

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2003 — 4145

[C - 2003/00734]

1^{er} OCTOBRE 2003. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, notamment l'article 76, § 1^{er}, 1°, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu le projet de traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route, établi par le Service central de traduction allemande du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmedy;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le texte annexé au présent arrêté constitue la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route.

Art. 2. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} octobre 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAEEL

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2003 — 4145

[C - 2003/00734]

1 OKTOBER 2003. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap, inzonderheid op artikel 76, § 1, 1°, en § 3, vervangen bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het ontwerp van officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg, opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling van het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmedy;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De bij dit besluit gevoegde tekst is de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg.

Art. 2. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 1 oktober 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAEEL

Annexe — Bijlage

MINISTERIUM DES VERKEHRSWESENS
UND DER INFRASTRUKTUR

7. MAI 2002 — Königlicher Erlass über den Güterkraftverkehr

BERICHT AN DEN KÖNIG

Sire,

der Entwurf eines Königlichen Erlasses, der Eurer Majestät nach Beratung im Ministerrat zur Unterschrift vorgelegt wird, ist ergangen in Ausführung:

1. der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten,

2. der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind,

3. der Richtlinie 92/106/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten,

4. 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 Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer,

5. des Gesetzes vom 3. Mai 1999 über den Güterkraftverkehr.

Vorliegender Entwurf bildet einen der beiden Königlichen Erlasse zur Ausführung des vorerwähnten Gesetzes vom 3. Mai 1999.

Der zweite Ausführungserlass ist der Königliche Erlass vom 19. Juli 2000 über die Zahlung und die Hinterlegung eines Geldbetrags bei der Feststellung bestimmter Übertretungen bei der Personen- und Güterbeförderung im Straßenverkehr. Letzterer wird durch vorliegenden Entwurf abgeändert.

I. AKTUELLE LAGE

Der Güterkraftverkehr unterliegt derzeit einer Regelung, die unnötig kompliziert geworden ist, da sie aus zwei verschiedenen Teilen besteht:

— Der erste Teil bezieht sich ausschließlich auf die Bedingungen für den Zugang zum Beruf: Es handelt sich um den K.E. vom 18.03.1991 und den M.E. vom 19.03.1991.

— Der zweite Teil handelt vor allem von den Verkehrslizenzen (Zugang zum Markt) und teilweise vom Zugang zum Beruf: Es handelt sich um das Gesetz vom 1. August 1960, den K.E. vom 25.11.1992 und den M.E. vom 26.11.1992.

Dieser zweite Teil umfasst auch zwei Verordnungen der Europäischen Union, die ebenfalls von den Verkehrslizenzen handeln: Es handelt sich um die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26.03.1992 und die Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25.10.1993.

II. ENTWURF FÜR EINE NEUE REGELUNG

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass durch das Gesetz vom 3. Mai 1999 und demzufolge durch den vorliegenden Entwurf eines Königlichen Erlasses hauptsächlich folgende Abänderungen angebracht werden:

1. eine bessere Strukturierung der Regelung,
2. die Anpassung an die Verordnungsbestimmungen der Europäischen Union,
3. die Deregulierung der Vermietung von Nutzfahrzeugen,
4. eine bessere Kontrolle der Bedingungen für den Zugang zum Beruf,
5. die Vereinfachung des Systems der Verkehrslizenzen,
6. die Einsetzung eines Beratungsorgans und eines Konzertierungsorgans.

III. KOMMENTARE ZU DEN ARTIKELN

TITEL I — Allgemeines

Artikel 1 enthält Begriffsbestimmungen, die für eine korrekte Auslegung des Königlichen Erlasses notwendig sind. Gewisse andere, oft grundlegendere Begriffe sind in Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 definiert. Sie werden im vorliegenden Entwurf nicht mehr aufgeführt.

In Artikel 2 werden zehn Güterkraftverkehrskategorien aufgezählt, die dem Gesetz vom 3. Mai 1999 und seinen Ausführungserlassen nicht unterliegen.

Es handelt sich im Wesentlichen um Transporte, die kaum Wettbewerbsprobleme mit sich bringen, da sie aufgrund des geringen Gewichts des Fahrzeugs, der Art der beförderten Ware oder der geringen Entfernung nur eine geringe wirtschaftliche Auswirkung haben (im Sinne der Richtlinie 96/26/EG vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers).

Dies ist für bestimmte innerstaatliche Transporte der Fall, wie zum Beispiel für Streusalztransporte, Werttransporte, Leichenbeförderungen usw.

Dies betrifft ebenfalls innerstaatliche und grenzüberschreitende Transporte, die gemäß der ersten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr von jeglicher Verpflichtung, über eine Verkehrslizenz zu verfügen, befreit sind; es handelt sich insbesondere um die Beförderung von Postsendungen im Rahmen eines öffentlichen Dienstes.

Art. 3 - Die in Art. 2 erwähnten Ausnahmen sind nicht auf Frachtbriefe für den grenzüberschreitenden Verkehr anwendbar. Die Verwendung dieser Dokumente wird nämlich durch Kapitel III des von Belgien ratifizierten «Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr», besser bekannt unter der Abkürzung «CMR», vorgeschrieben.

Das CMR-Übereinkommen ist weder auf die Beförderung von Postsendungen noch auf die Beförderung von Leichen anwendbar. Es ist auch nicht auf die Beförderung von Umzugsgut anwendbar; vorliegender Entwurf sieht hierfür jedoch einen besonderen Frachtbrief vor.

TITEL II — In Belgien ansässige Unternehmen**Zugang zum Beruf und Ausübung des Berufs**

Art. 4 - In Artikel 8 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 wird die Voraussetzung der Zuverlässigkeit genau beschrieben.

Der König bestimmt allein:

— die Beweismittel, mit denen die Zuverlässigkeit nachgewiesen wird: dies ist Gegenstand der Paragraphen 1 bis 4 von Artikel 4 des vorliegenden Entwurfs,

— die Höchstdauer des Zeitraums, nach dem die Zuverlässigkeit erneut überprüft werden muss, sowie die Frist, die dem Unternehmen gewährt wird, um den erforderlichen Beweis vorzulegen: dies ist Gegenstand von Paragraph 5 (Absätze 1 und 2 beziehungsweise Absatz 3),

— den in Artikel 8 § 5 Nr. 2 Absatz 2 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 erwähnten Teiler: dies ist Gegenstand von Paragraph 6.

In Art. 5 werden die Beweismittel bestimmt, mit denen die Voraussetzung der fachlichen Eignung nachgewiesen wird (§ 1).

Da im Gesetz vom 3. Mai 1999 außerdem nicht vorgesehen worden ist, dass man die Bescheinigung über die fachliche Eignung aufgrund der Berufserfahrung erhalten kann, sondern nur, dass man diese aufgrund einer bestandenen Prüfung erhalten kann, soll durch Art. 5 § 2 jeglicher Missbrauch vermieden werden, der darin bestünde, dass ein Belgier, der ein Transportunternehmen mitverwaltet hat, aufgrund der in Belgien gesammelten Erfahrung bei Behörden im Ausland eine Bescheinigung über die fachliche Eignung beantragt und diese Bescheinigung anschließend in einem belgischen Unternehmen geltend macht.

In Art. 6 wird das Muster der zukünftigen Bescheinigung über die fachliche Eignung gemäß Anhang II der vorerwähnten Richtlinie 98/76/EG festgelegt.

In Art. 7 wird die Liste der Sachgebiete bestimmt, die Gegenstand der Kurse und Prüfungen zur Erlangung der Bescheinigung über die fachliche Eignung sind. Es handelt sich um die Liste, die durch vorerwähnte Richtlinie 98/76/EG festgelegt worden ist.

Art. 8 - In Art. 11 § 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 wird bestimmt, dass die Kurse vom Minister oder von den vom König dafür zugelassenen Einrichtungen organisiert werden.

In Art. 8 des vorliegenden Entwurfs wird in Wirklichkeit vorgesehen, dass der König diese Einrichtungen durch einen separaten königlichen Erlass zulässt, der am selben Tag wie der vorliegende Erlass, nämlich am 1. Januar 2003, in Kraft tritt.

In Art. 9 wird dem Minister die Festlegung der Modalitäten für die Organisation der Kurse anvertraut.

In Artikel 10 wird präzisiert, dass die Prüfung im Hinblick auf die fachliche Eignung aus einer schriftlichen Prüfung - teils Theorie, teils Übungen - und aus einer mündlichen Prüfung besteht. Die Gewichtung der Punkte sowie die für das Bestehen der Prüfung zu erfüllenden Bedingungen entsprechen den Bestimmungen der vorerwähnten Richtlinie 98/76/EG.

In § 5 Absatz 2 wird dem Prüfungsausschuss die Möglichkeit gegeben, zu beraten und bestimmte Bewerber, die die vorgeschriebene Bedingung erfüllen, noch anzunehmen.

In Art. 11 § 1 werden die Vergütungen für die Leistungen des Vorsitzenden, des Sekretärs und der Mitglieder des Prüfungsausschusses festgelegt.

In § 2 wird dem Minister die Befugnis anvertraut, die übrigen Modalitäten für die Organisation der Prüfungen festzulegen.

In Art. 12 werden die Mindestbedingungen festgelegt, die der Inhaber einer Bescheinigung oder eines Nachweises über die fachliche Eignung erfüllen muss, um als Person angesehen zu werden, die die Beförderungstätigkeit eines Unternehmens tatsächlich und dauerhaft leitet.

In § 3 wird die Höchstdauer des Zeitraums bestimmt, nach dem die fachliche Eignung erneut überprüft werden muss.

In Art. 13 wird die Frist festgelegt, die dem Verkehrsunternehmer gewährt wird, um einerseits den Minister oder seinen Beauftragten darüber zu informieren, dass eine der Personen, die bestimmt worden ist, um die Beförderungstätigkeiten des Unternehmens zu leiten, dieses Unternehmen verlassen hat, gestorben ist oder unfähig geworden ist, ihre Funktion auszuüben, und um andererseits seine Situation nach diesem Weggang zu regularisieren.

In Art. 14 wird der Betrag der Bürgschaft festgelegt, die von den Verkehrsunternehmern verlangt wird, um die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit zu erfüllen.

Der berücksichtigte Betrag entspricht dem Mindestbetrag, der in der vorerwähnten Richtlinie (Zugang zum Beruf) vorgesehen ist.

In Art. 15 wird bestimmt, welche Bürgen diese Bürgschaften leisten dürfen.

Durch Art. 16 wird dem Minister die Befugnis übertragen, die Muster der Bürgschaftsbescheinigungen festzulegen.

In Art. 17 wird die Zweckbestimmung der Bürgschaft bestimmt: Deckung bestimmter Verbindlichkeiten des Transportunternehmens.

Die Zweckbestimmung der Bürgschaft ist in der Vergangenheit oft unterschiedlich interpretiert worden. Um in Zukunft jegliche Beanstandung zu vermeiden, wird in vorliegendem Entwurf festgelegt, für welche Schuldforderungen Anspruch auf die Bürgschaft erhoben werden kann.

So deckt die Bürgschaft nach Artikel 17 § 1 Nr. 1 Verbindlichkeiten, die aus der Lieferung bestimmter materieller Güter und Dienstleistungen resultieren, die für Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr sowie für damit verbundene Leerfahrten für unerlässlich erachtet werden.

Die erstellte Liste - auch wenn sie aufgrund ihres einschränkenden Charakters notwendigerweise willkürlich ist - muss als erschöpfend betrachtet werden.

Für die Lieferung von unter den Buchstaben *a)* und *b)* erwähnten materiellen Gütern und Dienstleistungen macht es in Ermangelung ausdrücklicher Beschränkungen keinen Unterschied, ob die betreffenden Güter unmittelbar vom Lieferanten fakturiert oder ob sie mit einer magnetischen Zahlungskarte gekauft worden sind.

Gemäß Artikel 17 § 1 Nr. 2 deckt die Bürgschaft unter anderem Verbindlichkeiten, die aus Beförderungsverträgen - sowohl Hauptverträgen als auch Subunternehmerverträgen - resultieren, die das Unternehmen abgeschlossen hat.

Da Subunternehmerverträge in der Praxis häufig abgeschlossen werden, hat man die Subunternehmer schützen wollen.

Um diesen offensichtlichen Willen zum Schutz der Subunternehmer nicht zu untergraben, weisen wir mit Nachdruck darauf hin, dass nicht so sehr die Beziehung Hauptverkehrsunternehmer - Auftraggeber von Bedeutung ist, sondern die Beziehung Hauptverkehrsunternehmer - Subunternehmer.

Wenn ein Hauptverkehrsunternehmer Subunternehmern Transporte anvertraut, sollen diese Subunternehmer die Bürgschaft des Hauptverkehrsunternehmers in Anspruch nehmen können, selbst wenn Letzterer über eine Spediteurlizenz verfügen sollte, [was an sich keine Pflicht ist (siehe Art. 20 § 2 des K.E. vom 18.07.1975)].

Außerdem kann der Vertrag nicht als Arbeitsvertrag bezeichnet werden, wenn der Subunternehmer häufig oder sogar ausschließlich für einen einzigen Kunden/Hauptverkehrsunternehmer fährt.

Die finanzielle und wirtschaftliche Organisation der Arbeit wird immer vom Subunternehmer gewährleistet; daher hat dieser durchaus das Recht, die Bürgschaft in Anspruch zu nehmen.

Ein Subunternehmer hat nämlich tatsächlich den Status eines selbständigen Berufs-Güterkraftverkehrsunternehmers, da er die Bedingungen in Sachen Zugang zum Beruf erfüllen und über die erforderlichen Lizenzen verfügen muss, um Beförderungen im gewerblichen Verkehr für Rechnung Dritter - im gegebenen Fall für Rechnung des Hauptverkehrsunternehmers - durchzuführen.

In Art. 18 werden die Vorschriften für die Inanspruchnahme der Bürgschaft festgelegt.

In Art. 19 werden die Verpflichtungen der betroffenen Parteien bei Inanspruchnahme, bei Herabsetzung und bei Kündigung der Bürgschaft festgelegt.

In Art. 20 werden die Vorschriften über die Befreiung der Bürgen dargelegt.

Es ist wichtig, einerseits den Bürgschaftsvertrag, dessen Vorhandensein durch das in Artikel 15 erwähnte Dokument nachgewiesen wird und aus dem sich die Verpflichtungen des Bürgen eventuellen Gläubigern gegenüber ergeben, und andererseits den Versicherungsvertrag, der beziehungsweise die Versicherungspolice, die zwischen dem Transportunternehmen und dem Bürgen abgeschlossen wird und woraus gegenseitige Verpflichtungen zwischen diesen Parteien entstehen, nicht miteinander zu verwechseln.

Die Bemerkung des Staatsrates in Bezug auf diesen Artikel hat eine solche Verwechslung zu Tage gebracht. Um diesbezüglich jegliches Missverständnis zu vermeiden, sind die Wörter «gegenüber den eventuellen Gläubigern» in den Text von Art. 20 eingefügt worden.

TITEL III — Verkehrslizenzen

In den Artikeln 21 und 22 werden die Bedingungen aufgezählt, die erfüllt werden müssen, um einerseits die Lizenz für innerstaatlichen Verkehr (Art. 21) und andererseits die Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr (Art. 22) zu erhalten.

Der einzige Unterschied zwischen den beiden Lizenzen besteht darin, dass für den Erhalt einer Lizenz für innerstaatlichen Verkehr eine auf den innerstaatlichen Verkehr bezogene fachliche Eignung genügt (ein Diplom, das seit April 1991 nicht mehr ausgestellt wird), während für den Erhalt einer Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr eine auf den grenzüberschreitenden Verkehr bezogene fachliche Eignung erforderlich ist.

