

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

N. 2002 — 1853

[C — 2002/14131]

7 MEI 2002. — Koninklijk besluit
betreffende het vervoer van zaken over de weg

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat, na overleg in de Minister-raad, aan Uwe Majesteit ter ondertekening wordt voorgelegd, werd genomen ter uitvoering van :

1. de verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap van of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van één of meer lidstaten;

2. de verordening (EEG) nr. 3118/93 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoerondernemers worden toegelaten tot het binnenlands goederenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn;

3. de richtlijn 92/106/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten;

4. de richtlijn 96/26/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers, gewijzigd door de richtlijn 98/76/EG van 1 oktober 1998;

5. de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg.

Dit ontwerp is één van de twee koninklijke uitvoeringsbesluiten van de voornoemde wet van 3 mei 1999.

Het tweede uitvoeringsbesluit is het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige overtredingen inzake het vervoer over de weg. Dit laatste K.B. wordt door onderhavig ontwerp gewijzigd.

I. ACTUELE SITUATIE

De regelgeving betreffende het vervoer van zaken over de weg is nodeloos ingewikkeld geworden omdat zij uit twee verschillende luiken bestaat :

— het eerste luik heeft uitsluitend betrekking op de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep, nl. het K.B. van 18.3.1991 en het M.B. van 19.3.1991;

— het tweede luik handelt hoofdzakelijk over de vervoervergunningen (toegang tot de markt) en deels over de toegang tot het beroep, nl. de wet van 1 augustus 1960, het K.B. van 25.11.1992 en het M.B. van 26.11.1992.

Dit tweede luik omvat ook twee verordeningen van de Europese Unie die eveneens handelen over de vervoervergunningen, nl. de verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van 26.3.1992 en de verordening (EEG) nr. 3118/93 van de Raad van 25.10.1993.

II. ONTWERP VAN NIEUWE REGLEMENTERING

Samengevat zijn de voornaamste wijzigingen die worden aangebracht door de wet van 3 mei 1999 en dientengevolge door dit ontwerp van koninklijk besluit, de volgende :

1. verbetering van de structuur van de reglementering;
2. aanpassing aan de reglementaire bepalingen van de Europese Unie;
3. deregulering van de verhuring van bedrijfsvoertuigen;
4. betere controle van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep;
5. vereenvoudiging van het systeem van de vervoervergunningen;
6. oprichting van een raadgevend orgaan en van een overlegorgaan.

MINISTERE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 2002 — 1853

[C — 2002/14131]

7 MAI 2002. — Arrêté royal relatif au transport de choses par route

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal qui est soumis à la signature de Votre Majesté, après délibération du Conseil des Ministres, a été pris en exécution :

1. du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres;

2. du règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 fixant les conditions de l'admission de transporteurs nationaux de marchandises par route dans un Etat membre;

3. de la directive 92/106/CEE du Conseil des Communautés européennes du 7 décembre 1992, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres;

4. de la directive 96/26/CE du Conseil de l'Union européenne du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autre titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux, modifiée par la directive 98/76/CE du 1^{er} octobre 1998;

5. de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route.

Le présent projet constitue l'un des deux arrêtés royaux d'exécution de la loi du 3 mai 1999 précitée.

Le second arrêté d'exécution est l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route. Ce dernier A.R. est modifié par le présent projet.

I. SITUATION ACTUELLE

Actuellement, le transport de choses par route est soumis à une réglementation devenue inutilement compliquée de par l'existence de deux volets distincts :

— le premier volet porte exclusivement sur les conditions d'accès à la profession : il s'agit de l'A.R. du 18.3.1991 et de l'A.M. du 19.3.1991;

— le second volet traite surtout des licences de transport (accès au marché) et partiellement de l'accès à la profession : il s'agit de la loi du 1^{er} août 1960, de l'A.R. du 25.11.1992 et de l'A.M. du 26.11.1992.

Ce second volet comprend également deux règlements de l'Union européenne qui traitent également de licences de transport : il s'agit du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26.3.1992 et du règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil du 25.10.1993.

II. PROJET DE NOUVELLE REGLEMENTATION

En résumé, les modifications essentielles apportées par la loi du 3 mai 1999 et par voie de conséquence, par le présent projet d'arrêté royal, sont les suivantes :

1. amélioration de la structure de la réglementation;
2. adaptation aux dispositions de la réglementation de l'Union européenne;
3. déréglementation de la location de véhicules utilitaires;
4. meilleur contrôle des conditions d'accès à la profession;
5. simplification du système des licences de transport;
6. institution d'un organe consultatif et d'un organe de concertation.

III. BESPREKING VAN DE ARTIKELEN

TITEL I. — Algemeenheden

Artikel 1 geeft de definities die noodzakelijk zijn voor een juiste interpretatie van het koninklijk besluit. Andere, dikwijls meer fundamentele begrippen, worden gedefinieerd in artikel 2 van de wet van 3 mei 1999; zij worden hier niet meer hernomen.

Art. 2 somt tien soorten van vervoer op waarop de wet van 3 mei 1999 en haar uitvoeringsbesluiten niet van toepassing is.

Het gaat hier hoofdzakelijk om transporten die de concurrentie weinig kunnen verstoren omdat zij een geringe economische weerslag hebben (in de zin van de richtlijn 96/26/EG van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg), wegens de geringe tonnage van de voertuigen, de aard van de vervoerde zaken of de korte afstand die wordt afgelegd.

Dit is het geval voor bepaalde nationale transporten zoals, bijvoorbeeld, transport van strooizout, vervoer van waarden, lijkenvervoer, enz.

Het betreft eveneens het nationaal en internationaal vervoer dat is vrijgesteld van elke vervoervergunning krachtens de eerste richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 juli 1962 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor bepaalde soorten goederenvervoer over de weg; dit is met name het geval voor het vervoer van post in het kader van een openbare dienst.

Art. 3. De uitzonderingen die in art. 2 worden vermeld, zijn niet van toepassing op de vrachtbrieven in het internationaal vervoer. Het gebruik van deze documenten wordt immers voorgeschreven door hoofdstuk III van het "Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg", beter gekend onder de afkorting "CMR", dat door België werd geratificeerd.

Het CMR is niet van toepassing op het postvervoer noch op het lijkenvervoer. Het is evenmin van toepassing op verhuizingen, maar het onderhavige ontwerp voorziet daarvoor in een specifieke vrachtbrief.

TITEL II. — Ondernemingen gevestigd in België
Toegang tot het beroep en uitoefening van het beroep

Art. 4. Artikel 8 van de wet van 3 mei 1999 beschrijft de voorwaarde van betrouwbaarheid op precieze wijze.

De Koning zal enkel vaststellen :

— de bewijsmiddelen waarmee de betrouwbaarheid wordt aangetoond : de paragrafen 1 tot 4 van artikel 4 van onderhavig ontwerp;

— de maximumtermijn waarna de betrouwbaarheid opnieuw moet worden onderzocht, alsook de termijn die wordt toegekend aan de onderneming om het vereiste bewijs voor te leggen : in § 5 (respectievelijk de alinea's 1, 2 en 3);

— de in art. 8, § 5, 2°, al. 2, van de wet van 3 mei 1999 bedoelde deler : in § 6.

Art. 5 bepaalt de bewijsmiddelen waarmee de voorwaarde van vakbekwaamheid wordt aangetoond (§ 1).

Aangezien de wet van 3 mei 1999 niet heeft voorzien in de mogelijkheid om het getuigschrift van vakbekwaamheid te bekomen op grond van beroepservaring, maar enkel door het slagen voor een examen, beoogt § 2 van art. 5 het misbruik te voorkomen dat een Belg, die heeft deelgenomen aan het bestuur van een vervoeronderneming, aan de overheid van een vreemde Staat een bewijs van vakbekwaamheid zou vragen op grond van zijn ervaring in België en vervolgens dat bewijs zou doen gelden voor een Belgische onderneming.

Art. 6 bepaalt het model van het toekomstig getuigschrift van vakbekwaamheid, overeenkomstig de bijlage II van de voormelde richtlijn 98/76/EG.

Art. 7 geeft een lijst van de materies van de cursussen en examens vakbekwaamheid. Het betreft de lijst die is vastgesteld door de voormelde richtlijn 98/76/EG.

III. COMMENTAIRES DES ARTICLES

TITRE I^{er}. — Généralités

L'article 1^{er} donne les définitions nécessaires à une interprétation exacte de l'arrêté royal. Certains autres concepts, souvent plus fondamentaux, sont définis à l'article 2 de la loi du 3 mai 1999; ils ne sont plus repris dans le présent projet.

L'art. 2 énumère dix catégories de transports de choses par route qui ne sont pas soumises à la loi du 3 mai 1999 et à ses arrêtés d'exécution.

Il s'agit essentiellement de transports peu susceptibles d'entraîner des problèmes concurrentiels, étant donné leur faible incidence économique (au sens de la directive 96/26/CE du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route), en raison du faible tonnage du véhicule, de la nature de la marchandise transportée ou de la courte distance parcourue.

C'est le cas de certains transports nationaux, tels que, par exemple, ceux destinés à l'épandage de sel, les transports de valeurs, les transports funéraires, etc.

C'est également le cas des transports nationaux et internationaux libérés de tout régime de licence de transport par la première directive du Conseil des Communautés européennes du 23 juillet 1962, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route; tel est notamment le cas des transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service public.

Art. 3. Les exceptions visées à l'art. 2 ne s'appliquent pas aux lettres de voiture en cas de transport international. Ces documents, en effet, sont imposés par le chapitre III de la "Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route", mieux connue sous l'abréviation "CMR" et ratifiée par le Belgique.

La CMR ne s'applique pas aux transports postaux ni aux transports funéraires. Elle ne s'applique pas non plus aux déménagements mais le présent projet soumet ceux-ci à une lettre de voiture spécifique.

TITRE II. — Entreprises établies en Belgique
Accès à la profession et exercice de la profession

Art. 4. L'article 8 de la loi du 3 mai 1999 décrit précisément la condition d'honorabilité.

Il appartient seulement au Roi de déterminer :

— les modes de preuve de cette condition d'honorabilité : c'est l'objet des §§ 1^{er} à 4 de l'article 4 du présent projet;

— la période maximale après laquelle la condition d'honorabilité doit être réexaminée ainsi que le délai accordé à l'entreprise pour produire la preuve requise : c'est l'objet du § 5 (respectivement alinéas 1 et 2 et alinéa 3);

— le diviseur visé à l'art. 8, § 5, 2°, al. 2 de la loi du 3 mai 1999 : c'est l'objet du § 6.

L'art. 5 détermine les modes de preuve de la condition de capacité professionnelle (§ 1^{er}).

Par ailleurs, la loi du 3 mai 1999 n'ayant pas retenu la possibilité d'obtenir le certificat de capacité professionnelle sur base de l'expérience acquise mais uniquement moyennant la réussite d'un examen, le § 2 de l'art. 5 vise à éviter l'abus qui consisterait, pour un Belge qui a participé à la gestion d'une entreprise de transport, à solliciter auprès des autorités d'un Etat étranger, une attestation de capacité professionnelle basée sur l'expérience acquise en Belgique et à faire valoir ensuite cette attestation dans une entreprise belge.

L'art. 6 fixe le modèle du futur certificat de capacité professionnelle, conformément à l'annexe II de la directive 98/76/CE précitée.

L'art. 7 détermine la liste des matières faisant l'objet des cours et des examens de capacité professionnelle. Il s'agit de la liste fixée par la directive 98/76/CE précitée.

Art. 8. In het art. 11, § 1, 1°, van de wet van 3 mei 1999 wordt nader bepaald dat de cursussen worden georganiseerd door de Minister of door de door de Koning erkende instellingen.

Art. 8 van het ontwerp voorziet in feite dat de Koning deze instellingen zal erkennen bij afzonderlijk koninklijk besluit dat op 1 januari 2003 in werking zal treden, zelfde datum van inwerkingtreding als dit besluit.

Art. 9 vertrouwt de praktische regeling van de cursussen toe aan de Minister.

Art. 10 preciseert dat het examen vakbekwaamheid bestaat uit een schriftelijke proef — deels theorie, deels oefeningen — en uit een mondelinge proef. De weging van de punten, alsook de vereisten om voor het examen te slagen, zijn conform de bepalingen van de voornoemde richtlijn 98/76/EG.

Paragraaf 5, al. 2, maakt het de examencommissie mogelijk om te delibereren en om bepaalde kandidaten die aan de voorwaarde voldoen alsnog op te vissen.

Art. 11, § 1, bepaalt de vergoedingen voor de prestaties van de voorzitter, de secretaris en de leden van de examencommissie.

Paragraaf 2 geeft de Minister de macht om de andere modaliteiten van de organisatie van de examens te bepalen.

Art. 12 stelt de minimumvereisten vast die de houder van een getuigschrift of bewijs van vakbekwaamheid moet vervullen opdat zou kunnen worden aangenomen dat hij daadwerkelijk en permanent de vervoerwerkzaamheden van een onderneming leidt.

Paragraaf 3 bepaalt de maximumtermijn waarna de voorwaarde van vakbekwaamheid opnieuw moet worden onderzocht.

Art. 13 bepaalt de termijn die de vervoerder krijgt om aan de Minister of zijn gemachtigde te melden dat één van de personen die werden aangewezen om de vervoerwerkzaamheden van de onderneming te leiden, deze onderneming heeft verlaten, overleden is of onbekwaam geworden is om zijn functie uit te oefenen, alsook de termijn om dan zijn situatie te regulariseren.

Art. 14 bepaalt het bedrag van borgtocht die wordt vereist van de vervoerders om aan te tonen dat zij voldoen aan de voorwaarde van financiële draagkracht.

Het weerhouden bedrag is het minimumbedrag dat bepaald wordt in de voornoemde richtlijn (inzake de toegang tot het beroep).

Art. 15 bepaalt welke borgten deze borgtocht mogen stellen.

Art. 16 machtigt de Minister om de modellen van de borgstellingsbewijzen vast te stellen.

Art. 17 bepaalt de bestemming van de borgtocht : het waarborgen van welbepaalde schulden van de vervoeronderneming.

De bestemming van de borgtocht werd in het verleden dikwijls op verschillende wijzen geïnterpreteerd. Teneinde voortaan elke betwisting te voorkomen, preciseert onderhavig ontwerp voor welke schuldvorderingen aanspraak kan worden gemaakt op de borgtocht.

Aldus garandeert de borgtocht volgens artikel 17, § 1, 1°, de schulden die voortvloeien uit de levering van bepaalde materiële goederen en diensten die als onontbeerlijk worden beschouwd voor de uitvoering van vervoer van zaken tegen vergoeding over de weg, alsook voor de ledige ritten in verband met dit vervoer.

De voorgestelde lijst, die noodzakelijkerwijs arbitrair is door haar beperkt karakter, moet echter wel als volledig worden beschouwd.

Wat de in de punten a) en b) bedoelde leveringen van materiële goederen en diensten betreft, maakt het bij ontstentenis van uitdrukkelijke beperkingen weinig verschil uit of de betrokken goederen rechtstreeks door de leverancier werden gefactureerd, dan wel of zij werden aangekocht door middel van een magnetische betaalkaart.

Overeenkomstig artikel 17, § 1, 2° strekt de borg o.a. tot dekking van de schulden die voortvloeien uit de vervoerovereenkomsten, zowel hoofdovereenkomsten als overeenkomsten van onderaanneming, gesloten door de onderneming.

Overeenkomsten van onderaanneming worden in de praktijk veelvuldig gesloten, zodat men de onderaannemers heeft willen beschermen.

Om deze manifeste wil tot bescherming niet uit te hollen, wordt benadrukt dat niet zozeer de relatie hoofdvervoerder-opdrachtgever maar wel de relatie hoofdvervoerder-onderaannemer van tel is.

Art. 8. En son art. 11, § 1^{er}, 1°, la loi du 3 mai 1999 précise que les cours sont organisés par le Ministre ou par les organismes que le Roi agréé à cet effet.

L'art. 8 du présent projet prévoit en fait que le Roi agréera ces organismes par un arrêté royal distinct qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2003, date d'entrée en vigueur du présent arrêté.

L'art. 9 confie au Ministre le soin de fixer les modalités d'organisation des cours.

L'art. 10 précise que l'examen de capacité professionnelle consiste en une épreuve écrite — composée, elle-même, d'une partie théorique et d'exercices — et en une épreuve orale. La pondération des points ainsi que les conditions exigées pour réussir l'examen sont conformes aux dispositions de la directive 98/76/CE précitée.

Le § 5, al. 2, offre en fait, au jury la possibilité de délibérer et de repêcher certains candidats qui répondent à la condition prescrite.

L'art. 11, § 1^{er}, fixe les rémunérations relatives aux prestations du président, du secrétaire et des membres du jury.

Le § 2 confie au Ministre le pouvoir de déterminer les autres modalités d'organisation des examens.

L'art. 12 fixe les conditions minimales à remplir par le titulaire d'un certificat ou d'une attestation de capacité professionnelle pour être considéré comme dirigeant effectivement et en permanence les activités de transport d'une entreprise.

Le § 3 détermine la période maximale après laquelle la condition de capacité professionnelle doit être réexaminée.

L'art. 13 détermine le délai accordé au transporteur, d'une part, pour signaler au Ministre ou à son délégué qu'une des personnes désignées pour diriger les activités de transport de l'entreprise a quitté cette entreprise, qu'elle est décédée ou qu'elle est devenue incapable d'exercer ses fonctions, et d'autre part, pour régulariser sa situation après ce départ.

L'art. 14 détermine le montant du cautionnement exigé des transporteurs pour justifier de la condition de capacité financière.

Le montant retenu est le montant minimal prévu par la directive précitée (accès à la profession).

L'art. 15 détermine la nature des cautions autorisées à constituer ces cautionnements.

L'art. 16 délègue au Ministre le pouvoir de fixer les modèles d'attestations de cautionnement.

L'art. 17 détermine l'affectation du cautionnement : garantir certaines dettes déterminées de l'entreprise de transport.

L'affectation du cautionnement a, dans le passé, souvent reçu des interprétations différentes. En précisant la nature des créances auxquelles le cautionnement pourra être affecté, le présent projet vise à éviter toute contestation à l'avenir.

Ainsi, selon l'art. 17, § 1^{er}, 1°, le cautionnement couvre les dettes qui résultent de la fourniture de certains biens matériels et services considérés comme indispensables à l'exécution des transports rémunérés de choses par route ainsi qu'aux déplacements à vide en relation avec ces transports.

La liste présentée, quoique nécessairement arbitraire de par son caractère restrictif, se veut exhaustive.

En ce qui concerne les fournitures de biens matériels et de services visées aux points a) et b), à défaut de limitations explicites, il importe peu que les biens en question soient facturés directement par le fournisseur ou qu'ils aient été achetés au moyen d'une carte de paiement magnétique.

Conformément à l'art. 17, § 1^{er}, 2°, le cautionnement couvre, entre autres, les dettes qui découlent des contrats de transport, tant principaux qu'en sous-traitance, conclus par l'entreprise.

Des contrats de sous-traitance étant, dans la pratique, fréquemment conclus, on a voulu protéger les sous-traitants.

Afin de ne pas saper cette manifeste volonté de protection, nous insistons sur le fait que ce qui importe, ce n'est pas tant la relation transporteur principal — donneur d'ordre mais bien la relation transporteur principal — sous-traitant.

Wanneer een hoofdvervoerder transporten aan onderaannemers toevertrouwt, is het de bedoeling dat deze onderaannemers een beroep moeten kunnen doen op de borgtocht van de hoofdvervoerder, zelfs in de hypothese dat deze laatste zou beschikken over een vergunning van vervoercommissienair, [hoewel dit in se niet verplicht is (zie art. 20, § 2 van het K.B. van 18 juli 1975)].

Bovendien mag de overeenkomst niet gekwalificeerd worden als een arbeidsovereenkomst indien de onderaannemer veelvuldig, zelfs uitsluitend, rijdt voor één cliënt/hoofdvervoerder.

De financiële en economische organisatie van het werk wordt immers door de onderaannemer gedaan zodat hij wel degelijk aanspraak kan maken op de borgtocht.

Immers bekleedt een onderaannemer daadwerkelijk het statuut van zelfstandig beroepsgeoderevervoerder aangezien hij dient te beantwoorden aan de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep en moet beschikken over de vereiste vergunningen om bezoldigd vervoer voor rekening van derden –in casu voor de hoofdvervoerder— te verrichten.

Art. 18 schrijft de regels voor inzake de aanspraak op de borgtocht.

Art. 19 bepaalt de verplichtingen van de betrokken partijen in geval van afneming op de borgtocht en in geval van vermindering of opzegging van de borgtocht.

Art. 20 vermeldt de voorschriften inzake de bevrijding van de borg.

Het is van belang om enerzijds de borgtochtovereenkomst die wordt bewezen aan de hand van het in artikel 15 bedoelde document - waaruit de verplichtingen van de borg voortvloeien ten opzichte van de eventuele schuldeisers — niet te verwarren met anderzijds de overeenkomst of de verzekeringspolis die wordt afgesloten tussen de vervoeronderneming en de borg en waaruit wederzijdse verplichtingen tussen deze partijen voortvloeien.

De opmerking bij dit artikel door de Raad van State wijst op zulke verwarring. Om dienaangaande elk misverstand uit te sluiten, werden de woorden "jegens de eventuele schuldeisers" ingevoegd in de tekst van artikel 20.

TITEL III. — Vervoervergunningen

De art. 21 en 22 sommen de voorwaarden op waaraan men moet voldoen om enerzijds een vergunning nationaal vervoer (art. 21), en anderzijds een vergunning communautair vervoer (art. 22) te verkrijgen.

Het enige onderscheid is dat voor het verkrijgen van een vergunning nationaal vervoer het bezit van een getuigschrift van vakbekwaamheid voor nationaal vervoer (getuigschrift dat in België niet meer wordt afgegeven sedert april 1991) volstaat, terwijl voor het verkrijgen van een vergunning communautair vervoer, een getuigschrift van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer vereist is.

Art. 23 houdt in dat de in België gevestigde ondernemingen vrijgesteld worden van een vergunning nationaal of communautair vervoer voor internationaal gecombineerd vervoer. Deze vrijstelling wordt toegekend overeenkomstig de bepalingen van de richtlijn 92/106/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 7 december 1992 die wordt vermeld in de inleiding van dit verslag.

Terwijl deze richtlijn enkel van toepassing is op het gecombineerd vervoer tussen de lid-staten van de Europese Unie, breidt onderhavig ontwerp de vrijmaking van elke contingentering en van elke vergunning uit tot al het internationaal gecombineerd vervoer.

De art. 24 en 25 sommen de gevallen op waarin de vergunningen nationaal en communautair vervoer moeten worden geweigerd aan de in België gevestigde ondernemingen. Deze artikelen bepalen eveneens de modaliteiten van weigering.

Art. 26 somt nauwkeurig de omstandigheden op die tot de intrekking van diezelfde vergunningen leiden of tot de beperking van het aantal kopieën ervan.

In twee gevallen waar een subjectievere beoordeling mogelijk is, met name :

— wanneer de persoon die theoretisch zijn vakbekwaamheid doet gelden, de vervoerwerkzaamheden onvoldoende leidt;

— wanneer de onderneming geen reële bedrijfszetel meer heeft in België, zoals bepaald in artikel 2, 11° van de wet van 3 mei 1999,

kan de intrekkingbeslissing worden aangevochten bij de Minister of zijn gemachtigde (art. 26, § 7).

Lorsqu'un transporteur principal confie des transports à des sous-traitants, l'objectif est que ces sous-traitants puissent faire appel au cautionnement du transporteur principal, même dans l'hypothèse où ce dernier disposerait d'une licence de commissionnaire de transport, [ce qui en soi n'est pas obligatoire (voir art. 20, § 2 de l'AR du 18.07.1975)].

Par ailleurs, le contrat ne peut être qualifié de contrat de travail si le sous-traitant roule fréquemment voire même exclusivement pour un seul client/transporteur principal.

L'organisation financière et économique du travail est toujours assurée par le sous-traitant; aussi celui-ci peut-il, bel et bien, faire appel au cautionnement.

En effet, un sous-traitant revêt effectivement le statut de transporteur professionnel de marchandises, indépendant, vu qu'il doit répondre aux conditions en matière d'accès à la profession et qu'il doit disposer des licences requises pour effectuer des transports rémunérés pour compte d'autrui, en l'occurrence pour compte du transporteur principal.

L'art. 18 prescrit les règles relatives à l'appel au cautionnement.

L'art. 19 fixe les obligations des parties concernées en cas de prélèvement sur le cautionnement et en cas de diminution ou de résiliation du cautionnement.

L'art. 20 énonce les prescriptions relatives à la libération de la caution.

Il importe de ne pas confondre, d'une part, le contrat de cautionnement dont l'existence est attestée par le document visé à l'article 15 et dont découlent les obligations de la caution à l'égard des éventuels créanciers et, d'autre part, le contrat ou la police d'assurance conclu(e) entre l'entreprise de transport et la caution dont découlent des obligations réciproques entre ces parties.

L'observation du Conseil d'Etat concernant cet article révélait une telle confusion. Pour éviter tout malentendu à ce sujet, les mots "à l'égard des créanciers éventuels" ont été insérés dans le texte de l'art. 20.

TITRE III. — Licences de transport

Les art. 21 et 22 énumèrent, sans commentaires, les conditions à remplir pour obtenir, d'une part, la licence de transport national (art. 21) et d'autre part, la licence de transport communautaire (art. 22).

La seule différence entre les deux consiste dans le fait qu'une capacité professionnelle en transport national (diplôme qui n'est plus délivré en Belgique depuis avril 1991) suffit pour obtenir la licence de transport national alors qu'une capacité professionnelle en transport international est nécessaire pour l'obtention de la licence de transport communautaire.

L'art. 23 prévoit, pour les entreprises établies en Belgique, une dispense de licence de transport national ou communautaire pour les transports combinés internationaux. Cette dispense est accordée conformément aux dispositions de la directive 92/106/CEE du Conseil des Communautés européennes du 7 décembre 1992, citée dans l'introduction au présent rapport.

Alors que cette directive s'applique aux transports combinés entre Etats membres de l'Union européenne, le présent projet d'arrêté royal étend le principe de la libéralisation de tout régime de contingentement et d'autorisation à tous les transports combinés internationaux.

Les art. 24 et 25 énumèrent précisément les cas où les licences de transport national et les licences de transport communautaire doivent être refusées aux entreprises établies en Belgique. Ces articles fixent également les modalités de ces refus.

L'art. 26 énumère avec précision les diverses circonstances entraînant le retrait de ces mêmes licences ou la limitation du nombre des copies.

Dans deux cas où l'appréciation est un peu plus subjective, à savoir :

— en cas de direction insuffisante des activités de transport par la personne qui y fait théoriquement valoir sa capacité professionnelle;

— lorsque l'entreprise ne dispose plus en Belgique d'un siège d'exploitation réel, tel que défini à l'art. 2, 11° de la loi du 3 mai 1999,

un recours est prévu (art. 26, § 7) contre la décision de retrait, auprès du Ministre ou de son délégué.

De nieuwe beoordeling gebeurt echter pas na gemotiveerd advies van de Commissie goederenvervoer over de weg, zoals voorgeschreven in art. 39, § 2, 4°, van de wet van 3 mei 1999.

Dergelijk beroep is niet mogelijk indien blijkt dat de persoon die zijn vakbekwaamheid doet gelden voor een onderneming, die onderneming in het geheel niet heeft geleid.

De art. 27, 28 en 29 bepalen de wijze waarop de in art. 26 bedoelde intrekkingen gebeuren.

De art. 30 tot 32 bepalen de geldigheidsvoorwaarden van de vergunningen nationaal en communautair vervoer.

Overeenkomstig art. 6 van voornoemde verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van de Europese Gemeenschappen, bepaalt art. 32 dat de vergunning communautair vervoer geldig is voor een duur van 5 jaar; voortaan heeft ook de vergunning nationaal vervoer diezelfde geldigheidsduur.

De praktijk leert dat intrekkingbeslissingen bijna nooit effect hebben: de vervoerders verzuimen hun vergunningen terug te zenden - zelfs al worden zij daarvoor geverbaliseerd — of zenden een attest van aangifte van verlies van hun documenten in.

In die omstandigheden moet de overheid, op gevaar van ridiculisering van de reglementering door de ondernemingen, adequaat kunnen reageren. Paragraaf 2 van art. 32 voorziet daarom de kopieën van de vergunningen slechts voor de duur van één jaar geldig te maken. Voor de ondernemingen die in regel zijn, verloopt de jaarlijkse vernieuwing van de kopieën van de vergunningen weliswaar "automatisch", d.w.z. zonder verzoek van de vervoerders.

Overeenkomstig art. 22, § 1, 8° van de wet van 3 mei 1999 "bepaalt de Koning (...) het bedrag van de te innen retributies ten bate van de erkende instellingen als tegenprestatie voor de diensten verleend in het kader van de vervaardiging en de uitgifte van de vervoervergunningen".

Ter uitvoering van deze bepaling stelt art. 33 het bedrag vast dat moet worden betaald per kopie van de vergunning nationaal of communautair vervoer, ten bate van de v.z.w. Instituut voor Wegtransport.

Art. 34 omvat een soepele regeling voor de vervanging van de tijdelijk buiten gebruik gestelde voertuigen.

Art. 35 bepaalt de bekendmaking van de afgifte en de schrapping van de vergunningen nationaal en communautair vervoer.

Deze bekendmaking, voorzien onder drie verschillende vormen, is onontbeerlijk omdat art. 37 van de wet van 3 mei 1999 de "medeverantwoordelijkheid" heeft ingevoerd: de opdrachtgever, de verlader en de tussenpersoon in het goederenvervoer, kunnen gestraft worden zoals de vervoerder, meer bepaald wanneer die geen houder is van de vereiste vervoervergunning; deze personen moeten vóór het transport nagaan of de vervoerder op dit vlak in regel is.

Art. 36 verplicht de vervoerders statistische gegevens te verschaffen over hun vervoeractiviteiten.

Art. 37 geeft bepaalde machten aan de Minister, deze subdelegatie is voorzien in art. 22, § 2, van de wet van 3 mei 1999.

Art. 38 tot 40 handelen over de vergunning communautair vervoer die in België wordt geëist van de vervoerders die gevestigd zijn in de andere lidstaten van de Europese Unie, alsook in IJsland, Noorwegen en Liechtenstein (= Europese Economische Ruimte).

De art. 38 en 39 betreffen de vrijstellingen van vergunning communautair vervoer:

— voor de voertuigen met gering laadvermogen, conform de bijlage bij de "Eerste richtlijn", punt 3, gewijzigd door art. 13 van de voornoemde verordening (EEG) nr. 881/92;

— in het kader van het internationaal gecombineerd vervoer, conform de bepalingen van de voornoemde richtlijn 92/106/EEG.

Wat de vergunning communautair vervoer betreft die wordt geëist van de in de E.E.R. gevestigde vervoerders, verwijst art. 40 naar het model vastgesteld door de voornoemde verordening (EEG) nr. 881/92.

De art. 41 tot 48 handelen over de vergunningen internationaal vervoer die in België worden geëist van de buiten de E.E.R. gevestigde vervoerders (Europese Unie + ISL + N + FL).

La nouvelle appréciation n'intervient toutefois qu'après avis motivé de la Commission des transports de marchandises par route, ainsi que le prescrit l'art. 39, § 2, 4° de la loi du 3 mai 1999.

Un tel recours ne peut être introduit s'il s'avère que la personne qui fait valoir sa capacité professionnelle dans une entreprise n'a absolument pas dirigé cette entreprise.

