

# SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2011-2012

4 MAI 2012

**Projet de loi portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le Gouvernement belge et le Gouvernement macédonien, signé à Skopje le 10 septembre 1998**

## SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs . . . . .	2
Projet de loi . . . . .	4
Accord sur le transport routier entre le Gouvernement belge et le Gouvernement macédonien . . . . .	5
Avant-projet de loi . . . . .	12
Avis du Conseil d'État . . . . .	13

# BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2011-2012

4 MEI 2012

**Wetsontwerp houdende instemming met het Akkoord over het wegvervoer tussen de Belgische Regering en de Macedonische Regering, ondertekend te Skopje op 10 september 1998**

## INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting . . . . .	2
Wetsontwerp . . . . .	4
Akkoord over het wegvervoer tussen de Belgische Regering en de Macedonische Regering . . . . .	5
Voorontwerp van wet . . . . .	12
Advies van de Raad van State . . . . .	13

## EXPOSÉ DES MOTIFS

---

À la suite de la dissolution de la République socialiste fédérative de Yougoslavie certaines républiques de la Fédération ont respectivement recouvré ou obtenu leur indépendance. La Macédoine qui faisait autrefois partie de la Fédération, a manifesté sa volonté de conclure un accord sur le transport routier avec la Belgique. Considérant le besoin réciproque d'avoir accès au territoire national de chacune des Parties dans le domaine du transport international de voyageurs et de marchandises par route, la Belgique a accepté d'entamer des négociations pour la conclusion d'un tel accord.

Les négociations entre experts en matière de transports, qui eurent lieu à Skopje les 8 et 9 juin 1995, aboutirent à la signature d'un accord le 10 septembre 1998.

Les quelques difficultés soulevées par la partie macédonienne relatives à la dénomination de son pays (ARYM — Ancienne République Yougoslave de Macédoine) firent l'objet de négociations entre les ministères des Affaires Etrangères des deux parties et une solution fut dégagée.

Cet accord impose aux deux Parties des règles communes pour toutes les relations de transport. Il prévoit pour les différents types de transport soit un régime de liberté, soit un régime d'autorisations contingentées ou non, dans le respect des obligations résultant des traités liant l'Union Européenne et du droit dérivé Communautaire.

La détermination des modalités pratiques d'application pour les relations couvertes par l'Accord appartient aux autorités compétentes et à la Commission mixte établie par l'Accord.

L'Accord en question n'établit pas de nouvelles règles de police générale ni de nouvelle réglementation relative aux communications et aux transports; il met simplement et essentiellement en application pour les transporteurs macédoniens des règles et réglementations existantes qui leurs étaient déjà précédemment applicables en vertu de l'Accord bilatéral sur la même matière entre le Royaume de Belgique et la République Fédérative de Yougoslavie, en premier lieu les articles 23 et 24 de l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

Pour les transporteurs belges, l'Accord n'a aucune portée sur le territoire belge; il ne porte pour ceux-ci que sur la circulation et les règles ou réglementations en vigueur sur le territoire macédonien.

## MEMORIE VAN TOELICHTING

---

Na het uiteenvallen van de Socialistische Federatieve Republiek Joegoslavië hebben bepaalde republieken van de vroegere Federatie hun onafhankelijkheid teruggekregen of verkregen. Macedonië dat vroeger deel uitmaakte van de Federatie heeft de wil geuit om een akkoord inzake het wegvervoer af te sluiten met België. Gelet op de wederzijdse behoefte toegang te hebben tot het nationale grondgebied van elke Partij voor het internationaal wegvervoer van reizigers en goederen, heeft België aanvaard onderhandelingen aan te vatten met het oog op het afsluiten van een dergelijk akkoord.

De onderhandelingen tussen deskundigen inzake vervoer die plaatsvonden te Skopje op 8 en 9 juni 1995 leidden tot de ondertekening van een akkoord op 10 september 1998.

De van Macedonische zijde opgeworpen moeilijkheden in verband met de benaming van het land (FYROM-Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië) werden opgelost via onderhandelingen tussen de beide ministeries van Buitenlandse Zaken.

Het akkoord legt aan beide partijen gemeenschappelijke regels op voor alle vervoersrelaties. Voor de verschillende types vervoer wordt hetzij een vrijheidsstelsel, hetzij een stelsel van al dan niet gecontingenteerde machtigingen vastgesteld binnen het raam van de verplichtingen voortspruitend uit de akkoorden met de Europese Unie en uit het afgeleide communautair recht.

De praktische uitvoeringsmodaliteiten voor de door het akkoord bedoelde relaties zullen vastgesteld worden door de bevoegde overheden en de door het akkoord opgerichte Gemengde Commissie.

Het bedoelde akkoord stelt echter geen nieuwe regels van algemene politie op noch nieuwe reglementeringen inzake verkeer of vervoer; het past gewoon een aantal regels toe op Macedonische vervoerders die op hen reeds van toepassing waren in het kader van het bilateraal akkoord inzake wegvervoer tussen het Koninkrijk België en de Federatieve Republiek Joegoslavië, in de eerste plaats de artikelen 23 en 24 van het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

Voor de Belgische vervoerders heeft dit akkoord geen enkele draagwijdte op Belgisch grondgebied, maar heeft enkel betrekking op de reglementering van toepassing op Macedonisch grondgebied.

En date du 20 décembre 2006 le Conseil d'État a donné son avis concernant l'avant-projet de loi d'assentiment (Avis n° 41.727/4)

Ci-après suivent les réponses aux remarques formulées par le Conseil d'État :

— Le traité a été déclaré mixte (fédéral/régions) par le Groupe de Travail Traités Mixtes en date du 05/07/2011. Le traité devra donc être approuvé également par les parlements des Régions.

— Le traité a été signée par M. Erik Derycke, ministre des Affaires étrangères en 1998.

*Le Vice-Premier ministre  
et ministre des Affaires étrangères,*

Didier REYNDERS.

*La Vice-Première ministre  
et ministre de l'Intérieur;*

Joëlle MILQUET.

*Le secrétaire d'État à la Mobilité,  
adjoint à la ministre de l'Intérieur;*

Melchior WATHELET.

Op 20 december 2006 heeft de Raad van State zijn advies gegeven met betrekking tot het voorontwerp van instemmingswet (advies nr. 41.727/4)

Hierna volgen de antwoorden op de door de Raad van State geformuleerde opmerkingen :

Het verdrag werd gemengd (federaal/gewesten) verklaard door de Werkgroep Gemengde Verdragen van 5/7/2011. Het verdrag zal dus ook door de parlementen van de gewesten goedgekeurd moeten worden.

Het verdrag werd getekend door de heer Erik Derycke, minister van Buitenlandse Zaken in 1998.

*De Vice-Eerste minister  
en minister van Buitenlandse Zaken,*

Didier REYNDERS.

*De Vice-Eerste minister  
en minister van Binnenlandse Zaken,*

Joëlle MILQUET.

*De staatssecretaris voor Mobiliteit,  
toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken,*

Melchior WATHELET.

**PROJET DE LOI**

ALBERT II,  
Roi des Belges,  
*À tous, présents et à venir,*  
SALUT.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères, de Notre Vice-Première ministre et ministre de l'Intérieur et de Notre secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères, Notre Vice-Première ministre et ministre de l'Intérieur et Notre secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur, sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit :

**Article 1<sup>er</sup>**

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

**Art. 2**

L'Accord sur le transport routier entre le Gouvernement belge et le Gouvernement macédonien, signé à Skopje le 10 septembre 1998, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 29 avril 2012.

ALBERT

Par le Roi :

*Le Vice-Premier ministre  
et ministre des Affaires étrangères,*

Didier REYNDERS.

*La Vice-Première ministre  
et ministre de l'Intérieur;*

Joëlle MILQUET.