In Art. 23 wird vorgesehen, dass in Belgien ansässige Unternehmen für Beförderungen im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr von einer Lizenz für innerstaatlichen oder innergemeinschaftlichen Verkehr befreit sind. Diese Befreiung wird gemäß den Bestimmungen der in der Einleitung des vorliegenden Berichts erwähnten Richtlinie 92/106/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 7. Dezember 1992 gewährt.

Während diese Richtlinie auf Beförderungen im kombinierten Verkehr zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union anwendbar ist, wird der Grundsatz der Befreiung von jeder Kontingentierung und Genehmigungspflicht durch vorliegenden Entwurf eines Königlichen Erlasses auf alle Beförderungen im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr ausgedehnt.

In den Artikeln 24 und 25 werden die Fälle aufgezählt, in denen die Lizenzen für innerstaatlichen Verkehr und die Lizenzen für innergemeinschaftlichen Verkehr den in Belgien ansässigen Unternehmen verweigert werden müssen. In diesen Artikeln werden ebenfalls die Modalitäten in Bezug auf diese Verweigerung festgelegt.

In Art. 26 werden die verschiedenen Umstände, die zum Entzug derselben Lizenzen oder zur Beschränkung der Anzahl Abschriften führen, genauestens aufgezählt.

In zwei Fällen, in denen eine subjektivere Beurteilung möglich ist, nämlich:

— im Falle, wo die Person, die theoretisch ihre fachliche Eignung geltend macht, die Beförderungstätigkeiten unzureichend leitet,

— im Falle, wo das Unternehmen keinen wie in Art. 2 Nr. 11 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 definierten tatsächlichen Betriebssitz in Belgien mehr hat,

kann gegen den Entziehungsbeschluss beim Minister oder bei seinem Beauftragten Beschwerde eingereicht werden (Art. 26 § 7).

Die neue Beurteilung erfolgt jedoch erst, nachdem die Kommission für Güterkraftverkehr eine mit Gründen versehene Stellungnahme, wie vorgeschrieben in Artikel 39 § 2 Nr. 4 des Gesetzes vom 3. Mai 1999, abgegeben hat.

Eine solche Beschwerde kann nicht eingereicht werden, wenn sich herausstellt, dass die Person, die ihre fachliche Eignung in einem Unternehmen geltend macht, dieses Unternehmen gar nicht geleitet hat.

In den Artikeln 27, 28 und 29 werden die Modalitäten der in Art. 26 erwähnten Entzüge festgelegt.

In den Artikeln 30 bis 32 werden die Gültigkeitsbedingungen der Lizenzen für innerstaatlichen und innergemeinschaftlichen Verkehr bestimmt.

Gemäß Artikel 6 der vorerwähnten Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates der Europäischen Gemeinschaften wird in Artikel 32 bestimmt, dass die Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr für einen Zeitraum von fünf Jahren gültig ist; dieser Grundsatz wird auf die Lizenz für innerstaatlichen Verkehr ausgedehnt.

Jedoch hat die Erfahrung gezeigt, dass die Beschlüsse über den Entzug der Verkehrslizenzen praktisch nie Wirkung zeigen, da die Verkehrsunternehmer ihre Lizenzen nicht zurückschicken und es entweder vorziehen, dafür bestraft zu werden, als die Dokumente zurückzugeben, oder sich dafür entscheiden, die Dokumente als verloren zu melden.

Unter diesen Umständen und um zu vermeiden, dass Transportunternehmen diese Vorschriften ins Lächerliche ziehen, müssen die Behörden entsprechend reagieren können. In Art. 32 § 2 ist daher vorgesehen, dass die Abschriften der Lizenzen nur für einen Zeitraum von einem Jahr für gültig erklärt werden. Für Unternehmen, die in Ordnung sind, ist es selbstverständlich, dass die jährliche Erneuerung der Abschriften der Lizenzen «automatisch» erfolgt, das heißt, ohne dass die Verkehrsunternehmer sie beantragen müssen.

Nach Artikel 22 § 1 Nr. 8 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 bestimmt der König (...) «den Betrag der Gebühren, die zugunsten zugelassener Einrichtungen als Gegenleistung zu erheben sind für Dienstleistungen, die im Rahmen der Anfertigung und Ausgabe von Verkehrslizenzen erbracht werden».

In Ausführung dieser Bestimmung wird in Art. 33 des vorliegenden Entwurfs der Betrag der Gebühren festgelegt, die pro Abschrift einer Lizenz für innerstaatlichen oder innergemeinschaftlichen Verkehr an die VoG «Institut du Transport routier» beziehungsweise «Instituut voor Wegtransport» (Institut für Straßentransport) zu entrichten sind.

In Art. 34 wird eine flexible Bestimmung vorgesehen, durch die das Problem der Ersetzung zeitweilig außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge geregelt werden kann.

In Artikel 35 wird die Bekanntmachung der Erteilung und der Streichung von Lizenzen für innerstaatlichen und innergemeinschaftlichen Verkehr vorgesehen.

Diese Bekanntmachung, die in drei verschiedenen Formen vorgesehen ist, ist um so notwendiger als Art. 37 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 den Begriff der Mitverantwortlichkeit eingeführt hat: Auftraggeber, Verlader und Hilfgewerbetreibende des Verkehrs können wie der Verkehrsunternehmer bestraft werden, insbesondere wenn dieser nicht Inhaber der erforderlichen Verkehrslizenz ist; diese Personen müssen sich vor Durchführung des Transports vergewissern, dass der betreffende Verkehrsunternehmer auf diesem Gebiet in Ordnung ist.

Durch Art. 36 wird den Verkehrsunternehmern die Verpflichtung auferlegt, statistische Daten über ihre Beförderungstätigkeiten mitzuteilen.

In Art. 37 werden dem Minister bestimmte Befugnisse übertragen; diese Subdelegation ist in Art. 22 § 2 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 vorgesehen.

Die Art. 38 bis 40 handeln von der Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr, die normalerweise in Belgien von den in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie in Island, Norwegen und Liechtenstein (= Europäischer Wirtschaftsraum) ansässigen Unternehmen verlangt wird.

Die Art. 38 und 39 betreffen die Befreiung von der Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr:

— für Fahrzeuge mit geringer Nutzlast gemäß dem Anhang der «Ersten Richtlinie» Absatz 3, abgeändert durch Art. 13 der vorerwähnten Verordnung (EWG) Nr. 881/92,

— im Rahmen des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs gemäß den Bestimmungen der vorerwähnten Richtlinie 92/106/EWG.

Was die Lizenzen für innergemeinschaftlichen Verkehr betrifft, die von den im EWR ansässigen ausländischen Verkehrsunternehmern verlangt werden, wird in Art. 40 auf das durch die vorerwähnte Verordnung (EWG) Nr. 881/92 festgelegte Muster verwiesen.

Die Art. 41 bis 48 handeln von den Lizenzen für internationalen Verkehr, die normalerweise in Belgien von den außerhalb des EWR (Europäische Union + ISL + N + FL) ansässigen Verkehrsunternehmern verlangt werden.

In Art. 41 werden die mit den Lizenzen für internationalen Verkehr gleichgesetzten Dokumente aufgezählt.

In Art. 42 wird lediglich darauf hingewiesen, dass die Fälle, in denen in Ermangelung der Gegenseitigkeit eine Lizenz für internationalen Verkehr ebenfalls für

— Anhänger,

— Verkehr für eigene Rechnung

erforderlich ist, durch die in diesem Bereich abgeschlossenen internationalen Abkommen bestimmt werden.

Das Gleiche gilt für Beförderungen, für die ausnahmsweise keine Lizenz für internationalen Verkehr erforderlich ist.

In Art. 43 wird bestimmt, dass ein Führer, der eine Befreiung von der Lizenz für internationalen Verkehr geltend macht, den Beweis dafür erbringen muss.

In Art. 44 werden die Kriterien für die Verweigerung oder den Entzug dieser Lizenzen bestimmt.

In den Artikeln 45 und 46 werden die Bedingungen für ihre Gültigkeit bestimmt.

In Art. 47 werden zwei Arten von Lizenzen für internationalen Verkehr vorgesehen je nach der Anzahl Fahrten, die durch diese Lizenzen genehmigt werden.

In Art. 48 wird dem Minister die Befugnis anvertraut, die Art und Weise der Erteilung und das Muster der Lizenzen für internationalen Verkehr zu bestimmen, wie in Art. 22 § 2 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 vorgesehen.

Die Art. 49 bis 55 handeln von den in Art. 21 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 erwähnten Kabotagelizenzen. Diese Lizenzen ermöglichen es Unternehmen, die außerhalb des EWR (Europäische Union + ISL + N + FL) ansässig sind, Beförderungen durchzuführen, bei denen Verlade- und Entladeplatz sich beide auf belgischem Staatsgebiet befinden.

Dieses Kapitel bleibt relativ theoretisch, da es von einer Art Verkehrslizenz handelt, die bis zum heutigen Zeitpunkt noch nicht besteht. Im Augenblick ist es nur den im EWR ansässigen Verkehrsunternehmern erlaubt, in Belgien Straßenkabotage durchzuführen, aber man kann sich vorstellen, dass es den in bestimmten Ländern außerhalb der Gemeinschaft ansässigen Verkehrsunternehmern gemäß den Gemeinschaftsvorschriften oder den bilateralen oder multilateralen Abkommen eines Tages erlaubt sein wird, insbesondere unter Gewährleistung der Gegenseitigkeit mit oder ohne Kabotagelizenz (cf. Art. 50) in Belgien Straßenkabotage durchzuführen.

TITEL IV — Frachtbriefe

Art. 56 und 57 - In Art. 23 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 wird vorgeschrieben, dass für jede Sendung ein Frachtbrief erstellt werden muss.

Es sollen verschiedene Muster von Frachtbriefen je nach Art der Beförderung, für die sie verwendet werden, vorgesehen werden.

Die dem König durch Art. 24 des Gesetzes verliehenen Befugnisse werden dem Minister durch Art. 57 des vorliegenden Entwurfs übertragen.

Aus offensichtlich praktischen Gründen wird in Art. 56 im Wesentlichen jedoch präzisiert, dass für Beförderungen, die mit im Ausland, das heißt außerhalb Belgiens, zugelassenen Fahrzeugen durchgeführt werden, nicht notwendigerweise ein Frachtbrief benutzt werden muss, der dem vom Minister festgelegten Muster entspricht, sofern die betreffenden Verkehrsunternehmer über einen Frachtbrief verfügen, der dem in den Artikeln 5 und 6 des so genannten CMR-Übereinkommens beschriebenen Frachtbrief entspricht.

TITEL V — Kontrolle

In Art. 58 werden gemäß Artikel 25 Absatz 1 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 die Bediensteten bestimmt, die mit der Kontrolle über die Einhaltung der Regelung für den Güterkraftverkehr beauftragt sind.

In Art. 59 wird die Behörde bestimmt, die beauftragt ist, den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) die durch die Gemeinschaftsvorschriften in Sachen Güterkraftverkehr vorgeschriebenen Informationen über die von den Unternehmen begangenen Verstöße mitzuteilen oder diese Informationen von ihnen entgegenzunehmen.

TITEL VI — Kommission für Güterkraftverkehr

In Art. 60 wird die Zusammensetzung der Kommission für Güterkraftverkehr bestimmt.

Art. 61 § 1 handelt über die Entschädigung der Mitglieder der vorerwähnten Kommission sowie der konsultierten Personen.

In § 2 wird der Minister damit beauftragt, die Arbeitsweise dieser Kommission zu bestimmen.

TITEL VII — Konzertierungsausschuss für Güterkraftverkehr

In Art. 62 wird die Zusammensetzung des Konzertierungsausschusses für Güterkraftverkehr bestimmt.

Was Punkt 2 dieses Artikels betrifft, muss darauf hingewiesen werden, dass, wenn Probleme in Zusammenhang mit der Kontrolle über die Einhaltung der Rechtsvorschriften und Regelungen im Konzertierungsausschuss zur Sprache gebracht werden, in Übereinstimmung mit dem Aktionsplan vom 20. November 2001 über die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Kontrolldiensten ein Vertreter jedes der folgenden Ministerien an der Sitzung des Ausschusses teilnimmt: Soziale Angelegenheiten, Beschäftigung, Finanzen, Inneres und Justiz.

In Art. 63 wird der Minister damit beauftragt, die Arbeitsweise des vorerwähnten Ausschusses zu bestimmen.

TITEL VIII — Abänderungs-, Aufhebungs-, Übergangs- und Schlussbestimmungen

Die Artikel 64, 65 und 66 sind infolge der Bemerkung des Staatsrates in Bezug auf Art. 37, der ebenfalls abgeändert worden ist, in den Erlassentwurf eingefügt worden.

Für Lizenzen für innerstaatlichen Verkehr und Lizenzen für innergemeinschaftlichen Verkehr muss eine Stempelsteuer in Höhe von 5 Euro gezahlt werden. Diese Steuer wird in Anwendung von Art. 8 Nr. 16 Buchstabe a) des Stempelsteuergesetzbuches geschuldet, demzufolge Urkunden, die Privatpersonen ausgestellt werden, um als Nachweis für eine Genehmigung zu dienen, die in Ausführung von Gesetzen und Verordnungen des öffentlichen Rechts oder des Verwaltungsrechts zu Zwecken der Ausübung einer Berufstätigkeit erteilt wird, dieser Stempelsteuer unterliegen.

Ziel ist es, auf die Verwendung von Klebesteuermarken zu verzichten und ein System der zeitversetzten Zahlung in bar einzuführen: Die mit den Stempelsteuern übereinstimmenden Beträge werden von den Transportunternehmen auf das Konto der Landtransportverwaltung überwiesen, die innerhalb eines Monats nach Ablauf jedes Kalenderquartals den Gesamtbetrag der im abgelaufenen Quartal fällig gewordenen Stempelsteuern auf das Konto des zuständigen Stempel- oder Registrierungsamts des Ministeriums der Finanzen überweist.

Diese Barzahlung durch vierteljährliche Überweisungen auf der Grundlage von periodischen Erklärungen bringt eine dreifache Abänderung des Erlasses des Regenten vom 18. September 1947 über die Ausführung des Stempelsteuergesetzbuches mit sich: Die Artikeln 1 und 26 dieses Erlasses werden abgeändert, während ein Art. 26bis eingefügt wird, um eine Abweichung vom Grundsatz der Benutzung von Klebmarken sowie die Modalitäten für diese Abweichung vorzusehen.

Art. 67 - In Zusammenhang mit vorliegendem Entwurf stellt der Königliche Erlass vom 19. Juli 2000 über die Zahlung und die Hinterlegung eines Geldbetrags bei der Feststellung bestimmter Übertretungen bei der Personen- und Güterbeförderung im Straßenverkehr den zweiten Ausführungserlass des Gesetzes vom 3. Mai 1999 dar. Die Aufhebung des Gesetzes vom 1. August 1960 über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen und die «Ersetzung» dieses Gesetzes durch das vorerwähnte Gesetz vom 3. Mai 1999 führen zu bestimmten Abänderungen der Art. 2 und 3 des K.E. vom 19. Juli 2000.