Les art. 27, 28 et 29 fixent les modalités des retraits visés à l'art. 26.

Les art. 30 à 32 déterminent les conditions de validité des licences de transport national et communautaire.

Conformément à l'art. 6 du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés européennes précité, l'art. 32 stipule que la licence de transport communautaire est valable pour une durée de 5 ans; il étend ce principe à la licence de transport national.

Toutefois, l'expérience a révélé que les décisions de retraits de licences de transport ne sont quasi jamais suivies d'effets dans la mesure où les transporteurs ne renvoient pas leurs licences, préférant être sanctionnés pour cela plutôt que de remettre ces documents aux autorités ou choisissant de déclarer la perte de ces documents.

Dans ces conditions et sous peine de voir cette réglementation bafouée par les entreprises de transport, il est impératif, pour l'autorité, de prévoir une parade. Tel est l'objectif du § 2 de l'art. 32 qui prévoit dès lors de ne valider les copies des licences que pour une durée d'un an. Pour les entreprises qui sont en ordre, il va de soi que le renouvellement annuel des copies des licences intervient "automatiquement" c'est-à-dire sans que les transporteurs doivent la solliciter.

Selon l'art. 22, § 1^{er}, 8° de la loi du 3 mai 1999, "le Roi détermine (...) le montant des redevances à percevoir au profit d'organismes agréés, en contrepartie de services prestés dans le cadre de la confection et de l'émission des licences de transport".

En exécution de cette disposition, l'art. 33 du présent projet prescrit le paiement d'une redevance, dont il fixe le montant, par copie de la licence de transport national ou communautaire, au profit de l'a.s.b.l. Institut du Transport routier.

L'art. 34 prévoit une disposition qui, par sa souplesse, permet de régler le problème du remplacement des véhicules momentanément mis hors service.

L'art. 35 détermine la publicité à donner à la délivrance et à la radiation des licences de transport national et communautaire.

Cette publicité, prévue sous trois formes différentes, est d'autant plus nécessaire que l'art. 37 de la loi du 3 mai 1999 a introduit la notion de "co-responsabilité": le donneur d'ordre, le chargeur et l'auxiliaire de transport peuvent être sanctionnés comme le transporteur, notamment lorsque celui-ci n'est pas titulaire de la licence de transport requise; ces personnes sont tenues de s'assurer, préalablement à l'exécution des transports que le transporteur concerné est en ordre en la matière.

L'art. 36 impose aux transporteurs l'obligation de fournir des informations statistiques portant sur leurs activités de transport.

L'art. 37 confie certains pouvoirs au Ministre, cette subdélégation étant prévue par l'art. 22, § 2 de la loi du 3 mai 1999.

Les art. 38 à 40 traitent de la licence de transport communautaire normalement exigée en Belgique, des transporteurs établis dans les autres Etats membres de l'Union européenne ainsi qu'en Islande, en Norvège et au Liechtenstein (= Espace économique européen).

Les art. 38 et 39 concernent les dispenses de la licence de transport communautaire:

— pour les véhicules de faible tonnage, conformément à l'annexe à la "Première directive", point 3, modifiée par l'art. 13 du règlement (CEE) n° 881/92 précité;

— dans le cadre des transports combinés internationaux, conformément aux dispositions de la directive 92/106/CEE précitée.

Quant aux licences de transport communautaire exigées des transporteurs étrangers établis dans l'E.E.E., l'art. 40 se réfère au modèle fixé par le règlement (CEE) n° 881/92 précité.

Les art. 41 à 48 traitent des licences de transport international normalement exigées en Belgique, des transporteurs établis hors de l'E.E.E. (Union européenne + ISL + N + FL).

Art. 41 somt de met de vergunningen internationaal vervoer gelijkgestelde documenten op.

Art. 42 geeft enkel de gevallen weer waarin, bij gebrek aan wederkerigheid, een vergunning internationaal vervoer ook vereist is :

- voor de aanhangwagens;
 - voor het vervoer voor eigen rekening,
- op grond van de internationale akkoorden.

Dit geldt ook voor de transporten die, bij wijze van uitzondering, niet onderworpen zijn aan de vergunning internationaal vervoer.

Art. 43 bepaalt dat de bestuurder die zich beroept op een vrijstelling van vergunning internationaal vervoer, het bewijs ervan moet leveren.

Art. 44 bepaalt de criteria voor de weigering en de intrekking van die vergunningen.

De art. 45 en 46 bepalen de voorwaarden van hun geldigheid.

Art. 47 voorziet in twee soorten van vergunningen internationaal vervoer volgens het aantal ritten die ermee gedaan kunnen worden.

Art. 48 laat het aan de Minister over om de wijze van afgifte en het model van deze vergunningen internationaal vervoer te bepalen, op grond van art. 22, § 2 van de wet van 3 mei 1999.

De art. 49 tot 55 gaan over de cabotagevergunningen waarvan sprake is in art. 21 van de wet van 3 mei 1999. De vervoerders die gevestigd zijn buiten de E.E.R. (Europese Unie + ISL + N + FL) mogen met deze vergunningen transporten verrichten waarvan de laad- en losplaats zich beide bevinden op het Belgische grondgebied.

Dit hoofdstuk is vrij theoretisch omdat het handelt over een vervoervergunning die momenteel nog niet bestaat. Op dit ogenblik mogen alleen de in de E.E.R. gevestigde vervoerders cabotagevervoer verrichten in België maar men kan zich indenken dat de vervoerders van sommige extra-communautaire landen op een dag cabotage zullen mogen verrichten in België met of zonder cabotagevergunning (cf. art. 50) op grond van de communautaire regelgeving of op grond van bilaterale of multilaterale akkoorden en in het bijzonder op voorwaarde van wederkerigheid.

TITEL IV. — Vrachtbrieven

Art. 56 en 57. Art. 23 van de wet van 3 mei 1999 schrijft voor dat een vrachtbrief moet worden opgemaakt voor elke zending.

Er zouden verschillende modellen van vrachtbrieven komen volgens het soort van transport.

De aan de Koning verleende machten (art. 24 van de wet) worden overgedragen aan de Minister door art. 57 van dit ontwerp.

Om voor de hand liggende praktische redenen preciseert art. 56 niettemin dat het vervoer verricht met een in het buitenland, d.w.z. buiten België, ingeschreven voertuig, niet noodzakelijkerwijs onderworpen is aan een model van vrachtbrief dat conform het model is dat door de Minister is vastgesteld, voor zover de betrokken vervoerders maar een vrachtbrief hebben die wordt beschreven in de art. 5 en 6 van het zogenaamde « C.M.R. » -Verdrag.

TITEL V. — Controle

Art. 58 wijst de ambtenaren aan die de naleving van de reglementering betreffende het vervoer van zaken moeten controleren, overeenkomstig art. 25, lid 1, van de wet van 3 mei 1999.

Art. 59 wijst de overheid aan die belast is met de mededeling aan en de ontvangst vanwege de andere lidstaten van de Europese Unie (of van de E.E.R.) van de door de communautaire regelgeving inzake het vervoer van zaken over de weg voorgeschreven inlichtingen betreffende de door de vervoerondernemingen begane inbreuken.

TITEL VI. — Commissie goederenvervoer over de weg

Art. 60 bepaalt de samenstelling van de Commissie goederenvervoer over de weg.

Art. 61, § 1 handelt over de vergoeding van de kosten van de leden van voornoemde commissie en de door haar geraadpleegde personen.

§ 2 belast de Minister ermee de werking van deze commissie te bepalen.

L'art. 41 énumère les documents assimilés aux licences de transport international.

L'art. 42 se limite à signaler que les cas où, à défaut de réciprocité, une licence de transport international est également exigée :

- pour les remorques;
 - pour le transport pour compte propre,
- sont déterminés par les accords internationaux conclus en la matière.

Il en est de même pour les transports qui, à titre d'exceptions, ne sont pas soumis à la licence de transport international.

L'art. 43 stipule que le conducteur qui se prévaut d'une dispense de licence de transport international doit pouvoir le prouver.

L'art. 44 détermine les critères de refus et de retrait de ces licences.

Les art. 45 et 46 déterminent les conditions de leur validité.

L'art. 47 prévoit deux types de licences de transport international en fonction du nombre de voyages qu'elles autorisent.

L'art. 48 confie au Ministre le soin de déterminer le mode de délivrance et le modèle des licences de transport international, ainsi que l'autorise l'art. 22, § 2 de la loi du 3 mai 1999.

Les art. 49 à 55 traitent des licences de cabotage visées à l'art. 21 de la loi du 3 mai 1999. Ces licences doivent permettre aux transporteurs établis hors de l'E.E.E. (Union européenne + ISL + N + FL) d'effectuer des transports dont le lieu de chargement et le lieu de déchargement sont situés tous deux sur le territoire belge.

Ce chapitre demeure relativement théorique dans la mesure où il traite d'un type de licence de transport qui, jusqu'à présent, n'existe pas. Actuellement, seuls les transporteurs établis dans l'E.E.E. sont autorisés à effectuer du cabotage routier en Belgique mais l'on peut concevoir que, conformément à la réglementation communautaire ou aux accords bilatéraux ou multilatéraux, les transporteurs établis dans certains pays extra-communautaires soient, un jour, autorisés à effectuer du cabotage en Belgique, avec voire sans licence de cabotage (cf. art. 50), notamment sous le bénéfice de la réciprocité.

TITRE IV. — Lettres de voiture

Art. 56 et 57. L'art. 23 de la loi du 3 mai 1999 prescrit l'établissement d'une lettre de voiture pour tout envoi.

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

Les pouvoirs accordés au Roi à ce propos par l'art. 24 de la loi, sont subdélégués au Ministre par l'art. 57 du présent projet.

Pour des raisons pratiques évidentes, l'art. 56 précise toutefois, en substance, que les transports effectués au moyen de véhicules immatriculés à l'étranger, c'est-à-dire hors de Belgique, ne sont pas nécessairement soumis à une lettre de voiture conforme au modèle déterminé par le Ministre, pour autant que les transporteurs en cause disposent d'une lettre de voiture conforme à celle que décrivent les art. 5 et 6 de la Convention dite "CMR".

TITRE V. — Contrôle

L'art. 58 désigne les agents chargés de contrôler le respect de la réglementation relative au transport de choses par route, conformément à l'art. 25, al. 1^{er} de la loi du 3 mai 1999

L'art. 59 désigne l'autorité chargée de communiquer aux autres États membres de l'Union européenne (ou de l'E.E.E.) ou de recevoir de ceux-ci les informations prescrites par la réglementation communautaire en matière de transport de choses par route et relatives aux infractions commises par les entreprises de transport.

TITRE VI. — Commission des transports de marchandises par route

L'art. 60 détermine la composition de la Commission des transports de marchandises par route.

L'art. 61, § 1^{er} traite de l'indemnisation des membres de la commission précitée ainsi que des personnes consultées.

Le § 2 charge le Ministre de déterminer le fonctionnement de cette commission.

TITEL VII. — Overlegcomité goederenvervoer over de weg

Art. 62 bepaalt de samenstelling van het Overlegcomité goederenvervoer over de weg.

Wat het punt 2° van dit artikel betreft is er reden om op te merken dat bij het ter sprake brengen van het samenstel van problemen die verband houden met de naleving van de regelgevingen in het Overlegcomité, overeenkomstig het Actieplan met betrekking tot de samenwerking tussen de verschillende controlediensten d.d. 20 november 2001, een vertegenwoordiger aanwezig zal zijn van elk van de volgende departementen : Sociale Zaken, Tewerkstelling, Financiën, Binnenlandse Zaken en Justitie.

Art. 63 belast de Minister ermee de werking van voornoemd comité te bepalen.

TITEL VIII. — Wijzigings-, opheffings-, overgangs- en slotbepalingen

De artikelen 64, 65 en 66 werden ingevoegd in dit ontwerp ingevolge de opmerking van de Raad van State over het artikel 37 dat eveneens werd gewijzigd.

Voor de vergunningen nationaal vervoer en voor de vergunningen communautair vervoer moet een zegelrecht van 5 euro worden betaald. Dit recht is verschuldigd overeenkomstig artikel 8, 16°, a) van het Wetboek der zegelrechten, op grond waarvan de akten afgeleverd aan particulieren "om tot titel te strekken van een machtiging (...) welke ter uitvoering van wetten of reglementen van publiek of administratief recht wordt verleend, tot het uitoefenen van een beroepsbedrijvigheid (...)", aan het zegelrecht worden onderworpen.

Het is de bedoeling om af te zien van het gebruik van fiscale plakzegels en om een systeem van uitgestelde betaling in speciën in te voeren : de bedragen die overeenstemmen met de zegelrechten zullen door de vervoerondernemingen worden gestort op de rekening van het Bestuur van het Vervoer te Land dat, binnen de maand na het verstrijken van elk burgerlijk kwartaal, het totaalbedrag van de in het verlopen kwartaal invorderbare zegelrechten zal overschrijven op de rekening van het bevoegde zegel- of registratiekantoor van het Ministerie van Financiën.

Deze betaling in speciën door driemaandelijke overschrijvingen op basis van periodieke aangiften, impliceert een drievoudige wijziging van het besluit van de Regent van 18 september 1947 betreffende de uitvoering van het Wetboek der zegelrechten : de artikelen 1 en 26 worden gewijzigd terwijl een artikel 26bis wordt ingevoegd, ten einde te voorzien in een afwijking van het voorschrift om fiscale plakzegels te gebruiken en in de wijze van uitvoering van die afwijking.

Art. 67 - In samenhang met dit ontwerp, is het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg, het tweede uitvoeringsbesluit van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg. De opheffing van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding en haar "vervanging" door de wet van 3 mei 1999 leiden tot bepaalde wijzigingen van de art. 2 en 3 van het K.B. van 19 juli 2000.

Deze gelegenheid werd aangegrepen om :

a) bepaalde zaken te verbeteren of bij te werken op het gebied van het personenvervoer over de weg :

— in art. 2, 1°, e (ex-art. 2, 1° b) wordt nu verwezen naar de verordening (EG) nr. 2121/98 van 02-10-1998, vermits de verordening (EEG) nr. 1839/92 werd opgeheven sinds 31-12-1999;

— in art. 2, 1°, g (ex-art. 2, 1°, g) worden de art. 60 en 61 van het reglement bij het besluit van de Regent van 20-09-1947 niet meer vermeld. Deze twee zaken worden thans vermeld in art. 2, 1°, h.

— in art. 2, 1°, h (ex-art. 2, 1°, g) is er sprake van een onmiddellijke inning van 500 EUR (in plaats van 250 EUR) voor ongeregeld vervoer zonder rittenblad of zonder (geldige) bijzondere vergunning wanneer het voertuig ingeschreven is buiten de Europese Unie; ex-art. 2, 1°, g deed een onaanvaardbare discriminatie ontstaan ten overstaan van de voertuigen ingeschreven in België of in de Europese Unie, waarvoor een onmiddellijke inning van 500 EUR bestaat.

b) deze artikelen te herstructureren door de hergroepering van de bepalingen die respectievelijk betrekking hebben op het vervoer van zaken over de weg, op het vervoer van personen over de weg en op de sociale reglementering op het gebied van vervoer over de weg (rij- en rusttijden; gebruik van de tachygraaf).

TITRE VII. — Comité de concertation des transports de marchandises par route

L'art. 62 détermine la composition du Comité de concertation des transports de marchandises par route.

En ce qui concerne le point 2° de cet article, il y a lieu de signaler que lorsque les problématiques liées au contrôle du respect des législations et réglementations seront évoquées au sein du Comité de concertation, en cohérence avec le Plan d'action relatif à la collaboration des différents services de contrôle du 20 novembre 2001, un représentant de chacun des départements ministériels suivants participera à la séance du comité : Affaires sociales, Emploi, Finances, Intérieur, Justice.

L'art. 63 charge le Ministre de déterminer le fonctionnement du comité précité.

TITRE VIII. — Dispositions modificatives, abrogatoires, transitoires et finales

Les art. 64, 65 et 66 ont été insérés dans le projet d'arrêté suite à l'observation que le Conseil d'Etat a émise relativement à l'art. 37, lequel article a également été modifié.

Les licences de transport national et les licences de transport communautaire sont soumises à un droit de timbre de 5 euros. Ce droit est dû en application de l'art. 8, 16°, a) du Code des droits de timbre, lequel assujettit à ce droit les actes délivrés aux particuliers "pour faire titre d'une autorisation (...) qui est accordée en exécution de lois et règlements de droit public ou administratif, aux fins de l'exercice d'une activité professionnelle (...)".

L'intention est de renoncer à l'utilisation de timbres fiscaux adhésifs et d'adopter un système de paiement différé, en espèces : les montants correspondant à ces droits de timbre seront virés par les entreprises de transport au compte de l'Administration du Transport terrestre et, dans le mois de l'expiration de chaque trimestre civil, cette dernière virera au compte du bureau du timbre et de l'enregistrement compétent au sein du Ministère des Finances, le montant global des droits de timbre devenus exigibles au cours du trimestre écoulé.

Ce mode de paiement en espèces, par virements trimestriels, sur base de déclarations périodiques, implique une triple modification de l'arrêté du Régent du 18 septembre 1947 relatif à l'exécution du Code des droits de timbre : les articles 1^{er} et 26 de cet arrêté sont modifiés tandis qu'un art. 26bis y est inséré, afin de prévoir une dérogation au principe de l'utilisation de timbres fiscaux adhésifs ainsi que les modalités de cette dérogation.

Art. 67 - En connexité avec le présent projet, l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route, constitue le second arrêté d'exécution de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route. L'abrogation de la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles et son "remplacement" par la loi du 3 mai 1999 précitée entraînent certaines modifications aux art. 2 et 3 de l'A.R. du 19 juillet 2000.

On a saisi cette occasion pour :

a) corriger ou actualiser certains points relatifs au transport de personnes par route :

— à l'art. 2, 1°, e (ex-art. 2, 1°, b), on se réfère maintenant au règlement (CE) n° 2121/98 du 02-10-1998 car le règlement (CEE) n° 1839/92 est abrogé depuis le 31-12-1999;

— à l'art. 2, 1°, g (ex-art. 2, 1°, g) on n'évoque plus les art. 60 et 61 du règlement annexé à l'arrêté du Régent du 20-09-1947. Ces deux points sont maintenant visés à l'art. 2, 1°, h.

— à l'art. 2, 1°, h (ex-art. 2, 1°, g) on prévoit une perception immédiate de 500 EUR (au lieu de 250 EUR auparavant) pour les transports occasionnels sans feuille de route ou sans autorisation spéciale (valable), lorsque le véhicule est immatriculé hors de l'Union européenne; l'ex-art. 2, 1°, g créait une discrimination inacceptable à l'égard des véhicules immatriculés en Belgique ou dans l'Union européenne, pour lesquels une perception immédiate de 500 EUR est prévue.

b) restructurer ces articles en regroupant les dispositions relatives, respectivement, aux transports de choses par route, aux transports de personnes par route et à la réglementation sociale dans le domaine des transports par route (temps de conduite et de repos; utilisation du tachygraphe).

Art. 68 heft op :

a) het koninklijk besluit van 18 maart 1991, dit is het deel "toegang tot het beroep" van de vigerende reglementering;

b) het koninklijk besluit van 25 november 1992, dit is het deel "uitoefening van het beroep" van de huidige reglementering;

c) de koninklijke besluiten van 3 maart 1966, 15 juni 1966, 7 juli 1967 : sedert de liberalisering van de prijsvorming op Europees niveau in 1990, is het behoud van verplichte tariefsystemen (EGKS-tarief) of van type-overeenkomsten samen met referentietarieven (vervoer van stortgoederen), niet meer raadzaam.

In tegenstelling tot de vigerende reglementering (koninklijk besluit van 25 november 1992 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, art. 3, § 1, 4° en 5°), is er in art. 2 van dit ontwerp geen sprake meer van een vrijstelling (soorten van transport die niet onder de toepassing vallen van de reglementering) voor "het vervoer van zaken verricht binnen het gebied van de havens (...), noch voor "het vervoer van vuilnis verricht voor de uitvoering van een openbare dienst".

Bijgevolg wordt in art. 69 aan de betrokken ondernemingen voldoende tijd gegeven om hun situatie te regulariseren.

Art. 70 bepaalt dat de bestaande borgstellingsbewijzen gelijkgesteld worden met de bewijzen die krachtens dit ontwerp moeten worden opgemaakt.

Deze gelijkstelling heeft betrekking op alle aspecten van de borgtocht, d.w.z. zowel op het bedrag als op de gevolgen ervan.

Krachtens de huidige reglementering (K.B. van 25-11-1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, art. 12) moeten de vervoerondernemingen retributies betalen aan de v.z.w. Instituut voor Wegtransport (I.W.T.) voor elke algemene vergunning voor nationaal vervoer die zij bezitten. Vanaf de inwerkingtreding van dit ontwerp zullen die vergunningen niet langer afgegeven worden.

Art. 71 wil voorkomen dat de betrokken vervoerders tweemaal retributies zouden betalen aan het I.W.T. en houdt de vrijstelling in van betaling voor de eerste afgifte van elke kopie van de nieuwe vervoervergunningen.

Art. 72 bepaalt dat de vervoervergunning wordt geweigerd aan iedere vervoerder die bij de inwerkingtreding van dit ontwerp nog achterstallige retributies verschuldigd is aan de Staat (retributies waarvan de reglementaire basis voor de heffing werd opgeheven bij K.B. van 7 april 1995) of aan het I.W.T.

Art. 73 wijzigt art. 2, 9° van het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

Deze wijziging heeft als enige bedoeling de deregulering van de verhuring van bedrijfsvoertuigen versneld te kunnen doorvoeren; deze deregulering vloeit voor uit het toepassingsgebied van dit ontwerp.

De intentie bestaat er immers in de nieuwe reglementering in twee fases in werking te doen treden, meer bepaald :

— op 1 juni 2002, voor wat betreft de afschaffing van de vervoervergunningen voor de verhuring van bedrijfsvoertuigen enerzijds en voor de getrokken voertuigen (aanhangwagens en opleggers) anderzijds;

— op 1 januari 2003, voor alle andere bepalingen.

Hierbij wordt verwezen naar de commentaar bij art. 75 en 76.

Art. 74 voorziet dat de vervoervergunningen die werden afgegeven krachtens de wet van 1 augustus 1960 tot uiterlijk 31 december 2003 geldig blijven, dit betekent tot maximum één jaar na de datum van inwerkingtreding van de nieuwe reglementering.

De vervoervergunningen die in de loop van het jaar 2003 vervallen, zullen welteverstaan niet meer geldig zijn na hun vervaldatum.

Het betreft een bepaling die erop gericht is elke onderbreking te vermijden in de afgifte van de vervoervergunningen waarover de wegvervoerders dienen te beschikken.

Dit neemt niet weg dat zodra het huidige ontwerp zal gepubliceerd zijn de administratie de nodige initiatieven zal nemen om de betrokken sector te sensibiliseren. Zij zal de vervoerondernemingen duidelijk inlichten over de nieuwe wettelijke en reglementaire bepalingen en zal er in het bijzonder op aandringen het bedrag van hun borgtocht vóór 1 januari 2003 aan te passen.

L'art. 68 abroge :

a) l'arrêté royal du 18 mars 1991 qui constitue le volet "accès à la profession" de la réglementation actuellement en vigueur;

b) l'arrêté royal du 25 novembre 1992 qui constitue le volet "exercice de la profession" de la réglementation actuelle;

c) les arrêtés royaux des 3 mars 1966, 15 juin 1966, 7 juillet 1967 : depuis la libéralisation de la formation des prix au niveau européen, en 1990, il n'est plus indiqué de maintenir des systèmes de tarifs obligatoires (tarif CECA) ou des systèmes de contrats-types combinés avec un tarif de référence (transport de marchandises en vrac).

Contrairement à ce que prévoit la réglementation actuellement en vigueur (arrêté royal du 25 novembre 1992 relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, art. 3, § 1^{er}, 4° et 5°) l'art. 2 du présent projet ne reprend plus, parmi les dispenses (catégories de transport tombant hors du champ d'application de la réglementation), "les transports de choses effectués dans l'enceinte des ports (...)", ni "les transports d'immondices effectués pour l'exécution d'un service public".

L'art. 69 accorde, dès lors, un délai suffisant pour permettre aux entreprises concernées de regulariser leur situation.

L'art. 70 prévoit que les attestations de cautionnement établies dans le passé sont assimilées à celles qui doivent être établies en vertu du présent projet.

Cette assimilation porte sur tous les aspects du cautionnement, c-à-d. tant sur son montant que sur ses effets.

En vertu de la réglementation actuelle (A.R. du 25-11-1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, art. 12), les entreprises de transport sont tenues de payer des redevances au profit de l'a.s.b.l. Institut du Transport Routier (I.T.R.), pour chaque autorisation générale de transport national dont elles sont titulaires. Or, ces autorisations cesseront d'être émises à partir de l'entrée en vigueur du présent projet.

Afin d'éviter aux transporteurs concernés un double paiement de redevances au profit de l'I.T.R., l'art. 71 exonère du paiement de cette redevance, la première délivrance de chaque copie des nouvelles licences de transport.

L'art. 72 prévoit que la licence de transport sera refusée à tout transporteur qui, lors de l'entrée en vigueur du présent projet, demeurerait redevable de redevances arriérées au profit de l'État (redevances dont la base réglementaire de perception a été supprimée par l'A.R. du 7 avril 1995) ou au profit de l'I.T.R.

L'art. 73 modifie l'art. 2, 9° de l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

Cette modification ne vise en fait qu'à accélérer la libéralisation de la location des véhicules utilitaires; cette libéralisation découle du champ d'application du présent projet.

L'intention est de provoquer l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation en deux étapes, à savoir :

- le 1^{er} juin 2002, la suppression des autorisations de transport pour la location des véhicules utilitaires, d'une part, et pour les véhicules tractés (remorques et semi-remorques), d'autre part;

- le 1^{er} janvier 2003, toutes les autres dispositions.

On se référera, à ce sujet, aux commentaires relatifs aux art. 75 et 76.

L'art. 74 prévoit que les autorisations de transport délivrées en vertu de la loi du 1^{er} août 1960 demeureront valables jusqu'au 31 décembre 2003 au plus tard, c'est-à-dire durant un an au maximum après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

Bien entendu, les autorisations de transport qui expirent au cours de l'année 2003, ne seront plus valables après la date de leur expiration.

Il s'agit d'une disposition visant à éviter toute rupture dans la délivrance des autorisations dont les transporteurs routiers doivent disposer.

Il n'empêche que l'administration prendra les initiatives nécessaires pour sensibiliser le secteur concerné dès la publication du présent projet. Elle informera clairement les entreprises de transport des nouvelles dispositions légales et réglementaires et insistera particulièrement sur la nécessité d'adapter le montant de leur cautionnement avant le 1^{er} janvier 2003.

Art. 75 bepaalt vooreerst dat alle artikelen van de wet van 3 mei 1999 die nog niet in werking zijn getreden op 1 januari 2003 van kracht zullen worden.

In afwijking daarvan wordt in art. 75, lid 2 echter voorzien in een vervroegde inwerkingtreding van art. 42 van de wet van 3 mei 1999 die de wet van 1 augustus 1960 opheft, zij het uitsluitend voor de bepaling die de verplichting over een vervoervergunning te beschikken uitbreidt tot de getrokken voertuigen.

Het koninklijk besluit tot uitvoering van de wet van 3 mei 1999 moet dan uiteraard op hetzelfde ogenblik als de wet van kracht worden.

Daarom stelt art. 76 vooreerst dat het koninklijk besluit dat uitvoering geeft aan de wet van 3 mei 1999 op 1 januari 2003 zal in werking treden.

Daarna wordt echter onmiddellijk gepreciseerd dat in afwijking daarvan art. 73 (dat de verhuring van bedrijfsvoertuigen dereguleert) en het art. 75, lid 2 (dat de vergunningsplicht op de getrokken voertuigen afschaft) reeds op 1 juni 2002 zullen in werking treden.

Art. 77 — Uitvoeringsbepaling.

IV. VEREISTE ADVIEZEN

Zoals voorgeschreven, werden de gewestregeringen betrokken bij de opstelling van het ontwerp van koninklijk besluit. Bovendien werd de tekst ook voor advies voorgelegd aan de Ministerraad en aan de Raad van State.

Het voorgelegde ontwerp houdt in de ruimste mate rekening met het advies van deze organen.

Het advies van de Raad van State kon echter niet worden gevolgd wat volgende artikelen betreft :

Titel I.

Er werd prioriteit gegeven aan een optimale leesbaarheid van het koninklijk besluit. Deze bezorgdheid rechtvaardigt het behoud van de onderverdeling van de eerste titel in twee hoofdstukken ondanks het geringe aantal artikelen.

Overigens maakt die onderverdeling het mogelijk om het parallelisme met de structuur van de wet van 3 mei 1999 te handhaven.

Art. 8

Net als de Ministerraad bij zijn eerste onderzoek van het ontwerp van koninklijk besluit, heeft de Raad van State opgemerkt dat gezien de formulering van artikel 11 van de wet van 3 mei 1999, geen alleenrecht aan de v.z.w. Instituut voor Wegtransport kan worden toegestaan voor het organiseren van voorbereidende cursussen op het examen van vakbekwaamheid.

Er werd gevolg gegeven aan die opmerking middels :

1° een ontwerp tot wijziging van de wet van 3 mei 1999. Na een gunstig advies van de drie gewestregeringen te hebben gekregen, werd dit ontwerp aan de Raad van State voorgelegd op 15 februari 2002. Dit college werd verzocht binnen de maand zijn advies te geven.

2° een ontwerp tot wijziging van onderhavig koninklijk besluit.

In afwachting, zal een afzonderlijk koninklijk besluit de erkenning voorzien, op 1 januari 2003, van de instellingen belast met het organiseren van de cursussen van vakbekwaamheid.

Art. 15. (opmerking 1)

Het is juist dat artikel 3, § 3, e) van de richtlijn 96/26/EG — betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen- en personenvervoer over de weg — bepaalt dat de voorschriften inzake financiële draagkracht slechts van toepassing zijn op de ondernemingen die vanaf 1 januari 1990 gemachtigd zijn het beroep van wegvervoerder uit te oefenen.

Evenwel heeft de richtlijn 98/76/EG, die de voornoemde richtlijn 96/26/EG heeft gewijzigd, een punt 3 toegevoegd aan artikel 5 van de laatstgenoemde richtlijn. Dit punt bepaalt in hoofdzaak dat de ondernemingen die gemachtigd waren het beroep van wegvervoerder uit te oefenen vóór 1 oktober 1999, ten laatste op 1 oktober 2001 moeten voldoen aan artikel 3, § 3 van de richtlijn (bepalingen die gaan over de voorwaarde van financiële draagkracht).

Alhoewel artikel 3, § 3, e) van de richtlijn 96/26/EG niet is opgeheven, is het niettemin sedertdien zinledig geworden.

L'art. 75 prévoit d'abord que tous les articles de la loi du 3 mai 1999 qui ne sont pas encore en vigueur, entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

Par dérogation à ce qui précède, l'art. 75, al. 2 prévoit toutefois l'entrée en vigueur anticipée de l'art. 42 de la loi du 3 mai 1999, qui abroge la loi du 1^{er} août 1960, en ce qui concerne uniquement la disposition qui étend aux véhicules tractés l'obligation de disposer d'une autorisation de transport.

Il importe évidemment que l'arrêté royal portant exécution de la loi du 3 mai 1999 entre en vigueur en même temps que la loi.

