wordt beoogd dus niet de aandacht te weerhouden.

Op zuiver privaatrechtelijk plan zal dus, zoals tot nu toe, op grond van de werkelijk uitgeoefende activiteiten in uitvoering van een bepaald contract, moeten uitgemaakt worden wie b.v. aanspraak maken kan op het voorrecht dat door artikel 14, Titel VII, Boek I van het Wetboek van Koophandel aan de commissionnaires wordt toegekend.

Op het plan van dit ontwerp, en, voor zover het kracht van wet verkrijgt, op dat van de uitvoeringsbesluiten, zal echter wel de vraag rijzen of een bepaald persoon de gepaste vergunning bezit, hem toelaten de activiteiten die de zijne waren, uit te oefenen.

* * *

Redenen ten gunste van de reglementering ingeroepen.

Wat nu het nut betreft van de ontworpen reglementering, is de Regering van mening dat men dient rekening te houden met de argumenten van de betrokken beroepsmilieus en niet minder met de imperatieven van haar eigen politiek, inzonderheid met betrekking tot de verbintenissen door ons land op internationaal plan aangegaan.

Vooreerst valt aan te merken dat de bijzondere taak van de bedoelde tussenpersonen méér en méér wordt beïnvloed door de evolutie in de specifieke activiteiten die met het transport gepaard gaan, en aan de andere kant ook door de gestadige ontwikkeling van het vervoer, zowel nationaal als internationaal. Die nieuwe toestand eist van hunnentwege grondiger beroepskennis en effectieve waarborgen op moreel en financieel gebied.

Hieruit blijkt dat de mogelijkheid voor om het even wie om zich als tussenpersoon in het vervoer te vestigen, de opdrachtgevers meer dreigt bloot te stellen aan bepaalde nadelen of misbruiken; elke vergissing of nalatigheid immers, elke valse of laattijdige informatie kan voor de betrokkenen ongelukkige gevolgen hebben. Zulks werd bijzonder in het licht gesteld sedert de oprichting van belangrijke internationale organen zoals de E. G. K. S. en de E. E. G.; inderdaad, de werkzaamheden van de tussenpersonen zijn sindsdien intenser en verscheidener geworden, terwijl het handelsverkeer een grotere geografische ruimte bestrijkt.

Wanneer men verder nog rekening houdt met de algemene tendens tot organisatie van op tarieven gefundeerde structuren en het reeds bestaande gemeenschappelijk tarief

pour les relations routières dans les pays du Benelux, on peut estimer que la qualité et sans doute aussi la rapidité des prestations acquerront à l'avenir plus de poids sous l'angle de la concurrence.

Quelques autres arguments en faveur de la réglementation proposée, sont évoqués directement ou indirectement à l'occasion de l'examen des articles.

* * *

Commentaire des articles.

L'article 1^{er} énumère des activités dont l'exercice peut être soumis à la possession d'une licence en exécution de l'alinéa 1^{er} de l'article 2 du projet; il dispose, en outre, que les personnes physiques ou morales qui exercent les activités énumérées sous le 1^o, le 2^o et le 3^o, seront considérées, au sens du texte proposé, comme commissionnaires de transport, courtiers de transport et commissionnaires-expéditeurs au transport.

Comme il a déjà été spécifié ci-dessus, le projet poursuit surtout des buts économiques et ne touche pas aux situations de droit privé existantes. On peut souligner néanmoins que la terminologie utilisée dans cet article ne heurte pas les usages qui en cette matière sont propres aux rapports de droit privé.

Les activités attribuées par ce texte aux commissionnaires de transport et aux courtiers de transport ne s'écartent pas de ce qui pourrait être dit de ces mêmes professions sur le plan du droit commun; de même, la description de l'activité des personnes physiques ou morales appelées dans le projet « commissionnaires-expéditeurs au transport » ne s'éloigne pas de ce que la doctrine et la jurisprudence ont considéré comme étant l'activité de ceux qui actuellement se nomment le plus souvent « commissionnaires-expéditeurs ».

Si donc ce projet ne se donne pas pour but de pénétrer le terrain du droit privé, il évite cependant de se servir de définitions ou même d'une terminologie qui lui seraient trop étrangères et qui pourraient donner lieu à une disparité indésirable entre le droit commun d'une part et des normes appartenant au domaine de l'organisation économique d'autre part.

Le dernier alinéa de cet article 1^{er} définit ce qu'il y a lieu d'entendre par le terme « rémunération » au sens du projet. En l'occurrence, il s'agit encore d'un texte qui ne s'oppose pas au droit privé, mais qui appartient à un autre domaine. La définition large du mot « rémunération » était nécessaire dans le cadre de ce projet, puisqu'il s'agissait d'éviter que des personnes physiques ou morales — quelle que soit la forme de leur organisation — puissent échapper à la loi lorsque les avantages qu'elles retirent de leurs activités soumises à licence, ne seraient pas nécessairement ou directement exprimés en espèces, mais consisteraient, par exemple, en une augmentation de leur chiffre d'affaires dans une autre branche de leurs activités. Il nous a semblé équitable, en effet, que toute personne, qui exerce moyennant rémunération des activités organisées par le projet, soit soumise à des dispositions dont la nécessité est indiquée ailleurs dans cet exposé. La définition utilisée pour le terme « rémunération » concorde du reste avec une disposition qui figure déjà dans l'article 2 de l'arrêté royal du 22 septembre 1960, portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

voor het goederenverkeer langs de weg tussen de Benelux-landen, kan men veronderstellen dat in de toekomst de vlotte afhandeling en de hoedanigheid van de te leveren prestaties concurrentieel méér zullen doorwegen.

Nog enkele andere argumenten ten gunste van deze reglementering worden rechtstreeks of onrechtstreeks aangeraakt bij de bespreking der artikelen.

* * *

Commentaar bij de artikelen.

Artikel 1 bevat de opsomming van werkzaamheden waarvan de uitoefening, naar luid van het eerste lid van artikel 2 van het ontwerp, kan onderworpen worden aan het bezit van een vergunning; het bepaalt verder dat de natuurlijke of rechtspersonen, die de onder 1^o, 2^o en 3^o opgesomde activiteiten uitoefenen, in de zin van onderhavig ontwerp respectievelijk zullen beschouwd worden als vervoercommissionairs, als vervoermakelaars en als commissionairs-expediteurs bij het vervoer.

Hoger reeds werd gewezen op het feit, dat dit ontwerp hoofdzakelijk economische doeleinden nastreeft en bestaande privaatrechtelijke situaties ongemoeid laat. Het kan niettemin worden onderlijnd, dat de in dit artikel gebruikte terminologie zodanig is dat ze ook het in privaatrechtelijke rechtsverhoudingen gebruikelijke niet schokt.

De door deze tekst aan de vervoercommissionairs en aan de vervoermakelaars toegeschreven werkzaamheden stemmen overeen met wat ook op gemeenrechtelijk plan van de genoemde beroepen zou kunnen worden gezegd. Ook de beschrijving van de activiteit van de natuurlijke of rechtspersonen die door het ontwerp « commissionairs-expediteurs bij het vervoer » worden genoemd, wijkt niet af van wat rechtsleer en jurisprudentie weerhouden hebben als activiteit van degenen die zich nu veelal « commissionairs-expediteurs » noemen.

Indien dit ontwerp dus, wat zijn « doelgerichtheid » betreft, het terrein van het privaatrecht niet betreedt, werd nochtans ook vermeden bepalingen of zelfs maar een terminologie te gebruiken die onder privaatrechtelijk oogpunt vreemd zouden klinken en aldus een zeker niet wenselijke dispariteit zouden kunnen doen ontstaan tussen het gemeenrecht enerzijds en het meer economisch en organisatorisch gerichte recht anderzijds.

Het laatste lid van dit artikel bepaalt wat in de zin van onderhavig ontwerp onder de term « vergoeding » dient begrepen. Ook hier kan worden herhaald dat deze tekst niet tegenover, doch wel naast het privaatrecht staat. De brede omschrijving, die van het begrip « vergoeding » wordt gegeven, was in het raam van dit ontwerp noodzakelijk, vermits het er op aan kwam te vermijden dat fysische of rechtspersonen — welke ook hun organisatievorm zij — buiten de toepassing van de wet zouden vallen, wanneer het voordeel dat zij uit de uitoefening van de aan vergoeding onderworpen activiteiten behalen niet noodzakelijk of onmiddellijk in speciën zou uitgedrukt zijn, maar b.v. zou bestaan in het verhogen van hun zakencijfer in een andere tak van hun activiteiten. Hier werd uitgegaan van het billijk blijkend idee dat om het even wie, tegen vergoeding, de door het ontwerp georganiseerde werkzaamheden uitoefent, ook dient omvat te worden door bepalingen waarvan de noodzakelijkheid elders in deze memorie wordt aangetoond. De gebruikte omschrijving van het begrip « vergoeding » stemt trouwens overeen met een bepaling die reeds in artikel 2 van het koninklijk besluit van 22 september 1960 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding werd opgenomen.