Diese Gelegenheit ist genutzt worden, um:

a) bestimmte Punkte in Bezug auf den Personenkraftverkehr zu verbessern oder zu aktualisieren:

— In Art. 2 Nr. 1 Buchstabe e) (ex-Art. 2 Nr. 1 Buchstabe b) wird nun auf die Verordnung (EG) Nr. 2121/98 vom 02.10.1998 verwiesen, da die Verordnung (EWG) Nr. 1839/92 seit dem 31.12.1999 aufgehoben ist,

— In Art. 2 Nr. 1 Buchstabe g) (ex-Art. 2 Nr. 1 Buchstabe g) wird nicht mehr auf die Art. 60 und 61 der dem Erlass des Regenten vom 20.09.1947 beigefügten Verordnung hingewiesen. Diese beiden Punkte werden nun in Art. 2 Nr. 1 Buchstabe h) erwähnt,

— In Art. 2 Nr. 1 Buchstabe h) (ex-Art. 2 Nr. 1 Buchstabe g) wird eine sofortige Zahlung von 500 EUR (anstatt der bisherigen 250 EUR) vorgesehen für Gelegenheitsverkehr ohne Fahrtenblatt oder ohne (gültige) Sondergenehmigung, wenn das Fahrzeug außerhalb der Europäischen Union zugelassen ist; durch ex-Art. 2 Nr. 1 Buchstabe g) entstand eine unannehmbare Diskriminierung gegenüber den in Belgien oder in der Europäischen Union zugelassenen Fahrzeugen, für die eine sofortige Zahlung von 500 EUR vorgesehen ist,

b) diese Artikel neu zu strukturieren durch eine Gruppierung der jeweiligen Bestimmungen in Bezug auf den Güterkraftverkehr, den Personenkraftverkehr und die sozialen Vorschriften im Bereich Straßentransport (Lenk- und Ruhezeiten, Benutzung des Tachographen).

Durch Art. 68 werden aufgehoben:

a) der Königliche Erlass vom 18. März 1991, der den Teil «Zugang zum Beruf» der derzeit geltenden Vorschriften darstellt,

b) der Königliche Erlass vom 25. November 1992, der den Teil «Ausübung des Berufs» der derzeitigen Vorschriften darstellt,

c) die Königlichen Erlasse vom 3. März 1966, 15. Juni 1966, 7. Juli 1967: Seit der Liberalisierung der Preisbildung auf europäischer Ebene im Jahre 1990 ist es nicht mehr angebracht, Systeme von obligatorischen Tarifen (EGKS-Tarif) oder von Musterverträgen kombiniert mit einem Referenztarif (Schüttgutverkehr) beizubehalten.

Im Gegensatz zu den derzeit geltenden Vorschriften (Königlicher Erlass vom 25. November 1992 zur Einführung einer allgemeinen Regelung über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, Art. 3 § 1 Nr. 4 und 5) ist in Art. 2 des vorliegenden Entwurfs nicht mehr die Rede von einer Befreiung (Beförderungskategorien, die nicht in den Anwendungsbereich der Vorschriften fallen) für Güterverkehr innerhalb eines Hafengebiets und für Beförderungen von Müll im Rahmen eines öffentlichen Dienstes.

Durch Art. 69 wird den betreffenden Unternehmen daher eine ausreichende Frist gewährt, damit sie ihre Lage in Ordnung bringen können.

In Art. 70 wird vorgesehen, dass die in der Vergangenheit erstellten Bürgschaftsbescheinigungen denen gleichgesetzt werden, die aufgrund des vorliegenden Entwurfs erstellt werden müssen.

Diese Gleichsetzung bezieht sich auf alle Aspekte der Bürgschaft, das heißt sowohl auf ihren Betrag als auch auf ihre Auswirkungen.

Aufgrund der derzeitigen Vorschriften (Königlicher Erlass vom 25. November 1992 zur Einführung einer allgemeinen Regelung über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, Art. 12) sind Transportunternehmen verpflichtet, für jede allgemeine Genehmigung für innerstaatlichen Verkehr, die sie besitzen, Gebühren an die VoG «Institut du Transport routier» (I.T.R.)/«Instituut voor Wegtransport» (I.W.T.) (Institut für Straßentransport) zu entrichten. Ab In-Kraft-Treten des vorliegenden Entwurfs werden diese Genehmigungen jedoch nicht mehr ausgegeben.

Um zu vermeiden, dass die betreffenden Verkehrsunternehmer die Gebühren zweimal an das I.T.R.-I.W.T. entrichten, wird in Art. 71 vorgesehen, dass diese Gebühr für die erste Ausstellung jeder Abschrift der neuen Verkehrslizenzen nicht bezahlt zu werden braucht.

In Art. 72 wird vorgesehen, dass die Verkehrslizenz jedem Verkehrsunternehmer verweigert wird, der bei In-Kraft-Treten des vorliegenden Entwurfs dem Staat oder dem I.T.R.-I.W.T. noch Gebühren (Gebühren, deren Verordnungsgrundlage für die Erhebung durch den K.E. vom 7. April 1995 aufgehoben wurde) schuldig ist.

Durch Art. 73 wird Art. 2 Nr. 9 des Königlichen Erlasses vom 25. November 1992 zur Einführung einer allgemeinen Regelung über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen abgeändert.

Diese Abänderung zielt lediglich darauf ab, die Liberalisierung der Vermietung von Nutzfahrzeugen voranzutreiben; diese Liberalisierung ergibt sich aus dem Anwendungsbereich des vorliegenden Entwurfs.

Ziel ist es, die neuen Vorschriften in zwei Etappen in Kraft treten zu lassen, und zwar:

— am 1. Juni 2002: die Abschaffung der Transportgenehmigungen für die Vermietung von Nutzfahrzeugen einerseits und für gezogene Fahrzeuge (Anhänger und Sattelanhänger) andererseits,

— am 1. Januar 2003: alle anderen Bestimmungen.

Diesbezüglich sei auf die Kommentare zu den Artikeln 75 und 76 hingewiesen.

In Art. 74 wird vorgesehen, dass die aufgrund des Gesetzes vom 1. August 1960 erteilten Transportgenehmigungen bis spätestens 31. Dezember 2003 gültig bleiben, das heißt während höchstens einem Jahr nach In-Kraft-Treten der neuen Vorschriften.

Selbstverständlich sind Transportgenehmigungen, die im Laufe des Jahres 2003 ablaufen, nach ihrem Ablauftag nicht mehr gültig.

Es handelt sich um eine Bestimmung, mit der jede Unterbrechung bei der Erteilung der Genehmigungen, über die die Kraftverkehrsunternehmer verfügen müssen, vermieden werden soll.

Trotzdem wird die Verwaltung gleich nach Veröffentlichung des vorliegenden Entwurfs die notwendigen Initiativen ergreifen, um den betroffenen Sektor zu sensibilisieren. Sie wird die Transportunternehmen genauestens über die neuen Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen informieren und besonders darauf dringen, dass der Betrag ihrer Bürgschaft vor dem 1. Januar 2003 angepasst werden muss.

In Art. 75 wird zuerst vorgesehen, dass alle noch nicht in Kraft getretenen Artikel des Gesetzes vom 3. Mai 1999 am 1. Januar 2003 in Kraft treten.

In Abweichung davon wird in Art. 75 Absatz 2 jedoch das vorzeitige In-Kraft-Treten von Artikel 42 des Gesetzes vom 3. Mai 1999, durch den das Gesetz vom 1. August 1960 aufgehoben wird, vorgesehen, und zwar ausschließlich was die Bestimmung betrifft, mit der die Verpflichtung, über eine Transportgenehmigung zu verfügen, auf gezogene Fahrzeuge ausgedehnt wird.

Es ist natürlich wichtig, dass der Königliche Erlass zur Ausführung des Gesetzes vom 3. Mai 1999 zur gleichen Zeit wie das Gesetz in Kraft tritt.

In Art. 76 wird daher zuerst vorgesehen, dass der Königliche Erlass zur Ausführung des Gesetzes vom 3. Mai 1999 am 1. Januar 2003 in Kraft tritt.

Im selben Artikel wird anschließend jedoch präzisiert, dass in Abweichung davon Art. 73 (durch den die Vermietung von Fahrzeugen liberalisiert wird) und Art. 75 Absatz 2 (durch den die Genehmigungspflicht für gezogene Fahrzeuge abgeschafft wird) ab dem 1. Juni 2002 in Kraft treten.

Art. 77 - Ausführungsbestimmung

IV - ERFORDERLICHE GUTACHTEN

Wie vorgeschrieben sind die Regionalregierungen an der Ausarbeitung des Textes für den Entwurf eines Königlichen Erlasses beteiligt worden. Außerdem ist dieser Text dem Ministerrat und dem Staatsrat zur Begutachtung vorgelegt worden.

Der vorgelegte Entwurf trägt den Gutachten dieser Instanzen in höchstem Maße Rechnung.

Was jedoch folgende Artikel betrifft, konnte dem Gutachten des Staatsrates nicht Folge geleistet werden:

Titel I

Es wurde einer optimalen Lesbarkeit des Textes des Königlichen Erlasses Vorrang eingeräumt. Diese Sorge rechtfertigt die Tatsache, dass trotz der geringen Anzahl Artikel eine Unterteilung des ersten Titels in zwei Kapitel beibehalten worden ist.

Außerdem wird durch diese Unterteilung der Parallelismus mit der Struktur des Gesetzes vom 3. Mai 1999 beibehalten.

Art. 8

So wie der Ministerrat bei seiner ersten Untersuchung des Entwurfs eines Königlichen Erlasses hat auch der Staatsrat die Bemerkung gemacht, dass angesichts der Formulierung von Art. 11 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 der VoG «Institut du Transport Routier»/«Instituut voor Wegtransport» (Institut für Straßentransport) für die Organisation der Kurse zur Vorbereitung auf die Prüfung in Bezug auf die fachliche Eignung kein Monopol verliehen werden darf.

Dieser Bemerkung wurde Folge geleistet durch:

1. einen Entwurf zur Abänderung des Gesetzes vom 3. Mai 1999. Nach Erhalt einer günstigen Stellungnahme seitens der drei Regionalregierungen ist dieser Entwurf am 15. Februar 2002 dem Staatsrat vorgelegt worden. Dieses Kollegium wurde ersucht, innerhalb eines Monats sein Gutachten abzugeben,

2. einen Entwurf zur Abänderung des vorliegenden Königlichen Erlasses.

Einstweilen wird ein getrennter Königlicher Erlass die Zulassung ab dem 1. Januar 2003 der Einrichtungen vorsehen, die mit der Organisation der Kurse im Hinblick auf die fachliche Eignung beauftragt sind.

Art. 15 (Bemerkung 1)

Es ist richtig, dass in Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe e) der Richtlinie 96/26/EG - über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers - bestimmt wird, dass die Vorschriften in Sachen Bürgschaft nur für Unternehmen gelten, die die Genehmigung zur Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers ab 1. Januar 1990 erhalten haben.

Jedoch ist durch die Richtlinie 98/76/EG, mit der vorerwähnte Richtlinie 96/26/EG abgeändert worden ist, insbesondere in Artikel 5 dieser Richtlinie ein Absatz 3 hinzugefügt worden. In diesem zusätzlichen Absatz wird im Wesentlichen bestimmt, dass die Unternehmen, denen vor dem 1. Oktober 1999 eine Genehmigung zur Ausübung des Berufs eines Kraftverkehrsunternehmers erteilt wurde, spätestens am 1. Oktober 2001 die Anforderungen des Artikels 3 Absatz 3 der Richtlinie (Bestimmungen über die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit) erfüllen müssen.

Auch wenn die Bestimmungen von Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe e) der Richtlinie 96/26/EG nicht aufgehoben worden sind, sind sie seit diesem Datum dennoch bedeutungslos geworden.

Art. 18

Den Verfassern des Entwurfs erschien es logisch und gerecht, im Falle des Konkurses des Transportunternehmens (in Artikel 18 § 3 Absatz 2) den Gläubigern Vorrang einzuräumen, die vor der Konkurseröffnung die notwendigen Schritte unternommen haben und vom Gericht ein Urteil erhalten haben, durch das das Bestehen und die Fälligkeit der Schuldforderung geltend gemacht wird.

Art. 23 (Bemerkung 1)

Durch Artikel 23 § 1 wird die Richtlinie 92/106/EWG vom 7. Dezember 1992 korrekt umgesetzt.

Trotzdem sind die Verfasser des Entwurfs genauso verwundert wie der Staatsrat.

Der gegebenenfalls sehr unpraktische Schluss besteht darin, dass in Ermangelung einer Verkehrslizenz der Beweis dafür, dass das Unternehmen die Bedingungen für den Zugang zum Beruf erfüllt, durch Einsichtnahme in die Akte des Unternehmens bei der zuständigen Verwaltung oder durch eine nachträgliche Untersuchung beim Sitz des Unternehmens erbracht wird.

Art. 26 (Bemerkung 2)

Eine unlesbar gewordene Verkehrslizenz ist selbstverständlich nicht mehr gültig.

Es obliegt dann dem betreffenden Unternehmen, unmittelbar um deren Ersetzung zu ersuchen.

Sollte ein Verkehrsunternehmer sich dennoch nicht an diese Vorschrift gehalten haben und eine solche Lizenz bei einer Kontrolle vorgelegt werden, obliegt es dem befugten Bediensteten, dieses wertlose Dokument unmittelbar einzuziehen.

Art. 29

Die Rechtsgrundlage für Artikel 29 ist Art. 22 § 1 Nr. 6 des Gesetzes vom 3. Mai 1999, in dem in Bezug auf die Verkehrslizenz vorgesehen ist, dass der König «(...) 6. die Vorschriften und Modalitäten in Bezug auf ihre Verweigerung und ihren Entzug» bestimmt.

Diese Gesetzesbestimmung bildet die Rechtsgrundlage für alle Bestimmungen des Königlichen Erlasses, die von der Verweigerung der Verkehrslizenzen (Titel III Kapitel III Abschnitt 2) und von ihrem Entzug (Titel III Kapitel III Abschnitt 3) handeln.

Im Übrigen wird in der Begründung zum Gesetz vom 3. Mai 1999 in den Kommentaren zu Art. 22 § 1 Nr. 6 ausdrücklich präzisiert, dass beabsichtigt wird, dem König die Befugnis zu übertragen, eine Frist vorzusehen, während deren entzogene Lizenzen nicht wieder erteilt werden können.

Art. 33

Die Erhebung von Gebühren zu Gunsten einer zugelassenen Einrichtung - laut Art. 29 § 2 des Ministeriellen Erlasses handelt es sich derzeit um die VoG «Institut du Transport routier»/»Instituut voor Wegtransport» (Institut für Straßentransport) - wird durch die Beiträge und Dienste rein technischer und logistischer Natur gerechtfertigt, die dieses Institut im Rahmen der Anfertigung und Ausgabe von Verkehrslizenzen leistet, wie im Gesetz vom 3. Mai 1999 (Art. 22 § 1 Nr. 8) präzisiert.

Die zugelassene Einrichtung gewährleistet ebenfalls die technische und logistische Einhaltung der bilateralen und multilateralen Abkommen, die Belgien im Bereich Güterkraftverkehr abgeschlossen hat.

Diesbezüglich ist es wichtig, dass man sich der enormen Zunahme der bilateralen Transportgenehmigungen bewusst wird, die auf die Veränderungen in den geopolitischen Strukturen zurückzuführen ist, die es in den vergangenen zwölf Jahren in Europa gegeben hat. Außerdem ist das Kontingent der multilateralen Genehmigungen, die Belgien durch die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) zuerkannt worden sind, im selben Zeitraum von 67 auf 581 gestiegen.