*Le secrétaire d'État à la Mobilité,  
adjoint à la ministre de l'Intérieur;*

Melchior WATHELET.

**WETSONTWERP**

ALBERT II,  
Koning der Belgen,  
*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,*  
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken en van Onze staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken, Onze Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken en Onze staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen :

**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

**Art. 2**

Het Akkoord over het wegvervoer tussen de Belgische Regering en de Macedonische Regering, ondertekend te Skopje op 10 september 1998, zal volkomen gevuld hebben.

Gegeven te Brussel, 29 april 2012.

ALBERT

Van Koningswege :

*De Vice-Eerste minister  
en minister van Buitenlandse Zaken,*

Didier REYNDERS.

*De Vice-Eerste minister  
en minister van Binnenlandse Zaken,*

Joëlle MILQUET.

*De staatssecretaris voor Mobiliteit,  
toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken,*

Melchior WATHELET.

**ACCORD**

**sur le transport routier entre le Gouvernement belge et le Gouvernement macédonien.**

LE GOUVERNEMENT BELGE,

ET

LE GOUVERNEMENT MACÉDONIEN,

APPELÉS ci-après les Parties Contractantes,

DÉSIREUX de promouvoir le développement des relations commerciales entre leurs pays et de développer des possibilités satisfaisantes de transport de voyageurs et de marchandises;

TENANT compte du processus de libéralisation en cours en Europe qui contribue à la libéralisation des échanges de biens et de services et à la libre circulation des personnes;

CONSIDÉRANT le point de vue fondamental de la protection de l'environnement et de la sécurité routière;

ONT convenu ce qui suit :

**1<sup>re</sup> PARTIE : DISPOSITIONS GÉNÉRALES****ARTICLE 1****Portée**

1) Les dispositions du présent accord s'appliquent au transport routier de marchandises et de voyageurs pour compte de tiers ou pour compte propre entre les territoires des Parties Contractantes, en transit à travers leurs territoires et vers ou au départ d'un pays tiers, effectué par des transporteurs établis sur le territoire d'une des parties contractantes.

2) Les Parties Contractantes assumeront les droits et les obligations qui résultent des accords conclus entre la Communauté Européenne et la Partie macédonienne et/ou d'autres accords multilatéraux signés par les deux Parties.

**ARTICLE 2****Définitions**

Au sens de cet accord :

1) le terme « transporteur » désigne toute personne physique ou morale établie sur le territoire d'une Partie Contractante, ayant réglementairement accès dans le pays d'établissement au marché international des transports routiers de voyageurs ou de marchandises pour compte propre ou pour compte de tiers en vertu des lois et réglementations nationales concernées.

2) le terme « véhicule » désigne un véhicule moteur immatriculé sur le territoire d'une Partie Contractante ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule moteur est immatriculé sur le territoire d'une Partie Contractante et qui est utilisé et équipé exclusivement pour le transport de marchandises ou de passagers;

3) le terme « bus » désigne un véhicule pour le transport de passagers qui d'après son type de construction et son équipement

**AKKOORD**

**over het wegvervoer tussen de Belgische Regering en de Macedonische Regering.**

DE BELGISCHE REGERING,

en

DE MACEDONISCHE REGERING,

hierna aangeduid als de « Overeenkomstsluitende Partijen, »

VERLANGENDE de handelsrelaties tussen beide landen te ontwikkelen en bevredigende vervoersmogelijkheden voor personen en goederen te ontwikkelen;

GELET op het liberalisatieproces dat in Europa aan de gang is en dat bijdraagt tot de vrije uitwisseling van goederen en diensten en het vrije verkeer van personen;

OVERWEGEND het fundamenteel aspect van de milieubescherming en van de verkeersveiligheid;

ZIJN overeengekomen wat volgt :

**1STE DEEL : ALGEMENE BEPALINGEN****ARTIKEL 1****Draagwijdte**

1) De bepalingen van dit akkoord zijn van toepassing op het wegvervoer van goederen en reizigers voor rekening van derden of voor eigen rekening, tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen, in doorvoer over hun grondgebieden of van en naar derde landen, verricht door vervoerders die op het grondgebied van één der Overeenkomstsluitende Partijen gevestigd zijn.

2) De Overeenkomstsluitende Partijen aanvaarden de rechten en verplichtingen voortspruitend uit de akkoorden tussen de Europese Unie en de Macedonische Partij en/of uit andere multilaterale akkoorden die door beide Partijen ondertekend werden.

**ARTIKEL 2****Omschrijvingen**

In dit akkoord betekent :

1) het woord « vervoerder », elke fysische persoon of rechts-persoon die op het grondgebied van één der Overeenkomstsluitende Partijen gevestigd is en die reglementair toegang heeft in het land van vestiging tot de internationale markt inzake wegvervoer van goederen en reizigers voor rekening van derden of voor eigen rekening overeenkomstig de betrokken nationale wetten en reglementeringen;

2) het woord « voertuig », een motorvoertuig dat op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij ingeschreven is of een samenstel van voertuigen waarvan ten minste het motorvoertuig op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij ingeschreven is en dat uitsluitend gebruikt en uitgerust is voor het vervoer van goederen of reizigers;

3) het woord « autobus », een voertuig dat bestemd is voor het vervoer van reizigers en dat volgens zijn bouwtype en zijn

est apte à transporter plus de neuf personnes, y compris le conducteur et destiné à cet effet.

4) le terme « transport » désigne le déplacement routier de véhicules en charge ou à vide, même si pour une partie du voyage le véhicule, remorque ou semi-remorque utilise le rail ou la voie navigable.

5) Le terme « service régulier de bus » désigne un service de bus qui assure le transport de passagers selon une fréquence et sur une relation déterminée, les voyageurs étant pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés. Les services réguliers sont accessibles à tout le monde, nonobstant, le cas échéant, l'obligation de réserver.

« Les services réguliers spécialisés » sont des services réguliers de bus qui ne sont accessibles qu'à des catégories déterminées de passagers.

6) Les termes « services de navette » désignent les services de bus organisés pour transporter en plusieurs allers et retours des groupes de passagers d'une même zone de départ à une même zone de destination. Ces groupes, composés de passagers ayant accompli le voyage aller, sont ramenés au lieu de départ au cours d'un voyage ultérieur.

Par « zone de départ » et « zone de destination », on entend le lieu où le voyage commence dans le pays d'immatriculation du bus et le lieu où le voyage se termine dans l'autre partie contractante ainsi que dans chaque cas les localités situées dans un rayon de 50 kilomètres.

Les « services de navette avec hébergement » assurent, outre le transport, l'hébergement avec ou sans repas au lieu de destination et, le cas échéant, durant le voyage, d'au moins 80 pour cent des voyageurs.

La durée du séjour des voyageurs au lieu de destination est d'au moins deux nuits.

Les services de navette avec hébergement peuvent être exploités par un groupe de transporteurs agissant pour compte du même donneur d'ordre et les voyageurs peuvent :

— soit effectuer le voyage retour avec un autre transporteur du même groupe qu'à l'aller,

— soit prendre une correspondance en cours de route, avec un autre transporteur du même groupe.

7. Le terme « service occasionnel » désigne un service qui ne répond ni à la définition de service régulier ni à la définition de service régulier spécialisé, ni à la définition de service de navette.

Ils comprennent :

a) les circuits fermés, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même véhicule qui transporte un groupe de passagers, ce groupe étant ramené à son point de départ, et

b) les services exécutés pour un groupe de passagers, le groupe de passagers n'étant pas ramené à son point de départ, et

c) les services qui ne répondent pas aux définitions des points ci-dessus; dits « services résiduels ».