L'article 2, dans son 1^{er} alinéa, autorise le Roi à subordonner l'exercice des activités susvisées à la possession d'une licence, tandis que dans le 2^e alinéa, il prévoit la possibilité d'élargir ce système et de soumettre à licence d'autres activités auxiliaires de transport, combinées ou non avec les précédentes.

Concernant ce second alinéa, le Conseil d'Etat a rappelé que les restrictions à apporter au libre exercice de professions sont en principe et traditionnellement réglées par le législateur. Ce haut collège n'a cependant point désapprouvé formellement le texte considéré, et s'est borné à conclure qu'il appartiendra aux Chambres législatives d'apprécier s'il convient en l'occurrence d'accorder au Roi les pouvoirs en question.

Tenant pleinement compte de cet élément, le Gouvernement estime cependant devoir attirer l'attention sur le fait que si les professions en cause sont nombreuses, le « dénominateur commun » inscrit dans le texte (*activités auxiliaires de transport de marchandises*) délimite de manière exacte le champ d'action du pouvoir exécutif. Tout risque d'arbitraire est donc exclu, d'autant plus que l'ensemble des règles prévues par le projet et qui ont pour objet de lier la compétence accordée au Roi à des conditions objectives resteraient applicables à toute action gouvernementale basée sur le second alinéa de l'article 2. C'est pourquoi il a été estimé inopportun de citer dès à présent de manière plus formelle ces autres activités dans le projet, d'autant plus que les décisions éventuelles portant sur la question de savoir quelles d'entre elles seront à soumettre au régime instauré par le projet, seront dans une très large mesure conditionnées par les nécessités que les progrès acquis en matière d'organisation du secteur des transports feront apparaître. Des éléments tant d'ordre national qu'international seront en conséquence à prendre en considération.

Enfin, le dernier alinéa de cet article prévoit la possibilité de réserver l'usage de certains titres ou appellations aux porteurs de licences. Etant donné que des conditions auxquelles les citoyens devront satisfaire pour pouvoir exercer certaines activités sont introduites en vue de réaliser une organisation meilleure et plus efficiente du marché des transports, il est équitable d'accorder aux porteurs de licences qui auront satisfait à ces conditions les avantages que la protection de certaines appellations peut procurer.

Sur ce plan également d'ailleurs, l'intérêt professionnel justifié des porteurs de licences ne s'écarte pas de l'intérêt plus général. La défense de faire usage sous quelque forme que ce soit de certains titres ou appellations pour autant que l'on ne soit pas porteur de la licence appropriée profitera en effet aux usagers, puisqu'elle peut leur donner la certitude qu'ils feront appel à un auxiliaire qui présente les garanties désirées, chaque fois qu'ils traiteront avec une firme qui porte un titre protégé.

Le soin de déterminer les titres ou appellations dont l'usage sera protégé a été confié au Roi, qui procédera en cette matière par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

Chaque fois que l'exercice de certaines activités visées par la loi sera subordonné à la possession d'une licence sur base du premier ou du second alinéa de cet article 2, il pourra être fait usage de cette compétence. Il ne nous a pas semblé souhaitable d'accorder dans ce projet même la protection envisagée aux appellations — commissionnaire de transport, courtier de transport et commissionnaire-expéditeur au transport — qui figurent à l'article 1^{er}. En effet, il s'agit en l'occurrence d'une terminologie plutôt juridique

Artikel 2, 1^{ste} lid, machtigt de Koning de uitoefening van voormelde werkzaamheden aan een vergunning te onderwerpen, terwijl het in zijn 2^{de} lid de mogelijkheid openlaat dat systeem uit te breiden door het uitoefenen van andere hulpactiviteiten in de vervoersector, al dan niet gepaard met de vroeger bedoelde, eveneens afhankelijk te stellen van het bezit ener vergunning.

Betreffende dat tweede lid, heeft de Raad van State de regel in herinnering gebracht luidens dewelke beperkingen van de vrije uitoefening van beroepen in beginsel en traditioneel door de wetgever worden geregeld. Dat hoog college heeft de besproken tekst nochtans niet formeel afgekeurd; het heeft er zich toe beperkt te overwegen dat het de wetgevende Kamers behoort te oordelen of de bedoelde bevoegdheden aan de Koning kunnen worden toegekend.

Na dit element zorgvuldig te hebben afgewogen, meent de Regering evenwel de aandacht te moeten vestigen op het feit dat, hoewel de beroepen in kwestie talrijk zijn, de in de tekst opgenomen « gemene noemer » (*werkzaamheden van tussenpersoon in het vervoer van goederen*) het « activieveld » van de uitvoerende macht nauwkeurig afbakt. Er blijft dus geen enkele ruimte voor arbitrair optreden; daarbij komt nog, dat het geheel der in het ontwerp opgenomen regels die tot doel hebben de aan de Koning toegekende bevoegdheid te binden aan objectieve voorwaarden toepasselijk zouden blijven op elke regeringsactie, die op het tweede lid van artikel 2 zou gesteund zijn. Daarom werd het inopportuun geacht die andere werkzaamheden van nu af reeds op formele wijze in het ontwerp te citeren, des te meer omdat eventuele beslissingen betreffende de keuze van deze onder hen waarop het door het ontwerp ingestelde regime zal dienen van toepassing gemaakt, in hoge maat zullen worden mede bepaald door de noden die de geboekte vooruitgang op het gebied van de organisatie van de vervoersector zal aan het licht brengen. Hierbij zullen dus factoren dienen in overweging genomen die zowel van nationale als van internationale aard zullen zijn.

Het laatste lid van dit artikel, ten slotte, voorziet de mogelijkheid om het gebruik van bepaalde titels of benamingen voor te behouden aan de houders van vergunningen. Indien inderdaad, met het oog op een betere en meer efficiënte organisatie van het transportwezen, voorwaarden worden ingevoerd waaraan de burgers moeten voldoen om bepaalde activiteiten te kunnen uitoefenen, is het anderzijds ook rechtvaardig de dragers van vergunningen die dus de gestelde voorwaarden vervullen, de voordelen die de bescherming van bepaalde beroepsbenamingen kan bieden niet te onthouden.

Trouwens, ook op dit plan is het gewettigd beroepsbelang van de vergunninghouders niet gescheiden van het meer algemeen belang. Het verbod bepaalde titels of benamingen onder welke vorm ook te gebruiken, voor zover men geen houder is van de gepaste vergunning, zal immers de gebruikers ten goede komen, vermits het hen de overtuiging kan verschaffen dat zij zich tot een tussenpersoon wenden die de gezochte waarborgen biedt, telkens zij beroep doen op een firma die een beschermde benaming draagt.

Aan de Koning werd de zorg toevertrouwd om bij in Ministerraad overlegd besluit de titels of benamingen te bepalen waarvan het gebruik zal beschermd worden.

Van die bevoegdheid kan gebruik worden gemaakt, telkens op grond van het eerste of tweede lid van dit artikel 2 de uitoefening van bepaalde, door de wet omvatte werkzaamheden, aan een vergunning zal onderworpen worden. Het is niet wenselijk gebleken de geplande bescherming in dit ontwerp zelf toe te kennen aan de benamingen — vervoercommissionair, vervoermakelaar en commissionair-expéditeur bij het vervoer — die in artikel 1 voorkomen. Het gaat hier inderdaad, zoals gezegd, meer om een juri-

que commerciale et il est possible et même probable que ceux qui exercent les activités décrites sur le plan du droit par l'article 1^{er}, exprimeront le vœu que la protection légale soit également accordée à d'autres titres ou appellations plus en usage dans les rapports commerciaux. Il est un fait, par exemple, que les affrêteurs fluviaux, qui agissent généralement en qualité de courtier, sont mieux connus sous cette même dénomination plus spécifique d'« affrêteurs fluviaux ». Cette dernière appellation pourrait d'ailleurs être acceptée sans difficulté, puisque le terme « affrêteur » est explicitement employé par la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial.

De telles situations peuvent également être propres à d'autres branches de l'industrie des transports; pour cette raison, il a semblé préférable de retenir la solution proposée dans le troisième alinéa de cet article.

L'article 3 tend à éviter que les commissionnaires dont question au 1^{er} et ceux visés au 3^o de l'article 1^{er}, soient éventuellement traités de façon inégale quant à l'obligation de posséder une licence. Bien que les activités de ces commissionnaires dans le domaine du transport propre diffèrent juridiquement, le résultat de leur intervention sera cependant similaire sur le plan économique, de sorte que pour la partie de leurs activités visée dans cet article, les commissionnaires-expéditeurs devront être titulaires de la licence qui serait d'autre part exigée de la part des commissionnaires de transport.