Schließlich leistet das Institut noch einen technischen und logistischen Beitrag zum System für die Verteilung der so genannten Ökopunkte, die seit 1993 für den Transit durch das österreichische Staatsgebiet erforderlich sind.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die zugelassene Einrichtung niemals stellvertretend für die durch das Gesetz vom 3. Mai 1999 und durch vorliegenden Entwurf eines Königlichen Erlasses bestimmten Behörden eine Entscheidung trifft, sondern lediglich die notwendigen Beiträge und die nötige Unterstützung leistet.

Art. 38

— In Artikel 2 Absatz 1 der vorerwähnten Richtlinie 96/26/EG heißt es: «Diese Richtlinie gilt nicht für Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t nicht überschreitet. Die Mitgliedstaaten können diese Schwelle jedoch für alle oder einen Teil der Beförderungskategorien herabsetzen.»

— Auf der Grundlage des zweiten Satzes dieser Bestimmung ist im Entwurf eines Königlichen Erlasses (Art. 2 Nr. 1) vorgesehen, dass das Gesetz und sein Ausführungserlass, was die belgischen Verkehrsunternehmer betrifft, unter anderem nicht anwendbar sind auf «Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen oder mit Zügen miteinander verbundener Fahrzeuge, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 1 500 kg nicht überschreitet».

— Demzufolge ist es logisch, für Beförderungen mit Fahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 1 500 kg überschreitet, eine Verkehrslizenz zu verlangen, die als Beweis für die Erfüllung der Bedingungen für den Zugang zum Beruf dient und bei einer Kontrolle auf öffentlicher Straße vorgezeigt werden muss.

— Da auf diesem Gebiet keine Einheitlichkeit zwischen den verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union herrscht, ist es andererseits selbstverständlich, dass den ausländischen Verkehrsunternehmern durch die belgischen Rechtsvorschriften nicht dieselbe Schwelle auferlegt werden kann. Der einzig mögliche Schwellenwert, der für die ausländischen Unternehmer in Betracht gezogen werden kann, ist der Wert, der durch die Erste Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr festgelegt worden ist, nämlich ein zulässiges Gesamtgewicht von 6 Tonnen oder eine zulässige Nutzlast von 3,5 Tonnen.

Art. 62

Der Text von Art. 62 Nr. 3 ist abgeändert worden, um die Zusammensetzung des Konzertierungsausschusses für Güterkraftverkehr in Bezug auf die Vertretung des Güterkraftverkehrssektors zu verdeutlichen.

Weitere Präzisierungen, wie die Festlegung von Anzahl oder Ernennungsweise der Vertreter, wie der Staatsrat es vorgeschlagen hat, sind jedoch nicht notwendig.

Im Gegensatz zur Kommission für Güterkraftverkehr, von der in Art. 61 des Entwurfs eines Königlichen Erlasses die Rede ist, ist der Konzertierungsausschuss nämlich kein Beratungsorgan, sondern ein Konzertierungsforum, in dem nichts durch Abstimmung beschlossen wird. Anzahl und Benennung der Versammlungsteilnehmer sind veränderlich je nach Art der besprochenen Themen.

Titel VIII Kapitel III

— Die allgemeinen Genehmigungen für innerstaatlichen Verkehr verlieren bei In-Kraft-Treten des neuen Königlichen Erlasses nicht von heute auf morgen ihre Gültigkeit.

In der Tat wird in Art. 74 diesbezüglich eine Übergangsbestimmung für ein Jahr vorgesehen.

— Ab dem Datum des In-Kraft-Tretens muss das Unternehmen jedes Mal, wenn die Verwaltung es darum ersucht, und mindestens einmal alle fünf Jahre den Beweis erbringen, dass es die Voraussetzungen in Bezug auf die Zuverlässigkeit (Art. 4 § 5 des Königlichen Erlasses) und auf die fachliche Eignung (Art. 12 § 3 des K.E.) noch immer erfüllt. Die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit wird ihrerseits infolge des durch das Gesetz vom 3. Mai 1999 vorgesehenen Bürgschaftssystems ständig kontrolliert.

— In der Praxis wird die mit der Ausführung dieser Bestimmungen beauftragte Verwaltung im Laufe der ersten fünf Jahre nach In-Kraft-Treten der neuen Vorschriften nach und nach bei allen Personen, die ihre Zuverlässigkeit nachweisen müssen, ein neueres Leumundszeugnis anfordern; parallel dazu wird diese Verwaltung über den gleichen Zeitraum kontrollieren, ob die Personen, die ihre Bescheinigung über die fachliche Eignung in den Transportunternehmen geltend machen, diese Unternehmen auch tatsächlich leiten. Diese Kontrollen müssen alle fünf Jahre wiederholt werden.

— Unter diesen Umständen wurde Art. 67 des Entwurfs der Klarheit halber in den Übergangsbestimmungen gestrichen.

Art. 68 (Art. 70 geworden)

Der Staatsrat scheint beim Lesen dieses Artikels verstanden zu haben, dass die zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der neuen Vorschriften bestehenden Bürgschaftsleistungen unverändert weiter bestehen und, ohne jemals angepasst werden zu müssen, ausreichen würden, damit die betreffenden Transportunternehmen die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit erfüllten. Diese Auslegung entspricht jedoch nicht dem, was die Verfasser des Entwurfs haben sagen wollen: Die in diesem Artikel erwähnte Gleichsetzung bedeutet zwar, dass die «alten» Bürgschaftsleistungen tatsächlich weiter bestehen, aber dies verhindert keineswegs, dass die Beträge erhöht werden müssen, wenn sie unter den neuen Beträgen liegen, oder dass sie eventuell gesenkt werden können, wenn das Gegenteil der Fall ist.

Ich habe die Ehre,

Sire,

der getreue und ehrerbietige Diener
Eurer Majestät zu sein.

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT
Der Minister der Finanzen
D. REYNDERS

7. MAI 2002 — Königlicher Erlass über den Güterkraftverkehr

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Gesetzes vom 3. Mai 1999 über den Güterkraftverkehr;

Aufgrund des Stempelsteuergesetzbuches, insbesondere des Artikels 2 Absatz 2;

Aufgrund des Erlasses des Regenten vom 18. September 1947 über die Ausführung des Stempelsteuergesetzbuches;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 3. März 1966 zur Festlegung eines Mustervertrags für die gewerbliche Beförderung bestimmter Schüttgüter und -produkte per Kippwagen, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 21. Juni 1968;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 15. Juni 1966 über die Preise und Bedingungen für den gewerblichen Kraftfahrzeugverkehr mit Produkten, auf die der Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl anwendbar ist, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 7. Juli 1967, 21. Juni 1968, 15. April 1976 und 27. September 1983;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 7. Juli 1967 über die Kontrolle und die Bekanntmachung der Preise und Bedingungen für den gewerblichen Kraftfahrzeugverkehr zwischen Ländern der Benelux-Wirtschaftsunion mit Produkten, auf die der Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl anwendbar ist, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 21. Juni 1968;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 18. März 1991 zur Festlegung der Bedingungen über den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im innerbelgischen und grenzüberschreitenden Güterverkehr, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 25. November 1992 zur Einführung einer allgemeinen Regelung über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen und durch den Königlichen Erlass vom 7. April 1995 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 18. März 1991 zur Festlegung der Bedingungen über den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im innerbelgischen und grenzüberschreitenden Güterverkehr und des Königlichen Erlasses vom 25. November 1992 zur Einführung einer allgemeinen Regelung über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 25. November 1992 zur Einführung einer allgemeinen Regelung über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 7. April 1995 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 18. März 1991 zur Festlegung der Bedingungen über den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im innerbelgischen und grenzüberschreitenden Güterverkehr und des Königlichen Erlasses vom 25. November 1992 zur Einführung einer allgemeinen Regelung über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 19. Juli 2000 über die Zahlung und die Hinterlegung eines Geldbetrags bei der Feststellung bestimmter Übertretungen bei der Personen- und Güterbeförderung im Straßenverkehr, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 11. Dezember 2001 zur Einführung des Euro in die Erlasse über die Zahlung und die Hinterlegung eines Geldbetrags bei der Feststellung bestimmter Übertretungen bei der Personen- und Güterbeförderung im Straßenverkehr und in Sachen Straßenverkehr und ADR;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen an der Ausarbeitung des vorliegenden Erlasses;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 25. Februar 2002;

Aufgrund des Einverständnisses des Ministers des Haushalts vom 11. April 2002;

Aufgrund des Beschlusses des Ministerrates vom 25. März 2002;

Aufgrund des Gutachtens des Staatsrates vom 5. Dezember 2001, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 Absatz 1 Nr. 1 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag Unseres Ministers der Mobilität und des Transportwesens und Unseres Ministers der Finanzen und aufgrund der Stellungnahme Unserer Minister, die im Rat darüber beraten haben,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

TITEL I — Allgemeines

KAPITEL I — Begriffsbestimmungen

Artikel 1 - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses versteht man unter:

1. «Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers»: die Tätigkeit jedes Unternehmens, das im gewerblichen Kraftverkehr die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen oder mit Zügen miteinander verbundener Fahrzeuge ausführt,

2. «Transitverkehr»: eine in Artikel 3 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 über den Güterkraftverkehr erwähnte Tätigkeit, die von ein und demselben Unternehmen und mit ein und demselben Kraftfahrzeug oder ein und demselben Zug miteinander verbundener Fahrzeuge ausgeführt wird, wobei das belgische Staatsgebiet durchfahren wird, ohne dass dort geladen oder entladen wird,

3. «kombiniertem Verkehr»: Güterbeförderungen, bei denen die Vor- und Nachlaufstrecke auf der Straße zurückgelegt wird und bei denen ein Fahrzeug, ein Wechselaufbau oder ein Container von mindestens 20 Fuß Länge (6,096 Meter) auf der Schiene, auf einer Binnenwasserstraße oder auf See befördert wird,

4. «Wechselaufbau»: einen für die Ladung bestimmten Teil eines Fahrzeugs, der vom Fahrzeug abgenommen und wieder darauf befestigt werden kann,

5. «höchstzulässigem Gesamtgewicht»: das technisch zulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeugs, wie es auf dem Zulassungsprotokoll dieses Fahrzeugs oder auf einem gleichwertigen Dokument angegeben ist,

6. «Gesetz»: das Gesetz vom 3. Mai 1999 über den Güterkraftverkehr.

KAPITEL II - Anwendungsbereich - Befreiungen

Art. 2 - Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 3 sind das Gesetz und vorliegender Erlass nicht anwendbar auf:

1. Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen oder mit Zügen miteinander verbundener Fahrzeuge, deren Nutzlast 500 kg nicht überschreitet,

2. Güterverkehr abseits der öffentlichen Straße,

3. die Beförderung von Gepäck mit Kraftfahrzeugen, die ausschließlich für den Personenverkehr gebaut sind oder mit Anhängern, die an diese Kraftfahrzeuge angekoppelt sind,

4. die Beförderung von beschädigten und reparaturbedürftigen Fahrzeugen,

5. die Beförderung von Fahrzeugen, die auf Verlangen der dazu befugten Bediensteten abgeschleppt werden,

6. Lokalverkehr, der ausschließlich auf belgischem Staatsgebiet stattfindet im Hinblick auf die Verteilung von Streumitteln auf öffentlicher Straße, um bei gefährlichen Witterungsbedingungen oder sonstigen Umständen die Verkehrssicherheit zu gewährleisten,

7. die Beförderung von Postsendungen im Rahmen eines Auftrags des öffentlichen Dienstes,

8. Werttransporte, die mit speziell dafür konstruierten Fahrzeugen ausschließlich auf belgischem Staatsgebiet durchgeführt werden,

9. Leichenbeförderungen ausschließlich auf belgischem Staatsgebiet,

10. die Beförderung von Medikamenten, medizinischen Geräten und Ausrüstungen sowie anderen zur dringenden Hilfeleistung notwendigen Gütern, insbesondere bei Katastrophen.

Art. 3 - In Abweichung von den Bestimmungen von Artikel 2 bleiben die in diesem Artikel aufgeführten Beförderungen, mit Ausnahme der in den Nummern 7 und 9 erwähnten Beförderungen, den Bestimmungen von Titel IV unterworfen, wenn die betroffenen Fahrzeuge die belgische Grenze überqueren.

TITEL II — In Belgien ansässige Unternehmen Zugang zum Beruf und Ausübung des Berufs

KAPITEL I — Zuverlässigkeit

Art. 4 - § 1 - Die wie in Artikel 8 des Gesetzes definierte Zuverlässigkeit wird durch ein Leumundszeugnis bescheinigt, das für eine öffentliche Verwaltung bestimmt ist.

Wenn das Ursprungsland des Betreffenden oder die Länder, in denen er wohnhaft war, das in Absatz 1 erwähnte Dokument nicht ausstellen, kann die Zuverlässigkeit durch einen Strafregisterauszug oder in Ermangelung eines solchen durch ein gleichwertiges Dokument, das von den zuständigen Gerichts- oder Verwaltungsinstanzen des Ursprungslandes des Betreffenden und gegebenenfalls der Länder, in denen er wohnhaft war, ausgestellt wird, bescheinigt werden.

§ 2 - In Ermangelung der in § 1 erwähnten Dokumente oder wenn diese keine oder nur unzureichende Angaben enthalten, um bestimmen zu können, ob die Voraussetzung der Zuverlässigkeit erfüllt ist, müssen diese Dokumente durch eine von einer zuständigen Verwaltungs- oder Gerichtsbehörde ausgestellte Bescheinigung, die sich auf Aspekte der Voraussetzung der Zuverlässigkeit bezieht, über die die in § 1 erwähnten Dokumente keinen Aufschluss geben, ersetzt oder vervollständigt werden.

§ 3 - In Ermangelung vorerwähnter Dokumente oder wenn diese noch immer unzureichende Angaben enthalten, um bestimmen zu können, ob alle Aspekte der Voraussetzung der Zuverlässigkeit erfüllt sind, müssen diese Dokumente durch eine Bescheinigung vervollständigt oder ersetzt werden, die von einer zuständigen Verwaltungs- oder Gerichtsbehörde oder in Ermangelung einer solchen von einem Notar des Ursprungslandes des Betreffenden und gegebenenfalls der Länder, in denen er wohnhaft war, ausgestellt wird und mit der bescheinigt wird, dass der Betreffende feierlich und unter Eid erklärt hat, dass gegen ihn keine der in Artikel 8 des Gesetzes erwähnten Verurteilungen oder Verbote ergangen beziehungsweise ausgesprochen worden sind.

§ 4 - Die in den Paragraphen 1, 2 und 3 erwähnten Dokumente müssen weniger als drei Monate vor ihrer Vorlage ausgestellt worden sein.

§ 5 - Das Unternehmen muss alle fünf Jahre den Beweis erbringen, dass es die Voraussetzung der Zuverlässigkeit noch immer erfüllt.

Außerdem muss das Unternehmen diesen Beweis jedes Mal erbringen, wenn der Minister oder sein Beauftragter es darum ersucht.

Um den in Absatz 2 erwähnten Beweis zu erbringen, verfügt das Unternehmen über eine Frist von drei Monaten ab dem Datum des Versands der Anfrage, die der Minister oder sein Beauftragter an das Unternehmen gerichtet hat.

§ 6 - Der in Artikel 8 § 5 Nr. 2 Absatz 2 des Gesetzes erwähnte Teiler wird auf 60 festgelegt.