Par point de départ on entend un lieu et les autres localités situées dans un rayon de 50 km, situé sur le territoire de la partie contractante ou le bus est immatriculé.

uitrusting geschikt is om meer dan negen personen, de bestuurder inbegrepen, te vervoeren;

4) het woord « vervoer », de verplaatsing over de weg van een beladen of leeg voertuig, zelfs indien voor een gedeelte van de reis, het voertuig, de aanhangwagen of de oplegger van het spoor of van een waterweg gebruik maakt;

5) het woord « geregeld busvervoer », een busvervoer met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers worden opgenomen of afgezet. Geregeld vervoer is voor iedereen toegankelijk, ongeacht, in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken.

De « bijzondere vorm van geregeld vervoer » is een geregeld busvervoer dat enkel toegankelijk is voor bepaalde categorieën reizigers.

6) het woord « pendelvervoer », een busvervoer waarbij groepen reizigers in verscheidene heen- en terugreizen van dezelfde zone van vertrek naar dezelfde zone van bestemming worden vervoerd. Deze groepen, bestaande uit reizigers die de heenreis hebben afgelegd, worden nadien weer naar de plaats van vertrek gebracht.

Onder « zone van vertrek » en « zone van bestemming » wordt respectievelijk verstaan de plaats in de Overeenkomstsluitende Partij waar de autobus is geregistreerd en waar de reis begint en de plaats in de andere Overeenkomstsluitende Partij waar de reis eindigt alsmede in beide gevallen de plaatsen die gelegen zijn in een straal van 50 km.

Pendelvervoer met logies is pendelvervoer waarbij, afgezien van het vervoer, op de plaats van bestemming en in voorkomend geval tijdens de reis logies met of zonder maaltijden wordt geboden aan ten minste 80 % van de reizigers.

De verblijfsduur van de reizigers op de plaats van bestemming bedraagt ten minste twee nachten.

Pendelvervoer met logies kan geëxploiteerd worden door een groep vervoerders die voor rekening van dezelfde opdrachtgever werken en de reizigers kunnen :

— hun terugreis met een andere vervoerder van dezelfde groep maken dan die van de heenreis, of

— onderweg overstappen in een voertuig van een andere vervoerder van dezelfde groep.

7) het woord « ongeregeld vervoer », elk vervoer dat noch aan de definitie van geregeld vervoer, noch aan die van de bijzondere vorm van geregeld vervoer noch aan die van pendelvervoer beantwoordt;

Het omvat :

a) gesloten rondritten, dit wil zeggen vervoer waarbij met hetzelfde voertuig een groep reizigers wordt vervoerd en deze groep naar de plaats van vertrek wordt teruggebracht;

b) vervoer van reizigersgroepen waarbij de groep niet naar de plaats van vertrek wordt teruggebracht, en

c) vervoer dat niet beantwoordt aan de criteria van de bovenvermelde punten, zogenaamd resterend vervoer.

Onder plaats van vertrek wordt verstaan een plaats en andere vestigingen binnen een straal van 50 km, gelegen in de Overeenkomstsluitende Partij, waar de autosbus is geregistreerd.

## ARTICLE 3

### **Accès au marché**

1) Chaque Partie Contractante autorise tout transporteur établi sur le territoire de l'autre Partie Contractante à effectuer des transports de marchandises ou de passagers :

a) entre tout point de son territoire et tout point en dehors de ce dernier, et

b) en transit par son territoire,

soumis à autorisations délivrées par les autorités légales compétentes de chaque Partie Contractante.

Les autorisations pour le transport de marchandises sont également valables pour les transports triangulaires.

## ARTICLE 4

### **Masses et dimensions**

1) Les masses et dimensions des véhicules doivent correspondre aux caractéristiques officiellement enregistrées du véhicule et ne peuvent dépasser les limites en vigueur dans le pays hôte.

2) Une autorisation spéciale délivrée par l'autorité compétente, est exigée si la masse et/ou les dimensions d'un véhicule chargé ou vide, effectuant un transport tombant dans le champ de cet accord, excèdent les maxima autorisés sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

## ARTICLE 5

### **Respect des législations nationales**

Les transporteurs d'une Partie Contractante ainsi que les équipages de leurs véhicules, doivent, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, respecter les lois et les réglementations en vigueur dans cet état.

## ARTICLE 6

### **Infractions**

En cas d'infraction aux clauses de cet accord par un transporteur d'une Partie Contractante, la Partie Contractante, sur le territoire de laquelle l'infraction a été commise, peut la notifier, sans préjudice de ses propres procédures légales, à l'autre Partie Contractante qui prendra les mesures prévues par ses propres lois nationales y compris le retrait du permis ou de l'autorisation ou l'interdiction d'effectuer des transports sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Les Parties Contractantes s'informent mutuellement des sanctions qui ont été prises.

## ARTIKEL 3

### **Toegang tot de markt**

1) Elke Overeenkomstsluitende Partij machtigt elke op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij gevestigde vervoerder tot het verrichten van goederen- en reizigersvervoer :

a) tussen ieder punt van haar grondgebied en ieder punt buiten dat grondgebied;

b) in doorvoer over haar grondgebied

onderworpen aan vergunning of machtiging, afgegeven door de bevoegde instanties van iedere Overeenkomstsluitende Partij.

De vergunningen voor goederenvervoer zijn eveneens geldig voor derde-landenvervoer.

## ARTIKEL 4

### **Massa's en afmetingen**

1) De massa's en afmetingen van de voertuigen moeten overeenstemmen met de officieel geregistreerde karakteristieken van het voertuig en mogen de in het land van ontvangst vastgestelde limieten niet overschrijden.

2) Een speciale vergunning is vereist indien de massa en/of de afmetingen van een beladen of leeg voertuig dat een vervoer uitvoert dat onder de toepassing van dit akkoord valt, de toegelaten maxima op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij overschrijden.

## ARTIKEL 5

### **Naleving van de nationale wetgevingen**

De vervoerders van een Overeenkomstsluitende Partij alsook de bemanningen van hun voertuigen moeten, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, de in die Staat in voege zijnde wetten en reglementen eerbiedigen.

## ARTIKEL 6

### **Overtredingen**

Bij overtreding van de bepalingen van dit akkoord door een vervoerder van een Overeenkomstsluitende Partij kan de Overeenkomstsluitende Partij, op wier grondgebied de overtreding werd begaan, onvermindert haar eigen wettelijke procedures, de overtreding betrekken aan de andere Overeenkomstsluitende Partij die de door haar nationale wetgeving vastgestelde maatregelen treft, met inbegrip van de intrekking van de vergunning of machtiging of het verbod vervoer op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te verrichten. Deze Overeenkomstsluitende Partijen lichten mekaar in over de genomen sancties.

## ARTICLE 7

**Matières fiscales**

1) Les véhicules y compris leurs pièces de rechange, effectuant des transports sous couvert de cet accord, seront mutuellement exemptés de toutes taxes et charges levées sur la circulation ou la possession des véhicules.

2) Les taxes et charges sur l'usage des routes, sur les carburants, la TVA sur les services de transport, les péages ainsi que les taxes pour la délivrance des autorisations spéciales prévues à l'article 4 ne sont pas exemptées.

3) Le carburant contenu dans les réservoirs normaux des véhicules ainsi que les lubrifiants contenus dans les véhicules et destinés uniquement à leurs opérations, sont mutuellement exemptés des droits de douane ou de tout autre taxe ou paiement.

## ARTICLE 8

**Commission mixte**

1) Les autorités compétentes des Parties Contractantes règleront toutes les questions relatives à la mise en application de cet accord.

2) Dans ce but, les Parties Contractantes créent une Commission mixte.

3) La Commission mixte se réunit régulièrement à la demande d'une Partie Contractante et se compose de représentants des autorités compétentes de l'administration des Parties Contractantes qui peuvent inviter des représentants des associations de transporteurs routiers.