Dès lors, l'art. 76 prévoit d'abord que l'arrêté royal d'exécution de la loi du 3 mai 1999 entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

Toutefois, le même article précise ensuite que, par dérogation à ce qui précède, l'art. 73 (qui libéralise la location de véhicules) et l'art. 75, al. 2 (qui supprime l'obligation d'autorisation pour les véhicules tractés) entreront en vigueur dès le 1^{er} juin 2002.

Art. 77 — Exécutoire.

IV. AVIS REQUIS

Comme prescrit, les gouvernements régionaux ont été associés à l'élaboration du texte du projet d'arrêté royal. Par ailleurs, ce texte a été soumis, pour avis, au Conseil des Ministres et au Conseil d'Etat.

Le projet présenté tient compte de l'avis de ces instances dans la plus large mesure.

En ce qui concerne toutefois les articles suivants, l'avis du Conseil d'Etat n'a pu être suivi :

Titre I^{er}.

Priorité a été donnée à une lisibilité optimale du texte de l'arrêté royal. Ce souci justifie le maintien de la subdivision du titre premier en deux chapitres, malgré le nombre réduit d'articles.

Par ailleurs, le maintien de cette subdivision permet de conserver un parallélisme avec la structure de la loi du 3 mai 1999.

Art. 8

Le Conseil d'Etat, à l'instar du Conseil des Ministres lors de son premier examen du projet d'arrêté royal, a fait observer qu'en égard à la formulation de l'art. 11 de la loi du 3 mai 1999, un monopole ne peut être octroyé à l'a.s.b.l. Institut du Transport Routier pour l'organisation des cours préparatoires à l'examen de capacité professionnelle.

Il a été donné suite à cette observation par le biais :

1° d'un projet de modification de la loi du 3 mai 1999. Après avoir reçu un avis favorable de chacun des trois gouvernements régionaux, ce projet a été soumis au Conseil d'Etat le 15 février 2002. L'avis de ce collège a été sollicité dans un délai d'un mois;

2° d'un projet de modification du présent arrêté royal.

En attendant, un arrêté royal séparé prévoira l'agrément, au 1^{er} janvier 2003, des organismes chargés d'organiser les cours de capacité professionnelle.

Art. 15. (remarque 1)

Il est exact que l'art. 3, § 3, e) de la directive 96/26/CE — concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route — dispose que les règles en matière de cautionnement ne s'appliquent qu'aux entreprises autorisées, à partir du 1^{er} janvier 1990, à exercer la profession de transporteur.

Toutefois, la directive 98/76/CE qui a modifié la directive 96/26/CE précitée, a notamment ajouté un point 3 à l'article 5 de cette directive. Ce point supplémentaire stipule, en substance, que les entreprises autorisées à exercer la profession de transporteur routier avant le 1^{er} octobre 1999 doivent satisfaire aux dispositions de l'art. 3, § 3 de la directive (dispositions qui traitent de la condition de capacité financière), au plus tard le 1^{er} octobre 2001.

Même si elles n'ont pas été abrogées, les dispositions de l'article 3, § 3, e) de la directive 96/26/CE sont donc devenues caduques depuis lors.

Art. 18.

In geval van faillissement van de vervoeronderneming lijkt het logisch en billijk om in artikel 18, § 3, lid 2 van het ontwerp voorrang te geven aan de schuldeisers die vóór de faillietverklaring stappen hebben ondernomen om een vonnis te bekomen dat gewag maakt van het bestaan en de opeisbaarheid van de ingeroepen schuldvordering.

Art. 23. (opmerking 1)

Art. 23, § 1 is een correcte omzetting van de richtlijn 92/106/EEG van 7 december 1992.

Dit neemt niet weg dat de auteurs van het ontwerp even verwonderd zijn als de Raad van State.

Het zeer onpraktische besluit is dat bij gebrek aan een vervoervergunning, het bewijs dat de onderneming voldoet aan de voorwaarden van toegang tot het beroep wordt geleverd door raadpleging van haar dossier bij het bevoegde Bestuur of door een onderzoek achteraf op de zetel van de onderneming.

Art. 26. (opmerking 2)

Een vervoervergunning die onleesbaar is geworden, heeft vanzelfsprekend geen waarde meer.

Het is dan aan de vervoeronderneming om onmiddellijk de vervanging te vragen.

Indien de vervoerder zich desondanks niet heeft geschikt naar deze overduidelijke regel en een dergelijke vergunning wordt getoond bij een controle, dient de bevoegde ambtenaar dit waardeloze document onmiddellijk af te nemen.

Art. 29.

De juridische grondslag van art. 29 is het art. 22, § 1, 6°, van de wet van 3 mei 1999, volgens welk de Koning met betrekking tot de vervoervergunning bepaalt : (...) « 6° de regels en de wijze van weigering en intrekking van de vervoervergunningen ».

Deze wettelijke bepaling is de grondslag van alle bepalingen van het koninklijk besluit die het hebben over de weigering van de vervoervergunningen (titel III, hoofdstuk III, afdeling 2) en over hun intrekking (titel III, hoofdstuk III, afdeling 3).

Overigens stelt de memorie van toelichting als commentaar bij het art. 22, § 1, 6° van de wet van 3 mei 1999 heel uitdrukkelijk :

« Het is de bedoeling de Koning de macht te geven : (...)

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

Art. 33.

De inning van retributies ten gunste van een erkende instelling — overeenkomstig artikel 29, § 2 van het ministerieel besluit is dit momenteel de v.z.w. Instituut voor Wegtransport — is verantwoord door de bijdragen en diensten van louter technische en logistieke aard die dat instituut verleent in het kader van de vervaardiging en de uitgifte van de vervoervergunningen, zoals wordt verduidelijkt in de wet van 3 mei 1999 (art. 22, § 1, 8°).

Het erkende organisme verzekert eveneens de technische en logistieke opvolging van de bilaterale en multilaterale akkoorden die België inzake het vervoer van goederen over de weg heeft gesloten.

Hierbij dient men zich te realiseren dat de bilaterale vervoervergunningen een exponentiële groei hebben gekend ten gevolge van de veranderingen in de geopolitieke structuren die in de voorbije twaalf jaar binnen Europa zijn opgetreden. Overigens is in diezelfde periode het contingent van de multilaterale vergunningen die de Europese Conferentie van Ministers van Transport (ECMT) aan België heeft toegekend van 67 tot 581 gestegen.

Het instituut levert tenslotte een technische en logistieke bijdrage tot het systeem van verdeling van de "ecopunten" die sinds 1993 vereist zijn om het Oostenrijkse grondgebied te transiteren.

Samengevat kan worden gesteld dat, wat ook het beoogde domein weze, het erkende organisme geen enkele beslissing neemt in de plaats van de bij de wet van 3 mei 1999 en de door dit ontwerp van koninklijk besluit aangewezen autoriteiten, doch de nodige bijdragen en assistentie verleent.

Art. 18.

En cas de faillite de l'entreprise de transport, il a paru logique et équitable aux auteurs du projet d'accorder (à l'art. 18, § 3, alinéa 2) une priorité aux créanciers qui, avant la déclaration de faillite, avaient effectué les démarches et obtenu du tribunal, un jugement faisant état de l'existence et de l'exigibilité de la créance invoquée.

Art. 23. (remarque 1)

L'art. 23, § 1^{er} transpose correctement la directive 92/106/CEE du 7 décembre 1992.

Il n'empêche que les auteurs du projet partagent la même perplexité que le Conseil d'Etat.

La conclusion, très peu pratique en l'occurrence, est qu'à défaut de licence de transport, la preuve que l'entreprise satisfait aux conditions d'accès à la profession est apportée par le biais d'une consultation du dossier de l'entreprise auprès de l'Administration compétente ou d'une enquête a posteriori au siège de l'entreprise.

Art. 26. (remarque 2)

Lorsqu'une licence de transport est devenue illisible, elle n'a évidemment plus aucune valeur.

Il appartient alors à l'entreprise concernée de solliciter immédiatement son remplacement.

Si néanmoins, le transporteur ne s'est pas plié à cette évidente prescription et qu'une telle licence est produite lors d'un contrôle, il appartient à l'agent qualifié d'enlever immédiatement ce document sans valeur.

Art. 29.

La disposition qui fait l'objet de l'art. 29 trouve sa base juridique dans l'art. 22, § 1^{er}, 6° de la loi du 3 mai 1999 qui, en matière de licence de transport, prévoit que « le Roi détermine : (...) 6° les prescriptions et modalités relatives à leur refus et à leur retrait ».

Cette disposition légale constitue la base juridique de toutes les dispositions qui, dans l'arrêté royal, traite du refus des licences de transport (titre III, chapitre III, section 2) et de leur retrait (titre III, chapitre III, section 3).

Par ailleurs, l'exposé des motifs qui accompagnait la loi du 3 mai 1999, précise très explicitement dans les commentaires de l'art. 22, § 1^{er}, 6° :

« L'intention est de conférer au Roi les pouvoirs : (...)

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

Art. 33.

La perception de redevances au profit d'un organisme agréé — selon l'art. 29, § 2 de l'arrêté ministériel, il s'agit, pour le moment, de l'a.s.b.l. Institut du Transport routier — se justifie par les contributions et services d'ordre purement technique et logistique prestés par cet institut dans le cadre de la confection et de l'émission des licences de transport, ainsi que le précise la loi du 3 mai 1999 (art. 22, § 1^{er}, 8°).

L'organisme agréé assure également le suivi technique et logistique des accords bilatéraux et multilatéraux conclus par la Belgique en matière de transports routiers de marchandises.

Il importe, à ce propos, d'être conscient de la multiplication exponentielle des autorisations de transport bilatérales qui découle des modifications aux structures géopolitiques européennes intervenues au cours des douze dernières années. Par ailleurs, le contingent des autorisations multilatérales de la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) octroyées à la Belgique a progressé de 67 à 581 au cours de la même période.

L'institut, enfin, apporte une contribution technique et logistique au système de distribution des "écopoints" requis, depuis 1993, pour le transit par le territoire autrichien.

En résumé, quel que soit le domaine envisagé, l'organisme agréé ne prend aucune décision en lieu et place des autorités désignées par la loi du 3 mai 1999 et par le présent projet d'arrêté royal, mais apporte des contributions et assistances nécessaires.

Art. 38.

— De bovenvermelde richtlijn 96/26/EG zegt in artikel 2, § 1 : «Deze richtlijn is niet van toepassing op ondernemingen die het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg uitoefenen met motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van ten hoogste 3,5 ton. De lidstaten kunnen deze drempel echter voor alle vervoercategorieën of voor een gedeelte daarvan verlagen. »

— Op grond van de tweede alinea van die bepaling stelt artikel 2, 1° van het ontwerp van koninklijk besluit dat de wet en haar uitvoeringsbesluit, wat de Belgische vervoerders betreft, onder andere niet van toepassing zijn op « het vervoer van zaken verricht met een motorvoertuig of een sleep waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 1 500 kg bedraagt ».

— Derhalve is het logisch te eisen dat de transporten die worden verricht met voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa 1 500 kg overschrijdt, gebeuren onder dekking van een vervoervergunning, als bewijs van naleving van de toegangsvoorwaarden tot het beroep — vergunning die moet kunnen worden voorgelegd bij een controle op de weg.

— Aangezien er daarentegen op dit gebied geen eenvormigheid is in de verschillende lidstaten van de Europese Unie, kan de Belgische wet uiteraard geen gelijkaardige drempel opleggen aan de buitenlandse vervoerders. De enige mogelijke drempelwaarde die op hen kan worden toegepast, is deze van de Eerste richtlijn van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1962 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor bepaalde soorten goederenvervoer over de weg, met name een toegestaan totaalgewicht van 6 ton of een toegestaan laadvermogen van 3,5 ton.

Art. 62.

Punt 3° van het artikel 62 werd gewijzigd om de samenstelling van het Overlegcomité goederenvervoer over de weg te verduidelijken, wat betreft de vertegenwoordiging van de sector van het wegvervoer.

Een verdere verfijning, door de vaststelling van het aantal of van de benoemingswijze van de vertegenwoordigers, zoals voorgesteld door de Raad van State, is echter niet nodig.

Immers, in tegenstelling tot de Commissie goederenvervoer over de weg, waarvan sprake is in artikel 61 van het ontwerp van koninklijk besluit, is het Overlegcomité geen raadgevend orgaan maar een overlegforum waar niets wordt beslist middels stemming. Het aantal en de aanstelling van de deelnemers is veranderlijk, naar gelang van de aard van het aangesneden onderwerp.

Titel VIII, hoofdstuk III.

— De algemene vergunningen voor nationaal vervoer zullen niet ineens ongeldig worden op het ogenblik van de inwerkingtreding van het nieuwe koninklijk besluit.

Art. 74 voorziet inderdaad terzake een overgangsbepaling van een jaar.

— Vanaf de datum van inwerkingtreding moet de onderneming, telkens wanneer de administratie erom verzoekt en minstens eenmaal om de 5 jaar, het bewijs leveren dat zij nog altijd voldoet aan de voorwaarden van betrouwbaarheid (art. 4, § 5 van het koninklijk besluit) en van vakbekwaamheid (art. 12, § 3 van het K.B.). Ingevolge het borgtochtstelsel van de wet van 3 mei 1999 zal de voorwaarde van financiële draagkracht in feite permanent worden gecontroleerd.

— In de praktijk zal het Bestuur dat bevoegd is voor de uitvoering van die bepalingen, gespreid over de vijf jaren die volgen op de inwerkingtreding van de nieuwe reglementering, een recent bewijs van goed zedelijk gedrag vragen aan alle personen die moeten aantonen dat ze betrouwbaar zijn; ook zal het in dezelfde periode nagaan of de personen die hun getuigschrift van vakbekwaamheid aanwenden voor een vervoeronderneming, er de daadwerkelijke leiding verrichten. Die controles zullen om de 5 jaar worden herhaald.

— In die omstandigheden werd, voor de duidelijkheid van het ontwerp, artikel 67 geschrapt onder de overgangsbepalingen.

Art. 38.

— La directive 96/26/CE précitée prévoit en son article 2, § 1^{er} : « la présente directive ne s'applique pas aux entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas 3,5 tonnes. Toutefois, les Etats membres peuvent abaisser ce seuil pour la totalité ou pour une partie des catégories de transports. »

— Sur base du second alinéa de cette disposition, le projet d'arrêté royal (art. 2, 1°) a prévu, en ce qui concerne les transporteurs belges, que la loi et son arrêté d'exécution ne sont pas applicables, entre autres, « aux transports de choses effectués au moyen d'un véhicule automobile ou d'un train de véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 1 500 kg ».

— Dès lors, il est logique d'exiger que les transports effectués au moyen de véhicules dont la masse maximale autorisée excède 1 500 kg soient couverts par une licence de transport, en tant que preuve du respect des conditions d'accès à la profession, susceptible d'être produite lors d'un contrôle effectué sur la voie publique.

— Par contre, comme il n'y a pas, en la matière, d'uniformité entre les différents Etats membres de l'Union européenne, la législation belge ne peut évidemment imposer un seuil analogue aux transporteurs étrangers. La seule possibilité est de retenir, à leur égard, le seuil fixé par la Première directive du Conseil de l'Union européenne, du 23 juillet 1962, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route, à savoir 6 tonnes de masse maximale autorisée ou 3,5 tonnes de charge utile.

Art. 62.

Le texte du point 3° de l'art. 62 a été modifié pour préciser la composition du Comité de concertation des transports de marchandises par route, en ce qui concerne la représentation du secteur des transports de choses par route.

Toutefois, il n'y a pas lieu d'apporter plus de précisions encore, en fixant le nombre ou le mode de désignation des représentants comme le suggère le Conseil d'Etat.

En effet, contrairement à ce qui est le cas pour la Commission des transports de marchandises par route dont question à l'art. 61 du projet d'arrêté royal, le Comité de concertation n'est pas un organe d'avis mais une enceinte de concertation au sein de laquelle aucune décision n'est prise par la voie de suffrages. Le nombre et la désignation des participants aux réunions est variable, en fonction de la nature des thèmes abordés.

Titre VIII, chapitre III.

— Les autorisations générales de transport national ne cesseront pas d'être valables, du jour au lendemain, lors de l'entrée en vigueur du nouvel arrêté royal.

L'art. 74 prévoit en effet, en la matière, une disposition transitoire d'un an.

— A partir de la date d'entrée en vigueur, l'entreprise doit, chaque fois que l'administration le lui réclame et au moins une fois par période de 5 ans, apporter la preuve qu'elle satisfait toujours aux conditions d'honorabilité (art. 4, § 5 de l'arrêté royal) et de capacité professionnelle (art. 12, § 3 de l'A.R.). En ce qui concerne la capacité financière, cette condition est en fait contrôlée en permanence, conséquence du système du cautionnement retenu par la loi du 3 mai 1999.

— Pratiquement, l'Administration chargée de l'exécution de ces dispositions, réclamera progressivement, au cours des cinq premières années qui suivront l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, une preuve récente de bonnes conduites, vie et mœurs de toutes les personnes qui doivent prouver leur honorabilité; parallèlement, elle contrôlera, durant la même période, le caractère effectif de la gestion assurée par les personnes qui mettent en œuvre leur certificat de capacité professionnelle dans les entreprises de transport. Ces contrôles devront être répétés tous les cinq ans.

— Dans ces circonstances, pour la clarté, l'article 67 du projet a été supprimé dans les dispositions transitoires.

Art. 68. (art. 70 geworden)

De Raad van State lijkt uit de lezing van dit artikel te hebben begrepen dat de op het ogenblik van de inwerkingtreding van de nieuwe reglementering bestaande borgtochten onveranderd zouden voortbestaan en dat zij zonder aanpassing zouden blijven volstaan opdat de betrokken vervoerondernemingen zouden voldoen aan de voorwaarde van financiële draagkracht. Deze interpretatie is echter niet hetgeen de auteurs van het ontwerp hebben beoogd : de in dit artikel bedoelde gelijkstelling betekent dat de «oude» borgtochten inderdaad wel blijven bestaan, maar die continuïteit belet geenszins dat de bedragen moeten worden verhoogd indien zij lager zijn dan de vereiste nieuwe bedragen of dat zij mogen worden verminderd in het tegengestelde geval.

Ik heb de eer te zijn, Sire, van Uwe Majesteit, de zeer eerbiedige en zeer getrouwe dienaar,

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Mevr. I. DURANT

De Minister van Financiën,

D. REYNDERS

7 MEI 2002. — Koninklijk besluit betreffende het vervoer van zaken over de weg

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg;

Gelet op het Wetboek der zegelrechten, inzonderheid op het artikel 2, tweede lid;

Gelet op het besluit van de Regent van 18 september 1947 betreffende de uitvoering van het Wetboek der zegelrechten;

Gelet op het koninklijk besluit van 3 maart 1966 tot vaststelling van een typeovereenkomst voor het vervoer van bepaalde stortgoederen en producten met kipwagens tegen vergoeding, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juni 1968;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 juni 1966 betreffende de prijzen en voorwaarden van het vervoer met motorvoertuigen tegen vergoeding van producten waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal toepasselijk is, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 7 juli 1967, 21 juni 1968, 15 april 1976 en 27 september 1983;

Gelet op het koninklijk besluit van 7 juli 1967 betreffende de controle en het openbaar maken van prijzen en voorwaarden van het vervoer met motorvoertuigen tegen vergoeding van producten waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal toepasselijk is, tussen landen van de Benelux Economische Unie, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juni 1968;

Gelet op het koninklijk besluit van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding en bij het koninklijk besluit van 7 april 1995 tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg en het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding;

Gelet op het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 7 april 1995 tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg en het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding;

Art. 68. (devenu art. 70)

Le Conseil d'Etat semble avoir compris, à la lecture de cet article, que les cautionnements existant à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, subsisteraient tels quels dans l'avenir et que, sans plus jamais devoir être adaptés, ils suffiraient pour que les transporteurs concernés répondent à la condition de capacité financière. Cette interprétation ne correspond toutefois pas à ce que les auteurs du projet ont visé : l'assimilation dont question dans cet article signifie, certes, que les « anciens » cautionnements continuent à exister mais cette continuité n'empêche nullement que les montants doivent être augmentés s'ils sont inférieurs aux nouveaux montants requis ou qu'ils puissent éventuellement être diminués, dans le cas contraire.

J'ai l'honneur d'être, Sire, de Votre Majesté, le très respectueux et très fidèle serviteur,

La Ministre de la Mobilité et des Transports,

Mme I. DURANT

Le Ministre des Finances,

D. REYNDERS

7 MAI 2002. — Arrêté royal relatif au transport de choses par route

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route;

Vu le Code des droits de timbre, notamment l'article 2, alinéa 2;

Vu l'arrêté du Régent du 18 septembre 1947 relatif à l'exécution du Code des droits de timbre;

Vu l'arrêté royal du 3 mars 1966 fixant un contrat-type pour le transport rémunéré de certains produits et matières en vrac par véhicules à benne, modifié par l'arrêté royal du 21 juin 1968;

Vu l'arrêté royal du 15 juin 1966 relatif aux prix et conditions du transport rémunéré par véhicules automobiles de produits relevant du Traité instituant la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier, modifié par les arrêtés royaux du 7 juillet 1967, du 21 juin 1968, du 15 avril 1976 et du 27 septembre 1983;

Vu l'arrêté royal du 7 juillet 1967 relatif au contrôle et à la publicité des prix et conditions du transport rémunéré par véhicules automobiles, de produits relevant du Traité instituant la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier, effectué entre pays de l'Union économique Bénélux, modifié par l'arrêté royal du 21 juin 1968;

Vu l'arrêté royal du 18 mars 1991 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, modifié par l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles et par l'arrêté royal du 7 avril 1995 modifiant l'arrêté royal du 18 mars 1991 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route, dans le domaine des transports nationaux et internationaux et l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles;

Vu l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, modifié par l'arrêté royal du 7 avril 1995 modifiant l'arrêté royal du 18 mars 1991 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route, dans le domaine des transports nationaux et internationaux et l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles;

Gelet op het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige overtredingen inzake het vervoer over de weg, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 11 december 2001 tot invoering van de euro in de besluiten betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg, het wegverkeer en de A.D.R.;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 25 februari 2002;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting van 11 april 2002;

Gelet op de beraadslaging van de Ministerraad, op 25 maart 2002;

Gelet op het advies van de Raad van State, gegeven op 5 december 2001, bij toepassing van artikel 84, eerste lid, 1° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer en Onze Minister van Financiën en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

TITEL I. — Algemeenheden

HOOFDSTUK I. — Definities

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° « beroep van ondernemer van vervoer van zaken over de weg » : de activiteit van elke onderneming die, met een motorvoertuig of een sleep, goederen over de weg vervoert tegen vergoeding;

2° « ransitovervoer » : een in artikel 3 van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg bedoelde werkzaamheid verricht door eenzelfde onderneming en door middel van eenzelfde motorvoertuig of eenzelfde sleep, waarbij het Belgisch grondgebied wordt doorkruist, zonder te laden of te lossen op dit grondgebied;

3° « gecombineerd vervoer » : het goederenvervoer waarbij het begin- of eindtraject wordt afgelegd over de weg en waarbij een voertuig, een afneembare laadbak of een container van 20 voet (6,096 meter) en meer worden verzonden per spoor, over de binnenwateren of over zee;

4° « afneembare laadbak » : het voor de lading bestemde deel van een voertuig dat van het voertuig kan worden afgenomen en hierop weer worden vastgemaakt;

5° « de maximale toegelaten massa » : de technisch toelaatbare maximummassa van een voertuig die wordt vermeld op het proces-verbaal van goedkeuring van dit voertuig of op een gelijkwaardig document;

6° « wet » : de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg.

HOOFDSTUK II. — Toepassingsgebied. — Vrijstellingen

Art. 2. Onverminderd het bepaalde in artikel 3, zijn de wet en dit besluit niet van toepassing op :

1° het vervoer van zaken verricht met een motorvoertuig of een sleep waarvan het nuttig laadvermogen niet meer dan 500 kg bedraagt;

2° het vervoer van zaken verricht buiten de openbare weg;

3° het vervoer van bagage verricht met een motorvoertuig dat uitsluitend voor personenvervoer is gebouwd of met een aanhangwagen die aan dit motorvoertuig is gekoppeld;

4° het vervoer van beschadigde of onklare voertuigen;

5° het vervoer van voertuigen die worden verplaatst op vordering van de hiertoe bevoegde ambtenaren;

6° het plaatselijk vervoer verricht uitsluitend op Belgisch grondgebied met het oog op het uitstrooien op de openbare weg van stoffen om het verkeer te beveiligen bij gevaarlijke weersomstandigheden of andere;

Vu l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route, modifié par l'arrêté royal du 11 décembre 2001 introduisant l'euro dans les arrêtés relatifs à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route, la circulation routière et l'A.D.R.;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 25 février 2002;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 11 avril 2002;

Vu la délibération du Conseil des Ministres, le 25 mars 2002;

Vu l'avis du Conseil d'Etat, donné le 5 décembre 2001, en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 1° des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

TITRE I^{er}. — Généralités

CHAPITRE I^{er}. — Définitions

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° « profession de transporteur de choses par route » : l'activité de toute entreprise qui, soit au moyen d'un véhicule automobile, soit au moyen d'un train de véhicules, effectue le transport rémunéré de choses par route;

2° « transport en transit » : une activité visée à l'article 3 de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route, effectuée par une même entreprise et au moyen d'un même véhicule automobile ou d'un même train de véhicules, lorsque le territoire belge est traversé, sans chargement ni déchargement sur ce territoire;

3° « transport combiné » : le transport de marchandises dont les parcours initiaux ou terminaux s'effectuent par la route et pour lequel un véhicule, une caisse mobile ou un conteneur de 20 pieds (6,096 mètres) et plus sont acheminés par chemin de fer, par voie navigable intérieure ou par voie maritime;

4° « caisse mobile » : la partie d'un véhicule destinée à recevoir le chargement, qui peut être détachée du véhicule et y être réintégrée;

5° « masse maximale autorisée » : la masse maximale en charge techniquement admissible d'un véhicule, telle qu'elle figure sur le procès-verbal d'agrément de ce véhicule ou sur un document équivalent;

6° « loi » : la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route.

CHAPITRE II. — Champ d'application. — Dispenses

Art. 2. Sans préjudice des dispositions de l'article 3, la loi et le présent arrêté ne sont pas applicables :

1° aux transports de choses effectués au moyen d'un véhicule automobile ou d'un train de véhicules dont la charge utile n'excède pas 500 kg;

2° aux transports de choses effectués hors de la voie publique;

3° aux transports de bagages effectués au moyen d'un véhicule automobile construit exclusivement pour le transport de personnes ou au moyen d'une remorque couplée à ce véhicule automobile;

4° aux transports de véhicules endommagés ou en panne;

5° aux transports de véhicules déplacés sur réquisition des agents qualifiés à cet effet;

6° aux transports locaux effectués exclusivement sur le territoire belge, en vue de l'épandage sur la voie publique de matières destinées à protéger la circulation lorsque celle-ci est rendue dangereuse par des phénomènes météorologiques ou autres;

7° het postvervoer verricht in het kader van een opdracht van openbare dienst;

8° het vervoer van waarden verricht uitsluitend op Belgisch grondgebied met speciaal daartoe ontworpen voertuigen;

9° het begrafenisvervoer verricht uitsluitend op Belgisch grondgebied;

10° het vervoer van geneesmiddelen, medische apparaten en uitrusting alsmede van andere artikelen die nodig zijn voor eerstehulpverlening, met name in geval van rampen.

Art. 3. In afwijking van artikel 2, blijven de transporten opgesomd in dit artikel, behalve deze bedoeld in 7° en 9°, onderworpen aan de bepalingen van titel IV, wanneer de betrokken voertuigen de Belgische grens overschrijden.

TITEL II. — Ondernemingen gevestigd in België Toegang tot het beroep en uitoefening van het beroep

HOOFDSTUK I. — *Betrouwbaarheid*

Art. 4. § 1. De bij artikel 8 van de wet bepaalde betrouwbaarheid wordt aangetoond met een getuigschrift van goed zedelijk gedrag bestemd voor een openbaar bestuur.

Indien het in het eerste lid bedoelde document niet wordt afgegeven door het land van oorsprong van de betrokkene of door de landen waar hij zijn woonplaats had, kan de betrouwbaarheid worden aangetoond met een uittreksel uit het strafregister, of, bij ontstentenis daarvan, met een gelijkwaardig document, afgegeven door het land van oorsprong van de betrokkene en, in voorkomend geval, door de landen waar hij zijn woonplaats had.

§ 2. Bij ontstentenis van de in § 1 bedoelde documenten, of indien deze geen of onvoldoende gegevens bevatten om te kunnen uitmaken of aan de voorwaarde van betrouwbaarheid wordt voldaan, moeten deze documenten vervangen of aangevuld worden door een verklaring van een bevoegde administratieve of rechterlijke instantie, die betrekking heeft op de aspecten van de voorwaarde van betrouwbaarheid waaromtrent de in § 1 bedoelde documenten geen uitsluitel geven.

§ 3. Bij ontstentenis van de voornoemde documenten, of indien deze documenten nog onvoldoende gegevens bevatten om te kunnen uitmaken of aan alle aspecten van de voorwaarde van betrouwbaarheid wordt voldaan, worden zij vervangen of aangevuld door een verklaring van een bevoegde administratieve of rechterlijke instantie of, bij ontstentenis daarvan, van een notaris van het land van oorsprong van de betrokkene en, in voorkomend geval, van de landen waar hij zijn woonplaats had en waarin wordt bevestigd dat de betrokkene plechtig en onder ede heeft verklaard dat hij geen van de in artikel 8 van de wet bedoelde veroordelingen of verboden heeft opgelopen.

§ 4. De in §§ 1, 2 en 3 bedoelde documenten moeten minder dan drie maanden vóór hun overlegging zijn afgegeven.

§ 5. De onderneming moet ten minste om de vijf jaar het bewijs leveren dat zij nog voldoet aan de voorwaarde van betrouwbaarheid.

Daarenboven moet de onderneming dit bewijs leveren telkens de Minister of zijn gemachtigde erom verzoekt.

Om het in het tweede lid bedoelde bewijs te leveren, beschikt de onderneming over een termijn van drie maanden, te rekenen vanaf de datum van verzending van de vraag die de Minister of zijn gemachtigde aan haar gericht heeft.

§ 6. De in artikel 8, § 5, 2°, tweede lid van de wet bedoelde deler wordt vastgesteld op 60.

HOOFDSTUK II. — *Vakbekwaamheid*

Afdeling 1. — *Bewijs*

Art. 5. § 1. De vakbekwaamheid wordt aangetoond :

1° ofwel met een getuigschrift van vakbekwaamheid voor nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg, afgegeven overeenkomstig de bepalingen van artikel 11, § 1 van de wet;

2° ofwel met een getuigschrift van vakbekwaamheid voor nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg, afgegeven bij toepassing van het koninklijk besluit van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg;

3° ofwel met een getuigschrift van vakbekwaamheid voor nationaal goederenvervoer over de weg, afgegeven bij toepassing van het koninklijk besluit van 5 september 1978 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg;

7° aux transports postaux effectués dans le cadre d'une mission de service public;

8° aux transports de valeurs effectués exclusivement sur le territoire belge, au moyen de véhicules spécialement conçus à cet effet;

9° aux transports funéraires effectués exclusivement sur le territoire belge;

10° aux transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes.

Art. 3. Par dérogation aux dispositions de l'article 2, les transports énumérés dans cet article, à l'exception de ceux visés aux 7° et 9°, demeurent soumis aux dispositions du titre IV, lorsque les véhicules concernés franchissent la frontière belge.