Cet article 3 pourrait d'ailleurs présenter un intérêt complémentaire appréciable dans l'éventualité où la licence destinée aux commissionnaires-expéditeurs au transport ne serait instaurée qu'après un règlement du problème touchant les commissionnaires de transport.

Dans une telle hypothèse, l'article 3 permettrait de soumettre à une réglementation adéquate les activités visées par ce texte et exercées par les commissionnaires-expéditeurs pendant une telle période de transition.

L'article 4 dispose que les conditions d'octroi, de refus, de suspension et de retrait des licences seront déterminées par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

Concernant le premier alinéa de cet article, le Conseil d'Etat a proposé de le modifier en désignant dans le texte les autorités qui seront compétentes pour accorder, refuser, suspendre et retirer les licences.

Considérant cependant que le projet ci-annexé est un texte de cadre, le Gouvernement a estimé que de telles précisions peuvent logiquement être apportées par le pouvoir exécutif. Dans son ensemble, l'article 4 ne laisse d'ailleurs subsister aucun doute au sujet du système envisagé, puisque le second alinéa ajoute 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 bref, le système sera le suivant :

L'Administration statuera sur le refus, la suspension, ou le retrait d'une licence, après avoir entendu le Comité consultatif *ad hoc* créé en vertu de l'article 8.

Un droit de recours contre la décision de l'Administration sera ouvert à l'intéressé devant le Ministre responsable. Celui-ci ne statuera qu'après avoir pris à nouveau l'avis des milieux professionnels groupés dans les Comités consultatifs.

dische dan om een commerciële terminologie en het is mogelijk en zelfs waarschijnlijk dat de beoefenaars van de activiteiten die in artikel 1 juridisch werden gesitueerd, zullen wensen dat ook aan andere benamingen of titels die meer in het handelsverkeer worden gebruikt bescherming zal worden verleend. Zo is het o.a. een feit, dat de rivierbevrachters, die meestal optreden in de juridische hoedanigheid van makelaar, toch beter bekend zijn onder diezelfde benaming « rivierbevrachters » of « binnenvaartbevrachters ». Deze benamingen hoeven trouwens voor niemand vreemd te klinken, daar de term « bevrachter » expliciet door de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting wordt gebruikt.

Ook in andere takken van het vervoer kunnen zich dergelijke situaties voordoen; om deze redenen leek het verkieslijk de thans in het derde lid van dit artikel voorgestelde oplossing te weerhouden.

Artikel 3 beoogt de eventuele ongelijke behandeling te vermijden — wat betreft de verplichting een vergunning te bezitten — tussen de commissionairs bedoeld bij het 1^o en het 3^o van artikel 1. Alhoewel de activiteiten van deze commissionairs met betrekking tot het eigenlijke transport juridisch verschillen, zal op het economisch plan het effect van hun tussenkomst nochtans gelijkaardig zijn, zodat dus voor het gedeelte van hun bedrijvigheid bedoeld bij dit artikel, aan de commissionairs-expéditeurs het bezit van de vergunning wordt opgelegd die anderzijds zou worden ingevoerd voor wat de vervoercommissionairs betreft.

Een bijkomend nut van dit artikel zou duidelijk blijken ingeval de vergunning van commissionair-expéditeur bij het vervoer slechts zou ingevoerd worden nadat de zaak reeds zou geregeld zijn voor wat de vervoercommissionairs betreft.

Gelet op artikel 3, zouden de in zulke overgangstijd door de commissionairs-expéditeurs behandelde opdrachten in verband met het eigenlijke transport door gepaste reglementering kunnen gedekt worden.

Artikel 4 bepaalt dat de voorwaarden die de toekenning, weigering, schorsing en intrekking van de vergunningen beheersen door de Koning zullen worden vastgesteld, bij in Ministerraad overlegd besluit.

De Raad van State heeft voorgesteld het eerste lid van dit artikel te wijzigen, in zulke zin dat de tekst zelf de overheden zou aanwijzen die zullen bevoegd zijn om de vergunningen te verlenen, te weigeren, te schorsen en in te trekken.

Overwegend nochtans dat het hier over een kadertekst gaat, heeft de Regering gemeend dat het logisch zou zijn zulke precisies door de uitvoerende macht te laten uitwerken. In zijn geheel genomen, laat artikel 4 trouwens geen ruimte voor twijfels betreffende het beoogde systeem, vermits het tweede lid uitdrukkelijk bepaalt dat de procedure de rechten van de verdediging moet vrijwaren, inzonderheid het recht voor de betrokkene om over een administratief beroep te beschikken.

Kort geschetst, zal dat systeem als volgt in elkaar zitten :

Het Bestuur zal beslissen betreffende de weigering, schorsing of intrekking van een vergunning, na het op grond van artikel 8 *ad hoc* opgerichte raadgevend Comité gehoord te hebben.

Tegen die beslissing van het Bestuur zal de betrokkene over een verhaal beschikken bij de verantwoordelijke Minister. Deze laatste zal op zijn beurt slechts beslissen na opnieuw het advies te hebben ingewonnen van de in de raadgevende Comités gegroepeerde beroepsmiddelen.

Tout ceci, indépendamment bien entendu, du recours possible devant le Conseil d'Etat, le cas échéant en invoquant la procédure d'urgence.

L'article 5 énumère les matières auxquelles les conditions précitées pourront avoir trait.

Pour ce qui concerne plus particulièrement la qualification professionnelle, il est à remarquer que ce projet se limite à l'exigence d'un stage pratique. Dans l'introduction qui précède le présent commentaire, l'attention a déjà été attirée sur le fait qu'il n'aurait été ni logique ni souhaitable de s'écarter définitivement des possibilités offertes par la loi du 24 décembre 1958 dans le domaine considéré. L'article 5 dispose en conséquence que le pouvoir accordé au Chef de l'Exécutif d'imposer un stage pratique ne serait pas maintenu pour ce qui concerne les activités soumises à licence sur base de l'article 2 de ce projet qui feraient également l'objet d'une réglementation fondée sur le texte de 1958.

Le Gouvernement estime que le problème posé par le contrôle de la qualification professionnelle requise peut ainsi trouver une solution satisfaisante. Dans l'éventualité où une réglementation basée sur la loi de 1958 n'interviendrait pas ou n'interviendrait qu'ultérieurement, le stage pratique constituerait néanmoins une garantie appréciable. Ceux qui feront appel aux services d'auxiliaires de transport porteurs d'une licence pourront de cette manière être assurés de trouver dans le chef de ces professionnels la compétence spécialisée qu'une évolution toujours plus poussée du secteur intéressé rend indispensable. Les quelques exemples suivants démontrent en effet à suffisance jusqu'à quel point les interventions des auxiliaires peuvent varier, même lorsque certaines de ces opérations sont généralement accomplies par la même personne : 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., réception et délivrance de marchandises, opérations de pesage, de jaugeage, d'assurance, accomplissement des formalités douanières, affrètement d'allèges ou de navires de mer, engagement et paiement de fret ou d'avances sur fret, encaissement de remboursements, rédaction de tous documents relatifs à l'affrètement ou l'expédition, entremise en cas de litiges, etc.

L'article 6 a trait au refus, à la suspension ou au retrait des licences dans les cas prévus, tandis que l'article 7 impose la publication au Moniteur belge de la plupart des décisions prises.

L'article 8 prévoit la création de Comités consultatifs. Le texte de cet article est assez souple pour permettre éventuellement la création d'un comité par activité ou par groupe d'activités dont l'exercice serait subordonné à la possession d'une licence. Ces Comités permettront à l'autorité de maintenir un contact plus permanent avec les réalités économiques, tandis qu'ils fourniront d'autre part aux intéressés l'occasion de faire entendre leur point de vue. Il a été estimé utile de prévoir également la possibilité d'ouvrir ces comités aux organisations professionnelles de transpor-

Bij deze procedure voegt zich natuurlijk nog de mogelijkheid van verhaal bij de Raad van State, waarbij eventueel de spoedbehandeling zou kunnen worden gevraagd.

Artikel 5 somt de punten op waarop de hierboven vermelde voorwaarden zullen kunnen betrekking hebben.

Voor wat meer in het bijzonder de beroepskwalificatie betreft, dient opgemerkt dat dit ontwerp slechts een praktische proeftijd eist. In de inleiding die deze commentaar voorafgaat, werd er reeds gewezen op het feit dat het noch logisch noch wenselijk zou geweest zijn zich definitief te distantiëren van de op dit gebied door de wet van 24 december 1958 geboden mogelijkheden. Bijgevolg bepaalt artikel 5 dat de aan het Hoofd van de uitvoerende Macht toegekende bevoegdheid een praktische proeftijd op te leggen niet zou behouden worden voor wat de activiteiten betreft waarvan de uitoefening op grond van artikel 2 van dit ontwerp zou afhankelijk gesteld worden van het bezit van een vergunning en die tevens het voorwerp zouden uitmaken van een op de tekst van 1958 gefundeerde reglementering.