4) La Commission mixte fixe ses propres règles et procédures et se réunit alternativement sur le territoire d'une des Parties Contractantes. La réunion se conclut par la rédaction d'un protocole.

5) En exécution de l'article 3, la Commission mixte fixe le modèle et le nombre d'autorisations ou permis ainsi que les conditions d'accès au marché. Sans préjudice de l'article 12, paragraphe 2, la Commission mixte peut étendre les catégories de transport pour lesquels aucune autorisation ou permis n'est exigé.

6) La Commission mixte accordera une attention particulière aux aspects suivants :

- un développement harmonieux du transport entre les Parties Contractantes tenant compte, entre autre, des aspects environnementaux concernés;

- une coordination des politiques de transport routier, des législations en matière de transport et de leur application par les Parties Contractantes au niveau national et international;

- une recherche de solutions possibles pour les autorités nationales respectives si des problèmes surviennent, notamment en matière fiscale, sociale, douanière et environnementale, ainsi qu'en matière d'ordre public;

- l'échange d'informations utiles;

- le mode de fixation des masses et dimensions;

- la promotion de la coopération entre les entreprises de transport et les institutions;

## ARTIKEL 7

**Fiscale materies**

1) De in toepassing van dit akkoord voor het vervoer gebruikte voertuigen, wisselstukken inbegrepen, worden wederkerig vrijgesteld van alle belastingen en lasten geheven op het bezit en de in verkeerstelling van voertuigen.

2) Deze vrijstelling slaat niet op belastingen en lasten, op het gebruik van wegen en op de brandstoffen, op de B.T.W. op de vervoerdiensten, op de tolgelden en op de taksen voor de afgifte van de in artikel 4 bedoelde speciale vergunningen.

3) De brandstof in de normale tanks van de voertuigen alsmede de smeermiddelen in de voertuigen, die uitsluitend voor hun werking zijn bedoeld, zijn wederzijds van douanerechten en alle andere belastingen en betalingen vrijgesteld.

## ARTIKEL 8

**Gemengde Commissie**

1) De bevoegde overheden van de Overeenkomstsluitende Partijen behandelen alle vraagstukken met betrekking tot de toepassing van dit akkoord.

2) Te dien einde richten de Overeenkomstsluitende Partijen een Gemengde Commissie op.

3) De Gemengde Commissie komt regelmatig bijeen op verzoek van één van de Overeenkomstsluitende Partijen en is samengesteld uit vertegenwoordigers van de bevoegde overheden van de administratie van de Overeenkomstsluitende Partijen die vertegenwoordigers van de beroepsorganisaties inzake wegvervoer kunnen uitnodigen.

4) De Gemengde Commissie stelt haar eigen regels en procedures vast en vergadert beurtelings op het grondgebied van één van de Overeenkomstsluitende Partijen. De vergadering wordt afgesloten door het opstellen van een protocol.

5) In uitvoering van artikel 3 stelt de Gemengde Commissie het model en het aantal vergunningen of machtigingen vast alsook de toegangsvoorwaarden tot de markt. Onverminderd de bepalingen van artikel 12, paragraaf 2, mag de Gemengde Commissie de categorieën van vervoer waarvoor geen machtiging of vergunning vereist is uitbreiden.

6) De Gemengde Commissie zal bijzonder aandacht schenken aan de volgende aspecten :

- de harmonieuze ontwikkeling van het transport tussen de Overeenkomstsluitende Partijen rekening houdend, onder andere, met de betrokken milieuspecten;

- de coördinatie van het beleid inzake wegvervoer, van de vervoerswetgevingen en hun toepassing door de Overeenkomstsluitende Partijen op nationaal en internationaal vlak;

- het streven naar mogelijke oplossingen voor de respectieve nationale overheden ingeval problemen zouden rijzen, met name in materies inzake fiscaliteit, sociale wetgeving, douane en milieu met inbegrip van aangelegenheden van openbare orde;

- de uitwisseling van nuttige informatie;

- de wijze van vaststelling van afmetingen en gewichten;

- de aanmoediging van de samenwerking tussen de vervoerbedrijven en de instellingen;

— la promotion du transport multimodal y compris les questions se rapportant à l'accès au marché.

## II<sup>e</sup> PARTIE : TRANSPORTS DE PASSAGERS

### ARTICLE 9

#### Services réguliers

1. Les demandes d'autorisations pour les services réguliers sont introduites auprès des autorités compétentes de l'Etat sur le territoire duquel se trouve le point de départ.

2. Les décisions d'accorder les autorisations sont prises en accord par les autorités des Parties Contractantes. Elles sont accordées par l'autorité compétente des deux Parties Contractantes chacune pour son propre territoire.

3. La demande d'autorisation peut être refusée entre autre, si :

— le demandeur n'est pas en mesure d'exécuter le service faisant l'objet de la demande avec du matériel dont il a la disposition directe;

— dans le passé, le demandeur n'a pas respecté les réglementations nationales ou internationales en matière de transports routiers, en particulier les conditions et prescriptions relatives aux autorisations de services de transports internationaux de passagers, ou a commis de graves infractions aux réglementations en matière de sécurité routière, notamment en ce qui concerne les normes applicables aux véhicules et les temps de conduite et de repos des conducteurs.

— dans le cas d'une demande de renouvellement d'autorisation, les conditions de l'autorisation n'ont pas été respectées.

4. La décision de délivrance de l'autorisation sera prise par les autorités compétentes dans les trois mois qui suivent la date de réception de la demande complète.

5. Une autorisation est délivrée pour une durée maximum de 3 ans; elle peut être prolongée à la demande.

6. L'autorisation ou une copie certifiée conforme par cette dernière doit se trouver à bord du véhicule.

### ARTICLE 10

#### Services de navette

1) Les services de navette sont traités comme des services réguliers, ils sont entre autre soumis à autorisation.

2) L'autorisation pour un service de navette avec hébergement est délivrée si la preuve de l'hébergement est apportée lorsque la demande d'autorisation est introduite.

### ARTICLE 11

#### Services occasionnels

Aucune autorisation n'est requise pour les services occasionnels prévus à l'article 2, point 7, a) et b). Une feuille de route des passagers entièrement complétée doit accompagner le véhicule.

— de bevordering van het gecombineerd vervoer, met inbegrip van de vraagstukken in verband met de toegang tot de markt.

## 2DE DEEL : VERVOER VAN PASSAGIERS

### ARTIKEL 9

#### Geregeld vervoer

1. De machtigingen voor geregeld vervoer dienen aangevraagd te worden bij de bevoegde overheden van de Staat op wiens grondgebied het vertrekpunt gesitueerd is.

2. De beslissing tot toekenning van de machtigingen wordt gezamenlijk genomen door de overheden van de Overeenkomstsluitende Partijen. Ze worden afgeleverd door de bevoegde overheid van beide Overeenkomstsluitende Partijen, elk voor haar eigen grondgebied.

3. De aanvraag tot machtiging kan worden afgewezen onder andere indien :

— de aanvrager niet in staat is het vervoer waarvoor hij een aanvraag heeft ingediend, te verrichten met het materieel waarover hij rechtstreeks beschikt;

— de aanvrager in het verleden niet heeft voldaan aan de nationale of internationale regels inzake het wegvervoer, meer bepaald aan de voorwaarden en vereisten betreffende machtigingen voor internationaal vervoer van passagiers over de weg of ernstige inbreuken heeft gepleegd op de reglementering inzake de verkeersveiligheid, in het bijzonder ten aanzien van de normen voor de voertuigen en de rij- en rusttijden van de bestuurders;

— in het geval van een aanvraag voor verlenging van de machtiging de voorwaarden voor de machtiging niet zijn vervuld.

4. De beslissing tot afgifte van de machtiging moet door de bevoegde overheden genomen worden binnen drie maanden na de datum van ontvangst van de volledige aanvraag.