TITRE II. — *Entreprises établies en Belgique* Accès à la profession et exercice de la profession

CHAPITRE I^{er}. — *Honorabilité*

Art. 4. § 1^{er}. L'honorabilité, telle que définie à l'article 8 de la loi, est attestée par un certificat de bonnes conduite, vie et mœurs, destiné à une administration publique.

Si le pays d'origine de l'intéressé ou les pays où il a résidé ne délivrent pas le document visé à l'alinéa 1^{er}, l'honorabilité peut être attestée par un extrait du casier judiciaire ou, à défaut, par un document équivalent délivré par les instances judiciaires ou administratives compétentes du pays d'origine de l'intéressé et, le cas échéant, des pays où il a résidé.

§ 2. A défaut des documents visés au § 1^{er} ou si ceux-ci ne contiennent pas de données ou contiennent des données insuffisantes que pour permettre de déterminer si la condition d'honorabilité est remplie, ces documents sont remplacés ou complétés par une attestation délivrée par une autorité administrative ou judiciaire compétente, relative aux aspects de la condition d'honorabilité pour lesquels les documents visés au § 1^{er} ne fournissent pas de renseignements.

§ 3. A défaut des documents susvisés ou si ceux-ci contiennent des données encore insuffisantes que pour permettre de déterminer s'il est satisfait à tous les aspects de la condition d'honorabilité, ces documents sont complétés ou remplacés par une attestation d'une autorité administrative ou judiciaire compétente ou, à défaut, d'un notaire du pays d'origine de l'intéressé et, le cas échéant, des pays où il a résidé, certifiant que celui-ci a déclaré solennellement et sous serment qu'il n'a pas fait l'objet de condamnations ni d'interdictions visées à l'article 8 de la loi.

§ 4. Les documents visés aux §§ 1^{er}, 2 et 3 doivent avoir été délivrés moins de trois mois avant leur présentation.

§ 5. L'entreprise doit, tous les cinq ans, apporter la preuve qu'elle satisfait toujours à la condition d'honorabilité.

En outre, l'entreprise doit apporter cette preuve chaque fois que le Ministre ou son délégué la lui réclame.

Pour produire la preuve visée à l'alinéa 2, l'entreprise dispose d'un délai de trois mois à compter de la date d'envoi de la demande qui lui est adressée par le Ministre ou par son délégué.

§ 6. Le diviseur visé à l'article 8, § 5, 2°, alinéa 2 de la loi est fixé à 60.

CHAPITRE II. — *Capacité professionnelle*

Section 1^{re}. — *Preuve*

Art. 5. § 1^{er}. La capacité professionnelle est attestée :

1° soit par un certificat de capacité professionnelle au transport national et international de marchandises par route, délivré conformément aux dispositions de l'article 11, § 1^{er} de la loi;

2° soit par un certificat de capacité professionnelle au transport national et international de marchandises par route, délivré par application de l'arrêté royal du 18 mars 1991 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route, dans le domaine des transports nationaux et internationaux;

3° soit par un certificat de capacité professionnelle au transport national de marchandises par route, délivré par application de l'arrêté royal du 5 septembre 1978 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux;

4° ofwel met een getuigschrift van vakbekwaamheid voor internationaal goederenvervoer over de weg, afgegeven bij toepassing van het in 3° van dit artikel bedoelde koninklijk besluit van 5 september 1978;

5° ofwel met een getuigschrift van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer, afgegeven bij toepassing van het ministerieel besluit van 7 maart 1967 houdende bepaling van de inzake vakbekwaamheid gestelde eisen voor de afgifte van een algemene vergunning voor internationaal vervoer en tot wijziging van het ministerieel besluit van 23 september 1960 genomen ter uitvoering van het koninklijk besluit van 22 september 1960, houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding;

6° ofwel met een getuigschrift van vakbekwaamheid dat destijds geldig was voor het internationaal vervoer uitsluitend tussen België en Nederland en omgekeerd, afgegeven overeenkomstig de bepalingen van artikel 26 bis van het in 5° van dit artikel bedoelde ministerieel besluit van 7 maart 1967;

7° ofwel met een bewijs van vakbekwaamheid afgegeven door de hiertoe door elke andere lidstaat van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte aangewezen overheid of instantie en waaruit blijkt dat :

a) de belanghebbende de vereiste bekwaamheid bezit in de onderwerpen aangegeven in bijlage 2;

b) de bekwaamheid vastgesteld aan de hand van een examen of de vrijstelling toegekend op basis van een praktijkervaring van ten minste vijf jaar op directieniveau in een vervoeronderneming, de belanghebbende ertoe machtigt zijn vakbekwaamheid te doen gelden hetzij in een onderneming die uitsluitend nationaal vervoer verricht, hetzij in een onderneming die internationaal vervoer verricht.

§ 2. Indien het in § 1, 7° bedoelde bewijs van vakbekwaamheid werd afgegeven op basis van een praktijkervaring van ten minste vijf jaar op directieniveau in een vervoeronderneming, is het slechts ontvankelijk wanneer de ingeroepen ervaring werd verworven in een vervoeronderneming gevestigd in de Staat die het bewijs heeft afgegeven.

Art. 6. Het model van het in artikel 5, § 1, 1° bedoelde getuigschrift van vakbekwaamheid wordt bepaald in bijlage 1.

Afdeling 2. — Afgifte van het getuigschrift van vakbekwaamheid

Art. 7. De lijst van de onderwerpen voor de cursussen en de examens, bedoeld in artikel 11, § 1 van de wet wordt vastgesteld in bijlage 2.

Art. 8. De erkenning van de instellingen belast met het organiseren van de in artikel 11, § 1, 1° van de wet bedoelde cursussen zal plaatsvinden op de door Ons bepaalde datum.

Art. 9. De Minister bepaalt de wijze waarop de cursussen bedoeld in artikel 11, § 1, 1° van de wet worden georganiseerd en in het bijzonder de voorwaarden om aan deze cursussen deel te nemen.

Art. 10. § 1. Het examen bedoeld in artikel 11, § 1, 2° van de wet bestaat uit :

1° een schriftelijke proef die betrekking heeft op een gedeelte van de onderwerpen bedoeld in artikel 7;

2° een mondelinge proef die betrekking heeft op bepaalde onderwerpen, uitgeloot onder die waarover geen schriftelijke proef werd afgelegd.

§ 2. De schriftelijke proef bestaat uit twee gedeelten, namelijk :

1° vragen over de theorie in de vorm van hetzij meerkeuzevragen, hetzij open vragen, hetzij een combinatie van de twee systemen;

2° oefeningen betreffende casestudies.

Elk gedeelte duurt ten minste twee uur.

§ 3. Alleen de geslaagden voor de schriftelijke proef mogen deelnemen aan de mondelinge proef.

§ 4. Zowel voor elk van beide gedeelten van de schriftelijke proef als voor de mondelinge proef, mag de weging van de punten niet lager zijn dan 25 % en niet hoger zijn dan 40 % van het totaal aantal toe te kennen punten.

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

4° soit par un certificat de capacité professionnelle au transport international de marchandises par route, délivré par application de l'arrêté royal du 5 septembre 1978 visé au 3° du présent article;

5° soit par un certificat de compétence professionnelle au transport international, délivré en application de l'arrêté ministériel du 7 mars 1967 fixant les conditions de compétence professionnelle exigées pour la délivrance d'une autorisation générale de transport international et modifiant l'arrêté ministériel du 23 septembre 1960 pris en exécution de l'arrêté royal du 22 septembre 1960, portant règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles;

6° soit par un certificat de compétence professionnelle qui, en son temps, était valable pour le transport international exclusivement entre la Belgique et les Pays-Bas et inversement, délivré conformément aux dispositions de l'article 26 bis de l'arrêté ministériel du 7 mars 1967 visé au 5° du présent article;

7° soit par une attestation de capacité professionnelle délivrée par l'autorité ou l'instance désignée à cet effet par chaque autre État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen et dont le ressort que :

a) l'intéressé possède la compétence requise dans les matières visées dans l'annexe 2;

b) la compétence constatée dans le cadre d'un examen ou que la dispense accordée sur base d'une expérience pratique d'au moins cinq ans à un niveau de direction dans une entreprise de transport, habilite l'intéressé à faire valoir sa capacité professionnelle, soit dans une entreprise effectuant uniquement des transports nationaux, soit dans une entreprise effectuant des transports internationaux.

§ 2. Lorsque l'attestation de capacité professionnelle visée au § 1^{er}, 7° est délivrée sur base d'une expérience pratique d'au moins cinq ans, à un niveau de direction dans une entreprise de transport, cette attestation n'est recevable que si l'expérience invoquée a été acquise dans une entreprise de transport établie dans l'État qui a délivré l'attestation.

Art. 6. Le modèle du certificat de capacité professionnelle visé à l'article 5, § 1^{er}, 1° est fixé en annexe 1.

Section 2. — Délivrance du certificat de capacité professionnelle

Art. 7. La liste des matières faisant l'objet des cours et des examens visés à l'article 11, § 1^{er} de la loi est fixée en annexe 2.

Art. 8. L'agrément des organismes chargés d'organiser les cours visés à l'article 11, § 1^{er}, 1° de la loi aura lieu à la date fixée par Nous.

Art. 9. Le Ministre fixe les modalités d'organisation des cours visés à l'article 11, § 1^{er}, 1° de la loi et notamment les conditions de participation à ces cours.

Art. 10. § 1^{er}. L'examen visé à l'article 11, § 1^{er}, 2° de la loi consiste en :

1° une épreuve écrite portant sur une partie des matières visées à l'article 7;

2° une épreuve orale portant sur certaines matières, déterminées par tirage au sort parmi celles qui n'ont pas fait l'objet de l'épreuve écrite.

§ 2. L'épreuve écrite est constituée de deux parties, à savoir :

1° des questions portant sur la théorie et comportant soit des questions à choix multiple, soit des questions ouvertes, soit une combinaison des deux systèmes;

2° des exercices relatifs à des études de cas.

La durée minimale de chacune de ces deux parties est de deux heures.

§ 3. La participation à l'épreuve orale est subordonnée à la réussite de l'épreuve écrite.

§ 4. Pour chacune des deux parties de l'épreuve écrite ainsi que pour l'épreuve orale, la pondération des points ne peut être inférieure à 25 % ni supérieure à 40 % du total des points à attribuer.

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

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

Art. 11. § 1. De vergoedingen voor de prestaties geleverd door de voorzitter, de secretaris en de leden van de examencommissie, evenals de vergoeding voor de kosten veroorzaakt wegens het vervullen van hun opdracht, vallen ten laste van het erkende organisme; ze worden vastgesteld als volgt :

- 1° verbetering van de schriftelijke proef : 2 euro per examencahier;
- 2° ondervraging bij de mondelinge proef : 33 euro per uur, 's zaterdags en 45 euro per uur, 's zondags;
- 3° deelneming aan de deliberatie van de examencommissie : 20 euro per uur;
- 4° vergoeding van de voorzitter van de examencommissie : 128 euro per examenzitting;
- 5° vergoeding van de secretaris van de examencommissie : 199 euro per examenzitting en 1,50 euro per deelnemer aan de schriftelijke proef van het examen, met een maximumbedrag van 767 euro.

Voor de vergoeding van de kosten veroorzaakt wegens het vervullen van hun opdracht, worden de voorzitter, de secretaris en de leden van de examencommissie gelijkgesteld met de ambtenaren van rang 13.

De in het eerste en het tweede lid bedoelde bedragen worden op 1 september van elk jaar aangepast aan de evolutie van het gezondheidsindexcijfer overeenkomstig de volgende formule : basisvergoeding vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer.

Voor de toepassing van het derde lid wordt onder «nieuw indexcijfer» verstaan, het gezondheidsindexcijfer van de maand die aan de aanpassing van de vergoeding voorafgaat en onder «aanvangsindexcijfer», het gezondheidsindexcijfer van de maand september 2002.

§ 2. De Minister bepaalt de andere modaliteiten van de organisatie van de examens bedoeld in artikel 11, § 1, 2° van de wet en in het bijzonder :

- 1° de samenstelling, de bevoegdheden en de werking van de examencommissie;
- 2° de lijst van de onderwerpen die het voorwerp uitmaken van de schriftelijke proef en de weging van de punten zowel voor de beide gedeelten van de schriftelijke proef als voor de mondelinge proef;
- 3° de frequentie van de examenzittingen;
- 4° de wijze waarop het examen wordt voorbereid en de voorwaarden tot deelneming aan dit examen;
- 5° de tuchtregeling op het examen;
- 6° de regels betreffende de verbetering van de proeven en de toekenning van de beoordelingscijfers;
- 7° de regels betreffende de mededeling van de examenresultaten.

Afdeling 3. — Aanwending van het getuigschrift van vakbekwaamheid

Art. 12. § 1. Om te kunnen aannemen dat een persoon permanent en daadwerkelijk een onderneming leidt waarin hij zijn getuigschrift of zijn bewijs van vakbekwaamheid doet gelden, moet hij kunnen bewijzen :

- 1° hetzij dat hij zelf het beroep van ondernemer van vervoer van zaken over de weg als natuurlijke persoon uitoefent;
- 2° hetzij dat hij het mandaat van zaakvoerder of van afgevaardigd bestuurder bekleedt en uitoefent;
- 3° hetzij dat hij met de onderneming een arbeidsovereenkomst heeft gesloten die onder meer toelaat vast te stellen dat deze persoon de beleidsdaden stelt zoals bedoeld in § 2, 2° en 3°; deze overeenkomst moet gesloten worden voor voltijdse of deeltijdse arbeidsprestaties, voorzover de gemiddelde wekelijkse arbeidsduur ten minste gelijk is aan vijftig percent van de prestaties van de werknemers met volledige dagtaak van die categorie in de betrokken bedrijfstak of in de onderneming.

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

Art. 11. § 1^{er}. Les rémunérations relatives aux prestations effectuées par le président, par le secrétaire et par les membres du jury ainsi que l'indemnisation des frais occasionnés par l'accomplissement de leur mission sont à charge de l'organisme agréé; ils sont fixés comme suit :

- 1° correction de l'épreuve écrite : 2 euros par cahier d'examen;
- 2° interrogation lors de l'épreuve orale : 33 euros par heure, le samedi et 45 euros par heure, le dimanche;
- 3° participation à la délibération du jury d'examen : 20 euros par heure;
- 4° rémunération du président du jury d'examen : 128 euros par session d'examen;
- 5° rémunération du secrétaire du jury d'examen : 199 euros par session d'examen et 1,50 euros par participant à l'épreuve écrite de l'examen, avec un montant maximal de 767 euros.

Pour l'indemnisation des frais occasionnés par l'accomplissement de leur mission, le président, le secrétaire et les membres du jury sont assimilés aux fonctionnaires de rang 13.

Les montants visés aux alinéas 1^{er} et 2 sont adaptés au 1^{er} septembre de chaque année à l'évolution de l'indice santé conformément à la formule suivante : redevance de base multipliée par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Pour l'application de l'alinéa 3, il faut entendre par « nouvel indice », l'indice santé du mois qui précède l'adaptation de la rémunération et par « indice de départ », l'indice santé du mois de septembre 2002.

§ 2. Le Ministre fixe les autres modalités d'organisation des examens visés à l'article 11, § 1^{er}, 2° de la loi et notamment :

- 1° la composition, les attributions et le fonctionnement du jury d'examen;
- 2° la liste des matières qui font l'objet de l'épreuve écrite et la pondération des points pour chaque partie de l'épreuve écrite ainsi que pour l'épreuve orale;
- 3° la fréquence des sessions d'examen;
- 4° les modalités relatives à la préparation de l'examen et les conditions de participation à cet examen;
- 5° les règles de discipline lors des séances d'examen;
- 6° les règles relatives à la correction des épreuves et à l'attribution des notes d'appréciation;
- 7° les règles relatives à la communication des résultats de l'examen.

Section 3. — Mise en œuvre du certificat de capacité professionnelle

Art. 12. § 1^{er}. Pour être considérée comme dirigeant effectivement et en permanence l'activité de transport d'une entreprise, la personne qui met en œuvre son certificat ou son attestation de capacité professionnelle dans cette entreprise doit pouvoir prouver :

- 1° soit qu'elle exerce elle-même la profession de transporteur de choses par route, en tant que personne physique;
- 2° soit qu'elle possède le titre et exerce la fonction de gérant ou d'administrateur-délégué;
- 3° soit qu'elle a conclu avec l'entreprise un contrat de travail permettant notamment de constater que cette personne accomplit les actes de direction tels que visés au § 2, 2° et 3°; ce contrat doit faire état de prestations exercées à temps plein ou à temps partiel, pour autant que la durée hebdomadaire moyenne des prestations soit égale à cinquante pour cent au moins des prestations des travailleurs à temps plein de cette catégorie dans le secteur d'activité concerné ou dans l'entreprise.

§ 2. De persoon die zijn getuigschrift of zijn bewijs van vakbekwaamheid doet gelden voor de onderneming en die niet voldoet aan de bepalingen van § 1, moet kunnen bewijzen :

1° dat hij volmacht heeft op de bankrekening of op een ermee gelijkgestelde rekening van de onderneming en dat hij die volmacht uitoefent;

2° dat hij regelmatig ingrijpt in de volgende werkzaamheden :

a) het aanschaffen van de voertuigen;

b) het sluiten van de overeenkomsten met de opdrachtgevers en de onderaannemers;

c) het sluiten van de verzekeringsovereenkomsten;

d) het ondertekenen van de dagelijkse briefwisseling;

e) de operationele leiding, zijnde de ritplanning en de ritbewaking;

3° dat hij regelmatig ingrijpt in ten minste twee van de volgende werkzaamheden :

a) het berekenen van de kostprijs en het opmaken van de prijsopgaven;

b) het factureren;

c) het sluiten van de overeenkomsten van aankoop en verkoop;

d) het personeelsbeheer;

e) het administratief beheer van de voertuigen waaronder de inschrijving, de vervoervergunningen, de gebruiksrechten van het wegennet en de verkeersbelasting.

§ 3. De onderneming moet om de vijf jaar het bewijs leveren dat zij nog voldoet aan de voorwaarde van vakbekwaamheid.

Daarenboven moet de onderneming dit bewijs leveren telkens de Minister of zijn gemachtigde erom verzoekt.

Om het in het tweede lid bedoelde bewijs te leveren, beschikt de onderneming over een termijn van een maand, te rekenen vanaf de verzendingsdatum van de vraag door de Minister of zijn gemachtigde.

Art. 13. § 1. Wanneer een van de personen aangewezen om de vervoerwerkzaamheden van de onderneming te leiden, overlijdt, lichamelijk of wettelijk onbekwaam wordt om zijn functie uit te oefenen of de onderneming verlaat in andere omstandigheden, moet de onderneming deze gebeurtenis binnen de maand aan de Minister of aan zijn gemachtigde melden.

§ 2. In geval van overlijden of lichamelijke of wettelijke onbekwaamheid van de houder van het getuigschrift van vakbekwaamheid, beschikt de onderneming over een termijn van één jaar vanaf deze gebeurtenis om in de aanstelling van een plaatsvervanger te voorzien.

De onderneming kan niet genieten van de in het eerste lid bedoelde termijn indien de bovenbedoelde gebeurtenis plaatsvindt vooraleer haar een eerste vervoervergunning werd afgegeven.

De Minister of zijn gemachtigde kan toestaan dat een persoon van minimum vijftig jaar oud die geen houder is van een getuigschrift of van een bewijs van vakbekwaamheid, maar die over een praktische ervaring beschikt van ten minste vijf jaar in het dagelijks bestuur van de onderneming waarin zich, sedert maximum een jaar, een van de gebeurtenissen als bedoeld in het eerste lid heeft voorgedaan, de leiding van de vervoerwerkzaamheden voortzet van de persoon die is overleden of onbekwaam is geworden.

§ 3. Wanneer de houder van een getuigschrift of van een bewijs van vakbekwaamheid de onderneming verlaat in andere omstandigheden dan deze bedoeld in § 2, eerste lid, bepaalt de Minister of zijn gemachtigde een termijn van maximum zes maanden vanaf deze gebeurtenis om in de aanwerving van een plaatsvervanger te voorzien.

De onderneming kan niet genieten van de in het eerste lid bedoelde termijn indien de bovenbedoelde gebeurtenis plaatsvindt vooraleer haar een eerste vervoervergunning werd afgegeven.

§ 2. La personne qui met en œuvre son certificat ou son attestation de capacité professionnelle dans l'entreprise et qui ne satisfait pas aux dispositions visées au § 1^{er}, doit pouvoir prouver :

1° qu'elle a le pouvoir de signature sur le compte bancaire ou assimilé de l'entreprise et qu'elle exerce ce pouvoir;

2° qu'elle intervient régulièrement dans les activités suivantes :

a) l'acquisition des véhicules;

b) la conclusion des contrats avec les donneurs d'ordre et les sous-traitants;

c) la conclusion des contrats d'assurance;

d) la signature de la correspondance journalière;

e) la direction opérationnelle comprenant la planification et la surveillance des voyages;

3° qu'elle intervient régulièrement dans au moins deux des activités suivantes :

a) le calcul du prix de revient et l'établissement des offres de prix;

b) la facturation;

c) la conclusion des contrats en matière d'achat et de vente;

d) la gestion du personnel;

e) la gestion administrative des véhicules, notamment l'immatriculation, les licences de transport, les droits d'usage du réseau routier et la taxe de circulation.

§ 3. L'entreprise doit, tous les cinq ans, apporter la preuve qu'elle satisfait toujours à la condition de capacité professionnelle.

En outre, l'entreprise doit apporter cette preuve chaque fois que le Ministre ou son délégué la lui réclame.

Pour produire la preuve visée à l'alinéa 2, l'entreprise dispose d'un délai d'un mois à compter de la date d'envoi de la demande qui lui est adressée par le Ministre ou par son délégué.

Art. 13. § 1^{er}. Lorsqu'une des personnes désignées pour diriger l'activité de transport d'une entreprise décède, devient incapable physiquement ou légalement d'exercer ses fonctions ou quitte l'entreprise en d'autres circonstances, l'entreprise doit signaler cet événement dans le mois, au Ministre ou à son délégué.

§ 2. En cas de décès ou d'incapacité physique ou légale du titulaire d'un certificat ou d'une attestation de capacité professionnelle, l'entreprise dispose d'un délai d'un an à dater de cet événement, pour pourvoir à la désignation d'un remplaçant.

L'entreprise ne peut bénéficier du délai visé à l'alinéa 1^{er} si l'événement susvisé survient avant qu'une première licence de transport ait été délivrée au nom de cette entreprise.

Le Ministre ou son délégué peut autoriser une personne âgée de cinquante ans au moins qui n'est pas titulaire d'un certificat ou d'une attestation de capacité professionnelle mais qui possède une expérience pratique d'au moins cinq ans dans la gestion journalière de l'entreprise où s'est produit, il y a un an au maximum un des événements visés à l'alinéa 1^{er}, à poursuivre la direction de l'activité de transport que la personne décédée ou devenue incapable exerçait au sein de cette entreprise.

§ 3. Lorsque le titulaire d'un certificat ou d'une attestation de capacité professionnelle quitte l'entreprise en d'autres circonstances que celles visées au § 2, alinéa 1^{er}, le Ministre ou son délégué fixe un délai de six mois au maximum à dater de cet événement, pour pourvoir au recrutement d'un remplaçant.

L'entreprise ne peut bénéficier du délai visé à l'alinéa 1^{er} si l'événement susvisé survient avant qu'une première licence de transport ait été délivrée au nom de cette entreprise.

HOOFDSTUK III. — *Financiële draagkracht**Afdeling 1. — Principe*

Art. 14. Het bedrag van de hoofdelijke borgtocht, bedoeld in artikel 13 van de wet, wordt vastgesteld op 9.000 euro voor de eerste kopie en op 5.000 euro voor elke bijkomende kopie van de vergunning nationaal vervoer of van de vergunning communautair vervoer.

Onder « kopie » wordt verstaan het in artikel 17, 2° van de wet bedoelde document.

Afdeling 2. — Bewijs

Art. 15. De financiële draagkracht wordt aangetoond met het bewijs van één of van meer van de volgende instellingen, waaruit blijkt dat de betrokken instelling zich hoofdelijk borg heeft gesteld voor de onderneming voor het bedrag vastgesteld in artikel 14 :

1° een kredietinstelling naar Belgisch recht, erkend overeenkomstig titel II van de wet van 22 maart 1993 op het statuut van en het toezicht op de kredietinstellingen, of een bijkantoor van een kredietinstelling die ressorteert onder het recht van een andere Lid-Staat van de Europese Unie, geregistreerd overeenkomstig artikel 65 van de voornoemde wet van 22 maart 1993, of een niet in België gevestigde kredietinstelling die ressorteert onder het recht van een andere Lid-Staat van de Europese Unie en in België haar werkzaamheid verricht in het kader van het vrij verrichten van diensten, overeenkomstig artikel 66 van de voornoemde wet van 22 maart 1993;

2° een verzekeringsonderneming, erkend overeenkomstig de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen;

3° een vennootschap van gezamenlijke borgstelling, aangenomen door de Minister van Financiën voor de borgtochten van ondernemers, vergunninghouders en aannemers van werken van algemeen nut.

Art. 16. De Minister bepaalt de modellen van de bewijzen van borgtocht zowel wat het oorspronkelijke bedrag van de hoofdelijke borgtocht als wat de verhogingen en de verminderingen van dit bedrag betreft.

Afdeling 3. — Aanwending van de borgtocht

Art. 17. § 1. De borgtocht bedoeld in artikel 14 dient in zijn geheel om de schulden van de onderneming te waarborgen voorzover zij opeisbaar werden tijdens de periodes bedoeld in § 2 en voorzover zij voortvloeien uit :

1° de levering aan de onderneming van de volgende materiële goederen en diensten, voorzover zij dienen voor de uitvoering van de in artikel 3, 1° en 2° van de wet bedoelde werkzaamheden :

a) de banden alsook de andere onderdelen en de verplichte toebehoren van de voertuigen;

b) de herstelling en het onderhoud van deze voertuigen;

c) de prestaties van het rijdend personeel;

2° de vervoerovereenkomsten, zowel de hoofdovereenkomsten als de overeenkomsten van onderaanneming, gesloten door de onderneming;

3° de niet-betaling van de retributies en zegelrechten door de onderneming verschuldigd krachtens artikel 33.

De borgtocht strekt zich uit tot al hetgeen bij de hoofdschuld en haar invordering komt.

De borgtocht dient evenwel niet tot waarborg van de schulden die voortvloeien uit elke operatie inzake financiering, huur en financieringshuur.

§ 2. Op de borgtocht kan slechts aanspraak worden gemaakt voorzover de schulden opeisbaar werden in de periode van 365 dagen die aan de datum van aanspraak op de borgtocht voorafgaat.

Indien een schuldeiser tegen de onderneming een rechtsovereenkomst instelt en de hoofdelijke borg daarvan in kennis stelt, bij ter post aangetekende zending van een kopie van de akte van rechtsingang, is de in het eerste lid bedoelde periode van 365 dagen, die welke voorafgaat aan de datum van die aangetekende zending.

Indien, in geval van faillissement van de onderneming, een schuldeiser een aangifte van schuldsovereenkomst indient, en de hoofdelijke borg daarvan in kennis stelt bij ter post aangetekende brief, is de in het eerste lid bedoelde periode van 365 dagen die welke voorafgaat aan de datum van die aangetekende brief.

CHAPITRE III. — *Capacité financière**Section 1^{re}. — Principe*

Art. 14. Le montant du cautionnement solidaire visé à l'article 13 de la loi est fixé à 9.000 euros pour la première copie et à 5.000 euros pour chaque copie supplémentaire de la licence de transport national ou de la licence de transport communautaire.

Par « copie », on entend le document visé à l'article 17, 2° de la loi.

Section 2. — Preuve

Art. 15. La capacité financière est prouvée par l'attestation d'un ou de plusieurs des organismes suivants, dont il ressort que l'organisme concerné s'est porté caution solidaire de l'entreprise pour le montant fixé à l'article 14 :

1° un établissement de crédit de droit belge, agréé conformément au titre II de la loi du 22 mars 1993 relative au statut et au contrôle des établissements de crédit, ou une succursale d'un établissement de crédit relevant du droit d'un autre Etat membre de l'Union européenne, enregistrée conformément à l'article 65 de la loi du 22 mars 1993 précitée, ou un établissement de crédit non établi en Belgique, relevant du droit d'un autre Etat membre de l'Union européenne et exerçant son activité en Belgique sous le régime de la libre prestation de service, conformément à l'article 66 de la loi du 22 mars 1993 précitée;

2° une entreprise d'assurances agréée conformément à la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances;

3° une société de cautionnement collectif agréée par le Ministre des Finances pour les cautionnements des entrepreneurs, concessionnaires et adjudicataires de travaux d'utilité publique.

Art. 16. Le Ministre détermine les modèles d'attestations de cautionnement relatives tant au montant initial du cautionnement solidaire constitué qu'aux augmentations et aux diminutions de ce montant.

Section 3. — Mise en œuvre du cautionnement.

Art. 17. § 1^{er}. Le cautionnement visé à l'article 14 est affecté dans sa totalité, à la garantie des dettes de l'entreprise, pour autant qu'elles soient devenues exigibles durant la période visée au § 2 et pour autant qu'elles résultent :

1° de la fourniture à l'entreprise des biens matériels et services suivants, pour autant qu'ils servent à l'exécution des activités visées à l'article 3, 1° et 2° de la loi :

a) les pneus ainsi que les autres éléments et les accessoires obligatoires des véhicules;

b) les réparations et entretiens de ces véhicules;

c) les prestations du personnel roulant;

2° des contrats de transport, tant principaux qu'en sous-traitance, conclus par l'entreprise;

3° du non-paiement des redevances et des droits de timbre dus par l'entreprise en vertu de l'article 33.

Le cautionnement s'étend à tous les accessoires de la dette principale et de son recouvrement.

Toutefois, le cautionnement n'est pas affecté à la garantie des dettes qui résultent de toute opération de financement, de location et de location-financement.

§ 2. Il ne peut être fait appel au cautionnement que pour autant que les dettes soient devenues exigibles durant la période de 365 jours qui précède la date d'appel au cautionnement.

Lorsqu'un créancier intente une action en justice contre l'entreprise et en fait notification à la caution solidaire, par envoi recommandé à la poste d'une copie de l'acte introductif d'instance, la période de 365 jours visée à l'alinéa 1^{er} est celle qui précède la date de cet envoi recommandé.

Lorsqu'en cas de faillite de l'entreprise, un créancier introduit une déclaration de créance et en fait notification à la caution solidaire par lettre recommandée à la poste, la période de 365 jours visée à l'alinéa 1^{er} est celle qui précède la date de cette lettre recommandée.

Op de borgtocht kan evenwel nooit aanspraak worden gemaakt voor schulden :

1° die reeds opeisbaar waren vóór de datum waarop het in artikel 16 bedoelde bewijs werd opgesteld;

2° die ontstaan zijn na het faillissement van de onderneming, behalve als de rechtbank van koophandel toestemming heeft gegeven voor de voorlopige voortzetting van de handelswerkzaamheden van de gefailleerde.

Art. 18. § 1. Op de borgtocht kan alleen aanspraak worden gemaakt door de houders van schuldvorderingen bedoeld in artikel 17, door overlegging, bij ter post aangetekende brief gericht aan de hoofdelijke borg bedoeld in artikel 15 :

1° ofwel van een ten laste van deze onderneming in België genomen, zelfs niet-uitvoerbare, rechterlijke beslissing;

2° ofwel, in geval van faillissement van de onderneming, van het bewijs van aanvaarding van de schuldvordering in het passief van dit faillissement door de curator of de rechtbank van koophandel.