De Regering is de mening toegedaan dat het door de controle van de vereiste beroepskwalificatie gestelde probleem op die wijze een voldoening gevende oplossing kan vinden. In de veronderstelling dat een op de wet van 1958 gefundeerde reglementering niet of slechts later zou getroffen worden, zal de praktische proeftijd dan toch een niet geringe waarborg bieden op dit gebied. Zij die op de diensten van tussenpersonen in het vervoer die een vergunning bezitten beroep zullen doen zullen daardoor kunnen handelen in de overtuiging dat zij in hoofde van die beroepsmensen de gespecialiseerde kennis zullen vinden die door een steeds verder gedreven evolutie van de betrokken sector onontbeerlijk wordt gemaakt. De enkele voorbeelden die hierna volgen zullen inderdaad aantonen in welke mate de tussenkomsten van de betrokkenen kunnen verschillen, zelfs wanneer bepaalde verrichtingen gewoonlijk door dezelfde persoon worden uitgevoerd: het opzoeken van vrachten en van het gunstigste transportmiddel voor de opdrachtgever zowel voor nationaal als internationaal vervoer, de oordeelkundige verdeling van de vracht op de voorhanden zijnde transportmiddelen en, gebeurlijk, de verbetering van de rotaties door een aangepaste toewijzing der vrachten, de verhoging van de productiviteit door de voorziening in retourvracht, de uitschakeling van ongebreidelde mededinging, de receptie 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.

Artikel 6 heeft betrekking op de weigering, de schorsing of de intrekking van de vergunningen in de voorziene gevallen, terwijl artikel 7 de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad oplegt van het merendeel der beslissingen.

Artikel 8 voorziet de oprichting van consultatieve Comités. De tekst van dit artikel is soepel genoeg om desgewenst de oprichting van zulk een comité mogelijk te maken per activiteit of groep van activiteiten waarvan de uitoefening afhankelijk zou gesteld worden van het bezit van een vergunning. Die Comités zullen de overheid toelaten een meer permanent contact met de economische werkelijkheid in stand te houden, terwijl ze tevens de belanghebbenden de gelegenheid zullen bieden hun standpunt te laten kennen. Het werd nuttig geacht ook de moge-

teurs et d'usagers. Certaines mesures d'exécution à prendre, et notamment celles relatives à la tarification exerceront en effet une influence très importante sur le marché des transports. Dès lors, il a semblé opportun de prévoir la consultation non seulement des intermédiaires eux-mêmes, mais éventuellement aussi des transporteurs et des milieux industriels et commerciaux qui forment la clientèle principale de ceux qui exercent des activités auxiliaires de transport.

Indépendamment des compétences qui leur sont attribuées au sujet de problèmes en rapport avec les secteurs économiques intéressés, les Comités consultatifs auront deux fonctions essentielles.

Tout d'abord, donner un avis sur les mesures d'exécution de la loi. Aussi, l'article 13 permet-il de faire précéder l'entrée en vigueur des autres dispositions de la loi par la création de Comités consultatifs.

Ensuite, les Comités consultatifs devront émettre un avis motivé en matière d'octroi, de refus, de suspension ou de retrait des licences, ce qui donnera aux intéressés la garantie de voir leur cas examiné par leurs pairs.

L'article 9 dispose que le Roi peut fixer des taux de rémunération pour les activités qui seraient soumises à licence.

Il est sans doute utile de rappeler ici les engagements pris par notre pays relativement à l'interdiction de discrimination en matière de transport (Benelux, C. E. C. A., C. E. E.), les mesures qui ont été prises en vue de la fixation de tarifs déterminés (Benelux) et nos obligations sous l'angle de la future politique commune des transports (C. E. E.). Or, si en l'occurrence les indemnités des auxiliaires de transport n'étaient pas fixées également, les tarifs des transports proprement dits pourraient être contournés, comme suite à l'octroi possible par ces auxiliaires de remises injustifiées ou par l'intervention d'intermédiaires fictifs. Le système de licences instauré par le présent projet, complété logiquement par le recensement des bénéficiaires, devra normalement faciliter la découverte de pratiques de ce genre. Tenant compte de ces considérations, il nous semble également logique de conclure que le pouvoir de fixer des taux de rémunération pour ce qui touche les activités qui seraient soumises à licence sur base de ce projet constitue le complément nécessaire de l'article 8 de la loi du 1^{er} août 1960 qui a conféré au Roi le pouvoir d'édicter des prescriptions en matière de prix et conditions de transport rémunéré de choses. Il peut d'autre part être ajouté que la tarification qui serait introduite sur base de ce nouveau texte resterait inscrite dans le cadre plus large de la politique des prix poursuivie par le Gouvernement. Puisque la matière en question ne sera donc pas isolée d'un contexte plus général, il est certain que le pouvoir exécutif n'agira en ce domaine qu'en tenant compte d'un ensemble d'éléments et d'informations susceptibles de lui donner la conviction que son action restera compatible avec les exigences de la politique susvisée.

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

likenheid van openstelling van die comités voor beroepsorganisaties van vervoerders en gebruikers te voorzien. Bepaalde te nemen uitvoeringsmaatregelen, en inzonderheid deze die betrekking zullen hebben op de tarificatie zullen inderdaad op de transportmarkt een zeer belangrijke invloed uitoefenen. Hierop gelet bleek het gepast die procedure van raadpleging te voorzien niet alleen voor wat de tussenpersonen zelf betreft, maar ook eventueel voor wat de vervoerders en de industriële en commerciële middelen aangaat die dan toch de voornaamste clientèle vormen van degenen die hulpactiviteiten in de transportsector uitoefenen.

Buiten de bevoegdheden die hun zijn toegekend betreffende problemen die de betrokken economische sectoren raken, zullen de raadgevende Comités twee essentiële taken te vervullen hebben.

In de eerste plaats kan onderlijnd dat hun advies betreffende de uitvoeringsmaatregelen van de wet zal worden ingewonnen. Daarom laat artikel 13 toe raadgevende Comités op te richten vóór het in voege treden van de andere bepalingen van de wet.

In tweede orde zullen de raadgevende Comités een gemotiveerd advies dienen uit te brengen inzake toekenning, weigering, schorsing of intrekking van de vergunningen; zo krijgen de betrokkenen de waarborg dat hun geval door hun gelijken zal worden onderzocht.

Artikel 9 bepaalt dat de Koning vergoedingstarieven kan vaststellen voor de werkzaamheden die aan het vergunningstelsel zouden onderworpen worden.

Hier moet worden herinnerd aan de verbintenissen door ons land aangegaan met betrekking tot het verbod van discriminatie op gebied van transport (Benelux, E. G. K. S., E. E. G.), aan de maatregelen die werden genomen tot vastlegging van bepaalde vervoertarieven (Benelux) en aan onze verplichtingen in verband met de nog uit te stipelen gemeenschappelijke vervoerpolitiek (E. E. G.). Welnu, indien ter zake ook de vergoeding van de tussenpersonen niet zou worden geregeld, zou zulks aanleiding kunnen geven tot het omzeilen van de eigenlijke transporttarieven ingevolge mogelijke toekenning door die tussenpersonen van onverantwoorde kortingen of door inschakeling van gefingeerde agenten. Het door dit ontwerp ingevoerd vergunningssysteem, dat logisch zal aangevuld worden met de telling van de vergunningshouders, moet normal de ontdekking van dergelijke praktijken vergemakkelijken. Rekening houdend met die overwegingen, schijnt het ons ook logisch te besluiten dat de bevoegdheid vergoedingstarieven vast te leggen voor wat de activiteiten betreft waarvan de uitoefening op grond van dit ontwerp zou afhankelijk gesteld worden van het bezit van een vergunning, een noodzakelijke aanvulling uitmaakt van artikel 8 van de wet van 1 augustus 1960, waarbij aan de Koning de bevoegdheid werd toegekend maatregelen te treffen inzake prijzen en voorwaarden van het bezoldigd goederenvervoer. Anderzijds kan hier worden aan toegevoegd dat de tarificatie die op grond van deze nieuwe tekst zou ingevoerd worden ook deel zou blijven uitmaken van de bredere prijzenpolitiek van de Regering. Vermits de hier besproken stof niet zal gelicht worden uit die meer omvattende context, is het ook zeker dat de uitvoerende Macht op dit gebied slechts zal handelen met inachtneming van een geheel van elementen en informaties die haar de overtuiging kunnen schenken dat haar actie verenigbaar blijft met de eisen van die bredere politiek.

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

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 règlement d'exécution visé à l'article 10 permettra de prendre les mesures qui, en général, ont déjà été prévues dans une matière comparable : celle relative au transport rémunéré de marchandises par la route et qui a fait l'objet de la loi du 1^{er} août 1960 (*Moniteur belge* du 12 août 1960).