5. Een machtiging wordt afgeleverd voor een duur van maximaal 3 jaar; ze kan verlengd worden op aanvraag.

6. De machtiging of een voor echt verklaarde copie moet zich aan boord van het voertuig bevinden.

### ARTIKEL 10

#### Pendelvervoer

1. Pendelvervoer wordt behandeld zoals geregeld vervoer, dit wil zeggen onderworpen aan vergunning.

2. De machtiging voor een pendelvervoer met logies wordt afgeleverd indien, op het ogenblik van de aanvraag ervan, het bewijs van het logies wordt geleverd.

### ARTIKEL 11

#### Ongeregeld vervoer

Geen enkele machtiging is vereist voor ongeregeld vervoer, zoals voorzien in artikel 2 punt 7, a) en b). Een behoorlijk ingevuld reisblad voor de passagiers moet zich aan boord van het voertuig bevinden.

Les parties contractantes conviennent d'utiliser la feuille de route ASOR pour les services occasionnels.

### III<sup>e</sup> PARTIE : TRANSPORTS DE MARCHANDISES

#### ARTICLE 12

1) Les autorisations pour le transport de marchandises sont émises dans le cadre d'un contingent chacune valable pour 1 (un) voyage (aller et retour), et pour une durée de 13 mois débutant le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année calendrier. L'autorisation doit se trouver à bord du véhicule.

2) Aucune autorisation n'est requise pour les transports qui suivent ou les voyages à vide exécutés en conjonction avec ces transports :

- a) effets personnels dans le cadre d'un déménagement;
- b) objets et d'oeuvres d'art destinés aux ventes, aux enchères et aux expositions ou équipements à caractère non commercial sur le territoire de l'autre partie contractante;
- c) objets et matériel destinés exclusivement à la publicité et à l'information;
- d) matériel, accessoires et animaux destinés à des manifestations théâtrales, musicales, cinématographiques, sportives, de cirques ou de foires ayant lieu sur le territoire de l'autre Partie Contractante;
- e) matériel professionnel destinés aux enregistrements radio-phoniques, aux prises de vues cinématographiques ou à la télévision;
- f) les transports funéraires;
- g) les transports postaux dans le cadre d'un service public;
- h) les transports de véhicules en panne ou endommagés;
- i) les transports d'abeilles et d'alevins;
- j) les transports de marchandises par véhicules automobiles dont le poids total en charge autorisé, y compris celui des remorques ne dépasse pas 7,5 tonnes,
- k) les transports d'articles ou équipements médicaux en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles et d'aide humanitaire.
- 3) L'autorisation doit être entièrement complétée avant que le voyage commence. Le compte-rendu de transport doit être estampillé par la douane au moment où le véhicule pénètre sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Lors du franchissement de la frontière en un point non gardé par la douane, le conducteur doit inscrire à l'encre, la date, l'heure et le lieu de franchissement de la frontière à l'endroit réservé à l'estampille de la douane sur l'autorisation.
- 4) La demande prévue à l'article 4 § 2 d'autorisation spéciale pour des véhicules transportant des biens dont la masse et les dimensions excèdent les limites autorisées sur le territoire de la Partie Contractante hôte, doit contenir :

- 1) le nom et l'adresse de l'opérateur;
- 2) la marque, le type et le numéro d'immatriculation du véhicule;
- 3) le nombre d'essieux et la distance entre les essieux;

De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen het ASOR-reisblad te gebruiken voor het ongeregeld vervoer.

### 3DE DEEL : VERVOER VAN GOEDEREN

#### ARTIKEL 12

1. De vergunningen voor het vervoer van goederen worden afgeleverd in het kader van een contingent vergunningen. Elke vergunning is geldig voor 1 (één) reis (heen en terug) en voor een duur van 13 maanden die ingaat op 1 januari van elk kalenderjaar. De vergunning moet zich aan boord van het voertuig bevinden.

2. Geen enkele vergunning is vereist voor de volgende transporten of de lege verplaatsingen die daarmee gepaard gaan :

- a) persoonlijke zaken in het kader van een verhuizing;
- b) materieel, voorwerpen en kunstwerken bestemd voor veilingen en tentoonstellingen of uitrusting met een niet-commercieel karakter op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
- c) voorwerpen en materieel uitsluitend bestemd voor reclame en voorlichting;
- d) materieel, rekwijsen en dieren voor theatervoorstellingen, muziekuitvoeringen, filmvoorstellingen, sportmanifestaties, circusvoorstellingen, kermissen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
- e) beroepsmaterieel ten behoeve van radio-, film- en televisie-opnamen;
- f) begrafenisvervoer;
- g) postvervoer in het kader van een openbare dienst;
- h) vervoer van onklare of beschadigde voertuigen;
- i) vervoer van bijen en pootvis;
- j) goederenvervoer met motorvoertuigen waarvan het toegestane totaal gewicht, met inbegrip van dat van de aanhangwagens niet meer dan 7,5 ton bedraagt;
- k) het vervoer van medische goederen of materieel voor dringende eerstehulpverlening, met name in geval van natuurrampen en humanitaire hulp.

3. De vergunning moet volledig ingevuld worden voor de reis begint. Het vervoerverslag moet afgestempeld worden door de douane op het ogenblik dat het voertuig het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij binnenrijdt. In geval het voertuig de grens overschrijdt op een plaats waar geen bewaakte douanepost is, moet de bestuurder de datum, het uur en de plaats van overschrijding van de grens met inkt inschrijven op de plaats die voor de stempel van de douane voorzien is.

4. Overeenkomstig artikel 4 § 2, dient de aanvraag voor een speciale vergunning voor voertuigen die goederen vervoeren waarvan de massa en de afmetingen de op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij van onthaal vastgestelde limieten overschrijden, melding te maken van :

- 1) de naam en het adres van de vervoeronderneming;
- 2) het merk, het type en het inschrijvingsnummer van het voertuig;
- 3) het aantal assen en de afstand tussen de assen;

- 4) les poids et dimensions du véhicule;
- 5) la capacité de chargement;
- 6) la masse et les dimensions des biens;
- 7) si nécessaire, le dessin du véhicule en charge;
- 8) la charge sur chaque essieu;
- 9) les adresses des lieux de chargement et de déchargement;
- 10) l'endroit prévu pour le franchissement de la frontière ainsi que la date et la route.

## **VI<sup>e</sup> PARTIE : DISPOSITIONS FINALES**

### **ARTICLE 13**

#### **Entrée en vigueur et durée**

1) Les parties contractantes se notifient mutuellement via le canal diplomatique que les obligations légales internes en vue de l'entrée en vigueur du présent accord ont été satisfaites. L'Accord entre en vigueur le premier jour du second mois qui suit la date de la dernière notification.

2) L'Accord reste en vigueur pour une durée d'un an suivant la date de son entrée en vigueur. L'Accord sera ensuite tacitement reconduit sauf si une des Parties Contractantes notifie par écrit, six mois avant la date de reconduction, son intention d'y mettre fin.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés, ont signé cet accord.

FAIT en deux exemplaires en langues française, néerlandaise, macédonienne et anglaise à Skopje, le 10 septembre 1998, chaque copie étant également authentique.

- 4) het gewicht en de afmetingen van het voertuig;
- 5) het laadvermogen;
- 6) de massa en de afmetingen van de te vervoeren goederen;
- 7) indien nodig, een schets van het beladen voertuig;
- 8) de belasting op elke as;
- 9) het adres van de laad- en losplaats;
- 10) de voorziene plaats van grensoverschrijding alsook de datum en de reisweg.