§ 2. Behalve in geval van faillissement, zullen de aanspraken op de borgtocht worden afgehandeld volgens de datum van afgifte van de aangetekende zending gericht aan de hoofdelijke borg; de postdatum geldt hierbij als bewijs.

Indien verscheidene aanspraken op dezelfde datum op de post werden afgegeven en het bedrag van de borgtocht onvoldoende is, zal tot een evenredige verdeling tussen de betrokken schuldeisers worden overgegaan.

De hoofdelijke borg die een aanspraak op de borgtocht niet betwist, moet de schuldeiser betalen binnen de zestig dagen na ontvangst van deze aanspraak.

§ 3. In geval van faillissement, zal tot een evenredige verdeling worden overgegaan tussen de schuldeisers die, binnen de maand na de datum waarop de schuldvorderingen in het passief van het faillissement werden aanvaard, aanspraak hebben gemaakt op de borgtocht overeenkomstig § 1, 2°.

Nochtans zal voorrang worden gegeven aan de schuldeisers die aanspraak zullen hebben gemaakt op de borgtocht overeenkomstig § 1, 1°, uiterlijk bij het verstrijken van de in het eerste lid bedoelde termijn.

De hoofdelijke borg die een aanspraak op de borgtocht niet betwist, moet de schuldeiser betalen binnen de zestig dagen na het verstrijken van de in het eerste lid bedoelde termijn.

Art. 19. § 1. In geval van volledige of gedeeltelijke afnemering op de borgtocht :

1° geeft de hoofdelijke borg, bij ter post aangetekende brief, onverwijld kennis aan de Minister of zijn gemachtigde van het bedrag van de verrichte afnemering, alsook van de naam en het adres van de betrokken schuldeiser;

2° deelt de hoofdelijke borg onverwijld de verrichte afnemering mee aan alle schuldeisers die zich schriftelijk tot hem hebben gewend;

3° zendt de Minister of zijn gemachtigde een kopie van de in 1° bedoelde kennisgeving naar de betrokken schuldeiser;

4° deelt de Minister of zijn gemachtigde de afnemering mee aan de onderneming, bij ter post aangetekende brief;

5° is de onderneming verplicht de borgtocht te herstellen of aan te vullen binnen een termijn van dertig dagen te rekenen vanaf de datum van verzending van de in 4° bedoelde mededeling.

§ 2. In geval de hoofdelijke borg, op eigen initiatief of op verzoek van de onderneming, beslist zich geheel of gedeeltelijk te ontdoen van zijn verplichtingen :

1° geeft de hoofdelijke borg kennis van zijn beslissing aan de Minister of zijn gemachtigde;

2° deelt de hoofdelijke borg onverwijld zijn beslissing mee aan alle schuldeisers die zich schriftelijk tot hem hebben gewend;

3° deelt de Minister of zijn gemachtigde de beslissing van de hoofdelijke borg mee aan de onderneming;

4° is de onderneming verplicht de borgtocht te herstellen of aan te vullen binnen een termijn van drie maanden te rekenen vanaf de datum van verzending van de in 3° bedoelde mededeling.

Il ne peut toutefois jamais être fait appel au cautionnement pour des dettes :

1° qui étaient déjà exigibles avant la date à laquelle l'attestation visée à l'article 16 a été rédigée;

2° qui sont nées après la faillite de l'entreprise, sauf lorsque le tribunal de commerce a autorisé la poursuite provisoire des activités commerciales du failli.

Art. 18. § 1^{er}. Seuls peuvent faire appel au cautionnement, les titulaires des créances visées à l'article 17, en produisant, par lettre recommandée à la poste et adressée à la caution solidaire visée à l'article 15 :

1° soit une décision judiciaire, même non exécutoire, prise en Belgique à charge de cette entreprise;

2° soit, en cas de faillite de l'entreprise, la preuve de l'admission de la créance au passif de cette faillite, par le curateur ou par le tribunal de commerce.

§ 2. Sauf en cas de faillite, les appels au cautionnement seront traités en fonction de la date du dépôt de l'envoi recommandé adressé à la caution solidaire, la date de la poste faisant foi.

Si plusieurs appels ont été déposés à la poste à la même date et si le montant du cautionnement est insuffisant, il sera procédé à un partage proportionnel entre les créanciers concernés.

La caution solidaire qui ne conteste pas un appel au cautionnement est tenue de payer le créancier dans les soixante jours qui suivent la réception de cet appel.

§ 3. En cas de faillite, il sera procédé à un partage proportionnel entre les créanciers qui, dans un délai d'un mois après la date de l'admission des créances au passif de la faillite, auront fait appel au cautionnement conformément au § 1^{er}, 2°.

Toutefois, priorité sera accordée aux créanciers qui auront fait appel au cautionnement conformément au § 1^{er}, 1°, au plus tard au terme du délai visé à l'alinéa 1^{er}.

La caution solidaire qui ne conteste pas un appel au cautionnement est tenue de payer le créancier dans les soixante jours qui suivent le terme du délai visé à l'alinéa 1^{er}.

Art. 19. § 1^{er}. En cas de prélèvement total ou partiel, opéré sur le cautionnement :

1° la caution solidaire notifie sans délai au Ministre ou à son délégué, par lettre recommandée à la poste, le montant du prélèvement opéré ainsi que le nom et l'adresse du créancier concerné;

2° la caution solidaire avise sans délai du prélèvement opéré, tous les créanciers qui se sont manifestés par écrit;

3° le Ministre ou son délégué transmet au créancier concerné une copie de la notification visée au 1°;

4° le Ministre ou son délégué fait part à l'entreprise du prélèvement opéré, par lettre recommandée à la poste;

5° l'entreprise est tenue de reconstituer ou de compléter le cautionnement dans un délai de trente jours à compter à la date d'envoi du faire-part visé au 4°.

§ 2. Au cas où, de sa propre initiative ou à la demande de l'entreprise, la caution solidaire décide de se dégager, totalement ou partiellement, de ses obligations :

1° la caution solidaire notifie sa décision au Ministre ou à son délégué;

2° la caution solidaire avise sans délai de sa décision, tous les créanciers qui se sont manifestés par écrit;

3° le Ministre ou son délégué fait part à l'entreprise de la décision de la caution solidaire;

4° l'entreprise est tenue de reconstituer ou de compléter le cautionnement dans un délai de trois mois à compter de la date d'envoi du faire-part visé au 3°.

§ 3. In geval de hoofdelijke borg zou beslissen de verplichtingen over te nemen van een andere hoofdelijke borg die zich vooraf van zijn verplichtingen heeft ontdaan :

1° geeft de hoofdelijke borg die de verplichtingen overneemt kennis van zijn beslissing aan de Minister of zijn gemachtigde;

2° deelt de Minister of zijn gemachtigde deze overname van verplichtingen mee aan de borg die zich van zijn verplichtingen heeft ontdaan;

3° deelt de hoofdelijke borg die zich van zijn verplichtingen heeft ontdaan vervolgens onverwijld de overname van de verplichtingen alsook de identiteit van de borg die zijn verplichtingen heeft overgenomen mee aan alle schuldeisers die zich na deze overname tot hem wenden.

Art. 20. § 1. De hoofdelijke borg is, onverminderd het bepaalde in het tweede lid, bevrijd van zijn verplichtingen jegens de eventuele schuldeisers na het verstrijken van een termijn van negen maanden, te rekenen vanaf de datum waarop de Minister of zijn gemachtigde van deze hoofdelijke borg de brief, houdende kennisgeving van zijn beslissing zich geheel of gedeeltelijk van zijn verplichtingen te ontdoen, heeft ontvangen.

Nochtans kan gedurende de laatste zes maanden van de in het eerste lid bedoelde termijn, slechts op de borgtocht aanspraak worden gemaakt indien de schuldvordering vóór het begin van deze laatste zes maanden is ontstaan.

§ 2. Indien vóór het verstrijken van de termijn van negen maanden bedoeld in § 1, een schuldeiser tegen de onderneming een rechtsvordering instelt en de hoofdelijke borg daarvan in kennis stelt, bij ter post aangetekende zending van een kopie van de akte van rechtsingang, wordt deze termijn ten voordele van deze schuldeiser opgeschort; deze termijn begint pas opnieuw te lopen de dag waarop de rechterlijke eindbeslissing in kracht van gewijsde is gegaan.

§ 3. Indien bij faillissement van de onderneming een schuldeiser een aangifte van schuldvordering indient en daarvan de hoofdelijke borg, vóór het verstrijken van de termijn van negen maanden bedoeld in § 1, in kennis stelt, bij ter post aangetekende zending van een kopie van zijn aangifte van schuldvordering, wordt deze termijn ten voordele van deze schuldeiser opgeschort; deze termijn begint pas opnieuw te lopen de dag van de aanvaarding of de afwijzing van de schuldvordering.

§ 4. In afwijking van §§ 1, 2 en 3, kan de borg die zich van zijn verplichtingen heeft ontdaan niet meer worden aangesproken vanaf de datum waarop, in voorkomend geval, de Minister of zijn gemachtigde een bewijs heeft ontvangen van een nieuwe hoofdelijke borg die verklaart de resterende verplichtingen van de vorige borg over te nemen.

TITEL III. — Vervoervergunningen

HOOFDSTUK I. — Ondernemingen gevestigd in België Vergunning nationaal vervoer

Art. 21. De vergunning nationaal vervoer wordt afgegeven door de Minister of zijn gemachtigde aan elke onderneming die hiertoe een aanvraag doet, die een bedrijfszetel heeft in België en die voldoet aan de in titel II, hoofdstukken I en III, bedoelde voorwaarden van betrouwbaarheid en financiële draagkracht, alsook aan de in titel II, hoofdstuk II, bedoelde voorwaarde van vakbekwaamheid voor nationaal vervoer, die wordt aangetoond door één van de in artikel 5, 3° en 6° bedoelde getuigschriften van vakbekwaamheid of door het in artikel 5, 7° bedoelde bewijs van vakbekwaamheid indien dit bewijs bepaalt dat de betrokkene gemachtigd is om zijn vakbekwaamheid te doen gelden in een onderneming die uitsluitend nationaal vervoer verricht.

HOOFDSTUK II. — Ondernemingen gevestigd in België Vergunning communautair vervoer

Art. 22. De vergunning communautair vervoer wordt afgegeven door de Minister of zijn gemachtigde aan elke onderneming die hiertoe een aanvraag doet, die een bedrijfszetel heeft in België en die voldoet aan de in titel II, hoofdstukken I en III, bedoelde voorwaarden van betrouwbaarheid en financiële draagkracht, alsook aan de in titel II, hoofdstuk II, bedoelde voorwaarde van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer, die wordt aangetoond door één van de in artikel 5, 1°, 2°, 4° en 5° bedoelde getuigschriften van vakbekwaamheid of door het in artikel 5, 7° bedoelde bewijs van vakbekwaamheid indien dit bewijs bepaalt dat de betrokkene gemachtigd is om zijn vakbekwaamheid te doen gelden in een onderneming die internationaal vervoer verricht.

§ 3. Au cas où la caution solidaire déciderait de reprendre les obligations d'une autre caution solidaire qui s'est préalablement déchargée de ses obligations :

1° la caution solidaire qui reprend les obligations notifie sa décision au Ministre ou à son délégué;

2° le Ministre ou son délégué fait part de cette reprise des obligations à la caution qui s'est déchargée de ses obligations;

3° la caution qui s'est déchargée de ses obligations avise ensuite, sans délai, de la reprise des obligations, tous les créanciers qui se manifestent par écrit après cette reprise et leur communique l'identité de la caution solidaire qui a repris ses obligations.

Art. 20. § 1^{er}. La caution solidaire, sans préjudice des dispositions de l'alinéa 2, est libérée de ses obligations, à l'égard des créanciers éventuels, après un délai de neuf mois à compter de la date à laquelle le Ministre ou son délégué a reçu de ladite caution solidaire, la lettre lui notifiant sa décision de se dégager totalement ou partiellement de ses obligations.

Toutefois, pendant les six derniers mois du délai visé à l'alinéa 1^{er}, il ne peut plus être fait appel au cautionnement que pour autant que la créance soit née avant le début de ces six derniers mois.

§ 2. Lorsqu'avant l'expiration du délai de neuf mois visé au § 1^{er}, un créancier intente une action en justice contre l'entreprise et en fait notification à la caution solidaire, par envoi recommandé à la poste d'une copie de l'acte introductif d'instance, ce délai est suspendu en faveur de ce créancier; ce délai ne recommence à courir qu'au jour où la décision judiciaire définitive concernant cette affaire, est passée en force de chose jugée.

§ 3. En cas de faillite de l'entreprise, lorsqu'avant l'expiration du délai de neuf mois visé au § 1^{er}, un créancier introduit une déclaration de créance et en fait notification à la caution solidaire, par envoi recommandé à la poste d'une copie de cette déclaration de créance, ce délai est suspendu en faveur de ce créancier; ce délai ne recommence à courir qu'au jour de l'admission ou du rejet de la créance.

§ 4. Par dérogation aux §§ 1^{er}, 2 et 3, aucun appel ne pourra plus être valablement fait à l'égard de la caution qui s'est déchargée de ses obligations, à partir de la date à laquelle, le cas échéant, le Ministre ou son délégué a reçu une attestation émanant d'une autre caution solidaire qui déclare reprendre les obligations restantes de la caution précédente.

TITRE III. — Licences de transport

CHAPITRE I^{er}. — Entreprises établies en Belgique Licence de transport national

Art. 21. La licence de transport national est délivrée par le Ministre ou par son délégué, à toute entreprise qui en fait la demande, dont un siège d'exploitation est situé en Belgique et qui satisfait aux conditions d'honorabilité et de capacité financière visées au titre II, chapitres I^{er} et III ainsi qu'à la condition de capacité professionnelle en matière de transport national visée au titre II, chapitre II et attestée par un des certificats de capacité professionnelle visés à l'article 5, 3° et 6° ou par l'attestation de capacité professionnelle visée à l'article 5, 7°, lorsque ladite attestation stipule que l'intéressé est habilité à faire valoir sa capacité professionnelle dans une entreprise effectuant uniquement des transports nationaux.

CHAPITRE II. — Entreprises établies en Belgique Licence de transport communautaire

Art. 22. La licence de transport communautaire est délivrée par le Ministre ou par son délégué, à toute entreprise qui en fait la demande, dont un siège d'exploitation est situé en Belgique et qui satisfait aux conditions d'honorabilité et de capacité financière visées au titre II, chapitres I^{er} et III ainsi qu'à la condition de capacité professionnelle en matière de transport international visée au titre II, chapitre II et attestée par un des certificats de capacité professionnelle visés à l'article 5, 1°, 2°, 4° et 5° ou par l'attestation de capacité professionnelle visée à l'article 5, 7° lorsque ladite attestation stipule que l'intéressé est habilité à faire valoir sa capacité professionnelle dans une entreprise effectuant des transports internationaux.

HOOFDSTUK III. — *Ondernemingen gevestigd in België — Gemeenschappelijke bepalingen voor de vergunningen nationaal vervoer en de vergunningen communautair vervoer*

Afdeling 1. — Vrijstelling

Art. 23. § 1. Geen vergunning nationaal vervoer noch een vergunning communautair vervoer is vereist voor het in België ingeschreven motorvoertuig dat wordt gebruikt in het kader van een internationaal gecombineerd vervoer waarvan het begin- of eindtraject over de weg geheel of gedeeltelijk op Belgisch grondgebied wordt afgelegd, voorzover de betrokken onderneming voldoet aan de door deze regelgeving gestelde voorwaarden om vervoer van zaken tegen vergoeding over de weg te verrichten en voorzover de hierna vermelde bepalingen worden nageleefd :

1° bij het vervoer per spoor moet de verzending geschieden vanaf het geschikte station van inlading dat het dichtst bij de laadplaats van de goederen is gelegen tot aan het geschikte station van uitlading, dat het dichtst bij de losplaats is gelegen.

Bij het vervoer over de waterwegen of over zee mag het begin- of eindtraject over de weg een afstand van ten hoogste 150 km, hemelsbreed gemeten, vanaf de rivier- of zeehaven van inlading of van uitlading, niet overschrijden; de lengte van het zeetraject moet meer dan 100 km, hemelsbreed gemeten, bedragen;

2° de vrachtbrief waarvan sprake in artikel 23 van de wet, moet worden aangevuld met opgave van de inschrijving van de gebruikte voertuigen en met opgave van de stations van in- en uitlading voor wat betreft het traject per spoor of met opgave van de rivierhavens van in- en uitlading voor wat betreft het traject over de waterwegen of met opgave van de zeehavens van in- en uitlading voor wat betreft het traject over zee.

Deze vermeldingen worden aangebracht voordat het vervoer plaatsvindt en worden bevestigd door aanbrenging van de stempel van de spoor- of havenadministratie in de betrokken stations of rivier- of zeehavens, wanneer het gedeelte van het vervoer dat per spoor, over de waterwegen of over zee wordt afgelegd, is beëindigd.

Wanneer een aanhangwagen of oplegger toebehorend aan een onderneming die gecombineerd vervoer van zaken verricht voor eigen rekening, op het begin- of eindtraject wordt gesleept door een motorvoertuig toebehorend aan een onderneming die vervoer van zaken tegen vergoeding verricht, wordt dit vervoer vrijgesteld van de in dit punt 2° bedoelde verplichtingen; het moet echter vergezeld gaan van een ander document waaruit het spoortraject of het over de waterwegen of over zee afgelegde traject blijkt.

§ 2. Op verzoek van de bevoegde ambtenaren moet de bestuurder die zich beroept op de in § 1 bedoelde vrijstelling van vervoervergunning, het bewijs leveren dat :

1° het vervoer voldoet aan de specifieke voorwaarden die aan de ingeroepen vrijstelling zijn verbonden;

2° de onderneming voldoet aan de door deze regelgeving gestelde voorwaarden om vervoer van zaken tegen vergoeding te verrichten.

Afdeling 2. — Weigering

Art. 24. § 1. De afgifte van de vergunning nationaal vervoer of van de vergunning communautair vervoer wordt door de Minister of zijn gemachtigde geweigerd wanneer de betrokken onderneming :

1° niet voldoet aan de in titel II, hoofdstuk I, bedoelde voorwaarde van betrouwbaarheid;

2° niet voldoet aan de in titel II, hoofdstuk II, bedoelde voorwaarde van vakbekwaamheid;

3° niet voldoet aan de in titel II, hoofdstuk III, bedoelde voorwaarde van financiële draagkracht, onverminderd de bepalingen van artikel 19.

In dit geval worden de kopieën van de vervoervergunning beperkt tot het aantal waarvoor de borgtocht voldoende is;

4° geen bedrijfszetel heeft in België;

5° sedert meer dan twee maanden een zegelrecht of een krachtens de bepalingen van artikel 33 verschuldigde retributie schuldig blijft voor een van de vervoervergunningen waarvan zij houdster is.

CHAPITRE III. — *Entreprises établies en Belgique – Dispositions communes aux licences de transport national et aux licences de transport communautaire*

Section 1^{re}. — Dispense

Art. 23. § 1^{er}. Aucune licence de transport national ni aucune licence de transport communautaire n'est requise pour le véhicule automobile immatriculé en Belgique et utilisé, dans le cadre d'un transport combiné international dont le trajet routier initial ou terminal est effectué entièrement ou partiellement sur le territoire belge, pour autant que l'entreprise concernée réponde aux conditions fixées par la présente réglementation pour l'exécution des transports rémunérés de choses par route et pour autant que les dispositions mentionnées ci-après soient respectées :

1° pour le transport par chemin de fer, l'envoi doit s'effectuer depuis la gare d'embarquement appropriée la plus proche du point de chargement des marchandises, jusqu'à la gare de débarquement appropriée la plus proche du point de leur déchargement.

Pour le transport par voie navigable ou par mer, les trajets initiaux ou terminaux qui s'effectuent par la route, ne peuvent excéder 150 km, mesurés à vol d'oiseau du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement; la longueur du parcours par voie maritime doit excéder 100 km à vol d'oiseau;

2° la lettre de voiture dont question à l'article 23 de la loi, doit être complétée par l'immatriculation des véhicules utilisés, par l'indication des gares d'embarquement et de débarquement relatives au parcours ferroviaire ou par l'indication des ports fluviaux d'embarquement ou de débarquement relatifs au parcours par les voies d'eau navigables ou par l'indication des ports maritimes d'embarquement ou de débarquement relatifs au parcours maritime.

Ces mentions sont apposées avant l'exécution du transport et confirmées par l'apposition du cachet des administrations ferroviaires ou portuaires dans les gares ou dans les ports fluviaux ou maritimes concernés, lorsque la partie du transport effectuée par chemin de fer, par voie d'eau navigable ou par mer est terminée.

Lorsqu'une remorque ou une semi-remorque appartenant à une entreprise qui effectue des transports combinés de choses pour compte propre, est tractée sur le parcours initial ou terminal par un véhicule automobile appartenant à une entreprise effectuant des transports rémunérés de choses, le transport ainsi effectué est dispensé des obligations visées dans le présent point 2°; il y a lieu cependant de fournir un autre document attestant que le parcours par chemin de fer, par voie d'eau navigable ou par mer a été effectué.

§ 2. A la demande des agents qualifiés, le conducteur qui se prévaut de la dispense d'une licence de transport visée au § 1^{er} doit apporter la preuve que :

1° le transport satisfait aux conditions spécifiques qui sont liées à la dispense invoquée;

2° l'entreprise répond aux conditions fixées par la présente réglementation pour l'exécution des transports rémunérés de choses par route.

Section 2. — Refus

Art. 24. § 1^{er}. La délivrance de la licence de transport national ou de la licence de transport communautaire est refusée par le Ministre ou par son délégué lorsque l'entreprise concernée :

1° ne satisfait pas à la condition d'honorabilité visée au titre II, chapitre I^{er};

2° ne satisfait pas à la condition de capacité professionnelle visée au titre II, chapitre II;

3° ne satisfait pas à la condition de capacité financière visée au titre II, chapitre III, sans préjudice des dispositions de l'article 19.

Dans ce cas, les copies de la licence de transport sont limitées au nombre pour lequel le cautionnement est suffisant;

4° ne dispose pas d'un siège d'exploitation situé en Belgique;

5° demeure redevable, depuis plus de deux mois, d'un droit de timbre ou d'une redevance due en vertu des dispositions de l'article 33, pour une des licences de transport dont elle est titulaire.

§ 2. In de gevallen bedoeld in § 1, 1°, 2° en 4°, worden de vervanging en de vernieuwing van de in § 1 bedoelde vervoervergunningen, alsook de afgifte van bijkomende kopieën van deze vergunningen, slechts door de Minister of zijn gemachtigde geweigerd op het ogenblik van de in artikel 26 bedoelde beslissing tot intrekking.

Art. 25. § 1. Voorafgaand aan elke beslissing van weigering van een vergunning nationaal vervoer of van een vergunning communautair vervoer moet de Minister of zijn gemachtigde de betrokken onderneming in de gelegenheid stellen om haar opmerkingen kenbaar te maken.

§ 2. Elke beslissing tot weigering van een vergunning nationaal vervoer of van een vergunning communautair vervoer moet aan de betrokken onderneming worden betekend bij een ter post aangetekende brief.

Afdeling 3. — Intrekking

Art. 26. § 1. De vergunning nationaal vervoer of de vergunning communautair vervoer wordt door de Minister of zijn gemachtigde ingetrokken drie maanden nadat hij aan de betrokken onderneming heeft betekend dat zij niet meer voldoet aan de in titel II, hoofdstuk I bedoelde voorwaarde van betrouwbaarheid.

§ 2. Onverminderd de bepalingen van artikel 13, §§ 2 en 3, worden de in § 1 bedoelde vervoervergunningen door de Minister of zijn gemachtigde ingetrokken wanneer de betrokken onderneming niet meer voldoet aan de in titel II, hoofdstuk II bedoelde voorwaarde van vakbekwaamheid.

Indien de in lid 1 bedoelde intrekking in het bijzonder voortvloeit uit de onvoldoende leiding van de vervoerwerkzaamheden van de onderneming door de persoon die ervoor zijn getuigschrift of zijn bewijs van vakbekwaamheid doet gelden, geschiedt zij drie maanden na betekening van de ongunstige beslissing aan de betrokken onderneming, onverminderd de bepalingen van § 7.

§ 3. Onverminderd de bepalingen van artikel 19 worden de in § 1 bedoelde vervoervergunningen door de Minister of zijn gemachtigde ingetrokken of beperkt tot het aantal kopieën waarvoor de borgtocht nog voldoende is, wanneer de betrokken onderneming niet meer voldoet aan de in titel II, hoofdstuk III bedoelde voorwaarde van financiële draagkracht.

§ 4. Onverminderd de bepalingen van § 7 worden de in § 1 bedoelde vervoervergunningen door de Minister of zijn gemachtigde ingetrokken drie maanden nadat hij aan de onderneming heeft betekend dat zij geen bedrijfszetel meer heeft in België.

§ 5. De in § 1 bedoelde vervoervergunningen worden onmiddellijk door de Minister of zijn gemachtigde ingetrokken wanneer de onderneming tweemaal in een periode van drie jaar de controle heeft verhinderd van de reglementaire voorschriften bedoeld in artikel 8, § 1, 2° van de wet.

§ 6. Het origineel samen met alle kopieën of enkel bepaalde kopieën van de in § 1 bedoelde vervoervergunningen worden tevens onmiddellijk door de Minister of zijn gemachtigde ingetrokken :

1° wanneer de vervoervergunningen in kwestie ongeldig zijn krachtens de bepalingen van artikel 28, § 2 van de wet alsook van artikel 31, § 1 van dit besluit;

2° wanneer blijkt dat de onderneming die houdster is van de vervoervergunningen onjuiste inlichtingen heeft verstrekt met betrekking tot de gegevens die noodzakelijk waren voor de afgifte van de vervoervergunningen in kwestie.

§ 7. Indien de betrokken onderneming, binnen de dertig dagen na betekening van de ongunstige beslissing als bedoeld in § 2, tweede lid of § 4, per aangetekende brief, beroep aantekent tegen deze beslissing, wordt de in deze paragrafen bedoelde termijn van drie maanden opgeschort totdat de Minister of zijn gemachtigde zijn nieuwe beoordeling aan de betrokken onderneming betekent.

Het beroep waarvan sprake in het eerste lid is datgene voorzien in de artikelen 10, § 3 en 18 van de wet.

Wanneer de nieuwe beoordeling gunstig is, wordt de bovenbedoelde beslissing opgeheven.

Wanneer de nieuwe beoordeling ongunstig is, wordt de bovenbedoelde beslissing bevestigd en begint de in § 2, tweede lid en § 4 bedoelde termijn van drie maanden opnieuw te lopen de dag waarop deze bevestiging aan de onderneming wordt betekend.

Art. 27. § 1. Voorafgaand aan elke beslissing tot intrekking van een vergunning nationaal vervoer of van een vergunning communautair vervoer, moet de Minister of zijn gemachtigde de betrokken onderneming de mogelijkheid bieden om haar opmerkingen kenbaar te maken.

§ 2. Dans les cas visés au § 1^{er}, 1°, 2° et 4°, le remplacement, le renouvellement des licences de transport visées au § 1^{er}, ainsi que la délivrance de copies supplémentaires de ces licences ne sont refusés par le Ministre ou par son délégué que lors de la décision de retrait visée à l'article 26.

Art. 25. § 1^{er}. Préalablement à toute décision de refus d'une licence de transport national ou d'une licence de transport communautaire, le Ministre ou son délégué doit offrir la possibilité à l'entreprise concernée de faire valoir ses observations.

§ 2. Toute décision de refus d'une licence de transport national ou d'une licence de transport communautaire doit être notifiée à l'entreprise concernée, par lettre recommandée à la poste.

Section 3. — Retrait

Art. 26. § 1^{er}. La licence de transport national ou la licence de transport communautaire est retirée par le Ministre ou par son délégué, trois mois après que celui-ci ait signifié à l'entreprise concernée qu'elle ne satisfait plus à la condition d'honorabilité visée au titre II, chapitre I^{er}.

§ 2. Sans préjudice des dispositions de l'article 13, §§ 2 et 3, les licences de transport visées au § 1^{er} sont retirées par le Ministre ou par son délégué, lorsque l'entreprise concernée ne satisfait plus à la condition de capacité professionnelle visée au titre II, chapitre II.

Si le retrait visé à l'alinéa 1^{er} découle plus particulièrement de la direction insuffisante des activités de transport de l'entreprise par la personne qui y fait valoir son certificat ou son attestation de capacité professionnelle, ce retrait est opéré trois mois après que la décision défavorable ait été signifiée à l'entreprise concernée, sans préjudice des dispositions du § 7.

§ 3. Sans préjudice des dispositions de l'article 19, les licences de transport visées au § 1^{er} sont retirées ou limitées au nombre de copies pour lequel le cautionnement demeure suffisant, par le Ministre ou par son délégué, lorsque l'entreprise concernée ne satisfait plus à la condition de capacité financière visée au titre II, chapitre III.

§ 4. Sans préjudice des dispositions du § 7, les licences de transport visées au § 1^{er} sont retirées par le Ministre ou par son délégué, trois mois après que celui-ci ait signifié à l'entreprise qu'elle ne dispose plus d'un siège d'exploitation situé en Belgique.

§ 5. Les licences de transport visées au § 1^{er} sont retirées immédiatement par le Ministre ou par son délégué lorsqu'à deux reprises sur une période de trois ans, l'entreprise a fait obstacle au contrôle des prescriptions réglementaires visées à l'article 8, § 1^{er}, 2° de la loi.

§ 6. L'original ainsi que toutes les copies des licences de transport visées au § 1^{er} ou seulement certaines copies sont également retirées immédiatement par le Ministre ou par son délégué :

1° lorsque les licences de transport en cause ne sont plus valables en vertu des dispositions de l'article 28, § 2 de la loi ainsi que de l'article 31, § 1^{er} du présent arrêté;

2° lorsqu'il apparaît que l'entreprise, titulaire des licences de transport, a fourni des informations inexactes au sujet des données qui étaient nécessaires pour la délivrance des licences de transport en cause.

§ 7. Si, dans les trente jours de la signification de la décision défavorable visée au § 2, alinéa 2 ou au § 4, l'entreprise concernée introduit, par lettre recommandée, un recours contre cette décision, le délai de trois mois visé dans ces paragraphes est suspendu jusqu'à ce que le Ministre ou son délégué signifie à l'entreprise concernée sa nouvelle appréciation.

Le recours dont question à l'alinéa 1^{er} est celui qui est prévu par les articles 10, § 3 et 18 de la loi.

Lorsque la nouvelle appréciation est favorable, la décision susvisée est annulée.

Lorsque la nouvelle appréciation est défavorable, la décision susvisée est confirmée et le délai de trois mois visé au § 2, alinéa 2 et au § 4 recommence à courir le jour où cette confirmation est signifiée à l'entreprise.

Art. 27. § 1^{er}. Préalablement à toute décision de retrait d'une licence de transport national ou d'une licence de transport communautaire, le Ministre ou son délégué doit offrir la possibilité à l'entreprise concernée de faire valoir ses observations.

§ 2. Elke beslissing tot intrekking van een vergunning nationaal vervoer of van een vergunning communautair vervoer moet aan de betrokken onderneming worden betekend bij een ter post aangetekende brief.