KAPITEL II — *Fachliche Eignung**Abschnitt 1 — Beweis*

Art. 5 - § 1 - Die fachliche Eignung wird bescheinigt:

1. entweder durch eine Bescheinigung über die fachliche Eignung für innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr, ausgestellt gemäß den Bestimmungen von Artikel 11 § 1 des Gesetzes,

2. oder durch eine Bescheinigung über die fachliche Eignung für innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr, ausgestellt in Anwendung des Königlichen Erlasses vom 18. März 1991 zur Festlegung der Bedingungen über den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im innerbelgischen und grenzüberschreitenden Güterverkehr,

3. oder durch eine Bescheinigung über die fachliche Eignung für innerstaatlichen Güterkraftverkehr, ausgestellt in Anwendung des Königlichen Erlasses vom 5. September 1978 zur Festlegung der Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im innerbelgischen und grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr,

4. oder durch eine Bescheinigung über die fachliche Eignung für grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr, ausgestellt in Anwendung des in Nr. 3 erwähnten Königlichen Erlasses vom 5. September 1978,

5. oder durch eine Bescheinigung über die fachliche Eignung für grenzüberschreitenden Verkehr, ausgestellt in Anwendung des Ministeriellen Erlasses vom 7. März 1967 zur Festlegung der für die Erteilung einer allgemeinen Genehmigung für grenzüberschreitenden Verkehr erforderlichen Voraussetzungen in Bezug auf die fachliche Eignung und zur Abänderung des Ministeriellen Erlasses vom 23. September 1960 zur Ausführung des Königlichen Erlasses vom 22. September 1960 zur Einführung einer allgemeinen Regelung über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen,

6. oder durch eine Bescheinigung über die fachliche Eignung, die seinerzeit für grenzüberschreitenden Verkehr ausschließlich zwischen Belgien und den Niederlanden und umgekehrt gültig war, ausgestellt gemäß den Bestimmungen von Artikel 26bis des in Nr. 5 des vorliegenden Artikels erwähnten Ministeriellen Erlasses vom 7. März 1967,

7. oder durch einen Nachweis über die fachliche Eignung, ausgestellt von einer von jedem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums dazu bestimmten Behörde oder Instanz, aus der hervorgeht, dass:

a) der Interessent in den in Anlage 2 erwähnten Sachgebieten die erforderliche Fachkenntnis besitzt,

b) die im Rahmen einer Prüfung festgestellte Fachkenntnis oder die auf der Grundlage einer praktischen Erfahrung von mindestens fünf Jahren in leitender Funktion in einem Transportunternehmen gewährte Befreiung den Interessenten dazu ermächtigt, entweder in einem ausschließlich im innerstaatlichen Verkehr tätigen Unternehmen oder in einem im grenzüberschreitenden Verkehr tätigen Unternehmen seine fachliche Eignung geltend zu machen.

§ 2 - Wenn der in § 1 Nr. 7 erwähnte Nachweis über die fachliche Eignung auf der Grundlage einer praktischen Erfahrung von mindestens fünf Jahren in leitender Funktion in einem Transportunternehmen ausgestellt wird, ist diese Bescheinigung nur zulässig, wenn die geltend gemachte Erfahrung in einem Transportunternehmen erworben wurde, das im Land, das die Bescheinigung ausgestellt hat, ansässig ist.

Art. 6 - Das Muster der in Artikel 5 § 1 Nr. 1 erwähnten Bescheinigung über die fachliche Eignung wird in der Anlage 1 festgelegt.

Abschnitt 2 — Ausstellung der Bescheinigung über die fachliche Eignung

Art. 7 - Die Liste der Sachgebiete, die Gegenstand der in Artikel 11 § 1 des Gesetzes erwähnten Kurse und Prüfungen sind, wird in der Anlage 2 festgelegt.

Art. 8 - Die Zulassung der Einrichtungen, die mit der Organisation der in Artikel 11 § 1 Nr. 1 des Gesetzes erwähnten Kurse beauftragt sind, erfolgt zu dem von Uns festgelegten Datum.

Art. 9 - Der Minister legt die Modalitäten für die Organisation der in Artikel 11 § 1 Nr. 1 des Gesetzes erwähnten Kurse und insbesondere die Bedingungen für die Teilnahme an diesen Kursen fest.

Art. 10 - § 1 - Die in Artikel 11 § 1 Nr. 2 des Gesetzes erwähnte Prüfung besteht aus:

1. einer schriftlichen Prüfung, die sich auf einen Teil der in Artikel 7 erwähnten Sachgebiete bezieht,

2. einer mündlichen Prüfung, die sich auf Sachgebiete bezieht, die unter denjenigen, die nicht Gegenstand der schriftlichen Prüfung waren, ausgelost werden.

§ 2 - Die schriftliche Prüfung besteht aus zwei Teilen, nämlich:

1. Fragen, die sich auf die Theorie beziehen und die entweder Multiple-Choice-Fragen oder offene Fragen oder eine Kombination der beiden Systeme umfassen,

2. Übungen in Bezug auf Fallstudien.

Die Mindestdauer jeder dieser beiden Teile beträgt zwei Stunden.

§ 3 - Die Teilnahme an der mündlichen Prüfung ist vom Bestehen der schriftlichen Prüfung abhängig.

§ 4 - Für jeden der beiden Teile der schriftlichen Prüfung sowie für die mündliche Prüfung darf die Gewichtung der Punkte weder unter 25% noch über 40% der zu vergebenden Gesamtpunktzahl liegen.

§ 5 - Um die Prüfung zu bestehen, müssen die Bewerber für jedes Sachgebiet oder jede Gruppe von Sachgebieten, auf das beziehungsweise die sich die Befragung bezog, mindestens 50% der Punkte und für die gesamte Prüfung einen Durchschnitt von mindestens 60% der Punkte erhalten.

Der Prüfungsausschuss kann jedoch niedrigere Noten akzeptieren, sofern der Bewerber mindestens 50% der Punkte für jeden der beiden Teile der schriftlichen Prüfung sowie für die mündliche Prüfung erhalten hat.

Art. 11 - § 1 - Die Vergütungen für die vom Vorsitzenden, vom Sekretär und von den Mitgliedern des Prüfungsausschusses erbrachten Leistungen sowie die Erstattung der durch die Ausführung ihres Auftrags entstandenen Kosten gehen zu Lasten der zugelassenen Einrichtung; sie werden wie folgt festgelegt:

1. Verbesserung der schriftlichen Prüfung: 2 Euro pro Prüfungsheft,
2. Befragung bei der mündlichen Prüfung: 33 Euro pro Stunde samstags und 45 Euro pro Stunde sonntags,
3. Teilnahme an der Prüfungsbesprechung des Prüfungsausschusses: 20 Euro pro Stunde,
4. Entlohnung des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses: 128 Euro pro Prüfungsperiode,
5. Entlohnung des Sekretärs des Prüfungsausschusses: 199 Euro pro Prüfungsperiode und 1,50 Euro pro Teilnehmer am schriftlichen Teil der Prüfung, mit einem Höchstbetrag von 767 Euro.

Für die Erstattung der durch die Ausführung ihres Auftrags entstandenen Kosten werden der Vorsitzende, der Sekretär und die Mitglieder des Prüfungsausschusses Beamten vom Rang 13 gleichgestellt.

Die in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Beträge werden gemäß folgender Formel am 1. September jeden Jahres der Entwicklung des Gesundheitsindex angepasst: Basisvergütung multipliziert mit dem neuen Index, geteilt durch den Anfangsindex.

Für die Anwendung von Absatz 3 versteht man unter «neuem Index» den Gesundheitsindex des Monats, der der Anpassung der Vergütung vorgeht, und unter «Anfangsindex» den Gesundheitsindex des Monats September 2002.

§ 2 - Der Minister legt die übrigen Modalitäten für die Organisation der in Artikel 11 § 1 Nr. 2 des Gesetzes erwähnten Prüfungen fest, insbesondere:

1. die Zusammensetzung, die Befugnisse und die Arbeitsweise des Prüfungsausschusses,
2. die Liste der Sachgebiete, die Gegenstand der schriftlichen Prüfung sind, und die Gewichtung der Punkte für jeden Teil der schriftlichen Prüfung sowie für die mündliche Prüfung,
3. die Häufigkeit der Prüfungsperioden,
4. die Modalitäten in Bezug auf die Vorbereitung der Prüfung und die Bedingungen für die Teilnahme an dieser Prüfung,
5. die Disziplinarordnung während der Prüfungssitzungen,
6. die Regeln für die Verbesserung der Prüfungen und die Vergabe der Bewertungsnoten,
7. die Regeln für die Mitteilung der Prüfungsergebnisse.

Abschnitt 3 - Geltendmachung der Bescheinigung über die fachliche Eignung

Art. 12 - § 1 - Um als Person, die die Beförderungstätigkeit eines Unternehmens tatsächlich und dauerhaft leitet, angesehen zu werden, muss der Betreffende, der eine Bescheinigung oder einen Nachweis über die fachliche Eignung im Unternehmen geltend macht, beweisen können:

1. dass er entweder selbst als natürliche Person den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausübt,
2. oder dass er das Amt des Geschäftsführers oder des geschäftsführenden Verwalters bekleidet und ausübt,
3. oder dass er mit dem Unternehmen einen Arbeitsvertrag abgeschlossen hat, durch den unter anderem festgestellt werden kann, dass er eine wie in § 2 Nr. 2 und 3 erwähnte leitende Tätigkeit ausführt; dieser Vertrag muss sich auf vollzeitige oder teilszeitige erbrachte Arbeitsleistungen beziehen, sofern die durchschnittliche wöchentliche Arbeitsdauer mindestens fünfzig Prozent der Leistungen der Vollzeitmitarbeiter dieser Kategorie im betreffenden Tätigkeitssektor oder im Unternehmen entspricht.

§ 2 - Wer eine Bescheinigung oder einen Nachweis über die fachliche Eignung im Unternehmen geltend macht und den in § 1 erwähnten Bestimmungen nicht entspricht, muss beweisen können:

1. dass er die Vollmacht über das Bankkonto oder über ein damit gleichgesetztes Konto des Unternehmens hat und von dieser Vollmacht Gebrauch macht,
2. dass er regelmäßig mit folgenden Tätigkeiten befasst ist:
 - a) Ankauf von Fahrzeugen,
 - b) Abschluss der Verträge mit den Auftraggebern und den Subunternehmern,
 - c) Abschluss der Versicherungsverträge,
 - d) Unterzeichnung der täglichen Korrespondenz,
 - e) operative Leitung einschließlich Planung und Überwachung der Fahrten,
3. dass er regelmäßig mit mindestens zwei der folgenden Tätigkeiten befasst ist:
 - a) Berechnung des Selbstkostenpreises und Erstellung der Preisangebote,
 - b) Fakturierung,
 - c) Abschluss der Verträge im Ankauf und Verkauf,
 - d) Personalverwaltung,
 - e) Verwaltung der Fahrzeuge, insbesondere was die Zulassung, die Verkehrslizenzen, die Straßenbenutzungsgebühr und die KFZ-Steuer betrifft.

§ 3 - Das Unternehmen muss alle fünf Jahre den Beweis erbringen, dass es die Voraussetzung der fachlichen Eignung noch immer erfüllt.

Außerdem muss das Unternehmen diesen Beweis jedes Mal erbringen, wenn der Minister oder sein Beauftragter es darum ersucht.

Um den in Absatz 2 erwähnten Beweis zu erbringen, verfügt das Unternehmen über eine Frist von einem Monat ab dem Datum des Versands der Anfrage, die der Minister oder sein Beauftragter an das Unternehmen gerichtet hat.

Art. 13 - § 1 - Wenn eine der Personen, die bestimmt worden ist, um die Beförderungstätigkeit eines Unternehmens zu leiten, verstirbt, körperlich oder gesetzlich unfähig wird, ihre Funktion auszuüben, oder das Unternehmen unter anderen Umständen verlässt, muss das Unternehmen den Minister oder seinen Beauftragten innerhalb eines Monats darüber informieren.

§ 2 - Im Falle des Ablebens oder der körperlichen oder gesetzlichen Unfähigkeit des Inhabers einer Bescheinigung oder eines Nachweises über die fachliche Eignung verfügt das Unternehmen über eine Frist von einem Jahr ab diesem Ereignis, um für die Bestimmung eines Stellvertreters zu sorgen.

Dem Unternehmen kann die in Absatz 1 erwähnte Frist nicht gewährt werden, wenn das vorerwähnte Ereignis eintritt, bevor eine erste Verkehrslizenz auf den Namen dieses Unternehmens ausgestellt worden ist.

Der Minister oder sein Beauftragter kann erlauben, dass eine Person von mindestens fünfzig Jahren, die nicht Inhaber einer Bescheinigung oder eines Nachweises über die fachliche Eignung ist, aber eine praktische Erfahrung von mindestens fünf Jahren in der täglichen Geschäftsführung des Unternehmens, in dem vor höchstens einem Jahr eines der in Absatz 1 erwähnten Ereignisse eingetreten ist, besitzt, die Leitung der von der verstorbenen oder unfähig gewordenen Person ausgeübten Beförderungstätigkeit fortsetzt.

§ 3 - Wenn der Inhaber einer Bescheinigung oder eines Nachweises über die fachliche Eignung das Unternehmen unter anderen als den in § 2 Absatz 1 erwähnten Umständen verlässt, legt der Minister oder sein Beauftragter eine Frist von höchstens sechs Monaten ab dem Datum dieses Ereignisses fest, um für die Anwerbung eines Stellvertreters zu sorgen.

Dem Unternehmen kann die in Absatz 1 erwähnte Frist nicht gewährt werden, wenn das vorerwähnte Ereignis eintritt, bevor eine erste Verkehrslizenz auf den Namen dieses Unternehmens ausgestellt worden ist.

KAPITEL III — *Finanzielle Leistungsfähigkeit*

Abschnitt 1 — Grundsatz

Art. 14 - Der Betrag der in Artikel 13 des Gesetzes erwähnten Solidarbürgschaft wird auf 9 000 Euro für die erste Abschrift und auf 5.000 Euro für jede zusätzliche Abschrift der Lizenz für innerstaatlichen Verkehr oder der Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr festgelegt.

Unter «Abschrift» versteht man das in Artikel 17 Nr. 2 des Gesetzes erwähnte Dokument.

Abschnitt 2 — Beweis

Art. 15 - Die finanzielle Leistungsfähigkeit wird durch die Bescheinigung einer oder mehrerer der folgenden Einrichtungen nachgewiesen, aus der hervorgeht, dass die betreffende Einrichtung für den in Artikel 14 erwähnten Betrag als Solidarbürge für das Unternehmen aufgetreten ist:

1. Kreditinstitut belgischen Rechts, das gemäß Titel II des Gesetzes vom 22. März 1993 über den Status und die Kontrolle der Kreditinstitute zugelassen ist, oder Zweigniederlassung eines dem Recht eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union unterliegenden Kreditinstituts, die gemäß Artikel 65 des vorerwähnten Gesetzes vom 22. März 1993 eingetragen ist, oder nicht in Belgien ansässiges Kreditinstitut, das dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union unterliegt und seine Tätigkeit gemäß Artikel 66 des vorerwähnten Gesetzes vom 22. März 1993 im Rahmen des freien Dienstleistungsverkehrs in Belgien ausübt,

2. Versicherungsunternehmen, das gemäß dem Gesetz vom 9. Juli 1975 über die Kontrolle der Versicherungsunternehmen zugelassen ist,

3. Gesellschaft für gemeinsame Sicherheitsleistung, die vom Minister der Finanzen für die Übernahme von Bürgschaftsleistungen für Unternehmer, Konzessionäre und Auftragnehmer von gemeinnützigen Arbeiten zugelassen ist.

Art. 16 - Der Minister bestimmt die Muster der Bürgschaftsbescheinigungen, sowohl was den ursprünglichen Betrag der geleisteten Solidarbürgschaft als auch was die Erhöhungen und die Herabsetzungen dieses Betrags betrifft.