Il est stipulé que les règles touchant les modalités de constitution, d'affectation et de restitution du cautionnement éventuel pourront au besoin déroger aux règles du droit commun. L'article 5 de la loi du 21 avril 1965 portant statut des agences de voyages contient une disposition analogue. Il s'agit en l'occurrence d'une possibilité supplémentaire offerte par le texte, dont le Gouvernement ne ferait éventuellement usage qu'après avoir soupesé attentivement les opinions des milieux professionnels.

Concernant plus particulièrement le taux des redevances que cet article permet d'établir au titre de participation dans les frais d'administration, de contrôle et de surveillance résultant de l'application de la loi, le Gouvernement prend l'engagement de veiller à la modicité de cette contribution; la fixation de chiffres précis constituera d'ailleurs une mesure d'exécution de la loi et, à ce titre, les comités consultatifs visés par l'article 8 auront l'occasion de se faire entendre également à ce sujet.

Enfin, les articles 11 et 12 concernent respectivement les sanctions en cas d'infraction aux dispositions de la loi et de ses arrêtés d'exécution (article 11), et la désignation des autorités compétentes pour rechercher et constater ces infractions (article 12). Sont érigés en infraction passible de sanctions pénales, les faits qui ne feront point l'objet de sanctions administratives : l'exercice illicite d'activités soumises à licence sur base de l'article 2; l'exercice de l'activité décrite par l'article 3 par des commissionnaires-expéditeurs qui ne seraient pas titulaires de la licence requise, le refus de fournir les renseignements visés par l'article 10-2^o, de se soumettre aux mesures qui seront prises sur base du 3^o de cet article ou de payer les redevances dont il est question au 4^o.

* * *

Le Gouvernement espère que l'adoption de ces dispositions par le Parlement, sera de nature à favoriser le développement harmonieux des activités visées, au profit de l'intérêt général.

Le Ministre des Communications,

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.

Het reglement van uitvoering bedoeld bij artikel 10 moet toelaten maatregelen te treffen die meestal reeds werden voorzien in een vergelijkbaar geval : het bezoldigd goederenvervoer langs de weg, gereguleerd bij de wet van 1 augustus 1960 (*Staatsblad* van 12 augustus 1960).

Er is bepaald dat de regels betreffende de wijze waarop de borgtocht die eventueel zou worden ingevoerd wordt gesteld, gebruikt en teruggegeven desnoods van het gemeen recht zullen kunnen afwijken. Het artikel 5 van de wet van 21 april 1965 houdende het statuut van de reisbureaus houdt een gelijkaardige bepaling in. Het gaat in casu om een door de tekst geboden bijkomende mogelijkheid, waarvan de Regering eventueel slechts gebruik zou maken na de opinies van de beroepsmiddelen ter zake zorgvuldig te hebben afgewogen.

Voor wat nu meer in het bijzonder het bedrag der retributies betreft waarvan de invoering door dit artikel wordt toegelaten als deelname in de kosten van administratie, controle en toezicht die uit de toepassing van de wet zullen voortvloeien, neemt de Regering de verbintenis op over de beperktheid van die bijdrage te blijven waken; het vastleggen van preciese cijfers zal trouwens gebeuren door een uitvoeringsmaatregel van de wet zodanig dat de in artikel 8 bedoelde raadgevende comités de gelegenheid zullen hebben ook betreffende dit punt hun mening naar voor te brengen.

De artikelen 11 en 12 ten slotte betreffen respectievelijk de sancties in geval van overtreding van de wet en de besluiten tot uitvoering daarvan (artikel 11), en de aanduiding der overheden die zullen bevoegd zijn om die overtredingen op te sporen en vast te stellen (artikel 12). De feiten betreffende dewelke geen administratieve sancties voorzien zijn worden op strafrechtelijk plan strafbaar gesteld : het onrechtmatig uitoefenen van werkzaamheden waarvoor op grond van artikel 2 een vergunning werd ingesteld; het uitoefenen van de door artikel 3 beschreven werkzaamheid door commissionairs-expediteurs die de vereiste vergunning niet zouden bezitten, de weigering de bij artikel 10-2^o bedoelde gegevens te verstrekken, zich te schikken naar de maatregelen die op basis van het 3^o van dat artikel zullen ingevoerd worden of de retributies waarvan sprake in het 4^o te betalen.

* * *

De Regering hoopt dat de aanvaarding van dit ontwerp door het Parlement, de harmonische ontwikkeling van de bedoelde activiteiten in de hand zal werken, ten gunste van het algemeen welzijn.

De Minister van Verkeerswezen,

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 21 avril 1966, d'une demande d'avis sur un projet de loi « relatif aux professions auxiliaires de transport de marchandises », a donné le 4 mai 1966 l'avis suivant :

Le projet de loi a pour objet de permettre au Roi de subordonner à la possession d'une licence l'exercice de certaines professions auxiliaires de transport de marchandises.

Le projet vise explicitement les professions — qu'il définit — de commissionnaire de transport, de courtier de transport et de commissionnaire-expéditeur au transport; le Roi pourra également subordonner à la possession d'une licence l'exercice d'autres activités auxiliaires de transport.

La licence ne sera octroyée que moyennant la réalisation de conditions que le Roi déterminera après avoir pris l'avis de comités consultatifs.

Ces conditions concerneront soit le demandeur lui-même ou la personne chargée de la gestion de l'entreprise, telles les conditions relatives à l'absence de certaines condamnations ou à la compétence professionnelle, soit l'entreprise, telles les conditions relatives à l'équipement des locaux où s'exerce la profession, ou les capacités financières.

La licence pourra être refusée, suspendue ou retirée dans les cas prévus par le projet, à la suite d'une procédure fixée par le Roi. Cette procédure assurera les droits de la défense et organisera un recours administratif.

Les comités consultatifs donneront un avis tant sur l'octroi d'une licence que sur le refus ou le retrait de celle-ci.

Le Roi pourra en outre :

1° fixer, dans les conditions prévues par le projet, des taux de rémunération pour les activités soumises à licence;

2° arrêter diverses mesures dont l'objet est prévu dans le projet : renseignements statistiques, mesures d'enquête et de contrôle, taux des redevances à percevoir au profit de l'Etat, etc...

Le projet prévoit enfin l'application de sanctions pénales indépendantes des sanctions administratives et organise la recherche et la constatation des infractions.

* * *

Ce projet appelle les observations suivantes :

Intitulé.

Dans la version néerlandaise, l'intitulé pourrait être rédigé comme suit :

« Ontwerp van wet betreffende de beroepen van tussenpersoon op het gebied van het goederenvervoer ».

Article 1^{er}.

Au 3^o, il serait préférable d'écrire : « ... toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s'engage à ... ».

En ce qui concerne le premier alinéa de cet article, voir la version néerlandaise proposée.

Sans modifier en rien la portée du dernier alinéa, on pourrait le rédiger plus simplement comme suit :

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 21^e april 1966 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « betreffende het beroep van tussenpersoon in het vervoer van goederen », heeft de 4^e mei 1966 het volgende advies gegeven :

Het wetsontwerp heeft tot doel, de Koning ertoe te machtigen het bezit van een vergunning te eisen voor het uitoefenen van bepaalde beroepen van tussenpersoon op het gebied van het goederenvervoer.

Het doelt uitdrukkelijk op en geeft een definitie van de beroepen van vervoercommissionair, vervoermakelaar en commissionair-expéditeur bij het vervoer. Ook voor het uitoefenen van andere werkzaamheden van tussenpersoon op het gebied van het vervoer zal de Koning het bezit van een vergunning kunnen eisen.

De vergunning zal maar worden verleend als voldaan is aan voorwaarden welke de Koning bepaalt na het advies van raadgevende comités te hebben ingewonnen.

Die voorwaarden betreffen hetzij de aanvrager zelf of de persoon die met het beheer van de onderneming belast is, zoals de voorwaarden in verband met het niet-bestaan van bepaalde veroordelingen of in verband met de beroepsbekwaamheid, hetzij de onderneming, zoals de voorwaarden in verband met de uitrusting van de lokalen waar het beroep wordt uitgeoefend, of de financiële mogelijkheden.

De vergunning kan in de gevallen welke het ontwerp bepaalt, geweigerd, geschorst of ingetrokken worden volgens een door de Koning vast te stellen procedure die de rechten van de verdediging vrijwaart en een administratief beroep openstelt.

De raadgevende comités geven advies zowel over het verlenen als over het weigeren of intrekken van vergunningen.

De Koning kan bovendien :

1° onder de in het ontwerp bepaalde voorwaarden vergoedings-tarieven vaststellen voor de werkzaamheden waarvoor een vergunning vereist is;

2° allerlei maatregelen voorschrijven die in het ontwerp zijn opgegeven : statistische gegevens, onderzoeks- en controlemaatregelen, bedrag van de retributies te innen ten bate van de Staat, enz...