Art. 28. In geval van intrekking van het origineel of van een kopie van een vergunning nationaal vervoer of een vergunning communautair vervoer, moet de onderneming dit origineel of deze kopie onmiddellijk bij een ter post aangetekende zending aan de Minister of zijn gemachtigde terugzenden.

Art. 29. De vergunningen nationaal vervoer en de vergunningen communautair vervoer die het voorwerp van een in artikel 26 bedoelde intrekking zijn geweest, kunnen op zijn vroegst één jaar na de intrekking terug worden afgegeven indien in de loop van de vijf jaar die voorafgaan aan die intrekking, deze vergunningen reeds om een analoge reden werden ingetrokken.

Afdeling 4. — Geldigheid

Art. 30. De vergunningen nationaal vervoer en de vergunningen communautair vervoer worden slechts op naam van één enkele onderneming afgegeven en kunnen niet worden overgedragen.

Art. 31. § 1. De vergunningen nationaal vervoer en de vergunningen communautair vervoer zijn ongeldig :

- 1° wanneer zij worden gebruikt door een andere onderneming dan deze aan wie zij werden afgegeven;
- 2° wanneer het origineel wordt gebruikt in plaats van een kopie of wanneer een kopie wordt gebruikt in plaats van het origineel;
- 3° wanneer de vermeldingen onleesbaar of onjuist zijn geworden;
- 4° wanneer de kopieën worden gebruikt voor een motorvoertuig met een andere nummerplaat dan de erop vermeldde;
- 5° wanneer zij worden gebruikt voor een voertuig of een sleep waarvan de totale massa in beladen toestand of waarvan de afmetingen hoger zijn dan de voor dit voertuig of deze sleep toegelaten normen of dan de normen toegelaten door het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

6° ingeval het gebruikte motorvoertuig wordt gehuurd of in financieringshuur wordt genomen door de houder van de vervoervergunning :

a) wanneer de huur- of financieringshuurovereenkomst of een eensluidend verklaarde kopie ervan, met ten minste de naam van de verhuurder, de naam van de huurder, de datum en de duur van de overeenkomst alsmede de identificatie van het voertuig, niet aanwezig is in het voertuig;

b) in het geval dat de bestuurder niet zelf huurder is, wanneer hetzij de arbeidsovereenkomst van de bestuurder, hetzij een door de gemeentelijke overheid eensluidend verklaarde kopie ervan met ten minste de naam van de werkgever, de naam van de werknemer, de datum en de duur van de arbeidsovereenkomst, hetzij het laatste loonstrookje niet aanwezig is in het voertuig.

§ 2. Wanneer de vermeldingen die voorkomen op het origineel of een kopie van een in § 1 bedoelde vervoervergunning onleesbaar of onjuist zijn geworden, moet de onderneming dit origineel of deze kopie onmiddellijk per aangetekende zending ter vervanging terugzenden aan de Minister of zijn gemachtigde of hem deze terugbrengen tegen ontvangstbewijs.

§ 3. De onderneming die de vernietiging, het verlies of de diefstal van het origineel of een kopie van een in § 1 bedoelde vervoervergunning vaststelt, moet dit onmiddellijk aan de Minister of zijn gemachtigde ter kennis brengen per aangetekend schrijven of tegen afgifte van een ontvangstbewijs; in dit geval kan de onderneming een duplicaat vragen.

§ 4. De onderneming die definitief ophoudt een voertuig te gebruiken voor het vervoer van zaken tegen vergoeding over de weg waarvoor de in § 1 bedoelde kopie van de vervoervergunning werd afgegeven, moet deze kopie binnen de maand, per aangetekende zending, ter schrapping aan de Minister of zijn gemachtigde terugzenden of hem deze terugbrengen tegen ontvangstbewijs.

Art. 32. § 1. De vergunningen nationaal vervoer en de vergunningen communautair vervoer zijn geldig voor vijf jaar vanaf de afgifte datum.

§ 2. Niettemin worden de kopieën van de in § 1 bedoelde vervoervergunningen ambtshalve jaarlijks vernieuwd zonder dat hun vervaldatum die van het origineel mag overschrijden.

§ 2. Toute décision de retrait d'une licence de transport national ou d'une licence de transport communautaire doit être notifiée à l'entreprise concernée, par lettre recommandée à la poste.

Art. 28. En cas de retrait de l'original ou d'une copie d'une licence de transport national ou d'une licence de transport communautaire en vertu de l'article 26, l'entreprise doit, immédiatement, renvoyer cet original ou cette copie, par envoi recommandé à la poste, au Ministre ou à son délégué.

Art. 29. Les licences de transport national et les licences de transport communautaire qui ont fait l'objet d'un retrait visé à l'article 26 ne peuvent à nouveau être délivrées, sur demande, qu'un an au plus tôt après le retrait, lorsqu'au cours des cinq années précédant celui-ci, ces licences de transport ont déjà été retirées pour une raison analogue.

Section 4. — Validité

Art. 30. Les licences de transport national et les licences de transport communautaire ne sont délivrées qu'au nom d'une seule entreprise et ne peuvent être transférées.

Art. 31. § 1^{er}. Les licences de transport national et les licences de transport communautaire ne sont pas valables :

- 1° lorsqu'elles sont utilisées par une autre entreprise que celle à qui elles ont été délivrées;
- 2° lorsque l'original est utilisé à la place d'une copie ou lorsqu'une copie est utilisée à la place de l'original;
- 3° lorsque les mentions sont devenues illisibles ou inexactes;
- 4° lorsque les copies sont utilisées pour un véhicule automobile couvert par une marque d'immatriculation autre que celle qui y est mentionnée;

5° lorsqu'elles sont utilisées pour un véhicule ou pour un train de véhicules dont la masse totale en charge ou dont les dimensions sont supérieures aux normes autorisées pour ce véhicule ou pour ce train de véhicules ou aux normes autorisées par le règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité;

6° au cas où le véhicule automobile utilisé est pris en location ou en location-financement par le titulaire de la licence de transport :

a) lorsque le contrat de location ou de location-financement ou une copie certifiée conforme de ce contrat, mentionnant au moins le nom du loueur, le nom du locataire, la date et la durée du contrat ainsi que l'identification du véhicule, n'accompagne pas le véhicule;

b) dans le cas où le conducteur n'est pas lui-même celui qui prend en location, lorsque soit le contrat de travail du conducteur, soit une copie certifiée conforme par l'administration communale de ce contrat mentionnant au moins le nom de l'employeur, le nom de l'employé, la date et la durée du contrat d'emploi, soit la dernière fiche de salaire n'accompagne pas le véhicule.

§ 2. Lorsque les mentions figurant sur l'original ou sur une copie d'une licence de transport visée au § 1^{er} sont devenues illisibles ou inexactes, l'entreprise concernée doit immédiatement renvoyer cet original ou cette copie par envoi recommandé ou la remettre contre accusé de réception au Ministre ou à son délégué, en vue de son remplacement.

§ 3. L'entreprise qui constate la destruction, la perte ou le vol de l'original ou d'une copie d'une licence de transport visée au § 1^{er} doit le signaler immédiatement au Ministre ou à son délégué par lettre recommandée ou contre remise d'un accusé de réception; dans ce cas, l'entreprise peut solliciter un duplicata.

§ 4. L'entreprise qui cesse définitivement d'affecter au transport rémunéré de choses par route, un véhicule qui a fait l'objet de la délivrance de la copie d'une licence de transport visée au § 1^{er}, doit, dans le mois, renvoyer cette copie par envoi recommandé ou la remettre contre accusé de réception au Ministre ou à son délégué, en vue de sa radiation.

Art. 32. § 1^{er}. Les licences de transport national et les licences de transport communautaire sont valables pour une durée de cinq ans à compter de la date de délivrance.

§ 2. Toutefois, les copies des licences de transport visées au § 1^{er} sont renouvelées d'office, annuellement, sans que leur date d'expiration ne puisse dépasser celle de l'original.

Daarenboven is elke kopie die werd afgegeven voor een voertuig dat wordt gehuurd voor een termijn van hoogstens zes maanden geldig voor één tot zes maanden, naar wens van de aanvrager, zonder dat haar vervaldatum die van het origineel mag overschrijden.

§ 3. De onderneming die houdster is van een in § 1 bedoelde vervoervergunning moet de vernieuwing ervan aanvragen ten minste dertig dagen en ten hoogste zestig dagen vóór het verstrijken van de geldigheidstermijn.

Afdeling 5. — Retributies

Art. 33. Onverminderd de bepalingen van artikel 8 van het Wetboek der zegelrechten, is de houder van een vergunning nationaal vervoer of een vergunning communautair vervoer, per kopie van die vergunning, ten bate van de v.z.w. Instituut voor Wegtransport, een retributie verschuldigd waarvan het bedrag wordt vastgesteld als volgt :

1° wanneer de kopie van een zodanige vergunning is afgegeven voor een voertuig dat door de houder van de vergunning werd gekocht of in financieringshuur werd genomen of voor een voertuig dat hij heeft gehuurd voor meer dan zes maanden : 15 euro per jaar geldigheid van deze kopie.

Wanneer de kopie slechts een deel van het jaar geldig is, wordt dit bedrag vastgesteld op 1,25 euro per maand of per gedeelte van een maand geldigheid. Evenwel is geen retributie verschuldigd wanneer zij niet meer dan drie maanden geldig is;

2° wanneer de kopie van een zodanige vergunning is afgegeven voor een voertuig dat door de houder van de vergunning wordt gehuurd voor hoogstens zes maanden : 1,50 euro per maand of per gedeelte van een maand geldigheid van deze kopie, doch met een minimum van 5 euro.

Afdeling 6. — Vervanging van tijdelijk buiten dienst zijnde voertuigen

Art. 34. Wanneer het voertuig waarvoor een kopie van een vergunning nationaal vervoer of een vergunning communautair vervoer werd afgegeven tijdelijk onbruikbaar is, mag de houder van deze vergunning, om uitsluitend op Belgisch grondgebied vervoer van zaken tegen vergoeding te verrichten, een vervangingsvoertuig gebruiken onder de volgende voorwaarden :

1° de houder moet een verklaring in duplo opmaken met vermelding van het nummer van de kopie van de voor het geïmmobiliseerde voertuig afgegeven vervoervergunning, de reden, de plaats en de vermoedelijke duur van die immobilisatie, alsmede het merk, het chassisnummer en de nummerplaat van het vervangingsvoertuig. Een exemplaar van die verklaring wordt vóór alle vervoer aan de Minister of zijn gemachtigde gezonden. Het andere exemplaar moet met het vervangingsvoertuig meegaan;

2° de kopie van de vervoervergunning, afgegeven voor het geïmmobiliseerde voertuig, moet met het vervangingsvoertuig meegaan;

3° het vervangingsvoertuig mag slechts gebruikt worden gedurende de tijd die strikt noodzakelijk is om het geïmmobiliseerde voertuig te herstellen.

Afdeling 7. — Bekendmaking

Art. 35. De afgifte en de schrapping van de originelen van de vergunningen nationaal vervoer en van de vergunningen communautair vervoer worden in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

De gegevens die openbaar worden gemaakt zijn de naam en voornamen of de benaming en de rechtsvorm van de onderneming, het adres, het nummer van het origineel van haar vergunning nationaal of communautair vervoer evenals de datum van de afgifte of van de schrapping ervan.

Bovendien kan de Minister of zijn gemachtigde, aan eenieder die erom vraagt, het aan de onderneming toegekende BTW-nummer meedelen, het nummer en de vervaldatum van de kopieën van de vervoervergunning waarvan die onderneming houdster is, alsook de nummerplaat van de overeenstemmende motorvoertuigen.

De Minister of zijn gemachtigde kan het bijgewerkte repertorium van de gemachtigde ondernemingen, dat de in de leden 2 en 3 genoemde gegevens bevat met uitzondering van de geschrapte vervoervergunningen, tevens beschikbaar stellen via Internet.

Afdeling 8. — Statistiek

Art. 36. Elke onderneming die houdster is van een vergunning nationaal vervoer of een vergunning communautair vervoer moet de statistische gegevens verstrekken die betrekking hebben op de in artikel 3 van de wet bedoelde werkzaamheden en die haar worden gevraagd door de Minister of zijn gemachtigde of door de door hem aangeduide instellingen.

En outre, toute copie couvrant un véhicule pris en location pour un terme n'excédant pas six mois, est valable pour une durée qui varie de un à six mois, selon le souhait du requérant, sans que sa date d'expiration ne puisse dépasser celle de l'original.

§ 3. L'entreprise titulaire d'une licence de transport visée au § 1^{er} doit en demander le renouvellement trente jours au moins et soixante jours au plus avant l'expiration du délai de validité.

Section 5. — Redevances

Art. 33. Sans préjudice des dispositions de l'article 8 du Code des droits de timbre, le titulaire d'une licence de transport national ou d'une licence de transport communautaire est tenu de payer, par copie de cette licence, au profit de l'a.s.b.l. Institut du Transport Routier, une redevance dont le montant est fixé comme suit :

1° lorsque la copie d'une telle licence couvre un véhicule que le titulaire de la licence a acheté ou pris en location-financement ou qu'il a pris en location pour une durée supérieure à six mois : 15 euros par année de validité de cette copie.

En cas de fraction d'année de validité, ce montant est fixé à 1,25 euro par mois ou partie de mois de validité. Toutefois, aucune redevance n'est due lorsque la durée de validité n'excède pas trois mois;

2° lorsque la copie d'une telle licence couvre un véhicule que le titulaire de la licence a pris en location pour une durée qui n'excède pas six mois : 1,50 euro par mois ou partie de mois de validité de cette copie, avec un minimum de 5 euros.

Section 6. — Remplacement de véhicules momentanément hors service

Art. 34. Lorsque le véhicule pour lequel a été délivrée une copie de licence de transport national ou de licence de transport communautaire est momentanément inutilisable, le titulaire de cette licence peut, pour effectuer des transports rémunérés de choses, exclusivement sur le territoire belge, utiliser un véhicule de remplacement aux conditions suivantes :

1° le titulaire doit établir, en double exemplaire, une déclaration mentionnant le numéro de la copie de la licence de transport délivrée pour le véhicule immobilisé, le motif, l'endroit et la durée probable de cette immobilisation, ainsi que la marque, le numéro du châssis et la marque d'immatriculation du véhicule de remplacement. Un exemplaire de cette déclaration est envoyé au Ministre ou à son délégué avant tout transport. L'autre exemplaire doit accompagner le véhicule de remplacement;

2° la copie de la licence de transport délivrée pour le véhicule immobilisé doit accompagner le véhicule de remplacement;

3° le véhicule de remplacement ne peut être utilisé que pendant le temps strictement nécessaire à la remise en état du véhicule immobilisé.

Section 7. — Publicité

Art. 35. La délivrance et la radiation des originaux de licences de transport national et de licences de transport communautaire sont publiées au *Moniteur belge*.

Les données qui font l'objet de la publicité sont les nom et prénoms ou la dénomination et la forme juridique de l'entreprise, l'adresse, le numéro de l'original de sa licence de transport national ou communautaire ainsi que la date de délivrance ou de radiation de cet original.

En outre, le Ministre ou son délégué peut communiquer à quiconque le lui demande, le numéro de T.V.A. attribué à l'entreprise, le numéro et la date d'échéance des copies de la licence de transport dont cette entreprise est titulaire ainsi que l'immatriculation des véhicules automobiles correspondants.

Le Ministre ou son délégué peut également rendre accessible, par le biais d'Internet, le répertoire actualisé des entreprises autorisées, contenant les données citées aux alinéas 2 et 3, à l'exception des licences de transport radiées.

Section 8. — Statistiques

Art. 36. Toute entreprise titulaire d'une licence de transport national ou d'une licence de transport communautaire est tenue de fournir les renseignements statistiques qui portent sur les activités visées à l'article 3 de la loi et qui lui sont demandés par le Ministre, par son délégué ou par les organismes désignés par lui.

Afdeling 9. — Uitvoering

Art. 37. De Minister bepaalt :

1° de door de aanvragers over te leggen bescheiden en bewijsstukken, alsook de door de ondernemingen na te leven termijnen voor de eerste afgifte, de vervanging, de afgifte van een duplicaat en de vernieuwing van de vergunningen nationaal vervoer en van de vergunningen communautair vervoer;

2° het precieze model van de in 1° bedoelde vervoervergunningen, rekening houdende met het feit dat de vergunning communautair vervoer moet overeenstemmen met het model dat voorkomt in bijlage I van de verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap van of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van een of meer lidstaten;

3° de wijze van inning van de met de zegelrechten overeenstemmende bedragen en van de retributies.

HOOFDSTUK IV. — *Ondernemingen gevestigd in een andere lidstaat van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte dan België — Vergunning communautair vervoer*

Afdeling 1. — Vrijstellingen

Art. 38. Onverminderd de bepalingen van artikel 2, is geen kopie van een vergunning communautair vervoer vereist voor de voertuigen die zijn ingeschreven in een andere lidstaat van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte dan België, voor het vervoer van zaken verricht met een motorvoertuig of een sleep waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 6 ton bedraagt of waarvan het laadvermogen niet meer dan 3,5 ton bedraagt.

Art. 39. § 1. Geen kopie van een vergunning communautair vervoer is vereist voor de voertuigen die zijn ingeschreven in een andere lidstaat van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte dan België en die worden gebruikt in het kader van een internationaal gecombineerd vervoer waarvan het begin- of eindtraject over de weg geheel of gedeeltelijk op Belgisch grondgebied wordt afgelegd, voorzover de betrokken onderneming voldoet aan de door de regelgeving van het land van inschrijving van het voertuig gestelde voorwaarden om vervoer van zaken tegen vergoeding over de weg te verrichten en voorzover de in artikel 23, § 1 vermelde bepalingen worden nageleefd.

§ 2. Op verzoek van de bevoegde ambtenaren moet de bestuurder die zich beroept op de in § 1 bedoelde vrijstelling van vervoervergunning het bewijs leveren dat :

1° het vervoer voldoet aan de specifieke voorwaarden die aan de ingeroepen vrijstelling zijn verbonden;

2° de onderneming voldoet aan de door de regelgeving van het land van inschrijving van het voertuig gestelde voorwaarden om vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding te verrichten.

Afdeling 2. — Model

Art. 40. De kopieën van vergunningen communautair vervoer die vereist zijn voor de in de andere lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte dan België ingeschreven voertuigen en die worden afgegeven door de bevoegde overheden van deze staten onder de benaming "Vergunning voor het internationale beroepsgoederenvervoer over de weg" of onder een overeenkomstige benaming gesteld in de officiële taal of talen, of in één van de officiële talen van deze lidstaten, zijn conform het model bepaald bij de verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap van of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van een of meer lidstaten.

HOOFDSTUK V. — *Ondernemingen gevestigd buiten de Europese Unie en de Europese Economische Ruimte — Vergunning internationaal vervoer*

Afdeling 1. — Gelijkstelling

Art. 41. De hierna genoemde documenten gelden als vergunning internationaal vervoer :

1° voor de voertuigen ingeschreven in de staten die geen lid zijn van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte maar wel van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (E.C.M.T.) : de documenten afgegeven door de bevoegde overheden van deze staten, onder de benaming «Autorisation CEMT/ECMT Licence»; deze documenten zijn conform het model bepaald bij de resolutie nr. 92/1 van de Raad van Ministers van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer.

Section 9. — Exécution

Art. 37. Le Ministre détermine :

1° les documents et justifications à fournir ainsi que les délais à respecter par les entreprises pour la première délivrance, le remplacement, la délivrance d'un duplicata et le renouvellement des licences de transport national et des licences de transport communautaire;

2° le modèle précis des licences de transport visées au 1° compte tenu du fait que la licence de transport communautaire doit être conforme au modèle général figurant à l'annexe I du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres;

3° les modalités de perception des montants correspondant aux droits de timbre et des redevances.

CHAPITRE IV. — *Entreprises établies dans un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen autre que la Belgique — Licence de transport communautaire*

Section 1^{re}. — Dispenses

Art. 38. Sans préjudice des dispositions de l'article 2, aucune copie d'une licence de transport communautaire n'est requise pour les véhicules immatriculés dans un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen autre que la Belgique, pour les transports de choses effectués au moyen d'un véhicule automobile ou d'un train de véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 6 tonnes ou dont la charge utile n'excède pas 3,5 tonnes.

Art. 39. § 1^{er}. Aucune copie d'une licence de transport communautaire n'est requise pour les véhicules immatriculés dans un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen autre que la Belgique et utilisé dans le cadre d'un transport combiné international dont le trajet routier initial ou terminal est effectué entièrement ou partiellement sur le territoire belge, pour autant que l'entreprise concernée réponde aux conditions fixées par la réglementation du pays d'immatriculation du véhicule, pour l'exécution des transports rémunérés de choses par route et pour autant que les dispositions mentionnées à l'article 23, § 1^{er} soient respectées.

§ 2. A la demande des agents qualifiés, le conducteur qui se prévaut de la dispense d'une licence de transport visée au § 1^{er} doit apporter la preuve que :

1° le transport satisfait aux conditions spécifiques qui sont liées à la dispense invoquée;

2° l'entreprise répond aux conditions fixées par la réglementation du pays d'immatriculation du véhicule, pour l'exécution des transports rémunérés de choses par route.

Section 2. — Modèle

Art. 40. Les copies de licences de transport communautaire requises pour les véhicules immatriculés dans les Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace économique européen autres que la Belgique et délivrées par les autorités compétentes de ces Etats, sous la dénomination de "Licence pour le transport international de marchandises par route pour compte d'autrui" ou sous une dénomination correspondante libellée dans la, les ou une des langues officielles desdits Etats, sont conformes au modèle déterminé par le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté européenne exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres.

CHAPITRE V. — *Entreprises établies hors de l'Union européenne et de l'Espace économique européen — Licence de transport international*

Section 1^{re}. — Assimilation

Art. 41. Les documents énumérés ci-après tiennent lieu de licence de transport international :

1° pour les véhicules immatriculés dans les Etats non-membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen mais membres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.) : les documents délivrés par les autorités compétentes de ces Etats, sous la dénomination d'"Autorisation CEMT/ECMT licence", ces documents étant conformes au modèle déterminé par la résolution n° 92/1 du Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

De in het eerste lid bedoelde vergunning moet vergezeld gaan van het erbij horende rittenboekje en, in voorkomend geval, van de behoorlijk ingevulde attesten waaruit blijkt dat het voertuig voldoet aan de technische normen inzake chemische vervuiling en geluidslast alsook aan de veiligheidsnormen; deze documenten zijn conform de modellen bepaald bij de resoluties van de Raad van Ministers van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer;

2° voor de voertuigen ingeschreven in de staten die geen lid zijn van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte : de documenten, bedoeld door de bilaterale of multilaterale akkoorden die Wij of de Europese Unie hebben gesloten betreffende het vervoer van zaken over de weg.

Afdeling 2. — Uitzonderingen

Art. 42. § 1. De gevallen waarvoor, bij gebrek aan wederkerigheid ten gunste van de in België gevestigde ondernemingen, een vergunning internationaal vervoer eveneens vereist is :

1° voor de aanhangwagens;

2° voor het vervoer van zaken over de weg verricht voor eigen rekening,

worden bepaald door de bilaterale of multilaterale akkoorden die Wij of de Europese Unie hebben gesloten betreffende het vervoer van zaken over de weg.

§ 2. De soorten van vervoer waarvoor geen vergunning internationaal vervoer of als dusdanig geldend document is vereist, worden bepaald door de bilaterale of multilaterale akkoorden die Wij of de Europese Unie hebben gesloten betreffende het vervoer van zaken over de weg, voorzover het gebruikte voertuig is ingeschreven in een van de bij deze akkoorden betrokken staten en voorzover de onderneming voldoet aan de voorwaarden die worden bepaald door de regelgeving van deze staat inzake het vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding.

Art. 43. Op verzoek van de bevoegde ambtenaren moet de bestuurder die zich beroept op de vrijstellingen van de vergunning internationaal vervoer als bedoeld in artikel 42, § 2 het bewijs leveren dat :

1° de in artikel 3 van de wet bedoelde werkzaamheid voldoet aan de specifieke voorwaarden die aan de ingeroepen vrijstelling zijn verbonden;

2° de onderneming voldoet aan de door de regelgeving van het land van inschrijving van het voertuig gestelde voorwaarden om vervoer van zaken tegen vergoeding over de weg te verrichten.

Afdeling 3. — Weigering en intrekking

Art. 44. De vergunning internationaal vervoer wordt door de Minister of zijn gemachtigde geweigerd of ingetrokken :

1° krachtens de bilaterale en multilaterale akkoorden die Wij of de Europese Unie hebben gesloten betreffende het vervoer van zaken over de weg of krachtens bestaande akkoorden;

2° bij gebrek aan dergelijke akkoorden, indien niet of niet meer wordt voldaan aan de in artikel 20, 2° van de wet bedoelde voorwaarden.

Afdeling 4. — Geldigheid

Art. 45. De vergunningen internationaal vervoer worden slechts op naam van een enkele onderneming afgegeven en kunnen niet worden overgedragen.

Art. 46. De vergunningen internationaal vervoer zijn ongeldig :

1° wanneer zij worden gebruikt door een andere onderneming dan deze aan wie zij werden afgegeven;

2° wanneer de vermeldingen onleesbaar of onjuist zijn geworden;

3° wanneer niet is voldaan aan de bepalingen van artikel 47, § 2;

4° wanneer zij worden gebruikt voor een voertuig of een sleep waarvan de totale massa in beladen toestand of waarvan de afmetingen hoger zijn dan de voor dit voertuig of deze sleep toegelaten normen of dan de normen toegelaten door het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Art. 47. § 1. De vergunning internationaal vervoer kan worden afgegeven in de vorm van :

1° ofwel een ritvergunning, geldig voor een beperkt aantal reizen en voor de duur die op de vergunning vermeld staat;

2° ofwel een termijnvergunning, geldig voor een onbeperkt aantal reizen en voor de duur die op de vergunning staat vermeld en die dertien maanden niet mag overschrijden.

L'autorisation visée à l'alinéa 1^{er} doit être accompagnée du carnet de route y afférent et, le cas échéant, des certificats dûment complétés, attestant de la conformité du véhicule utilisé aux normes techniques relatives à la pollution chimique et acoustique ainsi qu'à la sécurité; ces documents sont conformes aux modèles fixés par les résolutions du Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports;

2° pour les véhicules immatriculés dans les Etats non-membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen : les documents visés par les accords bilatéraux ou multilatéraux que Nous ou l'Union européenne avons conclus relativement au transport de choses par route.

Section 2. — Exceptions

Art. 42. § 1^{er}. Les cas où, à défaut de réciprocité en faveur des entreprises établies en Belgique, une licence de transport international est également exigée :

1° pour les remorques;

2° pour le transport de choses par route effectué pour compte propre,

sont déterminés par les accords bilatéraux ou multilatéraux que Nous ou l'Union européenne avons conclus relativement au transport de choses par route.

§ 2. Les catégories de transport pour lesquelles aucune licence de transport international ou document en tenant lieu n'est requis sont déterminées par les accords bilatéraux ou multilatéraux que Nous ou l'Union européenne avons conclus relativement au transport de choses par route, pour autant que le véhicule utilisé soit immatriculé dans un des Etats concernés par ces accords et pour autant que l'entreprise réponde aux conditions fixées par la réglementation de cet Etat pour l'exécution des transports rémunérés de choses par route.

Art. 43. A la demande des agents qualifiés, le conducteur qui se prévaut des dispenses de la licence de transport international telles que visées à l'article 42, § 2 doit apporter la preuve que :

1° l'activité visée à l'article 3 de la loi satisfait aux conditions spécifiques qui sont liées à la dispense invoquée;

2° l'entreprise concernée répond aux conditions fixées par la réglementation du pays d'immatriculation du véhicule, pour l'exécution des transports rémunérés de choses par route.

Section 3. — Refus et retrait

Art. 44. La licence de transport international est refusée ou retirée par le Ministre ou par son délégué :

1° en application des accords bilatéraux ou multilatéraux que Nous ou l'Union européenne avons conclus relativement au transport de choses par route ou en application d'accords existants;

2° en l'absence de tels accords, lorsqu'il n'est pas ou lorsqu'il n'est plus satisfait aux conditions visées à l'article 20, 2° de la loi.

Section 4. — Validité

Art. 45. Les licences de transport international ne sont délivrées qu'au nom d'une seule entreprise et ne peuvent être transférées.

Art. 46. Les licences de transport international ne sont pas valables :

1° lorsqu'elles sont utilisées par une autre entreprise que celle à qui elles ont été délivrées;

2° lorsque les mentions sont devenues illisibles ou inexactes;

3° lorsque les dispositions de l'article 47, § 2 ne sont pas remplies;

4° lorsqu'elles sont utilisées pour un véhicule ou pour un train de véhicules dont la masse totale en charge ou dont les dimensions sont supérieures aux normes autorisées pour ce véhicule ou pour ce train de véhicules ou aux normes autorisées par le règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Art. 47. § 1^{er}. La licence de transport international peut être délivrée sous forme :

1° soit d'une licence au voyage, valable pour un nombre limité de voyages et pour la durée figurant sur cette licence;

2° soit d'une licence à temps, valable pour un nombre illimité de voyages et pour la durée figurant sur cette licence et qui ne peut dépasser treize mois.

§ 2. Vóór het binnenrijden in België moet de bestuurder het vervoersverslag dat deel uitmaakt van de ritvergunning met inkt invullen.

Afdeling 5. — Uitvoering

Art. 48. De Minister bepaalt :

- 1° de wijze van afgifte van de vergunningen internationaal vervoer;
- 2° het model van de vergunningen internationaal vervoer.

HOOFDSTUK VI. — Ondernemingen gevestigd buiten de Europese Unie en de Europese Economische Ruimte — Vergunning cabotagevervoer

Afdeling 1. — Gelijktellingen

Art. 49. De documenten die vervoer van goederen tegen vergoeding over de weg toelaten, afgegeven door de bevoegde overheden of instanties van staten of van internationale organisaties, gelden als vergunning cabotagevervoer, indien in zulke gelijkstelling wordt voorzien door de bilaterale of multilaterale akkoorden die Wij of de Europese Unie hebben gesloten betreffende het vervoer van zaken over de weg en voorzover :

1° de voorwaarden en beperkingen vermeld op die documenten van kracht blijven in België;

2° onder voorbehoud van de toepassing van de voorschriften van de Europese Unie, de in België van kracht zijnde wettelijke en reglementaire bepalingen op de volgende gebieden worden toegepast op de buitenlandse ondernemingen onder dezelfde voorwaarde als die waaraan de Belgische ondernemingen worden onderworpen en op zodanige wijze dat discriminatie op grond van nationaliteit of plaats van vestiging daadwerkelijk wordt uitgesloten :

- a) massa's en afmetingen van de bedrijfsvoertuigen;
- b) voorschriften inzake het vervoer van sommige categorieën van goederen, met name gevaarlijke goederen, bederfelijke levensmiddelen en levende dieren;
- c) rij- en rusttijden;
- d) belasting op de toegevoegde waarde op vervoersdiensten;
- e) vrachtbrieven.

Evenwel zijn de technische normen waaraan de voertuigen moeten voldoen die voor het verrichten van cabotage over de weg worden gebruikt, die welke gelden voor voertuigen die tot het internationale vervoer worden toegelaten.