Abschnitt 3 — Geltendmachung der Bürgschaft

Art. 17 - § 1 - Die in Artikel 14 erwähnte Bürgschaft dient vollständig der Deckung der Verbindlichkeiten des Unternehmens, sofern sie während des in § 2 erwähnten Zeitraums fällig geworden sind und sofern sie resultieren aus:

1. der Lieferung folgender materieller Güter und Dienstleistungen an das Unternehmen, sofern sie der Durchführung der in Artikel 3 Nr. 1 und 2 des Gesetzes erwähnten Tätigkeiten dienen:

- a) Reifen und andere Einzelteile sowie obligatorische Zubehörteile der Fahrzeuge,
- b) Reparatur und Wartung dieser Fahrzeuge,
- c) Leistungen des Fahrpersonals,

2. den Beförderungsverträgen - sowohl den Hauptverträgen als auch den Subunternehmerverträgen -, die das Unternehmen abgeschlossen hat,

3. der Nichtzahlung der Gebühren und Stempelsteuern, die das Unternehmen aufgrund von Artikel 33 schuldig ist.

Die Bürgschaft erstreckt sich auf alle Nebenforderungen, die sich aus der Hauptverbindlichkeit und ihrer Rückforderung ergeben.

Jedoch wird die Bürgschaft nicht verwendet für die Deckung von Verbindlichkeiten, die sich aus Finanzierungs-, Miet- und Mietfinanzierungsgeschäften ergeben.

§ 2 - Die Bürgschaft kann nur in Anspruch genommen werden, sofern die Verbindlichkeiten während des Zeitraums von 365 Tagen vor dem Datum der Inanspruchnahme der Bürgschaft fällig geworden sind.

Wenn ein Gläubiger eine gerichtliche Klage gegen das Unternehmen einreicht und den Solidarbürgen davon in Kenntnis setzt, indem er ihm per Einschreiben eine Abschrift des verfahrenseinleitenden Akts zukommen lässt, ist der in Absatz 1 erwähnte Zeitraum von 365 Tagen derjenige, der dem Datum dieses Einschreibens vorangeht.

Wenn ein Gläubiger im Falle des Konkurses des Unternehmens eine Schuldforderung einreicht und den Solidarbürgen davon in Kenntnis setzt, indem er ihm per Einschreibebrief diese Schuldforderung zukommen lässt, ist der in Absatz 1 erwähnte Zeitraum von 365 Tagen derjenige, der dem Datum dieses Einschreibebriefs vorangeht.

Die Bürgschaft kann jedoch niemals in Anspruch genommen werden für Verbindlichkeiten:

1. die bereits vor dem Datum fällig waren, an dem die in Artikel 16 erwähnte Bescheinigung erstellt worden ist,
2. die nach dem Konkurs des Unternehmens entstanden sind, es sei denn, das Handelsgericht hätte eine vorläufige Fortsetzung der Geschäftstätigkeit des Konkurschuldners erlaubt.

Art. 18 - § 1 - Nur Inhaber der in Artikel 17 erwähnten Forderungen dürfen die Bürgschaft in Anspruch nehmen, indem sie per Einschreiben an den in Artikel 15 erwähnten Solidarbürgen Folgendes vorlegen:

1. entweder eine in Belgien zu Lasten des Unternehmens ergangene gerichtliche Entscheidung, auch wenn sie nicht vollstreckbar ist,
2. oder, im Falle des Konkurses des Unternehmens, den Beweis dafür, dass der Konkursverwalter oder das Handelsgericht die Forderung in die Schuldenmasse aufgenommen hat.

§ 2 - Außer im Falle eines Konkurses werden die Inanspruchnahmen der Bürgschaft entsprechend dem Datum der Aufgabe des an den Solidarbürgen gerichteten Einschreibens behandelt, wobei das Datum des Poststempels als Beweis gilt.

Wenn mehrere Inanspruchnahmen am gleichen Tag bei der Post aufgegeben worden sind und der Betrag der Bürgschaft unzureichend ist, erfolgt eine proportionale Verteilung unter die betroffenen Gläubiger.

Der Solidarbürge, der eine Inanspruchnahme der Bürgschaft nicht bestreitet, muss den Gläubiger innerhalb von sechzig Tagen nach Erhalt dieser Inanspruchnahme bezahlen.

§ 3 - Im Falle eines Konkurses erfolgt eine proportionale Verteilung unter die Gläubiger, die die Bürgschaft innerhalb einer Frist von einem Monat nach Aufnahme der Forderungen in die Schuldenmasse gemäß § 1 Nr. 2 in Anspruch genommen haben.

Jedoch wird den Gläubigern, die die Bürgschaft spätestens bei Ablauf der in Absatz 1 erwähnten Frist gemäß § 1 Nr. 1 in Anspruch genommen haben, Vorrang eingeräumt.

Der Solidarbürge, der eine Inanspruchnahme der Bürgschaft nicht bestreitet, muss den Gläubiger innerhalb von sechzig Tagen nach Ablauf der in Absatz 1 erwähnten Frist bezahlen.

Art. 19 - § 1 - Bei vollständiger oder teilweiser Inanspruchnahme der Bürgschaft:

1. notifiziert der Solidarbürge dem Minister oder seinem Beauftragten unverzüglich per Einschreibebrief den Betrag der Inanspruchnahme sowie Name und Adresse des betroffenen Gläubigers,
2. informiert der Solidarbürge unverzüglich alle Gläubiger, die sich schriftlich an ihn gewandt haben, über die erfolgte Inanspruchnahme,
3. übermittelt der Minister oder sein Beauftragter dem betroffenen Gläubiger eine Abschrift der in Nr. 1 erwähnten Notifikation,
4. teilt der Minister oder sein Beauftragter dem Unternehmen per Einschreibebrief die erfolgte Inanspruchnahme mit,
5. ist das Unternehmen verpflichtet, die Bürgschaft innerhalb einer Frist von dreißig Tagen ab dem Datum des Versands der in Nr. 4 erwähnten Mitteilung wiederherzustellen oder zu vervollständigen.

§ 2 - Entscheidet der Solidarbürge aus eigener Initiative oder auf Antrag des Unternehmens, sich vollständig oder teilweise seiner Verpflichtungen zu entledigen:

1. notifiziert der Solidarbürge dem Minister oder seinem Beauftragten seine Entscheidung,
2. teilt der Solidarbürge unverzüglich allen Gläubigern, die sich schriftlich an ihn gewandt haben, seine Entscheidung mit,
3. teilt der Minister oder sein Beauftragter dem Unternehmen die Entscheidung des Solidarbürgen mit,
4. ist das Unternehmen verpflichtet, die Bürgschaft innerhalb einer Frist von drei Monaten ab dem Datum des Versands der in Nr. 3 erwähnten Mitteilung wiederherzustellen oder zu vervollständigen.

§ 3 - Entscheidet der Solidarbürge, die Verpflichtungen eines anderen Solidarbürgen, der sich vorab seiner Verpflichtungen entledigt hat, zu übernehmen:

1. notifiziert der Solidarbürge, der die Verpflichtungen übernimmt, dem Minister oder seinem Beauftragten seine Entscheidung,
2. teilt der Minister oder sein Beauftragter dem Bürgen, der sich seiner Verpflichtungen entledigt hat, diese Übernahme der Verpflichtungen mit,
3. teilt der Bürge, der sich seiner Verpflichtungen entledigt hat, anschließend unverzüglich allen Gläubigern, die sich nach dieser Übernahme schriftlich an ihn wenden, die Übernahme der Verpflichtungen sowie die Identität des Solidarbürgen, der seine Verpflichtungen übernommen hat, mit.

Art. 20 - § 1 - Unbeschadet der Bestimmungen von Absatz 2 ist der Solidarbürge nach einer Frist von neun Monaten ab dem Datum, an dem der Minister oder sein Beauftragter vom besagten Solidarbürgen den Brief über dessen Entscheidung, sich vollständig oder teilweise seiner Verpflichtungen zu entledigen, erhalten hat, von seinen Verpflichtungen gegenüber den eventuellen Gläubigern befreit.

Während der letzten sechs Monate der in Absatz 1 erwähnten Frist kann die Bürgschaft jedoch nur noch in Anspruch genommen werden, sofern die Schuldforderung vor Beginn dieser letzten sechs Monate entstanden ist.

§ 2 - Wenn ein Gläubiger vor Ablauf der in § 1 erwähnten Frist von neun Monaten eine gerichtliche Klage gegen das Unternehmen einreicht und den Solidarbürgen davon in Kenntnis setzt, indem er ihm per Einschreiben eine Abschrift des verfahrenseinleitenden Akts zukommen lässt, wird diese Frist zu Gunsten dieses Gläubigers ausgesetzt; diese Frist setzt erst wieder ein am Tag, an dem die endgültige gerichtliche Entscheidung in dieser Sache rechtskräftig geworden ist.

§ 3 - Wenn ein Gläubiger im Falle des Konkurses des Unternehmens vor Ablauf der in § 1 erwähnten Frist von neun Monaten eine Schuldforderung einreicht und den Solidarbürgen davon in Kenntnis setzt, indem er ihm per Einschreiben eine Abschrift dieser Schuldforderung zukommen lässt, wird diese Frist zu Gunsten des Gläubigers ausgesetzt; diese Frist setzt erst am Tag der Annahme oder der Ablehnung der Schuldforderung wieder ein.

§ 4 - In Abweichung von den Paragraphen 1, 2 und 3 kann der Bürge, der sich seiner Verpflichtungen entledigt hat, nicht mehr in Anspruch genommen werden ab dem Datum, an dem der Minister oder sein Beauftragter gegebenenfalls eine Bescheinigung von einem anderen Solidarbürgen erhalten hat, der erklärt, die verbliebenen Verpflichtungen des vorigen Bürgen zu übernehmen.

TITEL III — Verkehrslizenzen

KAPITEL I — *In Belgien ansässige Unternehmen* *Lizenz für innerstaatlichen Verkehr*

Art. 21 - Die Verkehrslizenz für innerstaatlichen Verkehr wird vom Minister oder von seinem Beauftragten jedem Unternehmen erteilt, das eine solche Lizenz beantragt, einen Betriebssitz in Belgien hat und die in Titel II Kapitel I und III erwähnten Voraussetzungen der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit sowie die in Titel II Kapitel II erwähnte Voraussetzung der fachlichen Eignung im Bereich des innerstaatlichen Verkehrs erfüllt, die durch eine der in Artikel 5 Nr. 3 und 6 [*sic, zu lesen ist: Artikel 5 § 1 Nr. 3 und 6*] erwähnten Bescheinigungen über die fachliche Eignung oder durch den in Artikel 5 Nr. 7 [*sic, zu lesen ist: Artikel 5 § 1 Nr. 7*] erwähnten Nachweis über die fachliche Eignung bescheinigt wird, wenn aus besagtem Nachweis hervorgeht, dass der Betreffende dazu ermächtigt ist, seine fachliche Eignung in einem ausschließlich im innerstaatlichen Verkehr tätigen Unternehmen geltend zu machen.

KAPITEL II — *In Belgien ansässige Unternehmen* *Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr*

Art. 22 - Die Verkehrslizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr wird vom Minister oder von seinem Beauftragten jedem Unternehmen erteilt, das eine solche Lizenz beantragt, einen Betriebssitz in Belgien hat und die in Titel II Kapitel I und III erwähnten Voraussetzungen der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit sowie die in Titel II Kapitel II erwähnte Voraussetzung der fachlichen Eignung im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs erfüllt, die durch eine der in Artikel 5 Nr. 1, 2, 4 und 5 [*sic, zu lesen ist: Artikel 5 § 1 Nr. 1, 2, 4 und 5*] erwähnten Bescheinigungen über die fachliche Eignung oder durch den in Artikel 5 Nr. 7 [*sic, zu lesen ist: Artikel 5 § 1 Nr. 7*] erwähnten Nachweis über die fachliche Eignung bescheinigt wird, wenn aus besagtem Nachweis hervorgeht, dass der Betreffende dazu ermächtigt ist, seine fachliche Eignung in einem im grenzüberschreitenden Verkehr tätigen Unternehmen geltend zu machen.

KAPITEL III — *In Belgien ansässige Unternehmen - Gemeinsame Bestimmungen* *für Lizenzen für innerstaatlichen Verkehr und für Lizenzen für innergemeinschaftlichen Verkehr*

Abschnitt I — Befreiung

Art. 23 - § 1 - Weder eine Lizenz für innerstaatlichen Verkehr noch eine Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr ist erforderlich für ein in Belgien zugelassenes Kraftfahrzeug, das im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr für Beförderungen benutzt wird, bei denen die Vor- oder Nachlaufstrecke auf der Straße vollständig oder teilweise auf belgischem Staatsgebiet zurückgelegt wird, sofern das betreffende Unternehmen die durch die vorliegenden Vorschriften festgelegten Voraussetzungen für die Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr erfüllt und sofern folgende Bestimmungen eingehalten werden:

1. Im Eisenbahnverkehr muss der Versand ab dem dem Verladeplatz der Güter am nächsten gelegenen geeigneten Verladebahnhof bis zu dem dem Entladeplatz der Güter am nächsten gelegenen geeigneten Entladebahnhof erfolgen.

Im Binnenschiffs- oder Seeverkehr darf die Vor- oder Nachlaufstrecke auf der Straße eine Distanz von 150 km Luftlinie vom Binnen- oder Seehafen der Verladung oder Löschung nicht überschreiten; die Länge der Seestrecke muss mehr als 100 km Luftlinie betragen.

2. Der Frachtbrief, von dem in Artikel 23 des Gesetzes die Rede ist, muss durch die Angabe der Zulassungskennzeichen der benutzten Fahrzeuge und durch die Angabe der Verlade- und Entladebahnhöfe hinsichtlich der Eisenbahnstrecke oder durch die Angabe der Binnenhäfen der Verladung oder Löschung hinsichtlich der Binnenwasserstrecke oder durch die Angabe der Seehäfen der Verladung oder Löschung hinsichtlich der Seestrecke ergänzt werden.

Diese Angaben werden vor Durchführung der Beförderung angebracht und durch einen Stempel der Eisenbahnbeziehungsweise Hafenverwaltung auf den betreffenden Bahnhöfen beziehungsweise in den betreffenden Binnen- oder Seehäfen bestätigt, wenn der Abschnitt der Beförderung auf der Schiene, auf einer Binnenwasserstraße beziehungsweise auf See beendet ist.

Wird ein Anhänger oder ein Sattelanhänger, der Eigentum eines kombinierten Güterverkehrs für eigene Rechnung betreibenden Unternehmens ist, auf der Vor- oder Nachlaufstrecke von einem Kraftfahrzeug gezogen, das Eigentum eines gewerblichen Güterverkehrs betreibenden Unternehmens ist, so ist diese Beförderung von den in vorliegender Nummer 2 erwähnten Verpflichtungen befreit; jedoch ist ein anderes Dokument vorzulegen, aus dem hervorgeht, dass die Strecke auf Schiene, Binnenwasserstraße oder See zurückgelegt worden ist.

§ 2 - Auf Verlangen der befugten Bediensteten muss der Führer, der die in § 1 erwähnte Befreiung von der Verkehrslizenz geltend macht, den Beweis erbringen, dass:

1. die Beförderung die spezifischen, mit der geltend gemachten Befreiung verbundenen Bedingungen erfüllt,
2. das Unternehmen die durch die vorliegenden Vorschriften festgelegten Voraussetzungen für die Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr erfüllt.