Ten slotte stelt het ontwerp straffen los van de administratieve sancties, en regelt het de opsporing en de vaststelling van overtredingen.

* * *

Bij het ontwerp zijn de volgende opmerkingen te maken :

Opschrift.

Voor het opschrift wordt de volgende lezing in overweging gegeven :

« Ontwerp van wet betreffende de beroepen van tussenpersoon op het gebied van het goederenvervoer ».

Artikel 1.

In de tekst onder 3^o leze men bij voorkeur : « ... elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, de verbintenis aangaat ... ».

Het eerste lid van dit artikel leze men dan als volgt :

« Artikel 1. — Deze wet verstaat onder :

1° vervoercommissionair, ...;

2° vervoermakelaar, (...) van een vervoerovereenkomst, en die, ingeval hij bij het sluiten van die overeenkomst optreedt, dit slechts doet in de hoedanigheid van ...;

3° commissionair-expéditeur 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 derden-vervoerders, het opslaan, de verzekering en het in- en uitklaren, uit te voeren of te doen uitvoeren ».

* * *

Het laatste lid kan, zonder dat de strekking ervan wordt gewijzigd, beter als volgt worden gelezen :

« Au sens de la présente loi, la rémunération comprend tout avantage direct ou indirect quelconque en espèces ou en nature ».

Article 2.

A l'alinéa 1^{er}, les mots « délivrés conformément aux mesures d'exécution de l'article 4 » devraient être remplacés par « délivrée conformément à l'article 4 ».

La même observation doit être faite pour l'alinéa 2.

Voir, pour le surplus, la version néerlandaise proposée pour l'alinéa 1^{er}.

* * *

L'alinéa 2 accorde au Roi le pouvoir de subordonner à la possession d'une licence l'exercice d'autres activités auxiliaires de transport de marchandises que celles qui sont visées à l'article 1^{er}.

Les restrictions à apporter au libre exercice d'une profession sont en principe et traditionnellement réglées par le législateur. Il appartiendra à celui-ci d'apprécier s'il convient d'étendre aussi largement les pouvoirs du Roi.

* * *

Il est proposé de rédiger le début de l'alinéa 3 comme suit :

« Le Roi peut, en outre, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, déterminer ... ».

Voir, pour le surplus, la version néerlandaise proposée.

Article 3.

Le mot « également » est superflu et doit être omis.

Voir la version néerlandaise proposée pour cet article.

Article 4.

A cet article, il conviendrait que le législateur lui-même désigne l'autorité qui sera compétente pour octroyer, suspendre et retirer la licence dont la possession est nécessaire pour exercer une profession.

Si cette suggestion est retenue, l'alinéa 1^{er} devrait être rédigé comme suit :

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

En ce qui concerne l'alinéa 2, voir la version néerlandaise proposée.

Article 5.

Cet article est relatif aux conditions que le Roi pourra imposer pour l'octroi d'une licence. Ces conditions concernent soit le demandeur lui-même ou la personne à qui la licence sera délivrée (1^{re}), soit l'entreprise (2^e).

Selon les explications du fonctionnaire délégué, l'énumération des conditions est limitative.

Au 1^{er}, a, les mots « pour crime ou délit contre la foi publique ou pour fraude » sont imprécis. Si le Gouvernement entend se référer aux infractions qui, dans le Code pénal belge, sont rangées dans les parties relatives à ces matières ainsi qu'il l'a fait en matière d'hôtellerie (loi du 19 février 1963) et d'agences de voyage (loi du 21 avril 1965), il conviendrait d'adopter un texte s'inspirant de ces dispositions.

« Vergoeding in de zin van deze wet omvat ieder rechtstreeks of onrechtstreeks voordeel in specie of in natura ».

Artikel 2.

In het eerste lid vervange men de woorden « afgeleverd overeenkomstig de uitvoeringsmaatregelen van artikel 4 » door « afgegeven overeenkomstig artikel 4 ».

Dezelfde opmerking geldt voor het tweede lid.

Het eerste lid van dit artikel leze men dan als volgt :

« Artikel 2. — De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit, de uitoefening van de werkzaamheden die hierboven omschreven zijn als die van vervoercommissarissen, vervoermakelaars en commissarissen-expediteurs bij het vervoer, afhankelijk stellen van het bezit van een vergunning, die wordt afgegeven overeenkomstig artikel 4 ».

* * *

Krachtens het tweede lid kan de Koning het bezit van een vergunning eisen voor het uitoefenen van andere werkzaamheden als tussenpersoon op het gebied van het vervoer dan in artikel 1 bedoeld zijn.

Beperkingen van de vrije uitoefening van een beroep worden in beginsel en traditioneel geregeld door de wetgever, die dan ook dient te oordelen of 's Konings bevoegdheid in zo ruime mate mag worden uitgebreid.

* * *

Voorgesteld wordt, het derde lid als volgt te lezen :

« 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 ».

Artikel 3.

Dit artikel leze men als volgt.

« Artikel 3. — De commissarissen-expediteur bij het vervoer kan in eigen naam geen goederenvervoer voor rekening van committenten doen verrichten zonder vooraf de vergunning te hebben verkregen waarvan het bezit aan vervoercommissarissen mocht zijn voorgescreven ».

Artikel 4.

In dit artikel behoort de wetgever zelf de overheid aan te wijzen die bevoegd is om de voor de uitoefening van een beroep vereiste vergunning te verlenen, te schorsen en in te trekken.

Wordt op deze wenk ingegaan, dan moet het eerste lid als volgt worden gelezen :

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

Het tweede lid van dit artikel leze men als volgt :

« 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 houder is van de stukken, zijn verweermiddelen te laten gelden voor de in artikel 8 bedoelde raadgevende comités ».

Artikel 5.

Dit artikel heeft betrekking op de voorwaarden die de Koning aan het verlenen van een vergunning kan verbinden. Ze betreffen hetzij de aanvrager zelf of degene aan wie de vergunning zal worden afgegeven (1^{re}), hetzij de onderneming (2^e).

Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, zijn die voorwaarden op beperkende wijze opgesteld.

Onder 1^{re}, a, zijn de woorden « voor misdaad of wanbedrijf tegen de openbare trouw of wegens bedriegerij » te vaag. Bedoelt de Regering te verwijzen naar de misdrijven die in het Belgisch Strafwetboek voorkomen in de delen betreffende die aangelegenheden, zoals zij gedaan heeft voor het hotelwezen (wet van 19 februari 1963) en voor de reisbureaus (wet van 21 april 1965), dan zou zij dat moeten doen in een tekst naar het voorbeeld van die wetsbepalingen.

Au 2°, il est prévu que pourront être imposées des conditions relatives soit aux capacités financières de l'entreprise, soit à la constitution d'un cautionnement.

La manière dont le cautionnement sera constitué ou restitué ne concerne pas les conditions d'octroi de la licence. Il serait préférable de renvoyer les dispositions relatives au cautionnement dans l'article 10. D'autre part, si l'intention du Gouvernement était que le Roi pût, en cette matière, déroger aux règles du droit commun, il conviendrait qu'une telle dérogation soit expressément prévue, comme cela a été fait dans la loi du 21 avril 1965.

Compte tenu de cette observation, l'article 5 pourrait être rédigé de la manière suivante :

« Article 5. — L'octroi de la licence ne peut être subordonné qu'aux conditions suivantes :

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

- a) à l'absence de condamnations ... (comme au projet) ...;
- b) à l'obligation d'avoir effectué un stage pratique ... (comme au projet) ...;
- c) le cas échéant, à la production de l'attestation ... (comme au projet) ...;

2° en ce qui concerne l'entreprise :

- a) à des conditions relatives aux locaux où s'exercent les activités couvertes par la licence;
- b) à des conditions relatives soit aux capacités financières, soit à la constitution d'un cautionnement.

Lorsque le demandeur est une personne morale, la ou les personnes physiques ...

Au cas où cette gestion ... ».

Article 6.

Eu égard aux différentes hypothèses prévues dans cet article, il s'indique d'en rédiger le début comme suit :

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

Au b, il y a lieu de compléter le texte de la manière suivante : « si le demandeur ou le titulaire d'une licence ... ».

Voir, pour le surplus, la version néerlandaise proposée pour le a et le c.

Article 7.

Selon les explications du fonctionnaire délégué, c'est par erreur que le mot « transfert » figure dans cet article. Ce mot doit être omis.

Il est proposé de rédiger l'article 7 comme suit :

« Article 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* ».

Article 8.

Selon les explications du fonctionnaire délégué, les mesures d'exécution qui ne concernent qu'une activité ne doivent être soumises qu'à la consultation du comité qui comprend les représentants de la profession ou de l'activité intéressée.