## **4DE DEEL : SLOTBEPALINGEN**

### **ARTIKEL 13**

#### **Inwerkingtreding en geldigheidsduur**

1. De Overeenkomstsluitende Partijen stellen er elkaar langs diplomatische kanalen schriftelijk van in kennis dat de intense wettelijke verplichtingen met het oog op de inwerkingtreding van dit akkoord vervuld zijn. Het akkoord zal in werking treden op de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum van de laatste kennisgeving.

2. Het akkoord is geldig voor één jaar vanaf de datum van zijn inwerkingtreding. Het akkoord wordt nadien stilzwijgend verlengd tenzij schriftelijke opzegging zes maanden vóór de datum van hernieuwing door één van de Overeenkomstsluitende Partijen.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe beoorlijk gemachtigd, dit akkoord hebben ondertekend.

GEDAAN in twee exemplaren te Skopje op 10 september 1998 in de Franse, Nederlandse, Macedonische en Engelse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

**AVANT-PROJET DE LOI  
SOUMIS À L'AVIS  
DU CONSEIL D'ÉTAT**

---

**Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le Gouvernement belge et le Gouvernement macédonien, signé à Skopje le 10 septembre 1998.**

Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord sur le transport routier entre le Gouvernement belge et le Gouvernement macédonien, signé à Skopje le 10 septembre 1998, sortira son plein et entier effet.

\*  
\* \*

**VOORONTWERP VAN WET  
VOOR ADVIES VOORGELEGD  
AAN DE RAAD VAN STATE**

---

**Voorontwerp van wet houdende instemming met het Akkoord over het wegvervoer tussen de Belgische Regering en de Macedonische Regering, ondertekend te Skopje op 10 september 1998.**

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Akkoord over het wegvervoer tussen de Belgische Regering en de Macedonische Regering, ondertekend te Skopje op 10 september 1998, zal volkomen gevolg hebben.

\*  
\* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT  
N° 41.727/4  
DU 20 DÉCEMBRE 2006**

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le ministre des Affaires étrangères, le 22 novembre 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi « portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement belge et le gouvernement macédonien, signé à Skopje le 10 septembre 1998 », a donné le 20 décembre 2006 l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

1. Dans son avis 41.588/4, donné le 21 novembre 2006 sur un avant-projet de loi « portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de l'Ukraine sur le transport routier, signé à Kiev le 28 juillet 1997 », la section de législation a formulé l'observation suivante :

« Dans son avis 39.745/4, donné le 13 février 2006 sur un avant-projet de loi « portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume du Maroc concernant les transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises, et au Protocole établi en vertu de l'article 22 dudit accord, signés à Rabat le 14 juillet 1997 », la section de législation du Conseil d'État a formulé l'observation suivante (1) :

« Aucune pièce du dossier ne fait apparaître que les gouvernements des régions ont été associés à l'élaboration des règles contenues dans l'Accord et son Protocole, conformément à l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, lequel dispose comme suit :

« § 4. Les Gouvernements seront associés :

(...)

3<sup>o</sup> à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport. »

Interrogé sur ce point, le fonctionnaire délégué s'en est remis à la note du 30 avril 2004 du service juridique du service public fédéral Mobilité et Transport dont il convient de retenir le passage suivant :

« Het akkoord betreft dus, (...), een aangelegenheid waarvoor de gewesten bevoegd zijn, al is dat slechts op een accessoire en eerder hypothetische wijze het geval.

(1) Une observation similaire a également été formulée dans l'avis 25.576/9, donné le 2 octobre 1996 sur un avant-projet devenu la loi du 25 mars 1999 portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire relatif aux transports routiers internationaux et de transit de voyageurs et de marchandises, et Protocole, signés à Bruxelles le 29 mars 1994 (Doc. parl., Sénat, 1998/1999, n° 1179/1), ainsi que dans l'avis 40.422/4, donné le 29 mai 2006 sur un avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et la République tunisienne sur le transport routier de personnes et marchandises et sur le transit, signé à Tunis le 7 octobre 2004.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE  
Nr. 41.727/4  
VAN 20 DECEMBER 2006**

De Raad van State, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 22 november 2006 door de minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet « houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de Belgische regering en de Macedonische regering, ondertekend te Skopje op 10 september 1998 », heeft op 20 december 2006 het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten, haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

1. De afdeling wetgeving heeft in haar advies 41.588/4, gegeven op 21 november 2006 over een voorontwerp van wet « houdende instemming met het akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Oekraïne over het wegvervoer, ondertekend te Kiev op 28 juli 1997 », het volgende opgemerkt :

« De Raad van State heeft in zijn advies 39.745/4, gegeven op 13 februari 2006 over een voorontwerp van wet « houdende instemming met het akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk Marokko betreffende het internationaal vervoer over de weg van personen en goederen, en met het Protocol opgemaakt krachtens artikel 22 van dit akkoord, ondertekend te Rabat op 14 juli 1997 », de volgende opmerking gemaakt (1) :

« Uit geen enkel stuk in het dossier blijkt dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van de regels vervat in het akkoord en het Protocol ervan betrokken zijn overeenkomstig artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, luidende :

« § 4. De regeringen worden betrokken bij :

(...)

3<sup>o</sup> het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen. »

Toen de gemachtigde ambtenaar daaromtrent een vraag is gesteld, heeft deze verwezen naar de nota van 30 april 2004 van de juridische dienst van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, waaruit de volgende passage dient te worden geciteerd :

« Het akkoord betreft dus, (...), een aangelegenheid waarvoor de gewesten bevoegd zijn, al is dat slechts op een accessoire en eerder hypothetische wijze het geval.

(1) Een soortgelijke opmerking is gemaakt in advies 25.576/9, gegeven op 2 oktober 1996 over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de wet van 25 maart 1999 houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Democratische Volksrepubliek Algerije betreffende het internationale wegvervoer en het transitvervoer van personen en goederen, en Protocol, ondertekend te Brussel op 29 maart 1994 (Gedr. St., Senaat, 1998/1999, nr. 1179/1), alsmede in advies 40.422/4, gegeven op 29 mei 2006 over een voorontwerp van wet houdende instemming met het akkoord tussen het Koninkrijk België en de Republiek Tunesië betreffende het vervoer over de weg van personen en goederen en de transit, ondertekend te Tunis op 7 oktober 2004.

Het komt de Juridische dienst voor dat het verband van de voorgelegde akkoorden met een aangelegenheid waarvoor de gewesten bevoegd zijn, te onbeduidend is om op die akkoorden de procedures van de gemelde verdragen toe te passen.»

Concernant cette formalité, dans son avis 24.106/9 du 29 novembre 1995, donné au ministre des Affaires étrangères sur un projet de loi «portant approbation de la Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne, signée à Bruxelles le 6 janvier 1993», la section de législation a fait l'observation suivante :

«La loi en projet porte assentiment à la Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne, signée à Bruxelles le 6 janvier 1993.

Depuis la loi du 8 août 1988, la matière des travaux publics et du transport est régionalisée. Cependant, comme le relevait le ministre (F) des Réformes institutionnelles lors des travaux préparatoires, «la régionalisation du secteur des transports est fondée sur une nette distinction entre la politique générale, la réglementation normative, et les prescriptions techniques en matière de moyens de transport — matières demeurant nationales — d'une part, et la politique économique sectorielle, qui devient de compétence régionale, d'autre part» (1). L'autorité fédérale demeure donc compétente, notamment, pour édicter les règles de police générale relatives à la navigation, objet de la Convention auquel le projet de loi entend donner assentiment.

Cependant, l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980, requiert que les gouvernements régionaux soient associés à «l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport». L'exposé des motifs de la loi du 8 août 1988 précise que «la police générale concerne les réglementations de police applicables aux divers modes de transport, tels que (...) le règlement général des voies navigables (...), la police de la navigation maritime» (2). Les Régions doivent donc être associées à l'élaboration de la réglementation relative à la police de la navigation, le non-respect de cette formalité pouvant conduire à l'annulation de la norme par la Cour d'arbitrage (3), s'il s'agit d'une norme législative, par le Conseil d'État (4), s'il s'agit d'une norme réglementaire.