Abschnitt 2 — Verweigerung

Art. 24 - § 1 - Die Erteilung der Lizenz für innerstaatlichen Verkehr oder der Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr wird vom Minister oder von seinem Beauftragten verweigert, wenn das betreffende Unternehmen:

1. die in Titel II Kapitel I erwähnte Voraussetzung der Zuverlässigkeit nicht erfüllt,
2. die in Titel II Kapitel II erwähnte Voraussetzung der fachlichen Eignung nicht erfüllt,
3. die in Titel II Kapitel III erwähnte Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht erfüllt, unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 19.

In diesem Fall werden die Abschriften der Verkehrslizenz auf die Anzahl beschränkt, für die die Bürgschaft ausreichend ist,

4. nicht über einen Betriebssitz in Belgien verfügt,
5. seit mehr als zwei Monaten für eine der Verkehrslizenzen, die es besitzt, eine Stempelsteuer oder eine aufgrund der Bestimmungen von Artikel 33 geschuldete Gebühr schuldig bleibt.

§ 2 - In den in § 1 Nr. 1, 2 und 4 erwähnten Fällen werden die Ersetzung, die Erneuerung der in § 1 erwähnten Verkehrslizenzen sowie die Ausstellung zusätzlicher Abschriften dieser Lizenzen nur bei dem in Artikel 26 erwähnten Entziehungsbeschluss vom Minister oder von seinem Beauftragten verweigert.

Art. 25 - § 1 - Bevor eine Entscheidung über die Verweigerung einer Lizenz für innerstaatlichen Verkehr oder einer Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr getroffen wird, muss der Minister oder sein Beauftragter dem betreffenden Unternehmen die Möglichkeit geben, seine Bemerkungen geltend zu machen.

§ 2 - Jede Entscheidung über die Verweigerung einer Lizenz für innerstaatlichen Verkehr oder einer Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr muss dem betreffenden Unternehmen per Einschreibebrief notifiziert werden.

Abschnitt 3 — Entzug

Art. 26 - § 1 - Die Lizenz für innerstaatlichen Verkehr oder die Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr wird vom Minister oder von seinem Beauftragten drei Monate, nachdem dieser dem betreffenden Unternehmen mitgeteilt hat, dass es die in Titel II Kapitel I erwähnte Voraussetzung der Zuverlässigkeit nicht mehr erfüllt, entzogen.

§ 2 - Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 13 §§ 2 und 3 werden die in § 1 erwähnten Verkehrslizenzen vom Minister oder von seinem Beauftragten entzogen, wenn das betreffende Unternehmen die in Titel II Kapitel II erwähnte Voraussetzung der fachlichen Eignung nicht mehr erfüllt.

Wenn der in Absatz 1 erwähnte Entzug insbesondere auf die unzureichende Leitung der Beförderungstätigkeiten des Unternehmens durch die Person, die dort ihre Bescheinigung oder ihren Nachweis über die fachliche Eignung geltend macht, zurückzuführen ist, erfolgt dieser Entzug drei Monate, nachdem der ungünstige Beschluss dem betreffenden Unternehmen mitgeteilt wurde, unbeschadet der Bestimmungen von § 7.

§ 3 - Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 19 werden die in § 1 erwähnten Verkehrslizenzen vom Minister oder von seinem Beauftragten entzogen oder auf die Anzahl Abschriften beschränkt, für die die Bürgschaft ausreichend bleibt, wenn das betreffende Unternehmen die in Titel II Kapitel III erwähnte Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht mehr erfüllt.

§ 4 - Unbeschadet der Bestimmungen von § 7 werden die in § 1 erwähnten Verkehrslizenzen vom Minister oder von seinem Beauftragten drei Monate, nachdem dieser dem Unternehmen mitgeteilt hat, dass es nicht mehr über einen Betriebssitz in Belgien verfügt, entzogen.

§ 5 - Die in § 1 erwähnten Verkehrslizenzen werden unmittelbar vom Minister oder von seinem Beauftragten entzogen, wenn das Unternehmen in einem Zeitraum von drei Jahren zweimal die Kontrolle der in Artikel 8 § 1 Nr. 2 des Gesetzes erwähnten Verordnungsvorschriften verhindert hat.

§ 6 - Das Original sowie alle oder nur bestimmte Abschriften der in § 1 erwähnten Verkehrslizenzen werden vom Minister oder von seinem Beauftragten ebenfalls unmittelbar entzogen, wenn:

1. die betreffenden Verkehrslizenzen aufgrund der Bestimmungen von Artikel 28 § 2 des Gesetzes sowie von Artikel 31 § 1 des vorliegenden Erlasses nicht mehr gültig sind,
2. sich herausstellt, dass das Unternehmen, das Inhaber der Verkehrslizenzen ist, falsche Auskünfte erteilt hat bezüglich der Angaben, die für die Erteilung der betreffenden Verkehrslizenzen erforderlich waren.

§ 7 - Wenn das betreffende Unternehmen binnen dreißig Tagen nach Zustellung des in § 2 Absatz 2 oder in § 4 erwähnten ungünstigen Beschlusses per Einschreibebrief Beschwerde gegen diesen Beschluss einreicht, wird die in diesen Paragraphen erwähnte Frist von drei Monaten ausgesetzt, bis der Minister oder sein Beauftragter dem betreffenden Unternehmen seine neue Beurteilung zustellt.

Die Beschwerde, von der in Absatz 1 die Rede ist, ist die, die in den Artikeln 10 § 3 und 18 des Gesetzes vorgesehen ist.

Wenn die neue Beurteilung günstig ausfällt, wird der vorerwähnte Beschluss für nichtig erklärt.

Wenn die neue Beurteilung ungünstig ausfällt, wird der vorerwähnte Beschluss bestätigt, und die in § 2 Absatz 2 und in § 4 erwähnte Frist von drei Monaten setzt am Tag, an dem diese Bestätigung dem Unternehmen zugestellt wird, wieder ein.

Art. 27 - § 1 - Bevor eine Entscheidung über den Entzug einer Lizenz für innerstaatlichen Verkehr oder einer Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr getroffen wird, muss der Minister oder sein Beauftragter dem betreffenden Unternehmen die Möglichkeit geben, seine Bemerkungen geltend zu machen.

§ 2 - Jede Entscheidung über den Entzug einer Lizenz für innerstaatlichen Verkehr oder einer Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr muss dem betreffenden Unternehmen per Einschreibebrief notifiziert werden.

Art. 28 - Bei Entzug des Originals oder einer Abschrift einer Lizenz für innerstaatlichen Verkehr oder einer Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr aufgrund von Artikel 26 muss das Unternehmen dieses Original beziehungsweise diese Abschrift unmittelbar per Einschreiben an den Minister oder seinen Beauftragten zurücksenden.

Art. 29 - Die Lizenzen für innerstaatlichen Verkehr und die Lizenzen für innergemeinschaftlichen Verkehr, die Gegenstand eines in Artikel 26 erwähnten Entzugs gewesen sind, dürfen erst frühestens ein Jahr nach dem Entzug auf Antrag wieder erteilt werden, wenn sie im Laufe der fünf Jahre vor diesem Entzug bereits aus einem ähnlichen Grund entzogen wurden.

Abschnitt 4 — Gültigkeit

Art. 30 - Die Lizenzen für innerstaatlichen Verkehr und die Lizenzen für innergemeinschaftlichen Verkehr werden nur auf den Namen eines Unternehmens allein ausgestellt und sind nicht übertragbar.

Art. 31 - § 1 - Die Lizenzen für innerstaatlichen Verkehr und die Lizenzen für innergemeinschaftlichen Verkehr sind nicht gültig:

1. wenn sie von einem anderen Unternehmen benutzt werden als von dem, dem sie erteilt wurden,
2. wenn das Original anstelle einer Abschrift oder eine Abschrift anstelle des Originals benutzt wird,
3. wenn die Angaben unlesbar oder unzutreffend geworden sind,
4. wenn die Abschriften für ein Kraftfahrzeug benutzt werden, dessen Zulassungskennzeichen nicht mit dem auf der Abschrift angegebenen Kennzeichen übereinstimmt,
5. wenn sie für ein Fahrzeug oder für einen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge benutzt werden, dessen Gesamtgewicht oder dessen Abmessungen höher liegen als die für dieses Fahrzeug oder diesen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge erlaubten Normen oder als die durch die allgemeine Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör erlaubten Normen,
6. im Fall, wo das benutzte Fahrzeug vom Inhaber der Verkehrslizenz gemietet oder geleast wird:

a) wenn der Miet- oder Leasingvertrag oder eine beglaubigte Abschrift dieses Vertrags, in dem mindestens der Name des Vermieters, der Name des Mieters, das Datum und die Dauer des Vertrags sowie die Identifizierung des Fahrzeugs erwähnt sind, nicht im Fahrzeug mitgeführt wird,

b) falls der Führer nicht selbst der Mieter ist: wenn entweder der Arbeitsvertrag des Führers oder eine von der Gemeindeverwaltung beglaubigte Abschrift dieses Vertrags, in dem mindestens der Name des Arbeitgebers, der Name des Arbeitnehmers, das Datum und die Dauer des Arbeitsvertrags erwähnt sind, oder der letzte Lohnzettel nicht im Fahrzeug mitgeführt wird.

§ 2 - Wenn die Angaben auf dem Original oder auf einer Abschrift einer in § 1 erwähnten Verkehrslizenz unlesbar oder unzutreffend geworden sind, muss das betreffende Unternehmen dieses Original oder diese Abschrift im Hinblick auf ihre Ersetzung dem Minister oder seinem Beauftragten unmittelbar entweder per Einschreiben zurücksenden oder gegen Empfangsbestätigung übergeben.

§ 3 - Ein Unternehmen, das die Zerstörung, den Verlust oder den Diebstahl des Originals oder einer Abschrift einer in § 1 erwähnten Verkehrslizenz feststellt, muss den Minister oder seinen Beauftragten unmittelbar per Einschreibebrief oder durch Übergabe gegen Empfangsbestätigung davon in Kenntnis setzen; in diesem Fall kann das Unternehmen ein Duplikat anfragen.

§ 4 - Ein Unternehmen, das endgültig aufhört, ein Fahrzeug, für das eine Abschrift einer in § 1 erwähnten Verkehrslizenz ausgestellt wurde, für Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr zu benutzen, muss diese Abschrift im Hinblick auf ihre Streichung dem Minister oder seinem Beauftragten innerhalb eines Monats entweder per Einschreiben zurücksenden oder gegen Empfangsbestätigung übergeben.

Art. 32 - § 1 - Die Lizenzen für innerstaatlichen Verkehr und die Lizenzen für innergemeinschaftlichen Verkehr sind ab dem Datum ihrer Erteilung fünf Jahre gültig.

§ 2 - Jedoch werden die Abschriften der in § 1 erwähnten Verkehrslizenzen von Amts wegen jährlich erneuert, wobei ihr Ablauftag den des Originals nicht überschreiten darf.

Außerdem ist jede Abschrift, die für ein für eine Dauer von höchstens sechs Monaten gemietetes Fahrzeug ausgestellt wurde, je nach Wunsch des Antragstellers für eine Dauer zwischen einem und sechs Monaten gültig, wobei ihr Ablauftag den des Originals nicht überschreiten darf.

§ 3 - Ein Unternehmen, das Inhaber einer in § 1 erwähnten Verkehrslizenz ist, muss die Erneuerung dieser Lizenz mindestens dreißig Tage und höchstens sechzig Tage vor Ablauf ihrer Gültigkeitsfrist beantragen.

Abschnitt 5 — Gebühren

Art. 33 - Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 8 des Stempelsteuergesetzbuches ist der Inhaber einer Lizenz für innerstaatlichen Verkehr oder einer Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr verpflichtet, pro Abschrift dieser Lizenz zu Gunsten der VoG «Institut du Transport Routier»/»Instituut voor Wegtransport» (Institut für Straßentransport) eine Gebühr zu entrichten, deren Betrag wie folgt festgelegt wird:

1. wenn die Abschrift einer solchen Lizenz für ein Fahrzeug ausgestellt worden ist, das der Inhaber der Lizenz gekauft oder geleast hat oder das er für mehr als sechs Monate gemietet hat: 15 Euro pro Jahr der Gültigkeit dieser Abschrift.

Wenn die Abschrift nur für einen Teil des Jahres gültig ist, wird dieser Betrag auf 1,25 Euro pro Monat oder Teil eines Monats der Gültigkeit festgelegt. Jedoch ist keine Gebühr zu entrichten, wenn die Gültigkeitsdauer drei Monate nicht überschreitet,

2. wenn die Abschrift einer solchen Lizenz für ein Fahrzeug ausgestellt worden ist, das der Inhaber der Lizenz für höchstens sechs Monate gemietet hat: 1,50 Euro pro Monat oder Teil eines Monats der Gültigkeit dieser Abschrift, mit einem Mindestbetrag von 5 Euro.

Abschnitt 6 — Ersetzung zeitweilig außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge

Art. 34 - Wenn ein Fahrzeug, für das eine Abschrift einer Lizenz für innerstaatlichen Verkehr oder einer Lizenz für inngemeinschaftlichen Verkehr ausgestellt wurde, zeitweilig unbrauchbar ist, kann der Inhaber dieser Lizenz, um ausschließlich auf belgischem Staatsgebiet Beförderungen im gewerblichen Güterverkehr durchzuführen, unter folgenden Bedingungen ein Ersatzfahrzeug benutzen:

1. Der Inhaber muss in zweifacher Ausfertigung eine Erklärung erstellen, auf der die Nummer der für das stillgelegte Fahrzeug ausgestellten Lizenz, Grund, Ort und wahrscheinliche Dauer dieser Stilllegung sowie Marke, Fahrgestellnummer und Zulassungskennzeichen des Ersatzfahrzeugs angegeben werden. Ein Exemplar dieser Erklärung wird dem Minister oder seinem Beauftragten vor jeglichem Transport zugesandt. Das andere Exemplar muss im Ersatzfahrzeug mitgeführt werden,

2. Die für das stillgelegte Fahrzeug ausgestellte Abschrift der Verkehrslizenz muss im Ersatzfahrzeug mitgeführt werden,

3. Das Ersatzfahrzeug darf nur für die Zeit benutzt werden, die unbedingt notwendig ist, um das stillgelegte Fahrzeug wieder instand zu setzen.

Abschnitt 7 — Bekanntmachung

Art. 35 - Erteilung und Streichung der Originale der Lizenzen für innerstaatlichen Verkehr und der Lizenzen für inngemeinschaftlichen Verkehr werden im Belgischen Staatsblatt veröffentlicht.

Die Angaben, die veröffentlicht werden, sind Name und Vornamen oder Bezeichnung und Rechtsform des Unternehmens, Adresse, Nummer des Originals seiner Lizenz für innerstaatlichen oder inngemeinschaftlichen Verkehr sowie Datum der Ausstellung oder Streichung dieses Originals.

Außerdem kann der Minister oder sein Beauftragter jedem, der darum bittet, die Mehrwertsteuernummer des Unternehmens, die Nummer und den Ablauftag der Abschriften der Verkehrslizenz, deren Inhaber dieses Unternehmen ist, sowie das Zulassungskennzeichen der entsprechenden Kraftfahrzeuge mitteilen.

Der Minister oder sein Beauftragter kann ebenfalls das aktualisierte Verzeichnis der zugelassenen Unternehmen, das die in den Absätzen 2 und 3 genannten Angaben mit Ausnahme der gestrichenen Verkehrslizenzen enthält, via Internet zugänglich machen.