Afin d'exprimer avec plus de clarté l'intention du Gouvernement à ce sujet, il est proposé de rédiger le début de l'alinéa 2 comme suit :

« Ces comités consultatifs sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de donner ... ».

A la fin de l'alinéa 1°, les mots « par comité » sont superflus et doivent être omis.

Voir, pour le surplus, la version néerlandaise proposée pour l'article 8.

Onder 2° is bepaald dat voorwaarden kunnen worden opgelegd hetzij in verband met de financiële mogelijkheden van de onderneming, hetzij in verband met de borgstelling.

De wijze waarop de borgtocht moet worden gesteld of teruggegeven, heeft niets uit te staan met de voorwaarden voor toekenning van de vergunning. Daarom ware het verkieslijk, de bepalingen betreffende de borgtocht in artikel 10 onder te brengen. Mocht de Regering het anderzijds zo bedoelen, dat de Koning, wat de borgtocht betreft, kan afwijken van de regels van het gemeen recht, dan zou in die afwijking het uitdrukkelijk moeten worden voorzien zoals gedaan is in de wet van 21 april 1965.

Met inachtneming van deze opmerking, kan artikel 5 als volgt worden gelezen :

« Artikel 5. — Voor het verlenen van de vergunning mogen alleen de volgende voorwaarden worden gesteld :

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

- a) het niet-bestaan van veroordelingen in België of in het buitenland, wegens ... (zie ontwerp) ... of wegens overtreding van de besluiten tot uitvoering van deze wet;
- b) de verplichting een praktische proeftijd te hebben doorgemaakt, tenzij de werkzaamheid waarvoor die vergunning wordt verleend, gereguleerd is ter ... (zie ontwerp) ...;
- c) in voorkomend geval, de overlegging van het getuigschrift, afgegeven ter uitvoering ... (zie ontwerp) ...;

2° 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 een rechtspersoon is, moeten de natuurlijke persoon of personen ...

Indien dit beheer ... 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 ».

Artikel 6.

Gelet op de verschillende hier bedoelde gevallen, beginne men het artikel als volgt :

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

Onder a leze men : « Wanneer de krachtens artikel 4 vastgestelde voorwaarden ... ».

Onder b leze men : « Wanneer de aanvrager of de houder van een vergunning ... ».

Onder c leze men : « Wanneer de krachtens artikel 9 vastgestelde vergoedingstarieven niet in acht worden genomen ».

Artikel 7.

Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, staat hier bij vergissing het woord « overdracht ». Het moet worden geschrapt.

Voorgesteld wordt, artikel 7 als volgt te lezen :

« Artikel 7. — Iedere beslissing betreffende het verlenen, schorsen of intrekken van vergunningen wordt bij uittreksel in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt ».

Artikel 8.

Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, moeten de uitvoeringsmaatregelen die op slechts één werkzaamheid betrekking hebben, alleen worden voorgelegd aan het comité dat uit de vertegenwoordigers van het betrokken beroep of de betrokken werkzaamheden is samengesteld.

Ten einde de bedoeling van de Regering op dit punt duidelijker tot uiting te brengen, beginne men het tweede lid als volgt :

« Die raadgevende comités hebben, ieder op zijn gebied, tot opdracht ... ».

Aan het slot van het eerste lid moeten de woorden « per comité » als overbodig vervallen.

Met inachtneming van bovenstaande opmerkingen leze men artikel 8 als volgt :

Artikel 8. — De Koning richt raadgevende comités op, samengesteld uit vertegenwoordigers van de representatieve beroepsorganisaties, waarvan de leden de beroepen of werkzaamheden bedoeld in de artike-

Article 9.

Cet article donne au Roi le pouvoir de fixer les taux de rémunération des activités soumises à licence.

Quand le Roi use de ce pouvoir, Il peut déterminer, soit des taux maximaux et minimaux, soit des taux maximaux, soit des taux minimaux.

L'article 5 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial dispose à l'alinéa 1^{er} :

« L'affréteur a droit à une commission qui, à défaut de stipulation, sera équivalente à 5 p. c. du fret. Elle ne pourra en aucun cas dépasser 10 p. c. du fret ».

L'article 9 du projet se borne à donner au Roi certains pouvoirs. Il n'abroge ni ne modifie l'article 5 précité, et n'habilite pas le Roi à le faire.

Si l'intention du Gouvernement était de soumettre au Parlement un projet de loi dans lequel le Roi trouverait le pouvoir de fixer, pour les affréteurs fluviaux, un taux de rémunération qui serait éventuellement supérieur au maximum fixé par l'article 5 de la loi du 5 mai 1936, il serait nécessaire qu'une disposition expresse autorise le Roi à déroger à l'article 5 précité.

Il suffirait, à cet égard, de compléter l'article 9 du projet par un alinéa 2 qui pourrait être rédigé comme suit :

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

* * *

En disposant que la fixation des taux de rémunération « peut » consister en la détermination de taux maximaux ou minimaux, le projet semble laisser au Roi le choix d'une autre fixation des taux de rémunération. Selon les explications du fonctionnaire délégué, les taux de rémunération ne pourront être fixés que par la détermination des taux maximaux et minimaux.

Afin d'exprimer avec plus de clarté l'intention du Gouvernement, il est proposé de rédiger l'article 9 comme suit :

« Article 9. — Le Roi peut fixer des taux de rémunération pour les activités soumises à licence en vertu de la présente loi, en déterminant soit les taux maximaux et minimaux, soit les taux maximaux, soit les taux minimaux des rémunérations ... ».

* * *

Dans la troisième phrase de cet article, il y a discordance entre la version française et la version néerlandaise, le terme « overdracht » ne correspondant pas au terme « remises ». Il y a lieu de rédiger la version néerlandaise comme suit :

« Op de vastgestelde vergoedingen mag geen korting of restorno worden toegestaan dan in de gevallen en onder de voorwaarden bij koninklijk besluit bepaald ».

Article 10.

En égard à l'observation faite au sujet de l'article 5, il y aurait lieu de compléter cet article par une disposition relative au cautionnement.

len 1 en 2 uitoefenen, en uit een vertegenwoordiger van de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer behoort.

Die raadgevende comités hebben, ieder op zijn gebied, tot opdracht :

1° advies uit te brengen over de maatregelen tot uitvoering van deze wet;

2° advies uit te brengen over andere problemen in verband met de betrokken economische sectoren;

3° een gemotiveerd advies uit te brengen inzake toekenning, weigering, schorsing of intrekking van de vergunningen.

Telkens wanneer de raadgevende comités adviezen als bedoeld in het tweede lid, 1° en 2°, moeten uitbrengen, kunnen zij worden aangevuld met vertegenwoordigers van representatieve beroepsorganisaties van vervoerders en gebruikers; de vertegenwoordigers van de in het eerste lid bedoelde organisaties dienen nochtans in de meerderheid te blijven.

Voor het volbrengen van de taak die in het tweede lid, 3°, aan de raadgevende comités is opgedragen, kan de Koning in de comités zoveel afdelingen oprichten als er categorieën van vergunningen zijn ».

Artikel 9.

Dit artikel machtigt de Koning tot het vaststellen van de vergoedingstarieven voor de werkzaamheden waarvoor een vergunning vereist is.

Als de Koning dat doet, kan hij ofwel de hoogste en de laagste, ofwel de hoogste, ofwel de laagste bedragen vaststellen.

Artikel 5 van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting bepaalt in het eerste lid :

« De bevrachter heeft recht op een commissieloon dat, bij gebrek van bepaling, gelijk is aan 5 t. h. van de vracht. Het mag in geen geval 10 t. h. van de vracht overschrijden ».

Artikel 9 van het ontwerp beperkt zich tot het verlenen van bepaalde bevoegdheden aan de Koning. Het heft genoemd artikel 5 niet op, wijzigt het niet en machtigt de Koning niet om het te doen.

Mocht de Regering voornemens zijn aan het Parlement een wetsontwerp voor te leggen dat de Koning bevoegdheid zou verlenen om voor de rivierbevrachters een vergoedingstarief vast te stellen dat eventueel hoger zou liggen dan het in artikel 5 van de wet van 5 mei 1936 bepaalde maximum, dan zou een uitdrukkelijke bepaling de Koning moeten toestaan van dat artikel 5 af te wijken.

Daartoe zou het voldoende zijn, artikel 9 van het ontwerp aan te vullen met een tweede lid, als volgt :

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

* * *

Waar het ontwerp zegt dat bij het vaststellen van de vergoedingstarieven de hoogste of de laagste bedragen « kunnen » worden bepaald, lijkt het ontwerp de Koning de keuze te laten om de vergoedingstarieven op nog een andere wijze vast te stellen. Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, kunnen de vergoedingstarieven alleen worden vastgesteld door het bepalen van de hoogste en de laagste bedragen.