Les Régions auraient dû être associées à l'élaboration de la Convention elle-même. En effet, les règles de police sont contenues dans la Convention même, qui est directement applicable. Ainsi que l'a reconnu le fonctionnaire délégué, aucune réglementation interne n'est nécessaire pour permettre l'application de la Convention qui, en vertu de son article 8, «entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties Contractantes se seront mutuellement notifiée l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises en la matière dans leur pays respectif».

Le fait que la réglementation soit élaborée dans un traité international ne dispensait pas l'autorité fédérale de l'obligation de respecter la formalité de l'association. Comme l'a souligné la Cour d'arbitrage, «le Constituant, qui interdit que le législateur adopte des normes législatives internes contraires aux normes visées par l'article 107ter (142 nouveau) de la Constitution, ne peut être censé autoriser ce législateur à le faire indirectement par le biais de

(1) Rapport au Sénat, p. 116, cité par B. Haubert et P. Vandernoot, «La nouvelle loi de réformes institutionnelles du 8 août 1988», A.P.T., 1988, p. 247.

(2) Doc. parl., Chambre, SE 1988, n° 516/1; Pasin., 1988, p. 765.

(3) Article 124bis de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage.

(4) Article 14bis des lois coordonnées sur le Conseil d'État.

Het komt de Juridische dienst voor dat het verband van de voorgelegde akkoorden met een aangelegenheid waarvoor de gewesten bevoegd zijn, te onbeduidend is om op die akkoorden de procedures van de gemelde verdragen toe te passen.»

De afdeling wetgeving heeft met betrekking tot deze formaliteit het volgende opgemerkt in haar advies 24.106/9 van 29 november 1995, dat aan de minister van Buitenlandse Zaken is verstrekt over een ontwerp van wet «houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas, ondertekend te Brussel op 6 januari 1993» :

«De ontworpen wet stamt in met de overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas, ondertekend te Brussel op 6 januari 1993.

De openbare werken en het vervoer zijn sedert de wet van 8 augustus 1988 gewestelijke aangelegenheden geworden. De minister (F) van Institutionele hervormingen wees bij de parlementaire voorbereiding evenwel op het volgende : «Voor de regionalisering van het vervoer is duidelijk onderscheid gemaakt tussen enerzijds het algemeen beleid, de normen en de technische voorschriften inzake vervoersmiddelen — aangelegenheden die nationaal blijven — en anderzijds het sectorieel economische beleid, dat aan de gewesten wordt toegewezen» (1). De federale overheid blijft dus bevoegd, inzonderheid voor het uitvaardigen van de regels van de algemene politie met betrekking tot de scheepvaart die het onderwerp is van de overeenkomst waarmee het wetsontwerp beoogt in te stemmen.

Artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vereist evenwel dat de gewestregeringen worden betrokken bij «het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen». In de memorie van toelichting bij de wet van 8 augustus 1988 wordt gewezen op het volgende : «De algemene politie betreft de politiereglementen van toepassing op de verschillende vervoerswijzen, zoals : (...) het algemeen reglement van de scheepvaartwegen (...), de politie op de zeevaart» (2). De gewesten moeten dus worden betrokken bij het ontwerpen van de regelgeving met betrekking tot de zeevaartpolitie, daar het niet in acht nemen van die formaliteit kan leiden tot de nietigverklaring van de rechtsregel door het Arbitragehof (3) als het een wettelijke norm betreft, door de Raad van State (4) als het een verordende norm betreft.

De gewesten hadden moeten worden betrokken bij het ontwerpen van de Overeenkomst zelf. De regels van de politie zijn immers vervat in de Overeenkomst zelf die rechtstreeks van toepassing is. De gemachtigde ambtenaar heeft toegegeven dat geen enkele interne regelgeving noodzakelijk is voor het toepassen van de Overeenkomst die krachtens artikel 8 ervan «in werking (treedt) op de eerste dag van de tweede maand volgend op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar wederzijds de voltooiing van hun interne grondwettelijke vereisten terzake zullen hebben medegedeeld».

Het feit dat de regelgeving de vorm van een internationaal verdrag aanneemt, ontsloeg de federale overheid niet van de verplichting om de formaliteit van de betrokkenheid in acht te nemen. Het Arbitragehof heeft gewezen op het volgende : «de Grondwetgever, die verbiedt dat de wetgever interne wettelijke normen aanneemt die in strijd zijn met de in artikel 107ter (nieuw artikel 142) van de Grondwet bedoelde normen, (kan) niet geacht

(1) Verslag aan de Senaat, blz. 116, aangehaald door B. Haubert en P. Vandernoot, «La nouvelle loi de réformes institutionnelles du 8 août 1988», A.P.T., 1988, blz. 247.

(2) Gedr. St., Kamer, BZ 1988, nr. 516/1; Pasin. 1988, blz. 765.

(3) Artikel 124bis van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof.

(4) Artikel 14bis van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

l'assentiment donné à un traité international » (1). Or, l'article 124bis de la loi spéciale sur la Cour d'arbitrage range les procédures de collaboration telles que l'association parmi les règles répartitrices de compétence dont la Cour d'arbitrage doit assurer le respect. L'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale, est donc une norme visée par l'article 142 de la Constitution.

Selon la section d'administration du Conseil d'État, « associer un organe à l'élaboration d'un règlement implique non seulement l'action de recevoir et d'examiner d'éventuelles suggestions, mais, en outre, celle de débattre avec lui, c'est-à-dire, au moins, de lui exposer, avant de prendre la décision, les raisons pour lesquelles il n'est pas jugé opportun de les suivre, si tel est le cas, de sorte que cet organe puisse obtenir une garantie que son point de vue ne sera pas écarté sans motif admissible » (2).

En conclusion, le projet de loi portant assentiment à la Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur le Meuse mitoyenne, Convention à l'élaboration de laquelle les Gouvernements régionaux n'ont pas été associés, ne respecte pas l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles » (3).

Cette observation vaut, « *mutatis mutandis* », pour le présent avant-projet de loi portant assentiment à l'accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume du Maroc et son Protocole qui comportent plusieurs règles relatives aux communications et aux transports qui sont d'application immédiate. »

En l'espèce, la section de législation du Conseil d'État réitère la même observation. »

L'exposé des motifs de l'avant-projet examiné répond à cette observation dans les termes suivants :

« L'Accord en question n'établit pas de nouvelles règles de police générale ni de nouvelle réglementation relative aux communications et aux transports; il met simplement et essentiellement en application pour les transporteurs macédoniens des règles et réglementations existantes qui leurs étaient déjà précédemment applicables en vertu de l'Accord bilatéral sur la même matière entre le Royaume de Belgique et la République Fédérative de Yougoslavie, en premier lieu les articles 23 et 24 de l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles. » (4)

L'Accord que l'avant-projet vise à soumettre à l'assentiment du Parlement fixe notamment les règles applicables aux transports de personnes et de choses effectués sur le territoire belge par des

(1) Cour d'arbitrage, arrêt n° 12/94 du 3 février 1994, C.A.-A., p. 229, B.4.

(2) Conseil d'État, arrêt n° 31.587 du 14 décembre 1988, *Région wallonne c. État belge*, *JLMB*, 1988, p. 551 et l'observation de B. Haubert, « La prévention des conflits d'intérêts entre les différentes composantes de l'État belge : la notion d'association ». Adde M.-A. Lejeune, « Les mécanismes de prévention des conflits d'intérêts », dans : *Les conflits d'intérêts, quelle solution pour la Belgique de demain?*, Namur/Bruxelles, Faculté de droit/La Chartre, 1990, p. 57.