Afdeling 2. — Vrijstelling

Art. 50. § 1. Geen vergunning cabotagevervoer of als dusdanig geldend document is vereist voor het voertuig dat ingeschreven is in een staat die geen lid is van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte, voorzover het voordeel van de wederkerigheid wordt verleend en het wordt gebruikt in het kader van een internationaal gecombineerd vervoer waarvan het begin- of eindtraject over de weg geheel of gedeeltelijk op Belgisch grondgebied wordt afgelegd, voorzover de betrokken onderneming voldoet aan de door de regelgeving van het land van inschrijving van het voertuig gestelde voorwaarden om vervoer van zaken tegen vergoeding over de weg te verrichten en voorzover de in artikel 23, § 1 vermelde bepalingen worden nageleefd.

§ 2. Op verzoek van de bevoegde ambtenaren moet de bestuurder, die zich beroept op de in § 1 bedoelde vrijstelling van vervoervergunning, het bewijs leveren dat :

- 1° het vervoer voldoet aan de specifieke voorwaarden die aan de ingeroepen vrijstelling zijn verbonden;
- 2° de onderneming voldoet aan de door de regelgeving van het land van inschrijving van het voertuig gestelde voorwaarden om vervoer van zaken tegen vergoeding te verrichten.

§ 2. Avant d'entrer en Belgique, le conducteur doit compléter à l'encre le compte rendu de transport faisant partie de la licence au voyage.

Section 5. — Exécution

Art. 48. Le Ministre détermine :

- 1° le mode de délivrance des licences de transport international;
- 2° le modèle des licences de transport international.

CHAPITRE VI. — Entreprises établies hors de l'Union européenne et de l'Espace économique européen. — Licence de cabotage

Section 1^{re}. — Assimilations

Art. 49. Les documents autorisant le transport rémunéré de choses par route, délivrés par les autorités ou instances compétentes d'Etats ou d'organisations internationales tiennent lieu de licence de cabotage lorsqu'une telle assimilation est prévue par les accords bilatéraux et multilatéraux que Nous ou l'Union européenne avons conclus relativement au transport de choses par route et pour autant :

1° que les conditions et limitations mentionnées sur ces documents demeurent d'application en Belgique;

2° que, sous réserve de l'application de la réglementation de l'Union européenne, les dispositions légales et réglementaires en vigueur en Belgique soient appliquées aux entreprises étrangères dans les domaines suivants, aux mêmes conditions que celles auxquelles les entreprises belges sont soumises et de manière telle que toute discrimination fondée sur la nationalité ou sur le lieu d'établissement soit effectivement exclue :

- a) masses et dimensions des véhicules utilitaires;
- b) prescriptions relatives au transport de certaines catégories de marchandises, notamment les marchandises dangereuses, les denrées périssables et les animaux vivants;
- c) temps de conduite et de repos;
- d) taxe sur la valeur ajoutée sur les services de transports;
- e) lettres de voiture.

Toutefois, les normes techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules utilisés pour effectuer des opérations de cabotage routier sont celles qui sont imposées aux véhicules admis à la circulation en transport international.

Section 2. — Dispense

Art. 50. § 1^{er}. Aucune licence de cabotage ou document en tenant lieu n'est requis pour le véhicule immatriculé dans un Etat non-membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, pour autant que le bénéfice de la réciprocité y soit accordé, et utilisé, dans le cadre d'un transport combiné international dont le trajet routier initial ou terminal est effectué entièrement ou partiellement sur le territoire belge, pour autant que l'entreprise concernée réponde aux conditions fixées par la réglementation du pays d'immatriculation du véhicule pour l'exécution des transports rémunérés de choses par route et pour autant que les dispositions mentionnées à l'article 23, § 1^{er} soient respectées.

§ 2. A la demande des agents qualifiés, le conducteur qui se prévaut de la dispense de la licence de transport visée au § 1^{er} doit apporter la preuve que :

- 1° le transport satisfait aux conditions spécifiques qui sont liées à la dispense invoquée;
- 2° l'entreprise répond aux conditions fixées par la réglementation du pays d'immatriculation du véhicule, pour l'exécution des transports rémunérés de choses par route.

Afdeling 3. — Afgifte

Art. 51. De vergunningen cabotagevervoer worden, op verzoek, afgegeven overeenkomstig de bilaterale of multilaterale akkoorden die België heeft gesloten betreffende het vervoer van zaken over de weg.

Afdeling 4. — Geldigheid

Art. 52. De vergunningen cabotagevervoer worden slechts op naam van een enkele onderneming afgegeven en kunnen niet worden overgedragen.

Art. 53. De vergunningen cabotagevervoer zijn ongeldig :

1° wanneer zij worden gebruikt door een andere onderneming dan deze aan wie zij werden afgegeven;

2° wanneer de vermeldingen onleesbaar of onjuist zijn geworden;

3° wanneer niet is voldaan aan de bepalingen van artikel 54, § 2;

4° wanneer zij worden gebruikt voor een voertuig of een sleep waarvan de totale massa in beladen toestand of waarvan de afmetingen hoger zijn dan de voor dit voertuig of deze sleep toegelaten normen of dan de normen toegelaten door het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Art. 54. § 1. De vergunning cabotagevervoer kan worden afgegeven in de vorm van :

1° ofwel een ritvergunning, geldig voor een beperkt aantal reizen en voor de duur die op de vergunning staat vermeld;

2° ofwel een termijnvergunning, geldig voor een onbeperkt aantal reizen en voor de duur die op de vergunning staat vermeld en die dertien maanden niet mag overschrijden.

§ 2. Het vervoersverslag dat deel uitmaakt van de ritvergunning moet door de bestuurder met inkt worden ingevuld vóór de aanvang van elke reis.

Afdeling 5. — Uitvoering

Art. 55. De Minister bepaalt :

1° de wijze van afgifte van de vergunningen cabotagevervoer;

2° het model van de vergunningen cabotagevervoer.

TITEL IV. — Vrachtbrieven

Art. 56. Het in artikel 3, 1° van de wet bedoelde vervoer, verricht op het grondgebied van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte met een in het buitenland ingeschreven voertuig, is niet onderworpen aan het opstellen van een vrachtbrief die gelijkvormig is aan het door de Minister vastgestelde model indien de vervoerde zaken vergezeld gaan van een vrachtbrief zoals bedoeld in de artikelen 5 en 6 van het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg, afgekort C.M.R.-Verdrag, ondertekend te Genève op 19 mei 1956 en geratificeerd door de wet van 4 september 1962, met de door België met het land van inschrijving van het voertuig gesloten akkoorden, alsook met de voorschriften van de verordening nr. 11 van 27 juni 1960 van de Raad van de Europese Economische Gemeenschap.

De bepalingen van het eerste lid zijn niet van toepassing op de cabotage over de weg.

Art. 57. De Minister bepaalt :

1° de verschillende modellen van vrachtbrieven;

2° het aantal exemplaren dat van de vrachtbrieven moet worden opgemaakt, voor wie zij bestemd zijn, alsook de vermeldingen die daarop moeten voorkomen;

3° welke instellingen gemachtigd zijn de vrachtbrieven af te geven, de afgiftevoorwaarden en de controle op die afgifte.

Section 3. — Délivrance

Art. 51. Les licences de cabotage sont délivrées, sur demande, conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux que la Belgique a conclus relativement au transport de choses par route.

Section 4. — Validité

Art. 52. Les licences de cabotage ne sont délivrées qu'au nom d'une seule entreprise et ne peuvent être transférées.

Art. 53. Les licences de cabotage ne sont pas valables :

1° lorsqu'elles sont utilisées par une autre entreprise que celle à qui elles ont été délivrées;

2° lorsque les mentions sont devenues illisibles ou inexactes;

3° lorsque les dispositions de l'article 54, § 2 ne sont pas remplies;

4° lorsqu'elles sont utilisées pour un véhicule ou pour un train de véhicules dont la masse totale en charge ou dont les dimensions sont supérieures aux normes autorisées pour ce véhicule ou pour ce train de véhicules ou aux normes autorisées par le règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Art. 54. § 1^{er}. La licence de cabotage peut être délivrée sous forme :

1° soit d'une licence au voyage valable pour un nombre limité de voyages et pour la durée figurant sur cette licence;

2° soit d'une licence à temps, valable pour un nombre illimité de voyages et pour la durée figurant sur cette licence et qui ne peut dépasser treize mois.

§ 2. Le compte rendu de transport faisant partie de la licence au voyage doit être complété à l'encre par le conducteur avant d'entamer chaque voyage.

Section 5. — Exécution

Art. 55. Le Ministre détermine :

1° le mode de délivrance des licences de cabotage;

2° le modèle des licences de cabotage.

TITRE IV. — Lettres de voiture

Art. 56. Le transport visé à l'article 3, 1° de la loi, effectué sur le territoire de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen au moyen d'un véhicule immatriculé à l'étranger, n'est pas soumis à l'établissement d'une lettre de voiture conforme au modèle déterminé par le Ministre lorsque les choses transportées sont accompagnées d'une lettre de voiture telle que visée aux articles 5 et 6 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, en abrégé Convention C.M.R., signée à Genève le 19 mai 1956 et ratifiée par la loi du 4 septembre 1962, aux accords conclus par la Belgique avec le pays d'immatriculation du véhicule concerné, ainsi qu'aux prescriptions du règlement n° 11 du 27 juin 1960 du Conseil de la Communauté économique européenne.

Les dispositions de l'alinéa 1^{er} ne s'appliquent pas au cabotage routier.

Art. 57. Le Ministre détermine :

1° les différents modèles de lettres de voiture;

2° le nombre d'exemplaires des lettres de voiture, à qui ils sont destinés ainsi que les indications qui doivent y figurer;

3° les organismes habilités à délivrer les lettres de voiture, les conditions de cette délivrance et le contrôle y relatif.

TITEL V. — Controle

Art. 58. De volgende ambtenaren worden aangesteld om de inbreuken op de wet en op haar uitvoeringsbesluiten op te sporen en vast te stellen :

1° de politieambtenaren van de federale politie en van de lokale politie;

2° de ambtenaren van het bestuur bevoegd voor het vervoer van zaken over de weg die met een mandaat van gerechtelijke politie belast zijn;

3° de ambtenaren van de Administratie van de Douane en Accijnzen.

Art. 59. De bevoegde overheid, bedoeld in artikel 29 van de wet, is het bestuur dat bevoegd is voor het vervoer van zaken over de weg.

TITEL VI. — De Commissie goederenvervoer over de weg

Art. 60. De Commissie goederenvervoer over de weg, ingesteld bij het bestuur dat bevoegd is voor het vervoer van zaken over de weg, is samengesteld uit :

1° een voorzitter en een ondervoorzitter van verschillende taalrol, en hun plaatsvervanger, benoemd door de Minister op grond van hun bijzondere bekwaamheid inzake wegvervoer; de Minister kan de vereiste hoedanigheden preciseren;

2° twaalf leden en hun plaatsvervanger, benoemd door de Minister op grond van hun bijzondere bekwaamheid inzake wegvervoer :

a) drie vertegenwoordigers van het bestuur dat bevoegd is voor het vervoer van zaken over de weg die, evenals hun plaatsvervanger, benoemd worden op voorstel van de leidend ambtenaar van het vernoemde bestuur;

b) drie vertegenwoordigers van de vervoersondernemers, drie vertegenwoordigers van de in de vervoersondernemingen tewerkgestelde werknemers en drie vertegenwoordigers van de gebruikers die, evenals hun plaatsvervanger, benoemd worden op voordracht van de drie meest representatieve belanghebbende organisaties van ieder van deze categorieën van personen.

Art. 61. § 1. De leden van de commissie, evenals de geraadpleegde personen, met uitzondering van de vertegenwoordigers van de openbare besturen, van de betrokkene, alsmede van de persoon die hem eventueel bijstaat of vertegenwoordigt, worden vergoed voor de kosten veroorzaakt door de uitvoering van hun opdracht overeenkomstig de voor het rijkspersoneel geldende bepalingen. Voor de toepassing ervan worden de leden en de geraadpleegde personen gelijkgesteld met de ambtenaren van rang 13.

§ 2. De Minister bepaalt de werking van de Commissie goederenvervoer over de weg, de procedure voorafgaand aan het onderzoek van de dossiers inbegrepen.

TITEL VII. — Het Overlegcomité goederenvervoer over de weg

Art. 62. Een Overlegcomité goederenvervoer over de weg wordt ingesteld bij het bestuur dat bevoegd is voor het vervoer van zaken over de weg.

Het is samengesteld uit :

1° een voorzitter;

2° vertegenwoordigers van de ministeriële departementen die tussenkomen in aspecten met betrekking tot het vervoer van zaken over de weg;

3° vertegenwoordigers van de meest representatieve organisaties van de sector van het vervoer van zaken over de weg, waarvan de ene helft de vervoerondernemers vertegenwoordigt en de andere helft de in de vervoerondernemingen tewerkgestelde werknemers vertegenwoordigt.

Art. 63. De Minister bepaalt de werking van het Overlegcomité goederenvervoer over de weg.

TITRE V. — Contrôle

Art. 58. Sont désignés pour rechercher et constater les infractions à la loi et à ses arrêtés d'exécution :

1° les fonctionnaires de police de la police fédérale et de la police locale;

2° les agents de l'administration compétente pour le transport de choses par route, qui sont investis d'un mandat de police judiciaire;

3° les agents de l'Administration des Douanes et Accises.

Art. 59. L'autorité compétente visée à l'article 29 de la loi est l'administration compétente pour le transport de choses par route.

TITRE VI. — La Commission des transports de marchandises par route

Art. 60. La Commission des transports de marchandises par route instituée auprès de l'administration compétente pour le transport de choses par route, est composée :

1° d'un président ainsi que d'un vice-président de rôle linguistique différent, et de leur suppléant, nommés par le Ministre en raison de leur compétence particulière dans le domaine des transports routiers; le Ministre peut préciser les qualités requises;

2° de douze membres ainsi que de leur suppléant, nommés par le Ministre en raison de leur compétence particulière dans le domaine des transports routiers :

a) trois représentants de l'administration compétente pour le transport de choses par route, nommés, ainsi que leur suppléant, sur la proposition du fonctionnaire dirigeant l'administration précitée;

b) trois représentants des entrepreneurs de transport, trois représentants des travailleurs employés dans les entreprises de transport et trois représentants des usagers, nommés, ainsi que leur suppléant, sur la proposition des trois organisations intéressées les plus représentatives de chacune de ces catégories de personnes.

Art. 61. § 1^{er}. Les membres de la commission ainsi que les personnes consultées, à l'exception des représentants des administrations publiques, de l'intéressé ainsi que de la personne qui l'assiste ou qui le représente éventuellement, sont indemnisés des frais que leur occasionne l'accomplissement de leur mission conformément aux dispositions en vigueur pour les agents de l'Etat. Les membres et personnes consultées sont assimilés aux fonctionnaires de rang 13.

§ 2. Le Ministre détermine le fonctionnement de la Commission des transports de marchandises par route, y compris la procédure préalable à l'examen des dossiers.

TITRE VII. — Le Comité de concertation des transports de marchandises par route

Art. 62. Un Comité de concertation des transports de marchandises par route est institué auprès de l'administration compétente pour le transport de choses par route.

Il est composé :

1° d'un président;

2° de représentants des départements ministériels qui interviennent dans les aspects concernant le transport de choses par route;

3° de représentants des organisations les plus représentatives du secteur des transports de choses par route, dont une moitié représente les entrepreneurs de transport et l'autre moitié représente les travailleurs employés dans les entreprises de transport.

Art. 63. Le Ministre détermine le fonctionnement du Comité de concertation des transports de marchandises par route.

**TITEL VIII. — Wijzigings-, opheffings-,
overgangs- en slotbepalingen**

HOOFDSTUK I. — Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. — Wijzigingen aan het besluit van de Regent van 18 september 1947 betreffende de uitvoering van het Wetboek der zegelrechten

Art. 64. Artikel 1, vierde lid, van het besluit van de Regent van 18 september 1947 betreffende de uitvoering van het Wetboek der zegelrechten, ingevoegd door het koninklijk besluit van 12 augustus 1970, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Bij afwijking van het eerste lid, mag het recht verschuldigd voor de akten en geschriften bedoeld in artikel 8, 13° tot 20° en 22° en artikel 11, 1°, 3°, 4° en 6° van het Wetboek, gekwetten worden in speciën, onder de voorwaarden bepaald bij de artikelen 26 en 26bis van dit besluit, op basis van periodieke aangiften ingediend op het kantoor van het zegel of, bij ontstentenis, op het kantoor der registratie belast met het registreren der gerechtelijke akten.

De verschuldigde rechten worden gekwetten :

1° wanneer zij verschuldigd zijn bij toepassing van artikel 8, 13° tot 20° en 22° van het Wetboek, door de administratie, de openbare instelling, de ambtenaar van de burgerlijke stand of de burgemeester of zijn afgevaardigde, voor de akten of geschriften die zij opmaken en voor de akten die met hun tussenkomst worden verleden;

2° wanneer zij verschuldigd zijn bij toepassing van artikel 11, 1°, 3°, 4° en 6° van het Wetboek, door de bankiers en de bij artikel 54 van genoemd Wetboek met bankiers gelijkgestelde personen, voor de akten of geschriften die zij opmaken of aanvaarden. » .

Art. 65. In artikel 26, eerste lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 12 augustus 1970 en gewijzigd bij de wet van 22 december 1989, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden "aan de directeur-generaal van de belasting over de toegevoegde waarde, registratie en domeinen notificiëren" worden vervangen door de woorden "aan de directeur-generaal van het kadaster, registratie en domeinen notificeren";

2° in 3°, worden de woorden "in artikel 1, laatste lid" vervangen door de woorden "in artikel 1, vierde lid".

Art. 66. In hetzelfde besluit, wordt een artikel 26bis ingevoegd, luidend als volgt :

« De administratie, de openbare instelling, de ambtenaar van de burgerlijke stand of de burgemeester of zijn afgevaardigde die wenst gebruik te maken van de mogelijkheid de rechten verschuldigd voor de akten en geschriften vermeld in artikel 8, 13° tot 20° en 22° van het Wetboek, te kwijten in speciën, moet zich aan de volgende voorwaarden houden :

1° de directeur-generaal van het kadaster, de registratie en de domeinen, vooraf, bij ter post aangetekende brief notificeren dat hij zich verbindt de voorschriften te eerbiedigen, bepaald onder 2° tot 4° hierna, en daarbij nauwkeurig vermelden, verwijzend naar voormeld artikel 8, de soorten akten en geschriften waarvoor de betaling van het recht in speciën zal geschieden;

2° een repertorium of een ander bescheid houden, waarop, volgens een ononderbroken nummering, de akten en geschriften onderworpen aan de belasting ingevolge artikel 8, 13° tot 20° en 22°, van het Wetboek, worden vermeld. De vermelding omvat, benevens het volgnummer, de aard van het geschrift, de persoon aan wie het geschrift werd afgeleverd of met wiens tussenkomst het werd verleden, het aantal aan het zegel onderworpen exemplaren en het bedrag van de verschuldigde rechten. Op elk geschrift vermeld in het repertorium of bescheid wordt zijn volgnummer aangebracht;

3° binnen de maand na het verstrijken van elk burgerlijk kwartaal, moet op het kantoor bedoeld in artikel 1, vierde lid, een in twee exemplaren opgestelde, gedateerde en met zijn geschriften gelijkvormig verklaarde aangifte worden ingediend, die, voor het verlopen kwartaal, het aantal akten en geschriften laat kennen door hem of met zijn tussenkomst opgemaakt en onderworpen aan het zegel krachtens artikel 8, 13° tot 20° en 22° van het Wetboek, per betrokken bepaling. In dezelfde termijn wordt het bedrag van de verschuldigde rechten overgeschreven op de postrekening van het voormeld kantoor. Een exemplaar van de aangifte, bekleed met een ontvangstmelding, wordt teruggegeven aan de aanvrager;

4° op elk geschrift waarvoor het zegelrecht aan de Staat moet worden betaald op aangifte, een zichtbare melding aanbrengen opgesteld als volgt : "Zegelrecht van 5 € betaald op aangifte door (benaming van de administratie of de openbare instelling).

De leden 2 tot 5 van artikel 26 zijn van toepassing. »

**TITRE VIII. — Dispositions modificatives,
abrogatoires, transitoires et finales**

CHAPITRE I^{er}. — Dispositions modificatives

Section 1^{re}. — Modifications à l'arrêté du Régent du 18 septembre 1947 relatif à l'exécution du Code des droits de timbre

Art. 64. L'article 1^{er}, alinéa 4, de l'arrêté du Régent du 18 septembre 1947 relatif à l'exécution du Code des droits de timbre, inséré par l'arrêté royal du 12 août 1970, est remplacé par la disposition suivante :

« Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le droit dû pour les actes et écrits désignés à l'article 8, 13° à 20° et 22° et à l'article 11, 1°, 3°, 4° et 6° du Code peut être acquitté en espèces, aux conditions prévues aux articles 26 et 26bis du présent arrêté, sur base de déclarations périodiques remises au bureau du timbre ou, à défaut, au bureau de l'enregistrement chargé de l'enregistrement des actes judiciaires dans le ressort duquel ils sont établis.

Les droits dus sont acquittés :

1° lorsqu'ils sont dus par application de l'article 8, 13° à 20° et 22° du Code, par l'administration, l'établissement public, l'officier de l'état civil ou le bourgmestre ou son délégué, pour les actes ou écrits qu'ils dressent et pour les actes passés à leur intervention;

2° lorsqu'ils sont dus par application de l'article 11, 1°, 3°, 4° et 6° du Code, par le banquier ou la personne y assimilée par l'article 54 dudit Code, pour les actes ou écrits dressés ou acceptés par eux. » .

Art. 65. A l'article 26, alinéa 1^{er}, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 12 août 1970 et modifié par la loi du 22 décembre 1989, sont apportées les modifications suivantes :

1° les mots "notifier au directeur général de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines" sont remplacés par les mots "notifier au directeur général du cadastre, de l'enregistrement et des domaines";

2° au 3°, les mots "à l'article 1^{er}, dernier alinéa" sont remplacés par les mots "à l'article 1^{er}, alinéa 4".

Art. 66. Dans le même arrêté, il est inséré un article 26bis, rédigé comme suit :

« L'administration, l'établissement public, l'officier de l'état civil ou le bourgmestre ou son délégué qui désire faire usage de la faculté d'acquitter en espèces le droit dû pour les actes et écrits désignés à l'article 8, 13° à 20° et 22° du Code doit se conformer aux conditions suivantes :

1° notifier, au préalable, au directeur général du cadastre, de l'enregistrement et des domaines, par lettre recommandée à la poste, qu'il s'engage à respecter les prescriptions énoncées sous 2° à 4° ci-après, en précisant, par référence à l'article 8 précité, les catégories d'actes et écrits pour lesquels le paiement du droit sera effectué en espèces;

2° tenir un répertoire ou autre document sur lequel sont mentionnés, dès leur rédaction, selon une numérotation ininterrompue, les actes et écrits assujettis à l'impôt en vertu de l'article 8, 13° à 20° et 22° du Code. La mention comporte, outre le numéro d'ordre, la nature du document, la personne à qui le document est délivré ou à l'intervention de laquelle il est passé, le nombre d'exemplaires assujettis au droit et le montant du droit dû. Tout document mentionné au répertoire ou autre document est annoté de son numéro d'ordre;

3° dans le mois de l'expiration de chaque trimestre civil, remettre au bureau désigné à l'article 1^{er}, alinéa 4, une déclaration en double exemplaire, datée et certifiée conforme à ses écritures, faisant connaître, pour le trimestre écoulé, le nombre d'exemplaires des actes et écrits dressés par lui ou à son intervention et assujettis au timbre en vertu de l'article 8, 13° à 20° et 22° du Code, par disposition concernée. Dans le même délai, le montant des droits dus est viré au compte courant postal du bureau précité. Un exemplaire de la déclaration, revêtu d'un accusé de réception, est restitué au déclarant;

4° porter, sur chaque écrit pour lequel le droit de timbre doit être payé à l'Etat, sur déclaration, une mention apparente rédigée comme suit : "Droit de timbre de 5 € payé sur déclaration par (dénomination de l'administration ou de l'établissement public).

Les alinéas 2 à 5 de l'article 26 sont applicables. »

Afdeling 2. — Wijzigingen aan het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige overtredingen inzake het vervoer over de weg

Art. 67. De artikelen 2 en 3 van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige overtredingen inzake het vervoer over de weg, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 11 december 2001 tot invoering van de euro in de besluiten betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg, het wegverkeer en de A.D.R., worden vervangen door de volgende bepalingen :

« Art. 2. Onder de voorwaarden vastgesteld in de artikelen 32 tot 34 van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg, in artikel 31bis van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocar, in artikel 65 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en in artikel 2bis van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg :

1° kunnen de volgende inbreuken vastgesteld op een openbare plaats zoals bepaald in artikel 28 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, aanleiding geven tot de inning ter plaatse en per inbreuk van de hierna aangegeven sommen :

a) onverminderd de bepalingen van artikel 3, § 1 van dit besluit, de inbreuken op de artikelen 5, § 1, 2°, 6, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 26 § 2, 2°, a), b) en d) en 28 van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg evenals op de artikelen 31, 34, 46 en 53 van het koninklijk besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg : 500 EUR;

b) de inbreuken op de artikelen 23 en 26, § 2, 2°, c) van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg en op artikel 56 van het koninklijk besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg, vastgesteld op een openbare plaats, zoals bepaald in artikel 28 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 : 125 EUR;

c) de inbreuken op de artikelen 3bis, 4, 5, 11, 12, 13 en 15 van verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen, gewijzigd door verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van de Europese Unie van 11 december 1997 : 500 EUR;

d) de inbreuken op de artikelen 3, 5 en 6 van verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad van de Europese Unie van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn : 500 EUR;

e) de inbreuken op de artikelen 1, 2, 3, 5, 6, 8 en 9 van verordening (EG) nr. 2121/98 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 2 oktober 1998 houdende toepassingsbepalingen van verordeningen (EEG) nr. 684/92 en (EG) nr. 12/98 van de Raad wat de documenten voor het vervoer van personen betreft : 500 EUR;

f) de inbreuken op artikel 1 van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars : 500 EUR;

g) de inbreuken op de artikelen 60 en 61 van het reglement gevoegd bij het besluit van de Regent van 20 september 1947 houdende algemeen reglement betreffende het geregeld vervoer, het geregeld tijdelijke vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer en het ongeregeld vervoer : 500 EUR;

Section 2. — Modifications à l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route

Art. 67. Les articles 2 et 3 de l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route, modifié par l'arrêté royal du 11 décembre 2001 introduisant l'euro dans les arrêtés relatifs à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route, la circulation routière et l'A.D.R., sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. 2. Dans les conditions fixées par les articles 32 à 34 de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route, par l'article 31 bis de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars, par l'article 65 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 et par l'article 2bis de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable :

1° les infractions suivantes, constatées dans un lieu public au sens de l'article 28 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, peuvent donner lieu à la perception sur place et par infraction des sommes indiquées ci-dessous :

a) sans préjudice des dispositions de l'article 3, § 1^{er} du présent arrêté, les infractions aux articles 5, § 1^{er}, 2°, 6, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 26 § 2, 2°, a), b) et d) et 28 de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route ainsi qu'aux articles 31, 34, 46 et 53 de l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route : 500 EUR;

b) les infractions aux articles 23 et 26, § 2, 2°, c) de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route et à l'article 56 de l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route, constatées dans un lieu public, au sens de l'article 28 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 : 125 EUR;

c) les infractions aux articles 3bis, 4, 5, 11, 12, 13 et 15 du règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil des Communautés européennes du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus, modifié par le règlement (CE) n° 11/98 du Conseil de l'Union européenne du 11 décembre 1997 : 500 EUR;

d) les infractions aux articles 3, 5 et 6 du règlement (CE) n° 12/98 du Conseil de l'Union européenne du 11 décembre 1997 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non-résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre : 500 EUR;

e) les infractions aux articles 1, 2, 3, 5, 6, 8 et 9 du règlement (CE) n° 2121/98 de la Commission des Communautés européennes du 2 octobre 1998 portant modalités d'application des règlements (CEE) n° 684/92 et (CE) n° 12/88 du Conseil en ce qui concerne les documents pour les transports de voyageurs effectués par autocars et autobus : 500 EUR;

f) les infractions à l'article 1^{er} de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars : 500 EUR;

g) les infractions aux articles 60 et 61 du règlement annexé à l'arrêté du Régent du 20 septembre 1947 portant le règlement général relatif aux services réguliers, aux services réguliers temporaires, aux services réguliers spécialisés et aux services occasionnels : 500 EUR;

h) onverminderd de bepalingen van artikel 3, § 2 van dit besluit :

— de inbreuken op de artikelen 12, 13, 14, punt 1, 15, met uitzondering van zijn punten 5 en 7, en op artikel 16 van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer : 250 EUR;

— de inbreuken op artikel 3, punt 1 van dezelfde verordening : 500 EUR;

— de inbreuken op artikel 15, punt 5 van dezelfde verordening : 500 EUR;

— de inbreuken op artikel 15, punt 7 van dezelfde verordening : 1 250 EUR;

i) onverminderd de bepalingen van artikel 3, § 2 van dit besluit :

— de inbreuken op artikel 10, punt 2 van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (A.E.T.R.), op de artikelen 9 en 11, met uitzondering van zijn punt 4, van de bijlage tot deze overeenkomst evenals op titel III, punt *c*, 4, *a* van bijvoegsel I van dezelfde bijlage : 250 EUR;

— de inbreuken op artikel 10 van de bijlage tot deze overeenkomst : 500 EUR;

— de afwezigheid op de registratiebladen van een of verscheidene van de handgeschreven aantekeningen, voorgeschreven in titel IV, punt *d* van bijvoegsel I van de bijlage tot deze overeenkomst : 500 EUR;

— de inbreuken op artikel 11, punt 4 van de bijlage tot deze overeenkomst : 1 250 EUR;

2° kunnen de inbreuken op de hierna vermelde artikelen van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, vastgesteld op een openbare plaats zoals bepaald in artikel 28 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, aanleiding geven tot de inning ter plaatse en per inbreuk van de hierna aangegeven sommen :

a) voor de inbreuken op artikel 5 : 250 EUR;

b) voor de inbreuken op artikel 6, punt 1 : de sommen opgenomen in bijlage 1 bij dit besluit;

c) voor de inbreuken op artikel 7 :

— als de onderbreking minder dan 15 minuten bedraagt : 250 EUR;

— als de onderbreking minstens 15 minuten en minder dan 45 minuten bedraagt : 125 EUR;

d) voor de inbreuken op artikel 8, punten 1 en 2 : 62 EUR per periode van 30 minuten ontbrekende dagelijkse rusttijd;

e) voor de inbreuken op artikel 9 : 125 EUR;

f) voor de inbreuken op artikel 14 : 500 EUR;

3° kunnen de inbreuken op de hierna vermelde artikelen van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (A.E.T.R.), vastgesteld op een openbare plaats zoals bepaald in artikel 28 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, aanleiding geven tot de inning ter plaatse en per inbreuk van de hierna aangegeven sommen :

a) voor de inbreuken op artikel 5 : 250 EUR;

b) voor de inbreuken op artikel 6, punt 1 : de sommen opgenomen in bijlage 1 bij dit besluit;

c) voor de inbreuken op artikel 7 :

— als de onderbreking minder dan 15 minuten bedraagt : 250 EUR;

— als de onderbreking minstens 15 minuten en minder dan 45 minuten bedraagt : 125 EUR;

d) voor de inbreuken op artikel 8, punten 1 en 2 : 62 EUR per periode van 30 minuten ontbrekende dagelijkse rusttijd;

e) voor de inbreuken op artikel 8, punt 8 : 125 EUR;

h) sans préjudice des dispositions de l'article 3, § 2 du présent arrêté :

— les infractions aux articles 12, 13, 14, point 1, 15, à l'exception de ses points 5 et 7, et à l'article 16 du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route : 250 EUR;

— les infractions à l'article 3, point 1 du même règlement : 500 EUR;

— les infractions à l'article 15, point 5 du même règlement : 500 EUR;

— les infractions à l'article 15, point 7 du même règlement : 1 250 EUR;

i) sans préjudice des dispositions de l'article 3, § 2 du présent arrêté :

— les infractions à l'article 10, point 2 de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.), aux articles 9 et 11, à l'exception de son point 4, de l'annexe à cet accord ainsi qu'au titre III, point *c*, 4, *a* de l'appendice I de la même annexe : 250 EUR;

— les infractions à l'article 10 de l'annexe à cet accord : 500 EUR;

— l'absence sur les feuilles d'enregistrement d'une ou plusieurs des mentions manuscrites prévues au titre IV, point *d* de l'appendice I de l'annexe à cet accord : 500 EUR;

— les infractions à l'article 11, point 4 de l'annexe à cet accord : 1 250 EUR;

2° les infractions aux articles suivants du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, constatées dans un lieu public au sens de l'article 28 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, peuvent donner lieu à la perception sur place et par infraction des sommes indiquées ci-dessous :

a) pour les infractions à l'article 5 : 250 EUR;

b) pour les infractions à l'article 6, point 1 : les sommes reprises en annexe 1 au présent arrêté;

c) pour les infractions à l'article 7 :

— si l'interruption est inférieure à 15 minutes : 250 EUR;

— si l'interruption est égale ou supérieure à 15 minutes et inférieure à 45 minutes : 125 EUR;

d) pour les infractions à l'article 8, points 1 et 2 : 62 EUR par période de 30 minutes de repos journalier manquant;

e) pour les infractions à l'article 9 : 125 EUR;

f) pour les infractions à l'article 14 : 500 EUR;

3° les infractions aux articles suivants de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.), constatées dans un lieu public au sens de l'article 28 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, peuvent donner lieu à la perception sur place et par infraction des sommes indiquées ci-dessous :

a) pour les infractions à l'article 5 : 250 EUR;

b) pour les infractions à l'article 6, point 1 : les sommes reprises en annexe 1 au présent arrêté;

c) pour les infractions à l'article 7 :

— si l'interruption est inférieure à 15 minutes : 250 EUR;

— si l'interruption est égale ou supérieure à 15 minutes et inférieure à 45 minutes : 125 EUR;

d) pour les infractions à l'article 8, points 1 et 2 : 62 EUR par période de 30 minutes de repos journalier manquant;

e) pour les infractions à l'article 8, point 8 : 125 EUR;

4° kunnen de overige inbreuken op de onder 1°, 2° en 3° van dit artikel opgesomde verordeningen van de Europese Unie, internationale overeenkomsten, wetten en besluiten, vastgesteld op een openbare plaats zoals bepaald in artikel 28 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, aanleiding geven tot de inning ter plaatse en per overtreding van een som van 62 EUR.