Ten einde de bedoeling van de Regering duidelijker weer te geven, stelle men artikel 9 als volgt :

« Artikel 9. — De Koning kan vergoedingstarieven vaststellen voor de werkzaamheden waarvoor krachtens deze wet een vergunning vereist is, door het bepalen van ofwel de hoogste en de laagste, ofwel de hoogste, ofwel de laagste bedragen van de vergoedingen ».

* * *

In de derde volzin van dit artikel beantwoordt « overdracht » niet aan het Franse « remises ». Men leze die volzin als volgt :

« Op de vastgestelde vergoedingen mag geen korting of restorno worden toegestaan dan in de gevallen en onder de voorwaarden bij koninklijk besluit bepaald ».

Artikel 10.

Gelet op de opmerking die bij artikel 5 gemaakt is, dient artikel 10 te worden aangevuld met een bepaling betreffende de borgtocht.

Le 4° concerne les transferts des licences. Pour les mêmes motifs qu'à l'article 7, il y a lieu d'omettre cette disposition.

L'article 10 pourrait, dès lors, être rédigé comme suit :

« Article 10. — Par arrêté délibéré en Conseil des Ministres 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° ... (article 10, 1°) ...;

3° ... (article 10, 2°) ...;

4° ... (article 10, 3°) ...;

5° ... (comme au projet) ...;

6° ... (comme au projet) ... ».

Voir, pour le surplus, la version néerlandaise proposée.

Article 11.

A l'alinéa 1°, le mot « mesures » devrait être remplacé par « décisions ».

Voir, pour le surplus, la version néerlandaise proposée.

Articles 12 et 13.

Voir la version néerlandaise proposée.

De tekst onder 4° heeft betrekking op de overdracht van de vergunningen. Om dezelfde redenen als bij artikel 7 zijn opgegeven, dient deze bepaling te vervallen.

Artikel 10 kan dan als volgt worden gelezen :

« Artikel 10. — Bij in Ministerraad overlegd besluit bepaalt de Koning :

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° ... (artikel 10, 1° ...);

3° ... (artikel 10, 2° ...);

4° ... (artikel 10, 3° ...);

5° ... (zoals in het ontwerp) ...;

6° ... (zoals in het ontwerp) ... ».

De tekst onder de aldus gewijzigde nummers (2° tot 6°) leze men als volgt :

« 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. Het uitvoeren van die controlemaatregelen, die ten doel hebben na te gaan of de houders hun verplichtingen op het gebied van het vervoer nakomen, kan inzonderheid het recht impliceren om kennis te nemen van de boeken en andere bedrijfsdocumenten op de wijze vastgesteld door het in dit artikel voorgeschreven 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 betreffende de toepassing van deze wet en van de besluiten tot uitvoering ervan;

6° de maatregelen tot vrijstelling ten gunste van publiekrechtelijke ondernemingen en ten gunste van 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 ».

Artikel 11.

In het eerste lid leze men : « Onverminderd de beslissingen tot weigering, schorsing en intrekking van de vergunningen ... ».

Overeenkomstig de gebruikelijke terminologie, stelle men de rest van het artikel als volgt : « ... wordt overtreding van de besluiten tot uitvoering van deze wet gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van zesentwintig frank tot duizend frank, of met een van die straffen alleen.

Zij die volgens artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek burgerrechtelijk aansprakelijk zijn, zijn gehouden tot het betalen van de geldboete.

Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn op deze misdrijven van toepassing ».

Artikel 12.

Dit artikel leze men als volgt :

« Artikel 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 beamten door de Koning te dien einde aangewezen op voorstel van de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer behoort, ermede belast de overtredingen van de besluiten tot uitvoering van deze wet 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 openbaar ministerie doorgesonden 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 ».

Artikel 13.

Het tweede lid leze men als volgt : « 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 ».

La chambre était composée de :

Messieurs : G. Holoye, conseiller d'Etat, président,
G. Van Bunnan et J. Masquelin, conseillers d'Etat,
J. Roland et R. Pirson, assesseurs de la section de législation,
G. De Leuze, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. Van Bunnan.

Le rapport a été présenté par M. J. Coolen, substitut.

Le Greffier,
(s.) G. DE LEUZE.

Le Président,
(s.) G. HOLOYE.

Poux expédition délivrée au Ministre des Communications.

Le 24 mai 1966.

Le Greffier du Conseil d'Etat,
R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

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 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.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : G. Holoye, staatsraad, voorzitter,
G. Van Bunnan en J. Masquelin, staatsraden,
J. Roland en R. Pirson, bijzitters van de afdeling wetgeving,
G. De Leuze, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. Van Bunnan.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. Coolen, substituut.

De Griffier,
(get.) G. DE LEUZE.

De Voorzitter,
(get.) G. HOLOYE.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Verkeerswezen.

De 24 mei 1966.

De Griffier van de Raad van State,
R. DECKMYN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen is gelast in Onze Naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1.

Deze wet verstaat onder :

1° vervoercommissiër, 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° commissiër-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.

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 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 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 Comités consultatifs visés à l'article 8.

Art. 5.

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

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

a) à 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 à 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) 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;

Art. 2.

De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit, de uitoefening van de werkzaamheden die hierboven omschreven zijn als die van vervoercommissionairs, vervoermakelaars en commissionairs-expediteurs 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 commissionair-expediteur bij het vervoer kan in eigen naam geen goederenvervoer voor rekening van commitmenten doen verrichten zonder vooraf de vergunning te hebben verkregen waarvan het bezit aan vervoercommissionairs 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 Comités.

Art. 5.

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

1° 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;

c) le cas échéant, à la production de l'attestation ou de la décision prévue aux articles 11 ou 13 de la loi du 24 décembre 1958 précitée.

2° en ce qui concerne l'entreprise :

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

b) à 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 demandée doivent remplir les conditions qui seront édictées en vertu du 1° 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.

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 des administrateurs ou une des personnes chargées de la gestion journalière est déclaré en faillite dans une entreprise soumise à la présente loi ou avait une de ces qualités 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 Comités 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 Comités consultatifs sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de donner :

1° un avis sur les mesures d'exécution de la présente loi;

2° un avis sur d'autres problèmes en rapport avec les secteurs économiques intéressés;

3° un avis motivé en matière d'octroi, de refus, de suspension ou de retrait des licences.

c) in voorkomend geval, de overlegging van het getuigschrift of de beslissing bedoeld in de artikelen 11 of 13 van de voormelde wet van 24 december 1958.

2° 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° 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.

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 van de beheerders of een der personen met het dagelijks beheer belast in een aan deze wet onderworpen onderneming failliet werd verklaard, of een van voormelde hoedanigheden in een dergelijke onderneming bezat op het ogenblik dat zij failliet werd verklaard;

c) wanneer de krachtens artikel 9 vastgestelde vergoedstarieven 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 Comités 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 Comités hebben, ieder op zijn gebied, tot opdracht :

1° advies uit te brengen over de maatregelen tot uitvoering van deze wet;

2° advies uit te brengen over andere problemen in verband met de betrokken economische sectoren;

3° een gemotiveerd advies uit te brengen inzake toekenning, weigering, schorsing of intrekking van de vergunningen.

Quand les Comités consultatifs sont appelés à donner les avis prévus par l'alinéa 2, 1^o et 2^o, il peut leur être adjoint des représentants d'organisations professionnelles représentatives de transporteurs et d'usagers, les représentants des organisations visées à l'alinéa 1 conservant la majorité.

Pour l'exécution de la mission dont les Comités consultatifs sont chargés par l'alinéa 2, 3^o, le Roi peut créer au sein des Comités autant de sections qu'il existe de catégories de licences.

Art. 9.

Le Roi peut 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.

Par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, le Roi détermine :

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

3^o 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^o 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^o les dispositions transitoires relatives à l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution;

6^o 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 :

Telkens wanneer de raadgevende Comités adviezen als bedoeld in het tweede lid, 1^o en 2^o, moeten uitbrengen, kunnen zij worden aangevuld met vertegenwoordigers van representatieve beroepsorganisaties van vervoerders en gebruikers; de vertegenwoordigers van de in het eerste lid bedoelde organisaties dienen nochtans in de meerderheid te blijven.

Voor het volbrengen van de taak die in het tweede lid, 3^o, aan de raadgevende Comités is opgedragen, kan de Koning in de schoot van de Comités zoveel afdelingen oprichten als er categorieën van vergunningen zijn.

Art. 9.

De Koning kan vergoedingstarieven 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. 10.

Bij in Ministerraad overlegd besluit bepaalt de Koning :

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

3^o 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^o 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^o de overgangsbepalingen betreffende de toepassing van deze wet en van de besluiten tot uitvoering ervan;

6^o 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.

Worden gestraft 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 :

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 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.

Donné à Bruxelles le 22 juillet 1966.

1° de 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 Wetboek van Strafrecht, 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 beampten 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 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.

Gegeven te Brussel op 22 juli 1966.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.