(3) Pour la notion d'association en matière de transports, voir notamment : — l'avis 25.576/9 du 2 octobre 1996 sur un projet de loi « portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif aux transports routiers internationaux et de transit de voyageurs et de marchandises et Protocole, signés à Bruxelles le 29 mars 1994 » (*Doc. parl.*, Sénat, 1998-1999, n° 1-1179); — l'avis 31.926/2/V du 8 août 2001 sur un projet devenu l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route (*Moniteur belge* du 30 mai 2002, p. 23339).

(4) Cet arrêté royal du 25 novembre 1992 a été abrogé par l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route. L'exposé des motifs sera corrigé sur ce point.

worden die wetgever toe te staan dat onrechtstreeks te doen, via de instemming met een internationaal verdrag » (1). Artikel 124bis van de bijzondere wet op het Arbitragehof brengt de samenwerkingsprocedures, zoals de betrokkenheid, onder bij de bevoegdheidsverdelende regels voor de inachtneming waarvan het Arbitragehof moet zorgen. Artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet is dus een rechtsregel bedoeld in artikel 142 van de Grondwet.

Volgens de afdeling administratie van de Raad van State, impliceert het betrekken van een orgaan bij het opstellen van een regelgeving niet alleen het ontvangen en onderzoeken van eventuele suggesties maar bovendien het discussiëren ermee, dit wil zeggen dat alvorens de beslissing te nemen aan dat orgaan op z'n minst de redenen worden uiteengezet waarom het niet opportuun wordt geacht op de suggesties in te gaan, als dat het geval is, zodat aan dit orgaan kan worden gewaarborgd dat zijn standpunt niet zonder aanvaardbare reden wordt terzijde geschoven (2).

De slotsom is dat het ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas », bij het ontwerpen waarvan de Gewestregeringen niet zijn betrokken, artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen niet in acht neemt. » (3)

Die opmerking geldt « *mutatis mutandis* » voor het onderhavige voorontwerp van wet houdende instemming met het akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk Marokko, alsmede met het Protocol erbij, die verscheidene regels bevatten betreffende verkeer en vervoer welke van onmiddellijke toepassing zijn. »

In de voorliggende zaak herhaalt de afdeling wetgeving van de Raad van State deze opmerking. »

In de memorie van toelichting van het voorliggende voorontwerp wordt op deze opmerking het volgende geantwoord :

« Het bedoelde akkoord stelt echter geen nieuwe regels van algemene politie op noch nieuwe reglementeringen inzake verkeer of vervoer; het past gewoon een aantal regels toe op Macedonische vervoerders die op hen reeds van toepassing waren in het kader van het bilateraal akkoord inzake wegvervoer tussen het Koninkrijk België en de Federatieve Republiek Joegoslavië, in de eerste plaats de artikelen 23 en 24 van het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding. » (4)

Het akkoord dat men door middel van het voorontwerp ter instemming wil voorleggen aan het parlement, stelt onder meer de regels vast die van toepassing zijn op het vervoer van personen en goederen op het Belgische grondgebied door vervoerders die

(1) Arbitragehof, arrest nr. 12/94 van 3 februari 1994, B.4.

(2) Raad van State, arrest nr. 31.587 van 14 december 1988, Waals Gewest tegen Belgische Staat, *JLMB*, 1988, blz. 551 en de noot van B. Haubert, « La prévention des conflits d'intérêts entre les différentes composantes de l'État belge : la notion d'association ». Adde M.-A. Lejeune, « Les mécanismes de prévention des conflits d'intérêts », in : « Les conflits d'intérêts, quelle solution pour la Belgique de demain? », Namen, Brussel, Faculté de droit/ Die Keure, 1990, blz. 57.

(3) Wat betreft het erbij betrekken op het gebied van het vervoer, zie inzonderheid :

— advies 25.576/9 van 2 oktober 1996 over een ontwerp van wet « houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Democratische Volksrepubliek Algerije betreffende het internationale wegvervoer en het transitvervoer van personen en goederen en Protocol, ondertekend te Brussel op 29 maart 1994 » (Gedr. Stuk Senaat, 1998-1999, nr. 1-1179);

— advies 31.926/2/V van 8 augustus 2001 over een ontwerp dat geworden is het koninklijk besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg (*Belgisch Staatsblad* van 30 mei 2002, blz. 23 339).

(4) Dit koninklijk besluit van 25 november 1992 is opgeheven bij het koninklijk besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg. De memorie van toelichting moet op dat punt worden gecorrigeerd.

transporteurs établis dans l'Ancienne République Yougoslave de Macédoine.

Même s'il ne comporte pas de règles de police, et ne modifie pas la réglementation applicable, sur le territoire belge, aux entreprises de transport établies en Belgique, il relève cependant de la notion de « réglementation relative aux communications et aux transports », au sens de l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Le fait que l'Autorité fédérale ne disposerait, comme l'a déclaré le fonctionnaire délégué, que d'une très faible marge de manœuvre lors de la négociation d'un tel accord bilatéral (1), n'a pas non plus pour effet de l'exonérer de l'accomplissement de la formalité préalable d'association des gouvernements de région (2).

2. Il y a lieu d'identifier les signataires de la Convention, à tout le moins, l'autorité belge.

La chambre était composée de

M. P. LIÉNARDY, conseiller d'État, président,

MM. P. LEWALLE et P. VANDERNOOR, conseillers d'État,

Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

*Le greffier;*

C. GIGOT.

*Le président,*

P. LIÉNARDY.

gevestigd zijn in de vroegere Joegoslavische Republiek Macedonië.

Zelfs als het geen regels van politie bevat en de regels die, op het Belgische grondgebied, van toepassing zijn op de in België gevestigde vervoersondernemingen niet wijzigt, valt het evenwel onder het begrip « reglementering op het verkeer en vervoer » in de zin van artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Het feit dat de federale overheid, zoals de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, slechts zou beschikken over een zeer kleine speelruimte bij het onderhandelen over een zodanig bilateraal akkoord (1), heeft evenmin tot gevolg dat deze overheid ontslagen wordt van de verplichting om het voorafgaande vormvereiste van het erbij betrekken van de gewestregeringen te vervullen (2).

2. De ondertekenaars van het Verdrag dienen kenbaar te worden gemaakt, op zijn minst de Belgische overheid.

De kamer was samengesteld uit :

De heer P. LIENARDY, staatsraad, voorzitter.

De heren P. LEWALLE en P. VANDERNOOT, staatsraden.

Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. VANDERNOOT.

*De griffier;*

C. GIGOT.

*De voorzitter;*

P. LIÉNARDY.

(1) Selon le fonctionnaire délégué, l'Accord auquel il est porté assentiment est basé sur un modèle d'accord-type élaboré par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), et se borne à rendre applicable aux relations bilatérales entre les États signataires des solutions déjà imposées dans des accords multilatéraux conclus au niveau européen.

(2) Il peut également être souligné que la question de l'accomplissement de cette formalité préalable dans le cadre de la conclusion d'un traité, ne doit pas être confondue avec celle du caractère mixte ou non de ce dernier.

(1) Volgens de gemachtigde ambtenaar is het akkoord waarmee wordt ingestemd, gebaseerd op een model van standaardakkoord ontworpen door de Europese Conferentie van ministers van Verkeer (CEMT) en bepaalt het zich ertoe oplossingen die reeds worden opgelegd voor op Europees niveau gesloten multilaterale akkoorden, van toepassing te verklaren op bilaterale betrekkingen tussen de ondertekende Staten.

(2) Er kan eveneens op worden gewezen dat de kwestie van het vervullen van dit voorafgaande vormvereiste in het kader van het sluiten van een verdrag, niet verward mag worden met de kwestie van het al dan niet gemengd zijn van dat verdrag.