Art. 3. § 1. Bij het vaststellen van het gebruik van valse of vervalste vervoervergunningen of van als dusdanig geldende documenten opgelegd door de verordeningen van de Europese Unie, wetten en besluiten vermeld in artikel 2, 1° wordt de totaal ter plaatse te innen som verhoogd met 1 250 EUR.

§ 2. Bij vaststelling van manipulaties die tot doel hebben de goede werking van het controleapparaat waarmee het voertuig is uitgerust of een correcte registratie van de gegevens op de registratiebladen van dit apparaat te verhinderen evenals van vervalsing van de gegevens vermeld op de registratiebladen opgelegd door de voornoemde verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 en 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 en door de voornoemde A.E.T.R.-Overeenkomst, of van elke andere handeling om zich te onttrekken aan een controle, wordt het totaal van de ter plaatse te innen som verhoogd met 1 250 EUR. »

HOOFDSTUK II. — *Opheffingsbepalingen*

Art. 68. Opgeheven worden :

1° het koninklijk besluit van 3 maart 1966 tot vaststelling van een typeovereenkomst voor het vervoer van bepaalde stortgoederen en producten met kipwagens tegen vergoeding, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juni 1968;

2° het koninklijk besluit van 15 juni 1966 betreffende de prijzen en voorwaarden van het vervoer met motorvoertuigen tegen vergoeding van producten waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal toepasselijk is, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 7 juli 1967, 21 juni 1968, 15 april 1976 en 27 september 1983;

3° het koninklijk besluit van 7 juli 1967 betreffende de controle en het openbaar maken van prijzen en voorwaarden van het vervoer met motorvoertuigen tegen vergoeding van producten waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal toepasselijk is, tussen landen van de Benelux Economische Unie, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juni 1968;

4° het koninklijk besluit van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding en bij het koninklijk besluit van 7 april 1995 tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg en het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding;

5° het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 7 april 1995 tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg en het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

HOOFDSTUK III. — *Overgangsbepalingen*

Art. 69. Tot 30 juni 2005 is dit besluit, met uitsluiting van titel IV, niet van toepassing :

1° op het vervoer van zaken verricht binnen het gebied van de zee- of rivierhavens, zoals dit door de gemeenteoverheid is bepaald;

2° op het vervoer van vuilnis verricht uitsluitend op Belgisch grondgebied voor de uitvoering van een openbare dienst.

4° les autres infractions aux règlements de l'Union européenne, aux accords internationaux, lois et arrêtés énumérés aux 1°, 2° et 3° du présent article, constatées dans un lieu public au sens de l'article 28 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, peuvent donner lieu à la perception sur place et par infraction d'une somme de 62 EUR.

Art. 3. § 1^{er}. Lors du constat de l'utilisation de fausses licences de transport ou de falsifications de licences de transport ou de documents en tenant lieu, imposés par les règlements de l'Union européenne, lois et arrêtés cités à l'article 2, 1°, la somme totale à percevoir sur place est augmentée de 1 250 EUR.

§ 2. Lors du constat de manipulations visant à empêcher le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle dont le véhicule est équipé ou l'enregistrement correct des données sur la feuille d'enregistrement de l'appareil de contrôle ainsi que lors du constat de falsifications des données enregistrées sur les feuilles d'enregistrement imposées par les règlements (CEE) n° 3820/85 et 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 précités et par l'Accord A.E.T.R. précité ou de toute autre manœuvre visant à se soustraire au contrôle, la somme totale à percevoir sur place est augmentée de 1 250 EUR. »

CHAPITRE II. — *Dispositions abrogatoires*

Art. 68. Sont abrogés :

1° l'arrêté royal du 3 mars 1966 fixant un contrat-type pour le transport rémunéré de certains produits et matières en vrac par véhicules à benne, modifié par l'arrêté royal du 21 juin 1968;

2° l'arrêté royal du 15 juin 1966 relatif aux prix et conditions du transport rémunéré par véhicules automobiles de produits relevant du Traité instituant la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier, modifié par les arrêtés royaux du 7 juillet 1967, du 21 juin 1968, du 15 avril 1976 et du 27 septembre 1983;

3° l'arrêté royal du 7 juillet 1967 relatif au contrôle et à la publicité des prix et conditions du transport rémunéré par véhicules automobiles, de produits relevant du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, effectué entre pays de l'Union économique Bénélux, modifié par l'arrêté royal du 21 juin 1968;

4° l'arrêté royal du 18 mars 1991 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, modifié par l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles et par l'arrêté royal du 7 avril 1995 modifiant l'arrêté royal du 18 mars 1991 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route, dans le domaine des transports nationaux et internationaux et l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles;

5° l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, modifié par l'arrêté royal du 7 avril 1995 modifiant l'arrêté royal du 18 mars 1991 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route, dans le domaine des transports nationaux et internationaux et l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

CHAPITRE III. — *Dispositions transitoires*

Art. 69. Jusqu'au 30 juin 2005, le présent arrêté, à l'exclusion du titre IV, n'est pas applicable :

1° aux transports de choses effectués dans l'enceinte des ports maritimes ou fluviaux, telle que délimitée par les autorités communales;

2° aux transports d'immondices effectués, exclusivement sur le territoire belge, pour l'exécution d'un service public.

Art. 70. De borgtochten gesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 38, § 2 van het koninklijk besluit van 5 september 1978 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg en deze gesteld overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk IV van het koninklijk besluit van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg, gewijzigd bij artikel 1 van het koninklijk besluit van 7 april 1995, worden, wat hun bedrag en hun gevolgen betreft, gelijkgesteld met deze gesteld krachtens titel II, hoofdstuk III van dit besluit.

Art. 71. In afwijking van artikel 33 moet de onderneming die een kopie van een vergunning nationaal vervoer of van een vergunning communautair vervoer verkrijgt ter vervanging van een algemene vergunning voor nationaal vervoer geldig voor een motorvoertuig en die na 31 december 2002 vervalt, bij de eerste afgifte van de kopie van de voornoemde vervoervergunning de in artikel 33 bepaalde retributie niet betalen.

Art. 72. Elke vergunning nationaal vervoer en elke vergunning communautair vervoer wordt geweigerd aan de onderneming die in gebreke blijft alle retributies te vereffenen die ze verschuldigd is overeenkomstig artikel 12 van het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

Art. 73. In artikel 2 van het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, wordt de bepaling van punt 9° vervangen door de volgende bepaling: « 9° «vervoer van zaken tegen vergoeding»: elk vervoer van zaken verricht voor rekening van derden voor een tegenprestatie in de vorm van onverschillig welk rechtstreeks of onrechtstreeks voordeel, in geld of in natura. ».

Art. 74. De algemene vergunningen voor nationaal vervoer afgegeven overeenkomstig de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding blijven geldig tot aan hun vervaldatum; hun geldigheid is echter beperkt tot 31 december 2003.

HOOFDSTUK IV. — *Slotbepalingen*

Art. 75. De artikelen 1 tot 36, 37 § 2 en 39 tot 42 van de wet treden in werking op 1 januari 2003.

Evenwel treedt artikel 42 van de wet in werking op 1 juni 2002 voor wat betreft het verval van de woorden «of met een door afzonderlijke mechanische kracht voortbewogen voertuig» in artikel 1 van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

Art. 76. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2003, met uitzondering van de artikelen 73 en 75, tweede lid, die in werking treden op 1 juni 2002.

Art. 77. Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer en Onze Minister van Financiën zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 7 mei 2002.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

De Minister van Financiën,
D. REYNDERS

Art. 70. Les cautionnements établis conformément aux dispositions de l'article 38, § 2 de l'arrêté royal du 5 septembre 1978 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux et ceux établis conformément aux dispositions du chapitre IV de l'arrêté royal du 18 mars 1991 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, modifié par l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 7 avril 1995, sont assimilés, quant à leur montant et à leurs effets, à ceux établis en vertu du titre II, chapitre III du présent arrêté.

Art. 71. Par dérogation aux dispositions de l'article 33, l'entreprise qui obtient une copie d'une licence de transport national ou d'une licence de transport communautaire en remplacement d'une autorisation générale de transport national valable pour un véhicule automobile et qui expire après le 31 décembre 2002, n'est pas tenue de payer, lors de la première délivrance de la copie de licence de transport précitée, la redevance prévue à l'article 33.

Art. 72. Toute licence de transport national et toute licence de transport communautaire sont refusées à l'entreprise qui demeure en défaut de liquider toutes les redevances dont elle est redevable conformément à l'article 12 de l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

Art. 73. A l'article 2 de l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, la disposition du point 9° est remplacée par la disposition suivante: « 9° «transport rémunéré de choses»: tout transport de choses effectué pour compte de tiers, moyennant une contre-prestation sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques, en espèces ou en nature. ».

Art. 74. Les autorisations générales de transport national délivrées conformément à la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles demeurent valables jusqu'à la date de leur expiration; leur validité est cependant limitée au 31 décembre 2003.

CHAPITRE IV. — *Dispositions finales*

Art. 75. Les articles 1^{er} à 36, 37 § 2 et 39 à 42 de la loi entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

Toutefois, l'article 42 de la loi entre en vigueur le 1^{er} juin 2002 en ce qui concerne la suppression des mots «ou à traction mécanique indépendante» dans l'article 1^{er} de la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

Art. 76. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2003, à l'exception des articles 73 et 75, alinéa 2 qui entrent en vigueur le 1^{er} juin 2002.

Art. 77. Notre Ministre de la Mobilité et des Transports et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 7 mai 2002.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

Le Ministre des Finances,
D. REYNDERS

Bijlage 1. — Stevig beige papier, formaat DIN A4

<p>KONINKRIJK BELGIË</p> <div style="text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> B </div>	<p>EUROPESE GEMEENSCHAP</p> <div style="text-align: center; font-weight: bold; margin-top: 10px;"> MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR Bestuur van het Vervoer te Land </div>
<p>GETUIGSCHRIFT VAN VAKBEKWAAMHEID VOOR NATIONAAL EN INTERNATIONAAL VERVOER VAN GOEDEREN OVER DE WEG</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 60px; height: 20px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Nr. </div>	
<p>Wij, ondergetekende, Directeur-generaal van het Bestuur van het Vervoer te Land, door de Minister van Vervoer gemachtigde ambtenaar, verklaren:</p> <p>a) dat op is geslaagd voor de gedeelten van het examen (jaar:; zitting:) georganiseerd voor het getuigschrift van vakbekwaamheid voor nationaal en internationaal vervoer van goederen over de weg, overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg;</p> <p>b) dat de in punt a) genoemde persoon gemachtigd is zijn vakbekwaamheid te gebruiken in een onderneming voor het vervoer van goederen over de weg die internationaal vervoer verricht.</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; font-size: 0.8em;"> Dit document vormt het voldoende bewijs van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 10, lid 1 van richtlijn 96/26/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitvoering van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers. </div>	
<p>Stempel van het Bestuur van het Vervoer te Land:</p>	<p>Voor de Minister: De Directeur-generaal,</p>
<p>Afgegeven te Brussel (België) op</p>	<p>Voor de voorzitter van de examencommissie: De Secretaris,</p>

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg.

ALBERT

Van Koningswege :


De Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Mevr. I. DURANT

De Minister van Financiën,

D. REYNDERS

Annexe 1. — Papier fort de couleur beige, format DIN A4

<p>ROYAUME DE BELGIQUE</p> 	<p>COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE</p>	<p>MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE</p> <p>Administration du Transport terrestre</p>
<p>CERTIFICAT DE CAPACITÉ PROFESSIONNELLE AU TRANSPORT NATIONAL ET INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE</p>		
<p>N° </p>		
<p>Nous, soussigné, Directeur général de l'Administration du Transport terrestre, fonctionnaire délégué par le Ministre des Transports, certifions:</p> <p>a) que le a subi avec succès les épreuves de l'examen (année:; session:)</p> <p>.....) organisé pour l'obtention du certificat de capacité professionnelle au transport national et international de marchandises par route, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route;</p> <p>b) que la personne visée au point a) est habilitée à faire valoir sa capacité professionnelle dans une entreprise de transport de marchandises par route effectuant des transports internationaux.</p>		
<p><i>Le présent certificat constitue la preuve suffisante de la capacité professionnelle visée à l'article 10, paragraphe 1 de la directive 96/26/CE du Conseil de l'Union européenne du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux.</i></p>		
<p>Cachet de l'Administration du Transport terrestre:</p>	<p>Pour le Ministre: Le Directeur général,</p>	<p>Délivré à Bruxelles (Belgique), le</p> <p>Pour le Président du jury d'examen: Le Secrétaire,</p>

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,

I. DURANT

Le Ministre des Finances,

D. REYNDERS

Anlage 1. — Dickes beigefarbenes Papier, format DIN A4

<p>KÖNIGREICH BELGIEN</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 60px; height: 60px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center; font-size: 40px; font-weight: bold;">B</div>	<p>EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px auto; width: 80%;"> <p>MINISTERIUM DES VERKEHRSWESENS UND DER INFRASTRUKTUR</p> <p>Landtransportverwaltung</p> </div>
<p>BESCHEINIGUNG ÜBER DIE FACHLICHE EIGNUNG FÜR DEN INNERSTAATLICHEN UND GRENZÜBERSCHREITENDEN GÜTERKRAFTVERKEHR</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px; margin: 0 auto; text-align: center;"> <p>Nr. _____</p> </div> <p>Wir, der Unterzeichnete, Generaldirektor der Landtransportverwaltung und Beauftragter des Ministers des Transportwesens, bescheinigt folgendes:</p> <p>a) am geboren in hat mit Erfolg gemäß den Bestimmungen des königlichen Erlasses vom 7. Mai 2002 betreffend den Güterkraftverkehr, die Prüfung zur Erlangung der Bescheinigung über die fachliche Eignung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr (Jahr:; Prüfungstermin:) abgelegt.</p> <p>b) Die unter Buchstabe a) bezeichnete Person ist aufgrund ihrer fachlichen Eignung zur Berufsausübung in einem Güterkraftverkehrsunternehmen, das Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr durchführt, berechtigt.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; font-size: 0.8em;"> <p><i>Durch diese Bescheinigung wird der ausreichende Nachweis der fachlichen Eignung gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 96/26/EG des Rates der Europäischen Union vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der betreffenden Verkehrsunternehmen erbracht.</i></p> </div>	
<p>Stempel der Landtransportverwaltung</p>	<p>Ausgestellt in Brüssel (Belgien) am</p> <p>Für den Minister: Der Generaldirektor,</p> <p>Für den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses: Der Sekretär,</p>

Gesehen, um unserem Erlaß vom 7. Mai 2002 betreffend den Güterkraftverkehr beigefügt zu werden.

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister des Mobilität und Transportwesens,
Frau I. DURANT

Der Minister der Finanzen,
D. REYNDERS

Bijlage 2

LIJST VAN DE ONDERWERPEN VAN DE CURSUSSEN EN EXAMENS VAN VAKBEKWAAMHEID

1° Elementaire kennis van het burgerlijk recht

- a) de overeenkomsten in het algemeen;
- b) de belangrijkste overeenkomsten die in het wegvervoer gangbaar zijn, met name de eruit voortvloeiende rechten en verplichtingen;
- c) de onderhandeling van een rechtsgeldige vervoerovereenkomst, met name wat de vervoervoorwaarden betreft;
- d) het onderzoek van een klacht van zijn opdrachtgever in verband met schade die het gevolg is van verlies of beschadiging van de goederen tijdens het vervoer of van vertraging bij de aflevering, en de gevolgen van deze klacht voor zijn contractuele aansprakelijkheid;
- e) de regels en verplichtingen die voortvloeien uit het "CMR"-Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg.

2° Elementaire kennis van het handelsrecht

- a) de voorwaarden en de regels inzake de bedrijfsuitoefening en de algemene verplichtingen van handelaren (inschrijving, handelsboeken, enz.) en van de gevolgen van een faillissement;

- b) de soorten handelsvennootschappen en de voorschriften inzake hun oprichting en werking.

3° Elementaire kennis van het sociaal recht

- a) de rol en de werking van de sociale instellingen in de sector van het wegvervoer (vakbonden, ondernemingsraden, werknemersvertegenwoordigers, arbeidsinspecteurs, enz.);

- b) de verplichtingen van de werkgevers op het gebied van de sociale zekerheid;

- c) de arbeidsovereenkomsten van de verschillende categorieën van werknemers van wegvervoerondernemingen (vorm van de overeenkomsten, verplichtingen van de partijen, arbeidsvoorwaarden en werktijden, betaald verlof, vergoeding, verbreking van de overeenkomst, enz.);

- d) de reglementeringen betreffende de rij- en rusttijden van de bestuurders en de tachograaf, alsmede de wijze waarop deze reglementeringen in de praktijk worden toegepast.

4° Elementaire kennis van het belastingrecht

- a) de BTW op vervoerdiensten;

- b) de verkeersbelasting op de voertuigen;

- c) de belastingen op bepaalde voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, alsmede de tolgelden en rechten voor het gebruik van bepaalde infrastructuur;

- d) de inkomstenbelasting.

5° Commercieel en financieel beheer van de onderneming

- a) de wettelijke bepalingen en de praktijk met betrekking tot het gebruik van cheques, wisselbrieven, promesses, kredietkaarten en andere betaalmiddelen of -methoden;

- b) de kredietvormen (bankkrediet, documentair krediet, waarborgen, hypotheek, financieringshuur, verhuur op lange termijn, factoring, enz.) en de eruit voortvloeiende lasten en verplichtingen;

- c) de jaarrekening (bepaling, voorstelling en interpretatie);

- d) de lezing en de interpretatie van een resultatenrekening;

- e) de analyse van de financiële situatie en van de rentabiliteit van de onderneming, meer bepaald op basis van financiële ratio's;

- f) het opstellen van een budget;

- g) de elementen van de kostprijs (vaste kosten, variabele kosten, exploitatiefondsen, afschrijvingen, enz.) en zijn berekening per voertuig, per kilometer, per reis of per ton;

- h) het opmaken van een organisatieschema voor de werknemers van de onderneming, de werkplannen, enz.;

- i) de beginselen van het marktonderzoek (marketing), de verkoopbevordering van vervoersdiensten, het opzetten van klantenbestanden, reclame, public relations, enz.;

- j) de soorten verzekeringen die eigen zijn aan het wegvervoer (aansprakelijkheidsverzekering, verzekering van passagiers, goederen, bagage) en de ermee verband houdende waarborgen en verplichtingen;

- k) de telematicatoepassingen in het wegvervoer;

- l) de toepassing van de regels betreffende de facturering van de diensten van goederenvervoer over de weg, de betekenis en de implicaties van de "incoterms";

- m) de categorieën van tussenpersonen in het vervoer, hun rol, hun functie en hun eventueel statuut.

Annexe 2

LISTE DES MATIERES FAISANT L'OBJET DES COURS ET DES EXAMENS DE CAPACITE PROFESSIONNELLE

1° Eléments de droit civil

- a) Les contrats en général;

- b) les principaux contrats en usage dans les activités du transport routier et notamment les droits et obligations qui en découlent;

- c) la négociation d'un contrat de transport légalement valide, notamment en ce qui concerne les conditions de transport;

- d) l'analyse d'une réclamation de son commettant concernant des dommages résultant soit de pertes ou d'avaries survenues à la marchandise en cours de transport soit du retard à la livraison, ainsi que les effets de cette réclamation sur sa responsabilité contractuelle;

- e) les règles et obligations découlant de la Convention "CMR" relative au contrat de transport international de marchandises par route.

2° Eléments de droit commercial

- a) les conditions et formalités prévues pour exercer le commerce, les obligations générales des commerçants (immatriculation, livres de commerce, etc.) et les conséquences de la faillite;

- b) les formes de sociétés commerciales, leurs règles de constitution et de fonctionnement.

3° Eléments de droit social

- a) le rôle et le fonctionnement des institutions sociales intervenant dans le secteur du transport routier (syndicats, comités d'entreprises, délégués du personnel, inspecteurs du travail, etc.);

- b) les obligations des employeurs en matière de sécurité sociale;

- c) les contrats de travail relatifs aux différentes catégories de travailleurs des entreprises de transport routier (forme des contrats, obligations des parties, conditions et durée du travail, congés payés, rémunération, rupture du contrat, etc.);

- d) les réglementations relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs ainsi qu'au tachygraphe et les mesures pratiques d'application de ces réglementations.

4° Eléments de droit fiscal

- a) la TVA sur les services de transport;

- b) la taxe de circulation des véhicules;

- c) les taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route ainsi que les péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures;

- d) les impôts sur le revenu.

5° Gestion commerciale et financière de l'entreprise

- a) les dispositions légales et les pratiques concernant l'utilisation des chèques, des lettres de change, des billets à ordre, des cartes de crédit et des autres moyens ou méthodes de paiement;

- b) les formes de crédit (bancaires, documentaires, cautionnement, hypothèques, location-financement, location à long terme, affacturage, etc.), les charges et les obligations qui en découlent;

- c) le bilan (définition, présentation et interprétation);

- d) la lecture et l'interprétation d'un compte de résultat;

- e) l'analyse de la situation financière et de la rentabilité de l'entreprise, notamment sur la base de ratios financiers;

- f) la préparation d'un budget;

- g) les éléments du prix de revient (coûts fixes, coûts variables, fonds d'exploitation, amortissements, etc.) et son calcul par véhicule, au kilomètre, au voyage ou à la tonne;

- h) la réalisation d'un organigramme relatif à l'ensemble du personnel de l'entreprise, l'organisation des plans de travail, etc.;

- i) les principes de l'étude du marché ("marketing"), de la promotion de ventes des services de transport, de l'élaboration de fichiers clients, de la publicité, des relations publiques, etc.;

- j) les types d'assurances propres aux transports routiers (assurances de responsabilité, de personnes, de choses, de bagages), les garanties et les obligations qui en découlent;

- k) les applications télématiques dans le domaine du transport routier;

- l) l'application des règles relatives à la facturation des services de transport routier de marchandises, la signification et les effets des "incoterms";

- m) les catégories d'auxiliaires de transport, leur rôle, leurs fonctions et leur statut éventuel.

6° Uitoefening van het beroep

a) de reglementeringen betreffende het vervoer van zaken over de weg voor rekening van derden, het huren van bedrijfsvoertuigen en de onderaanneming, meer bepaald de voorschriften betreffende de officiële organisatie van het beroep, de toegang tot het beroep, de vergunningen voor nationaal, communautair en extracommunautair vervoer, alsmede de controle en de sancties;

b) de voorschriften inzake de oprichting van een wegvervoeronderneming;

c) de documenten die vereist zijn voor de uitvoering van wegvervoer en de ontwikkeling van controleprocedures om ervoor te zorgen dat in de onderneming en aan boord van de voertuigen de vereiste documenten aanwezig zijn met betrekking tot het uitgevoerd transport, met name de documenten betreffende het voertuig, de bestuurder en de goederen;

d) de marktordering van het goederenvervoer over de weg, de expeditiebedrijven en de logistiek;

e) de grensformaliteiten, de functie en de betekenis van de T-documenten en van de "carnets TIR" en de verplichtingen en aansprakelijkheid die uit hun gebruik voortvloeien.

7° Technische normen en exploitatie

a) de massa's en de afmetingen van de voertuigen in de lidstaten van de Europese Unie en de afwijkingen van de algemene regels voor het uitzonderlijk vervoer;

b) de keuze van de voertuigen en de onderdelen (onderstel, motor, transmissiesysteem, remsysteem, enz.), toegespitst op de behoeften van de onderneming;

c) de formaliteiten inzake de goedkeuring, de registratie en de technische keuring van de voertuigen;

d) de maatregelen tegen de luchtverontreiniging veroorzaakt door de emissies van motorvoertuigen, alsook tegen de geluidsoverlast;

e) het opstellen van de periodieke onderhoudsplannen voor de voertuigen en hun uitrusting;

f) de soorten laad- en losmachines (laadkleppen, containers, paletten, enz.) en de ontwikkeling van procedures en instructies voor het laden en lossen van goederen (gewichtverdeling, opstapelen, vastzetten, stutten, enz.);

g) de technieken van gecombineerd vervoer in het spoor-wegvervoer of ro-ro-vervoer;

h) de toepassing van de procedures inzake de naleving van de voorschriften inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en afvalstoffen;

i) de toepassing van de procedures inzake de naleving van de voorschriften betreffende het vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen, met name die welke voortvloeien uit de "ATP"-Overeenkomst inzake het internationale vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen en het gebruik van speciale vervoermiddelen bij deze transporten;

j) de toepassing van de procedures inzake de naleving van de voorschriften inzake vervoer van levende dieren.

8° Veiligheid op de weg

a) de door het rijdend personeel vereiste beroepsbekwaamheden (rijbewijs, bewijs van geneeskundige schifting, getuigschrift van vakbekwaamheid, enz.);

b) de maatregelen om ervoor te zorgen dat de bestuurders zich houden aan de in de lidstaten van de Europese Unie geldende verkeersvoorschriften, -verboden en -beperkingen (snelheidsbeperkingen, voorrangregels, voorschriften inzake stilstaan en parkeren, gebruik van lichten, verkeerstekens, gedrag tegenover de zwakke weggebruikers, enz.);

c) het opstellen van instructies voor de bestuurders met betrekking tot het preventief rijgedrag en de controle op de veiligheidsnormen inzake de staat van het voerermaterieel, de uitrusting en de lading;

d) het opstellen van de procedures die bij een ongeval moeten worden gevolgd, en de toepassing van de gepaste procedures om herhaling van ongevallen of zware inbreuken te voorkomen.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Mevr. I. DURANT

De Minister van Financiën,

D. REYNDERS

6° Exercice de la profession

a) les réglementations relatives au transport routier de choses pour compte de tiers, à la location des véhicules utilitaires et à la sous-traitance, notamment les règles relatives à l'organisation officielle de la profession, à son accès, aux licences de transport national, communautaire et extra-communautaire, au contrôle et aux sanctions;

b) les réglementations relatives à la constitution d'une entreprise de transport routier;

c) les documents requis pour l'exécution des transports routiers et la mise en place des procédés de vérification pour assurer la présence, tant dans l'entreprise qu'à bord des véhicules, des documents requis se rapportant à chaque transport effectué, notamment les documents relatifs au véhicule, au conducteur et à la marchandise;

d) l'organisation du marché des transports routiers de marchandises, les bureaux de fret, la logistique;

e) les formalités lors du passage des frontières, le rôle et la portée des documents T et des carnets TIR, les obligations et responsabilités qui découlent de leur utilisation.

7° Normes et exploitation techniques

a) les masses et dimensions des véhicules dans les Etats membres de l'Union européenne et les procédures relatives aux transports exceptionnels dérogeant à ces règles générales;

b) le choix des véhicules ainsi que de leurs éléments (châssis, moteur, organes de transmission, systèmes de freinage, etc.), en fonction des besoins de l'entreprise;

c) les formalités relatives à la réception, à l'immatriculation et au contrôle technique de ces véhicules;

d) les mesures à prendre pour lutter contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules automobiles ainsi que contre le bruit;

e) l'établissement des plans d'entretien périodique des véhicules et de leur équipement;

f) les types d'engins de manutention et de chargement (hayons, conteneurs, palettes, etc.) et la mise en place des procédés et des consignes relatives aux opérations de chargement et déchargement des marchandises (répartition de la charge, gerbage, arrimage, calage, etc.);

g) les techniques du transport combiné par ferroutage ou transroulage;

h) la mise en œuvre des procédures visant à respecter les règles relatives au transport de marchandises dangereuses et de déchets;

i) la mise en œuvre des procédures visant à respecter les règles relatives au transport de denrées périssables, notamment celles qui découlent de l'Accord "ATP" relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports;

j) la mise en œuvre des procédures visant à respecter les réglementations relatives aux transports des animaux vivants.

8° Sécurité routière

a) les qualifications requises du personnel de conduite (permis de conduire, certificat de sélection médicale, certificat d'aptitude professionnelle, etc.);

b) la mise en place des actions pour s'assurer que les conducteurs respectent les règles, les interdictions et les restrictions de circulation en vigueur dans les Etats membres de l'Union européenne (limitations de vitesses, priorités, arrêt et stationnement, emploi des feux, signalisation routière, comportement à l'égard des usagers faibles, etc.);

c) l'élaboration des consignes destinées aux conducteurs concernant la conduite préventive et la vérification des normes de sécurité relatives à l'état du matériel de transport, de son équipement et du chargement;

d) l'instauration des procédures de conduite en cas d'accident et la mise en œuvre des procédures appropriées pour éviter la répétition d'accidents ou d'infractions graves.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,

Mme I. DURANT

Le Ministre des Finances,

D. REYNDERS