Abschnitt 8 — Statistiken

Art. 36 - Jedes Unternehmen, das Inhaber einer Lizenz für innerstaatlichen Verkehr oder einer Lizenz für inngemeinschaftlichen Verkehr ist, ist verpflichtet, die statistischen Auskünfte zu erteilen, die sich auf die in Artikel 3 des Gesetzes erwähnten Tätigkeiten beziehen und um die der Minister, sein Beauftragter oder die von ihm bestimmten Einrichtungen es ersuchen.

Abschnitt 9 — Ausführung

Art. 37 - Der Minister bestimmt:

1. die von den Unternehmen vorzulegenden Dokumente und Belege und einzuhaltenden Fristen für die erste Erteilung, den Ersatz, die Ausstellung eines Duplikats und die Erneuerung der Lizenzen für innerstaatlichen Verkehr und der Lizenzen für inngemeinschaftlichen Verkehr,

2. das genaue Muster der in Nr. 1 erwähnten Verkehrslizenzen unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Lizenz für inngemeinschaftlichen Verkehr dem allgemeinen Muster von Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten entsprechen muss,

3. die Modalitäten für die Erhebung der den Stempelsteuern entsprechenden Beträge und der Gebühren.

KAPITEL IV — In einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums als Belgien ansässige Unternehmen - Lizenz für inngemeinschaftlichen Verkehr

Abschnitt 1 — Befreiungen

Art. 38 - Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 2 ist für in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums als Belgien zugelassene Fahrzeuge für Beförderungen im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen oder mit Zügen miteinander verbundener Fahrzeuge, deren zulässiges Gesamtgewicht 6 Tonnen oder deren zulässige Nutzlast 3,5 Tonnen nicht überschreitet, keine Abschrift einer Lizenz für inngemeinschaftlichen Verkehr erforderlich.

Art. 39 - § 1 - Keine Abschrift einer Lizenz für inngemeinschaftlichen Verkehr ist erforderlich für in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums als Belgien zugelassene Fahrzeuge, die im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr für Beförderungen benutzt werden, bei denen die Vor- oder Nachlaufstrecke auf der Straße vollständig oder teilweise auf belgischem Staatsgebiet zurückgelegt wird, sofern das betreffende Unternehmen die durch die Vorschriften des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, festgelegten Voraussetzungen für die Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr erfüllt und sofern die in Artikel 23 § 1 erwähnten Bestimmungen eingehalten werden.

§ 2 - Auf Verlangen der befugten Bediensteten muss der Führer, der die in § 1 erwähnte Befreiung von der Verkehrslizenz geltend macht, den Beweis erbringen, dass:

1. die Beförderung die spezifischen, mit der geltend gemachten Befreiung verbundenen Bedingungen erfüllt,

2. das Unternehmen die durch die Vorschriften des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, festgelegten Voraussetzungen für die Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr erfüllt.

Abschnitt 2 — Muster

Art. 40 - Die Abschriften der Lizenzen für innergemeinschaftlichen Verkehr, die für in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums als Belgien zugelassene Fahrzeuge erforderlich sind und die von den zuständigen Behörden dieser Staaten unter der Bezeichnung «Lizenz für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr» oder unter einer entsprechenden Bezeichnung in der Amtssprache beziehungsweise in den oder einer der Amtssprachen der besagten Staaten ausgestellt werden, entsprechen dem Muster, das durch die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten festgelegt worden ist.

KAPITEL V — *Außerhalb der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraums ansässige Unternehmen*
Lizenz für internationalen Verkehr

Abschnitt 1 — Gleichsetzung

Art. 41 - Nachstehend aufgeführte Dokumente gelten als Lizenz für internationalen Verkehr:

1. für Fahrzeuge, die in Staaten zugelassen sind, die nicht Mitglied der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums, aber Mitglied der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) sind: von den zuständigen Behörden dieser Staaten unter der Bezeichnung «Autorisation CEMT/ECMT Licence» ausgestellte Dokumente, die dem Muster entsprechen, das durch die Resolution Nr. 92/1 des Ministerrates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister festgelegt wurde.

Der in Absatz 1 erwähnten Lizenz müssen das dazu gehörende Fahrtenbuch und gegebenenfalls die ordnungsgemäß ausgefüllten Bescheinigungen beigelegt werden, aus denen hervorgeht, dass das benutzte Fahrzeug den technischen Normen in Bezug auf chemische Verunreinigung und Lärmbelästigung sowie den Sicherheitsnormen entspricht; diese Dokumente entsprechen den durch die Resolutionen des Ministerrates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister festgelegten Mustern,

2. für Fahrzeuge, die in Staaten zugelassen sind, die nicht Mitglied der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums sind: die Dokumente, die in den bilateralen oder multilateralen Abkommen erwähnt werden, die die Europäische Union in Bezug auf den Güterkraftverkehr abgeschlossen haben.

Abschnitt 2 — Ausnahmen

Art. 42 - § 1 - Die Fälle, in denen in Ermangelung der Gegenseitigkeit zu Gunsten der in Belgien ansässigen Unternehmen eine Lizenz für internationalen Verkehr ebenfalls erforderlich ist

1. für Anhänger,
2. für Beförderungen im Güterkraftverkehr für eigene Rechnung,

werden durch die bilateralen oder multilateralen Abkommen, die die Europäische Union in Bezug auf den Güterkraftverkehr abgeschlossen haben, festgelegt.

§ 2 - Die Arten von Beförderungen, für die keine Lizenz für internationalen Verkehr oder kein als Lizenz geltendes Dokument erforderlich ist, werden durch bilaterale oder multilaterale Abkommen bestimmt, die die Europäische Union in Bezug auf den Güterkraftverkehr abgeschlossen haben, sofern das benutzte Fahrzeug in einem der durch diese Abkommen betroffenen Staaten zugelassen ist und sofern das Unternehmen die durch die Vorschriften dieses Staates festgelegten Voraussetzungen für die Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr erfüllt.

Art. 43 - Auf Verlangen der befugten Bediensteten muss der Führer, der die wie in Artikel 42 § 2 erwähnten Befreiungen von der Lizenz für internationalen Verkehr geltend macht, den Beweis erbringen, dass:

1. die in Artikel 3 des Gesetzes erwähnte Tätigkeit die spezifischen, mit der geltend gemachten Befreiung verbundenen Bedingungen erfüllt,
2. das betreffende Unternehmen die durch die Vorschriften des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, festgelegten Voraussetzungen für die Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr erfüllt.

Abschnitt 3 — Verweigerung und Entzug

Art. 44 - Die Lizenz für internationalen Verkehr wird vom Minister oder von seinem Beauftragten verweigert oder entzogen:

1. in Anwendung der bilateralen oder multilateralen Abkommen, die die Europäische Union in Bezug auf den Güterkraftverkehr abgeschlossen haben, oder in Anwendung bestehender Abkommen,
2. bei Nichtvorhandensein solcher Abkommen, wenn die in Artikel 20 Nr. 2 des Gesetzes erwähnten Bedingungen nicht oder nicht mehr erfüllt sind.

Abschnitt 4 — Gültigkeit

Art. 45 - Die Lizenzen für internationalen Verkehr werden nur auf den Namen eines Unternehmens allein ausgestellt und sind nicht übertragbar.

Art. 46 - Die Lizenzen für internationalen Verkehr sind nicht gültig:

1. wenn sie von einem anderen Unternehmen benutzt werden als von dem, dem sie erteilt wurden,
2. wenn die Angaben unlesbar oder unzutreffend geworden sind,
3. wenn die Bestimmungen von Artikel 47 § 2 nicht eingehalten werden,
4. wenn sie für ein Fahrzeug oder für einen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge benutzt werden, dessen Gesamtgewicht oder dessen Abmessungen höher liegen als die für dieses Fahrzeug oder diesen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge erlaubten Normen oder als die durch die allgemeine Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör erlaubten Normen.

Art. 47 - § 1 - Die Lizenz für internationalen Verkehr kann erteilt werden in Form:

1. einer Fahrtenlizenz, die für eine begrenzte Anzahl Fahrten und für die auf dieser Lizenz angegebene Dauer gültig ist,
2. oder einer Zeitlizenz, die für eine unbegrenzte Anzahl Fahrten und für die auf dieser Lizenz angegebene Dauer, aber nicht für mehr als dreizehn Monate gültig ist.

§ 2 - Bevor der Führer die Grenze nach Belgien passiert, muss er den Fahrtenbericht, der Bestandteil der Fahrtenlizenz ist, mit Tintenschreiber ausfüllen.

Abschnitt 5 — Ausführung

Art. 48 - Der Minister bestimmt:

1. die Art und Weise der Erteilung der Lizenzen für internationalen Verkehr,
2. das Muster der Lizenzen für internationalen Verkehr.

KAPITEL VI — Außerhalb der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraums ansässige Unternehmen Kabotagelizenz

Abschnitt 1 — Gleichsetzungen

Art. 49 - Die zum gewerblichen Güterkraftverkehr berechtigenden Dokumente, die von den zuständigen Behörden oder Instanzen von Staaten oder internationalen Organisationen ausgestellt worden sind, gelten als Kabotagelizenz, wenn eine solche Gleichsetzung durch bilaterale oder multilaterale Abkommen, die die Europäische Union in Bezug auf den Güterkraftverkehr abgeschlossen haben, vorgesehen ist und sofern:

1. die auf diesen Dokumenten angegebenen Bedingungen und Einschränkungen in Belgien anwendbar bleiben,
2. unter Vorbehalt der Anwendung der Vorschriften der Europäischen Union, die in Belgien geltenden Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen in folgenden Bereichen auf ausländische Unternehmen angewandt werden, und zwar unter denselben Bedingungen wie denen, die für belgische Unternehmen gelten, so dass jede Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts tatsächlich ausgeschlossen wird:
 - a) Gewichte und Abmessungen der Nutzfahrzeuge,
 - b) Vorschriften für die Beförderung bestimmter Kategorien von Waren, insbesondere gefährlicher Güter, verderblicher Lebensmittel und lebender Tiere,
 - c) Lenk- und Ruhezeiten,
 - d) Mehrwertsteuer auf die Verkehrsleistung,
 - e) Frachtbriefe.

Jedoch gelten für die im Straßenkabotagebetrieb eingesetzten Fahrzeuge dieselben technischen Normen wie für die im grenzüberschreitenden Verkehr zugelassenen Fahrzeuge.

Abschnitt 2 — Befreiung

Art. 50 - § 1 - Sofern der Vorteil der Gegenseitigkeit gewährleistet ist, ist keine Kabotagelizenz und kein als Kabotagelizenz geltendes Dokument erforderlich für in einem Staat außerhalb der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraumes zugelassene Fahrzeuge, die im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr für Beförderungen benutzt werden, bei denen die Vor- oder Nachlaufstrecke auf der Straße vollständig oder teilweise auf belgischem Staatsgebiet zurückgelegt wird, sofern das betreffende Unternehmen die durch die Vorschriften des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, festgelegten Voraussetzungen für die Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr erfüllt und sofern die in Artikel 23 § 1 erwähnten Bestimmungen eingehalten werden.

§ 2 - Auf Verlangen der befugten Bediensteten muss der Führer, der die in § 1 erwähnte Befreiung von der Verkehrslizenz geltend macht, den Beweis erbringen, dass:

1. die Beförderung die spezifischen, mit der geltend gemachten Befreiung verbundenen Bedingungen erfüllt,
2. das Unternehmen die durch die Vorschriften des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, festgelegten Voraussetzungen für die Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr erfüllt.

Abschnitt 3 — Erteilung

Art. 51 - Kabotagelizenzen werden auf Antrag hin gemäß den von Belgien in Bezug auf den Güterkraftverkehr abgeschlossenen bilateralen oder multilateralen Abkommen erteilt.

Abschnitt 4 — Gültigkeit

Art. 52 - Kabotagelizenzen werden nur auf den Namen eines Unternehmens allein ausgestellt und sind nicht übertragbar.

Art. 53 - Kabotagelizenzen sind nicht gültig:

1. wenn sie von einem anderen Unternehmen benutzt werden als von dem, dem sie erteilt wurden,
2. wenn die Angaben unlesbar oder unzutreffend geworden sind,
3. wenn die Bestimmungen von Artikel 54 § 2 nicht eingehalten werden,
4. wenn sie für ein Fahrzeug oder für einen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge benutzt werden, dessen Gesamtgewicht oder dessen Abmessungen höher liegen als die für dieses Fahrzeug oder diesen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge erlaubten Normen oder als die durch die allgemeine Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör erlaubten Normen.

Art. 54 - § 1 - Die Kabotagelizenz kann erteilt werden in Form:

1. einer Fahrtenlizenz, die für eine begrenzte Anzahl Fahrten und für die auf dieser Lizenz angegebene Dauer gültig ist,
2. oder einer Zeitlizenz, die für eine unbegrenzte Anzahl Fahrten und für die auf dieser Lizenz angegebene Dauer, aber nicht für mehr als dreizehn Monate gültig ist.

§ 2 - Der Fahrtenbericht, der Bestandteil der Fahrtenlizenz ist, muss vom Führer vor Beginn jeder Fahrt mit Tintenschreiber ausgefüllt werden.

Abschnitt 5 — Ausführung

Art. 55 - Der Minister bestimmt:

1. die Art und Weise der Erteilung der Kabotagelizenzen,
2. das Muster der Kabotagelizenzen.

TITEL IV — Frachtbriefe

Art. 56 - Für den in Artikel 3 Nr. 1 des Gesetzes erwähnten Verkehr, der auf dem Gebiet der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums mit einem im Ausland zugelassenen Fahrzeug durchgeführt wird, muss kein mit dem vom Minister festgelegten Muster übereinstimmender Frachtbrief erstellt werden, wenn den beförderten Gütern ein Frachtbrief beigelegt ist, wie er erwähnt ist in den Artikeln 5 und 6 des am 19. Mai 1956 in Genf unterzeichneten und durch das Gesetz vom 4. September 1962 ratifizierten Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, kurz CMR-Übereinkommen, in den von Belgien mit dem Land, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, abgeschlossenen Abkommen und in den Vorschriften der Verordnung Nr. 11 vom 27. Juni 1960 des Rates der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft.

Die Bestimmungen von Absatz 1 sind nicht auf Straßenkabotage anwendbar.

Art. 57 - Der Minister bestimmt:

1. die verschiedenen Muster der Frachtbriefe,
2. die Anzahl Exemplare der Frachtbriefe, für wen sie bestimmt sind sowie die Angaben, die sie enthalten müssen,
3. die Einrichtungen, die ermächtigt sind, Frachtbriefe auszustellen, die Bedingungen für diese Ausstellung und die sich darauf beziehende Kontrolle.

TITEL V — Kontrolle

Art. 58 - Folgende Beamte beziehungsweise Bedienstete werden bestimmt, um Verstöße gegen das Gesetz und seine Ausführungserlasse zu ermitteln und festzustellen:

1. Polizeibeamte der föderalen und der lokalen Polizei,
2. Bedienstete der für den Güterkraftverkehr zuständigen Verwaltung, die mit einem gerichtspolizeilichen Auftrag betraut sind,
3. Bedienstete der Zoll- und Akzisenverwaltung.

Art. 59 - Die in Artikel 29 des Gesetzes erwähnte zuständige Behörde ist die für den Güterkraftverkehr zuständige Verwaltung.

TITEL VI — Kommission für Güterkraftverkehr

Art. 60 - Die bei der für den Güterkraftverkehr zuständigen Verwaltung eingerichtete Kommission für Güterkraftverkehr setzt sich zusammen aus:

1. einem Präsidenten und einem Vizepräsidenten mit anderer Sprachrolle und ihren Stellvertretern, die aufgrund ihrer besonderen Fachkenntnis im Bereich des Straßentransports vom Minister ernannt werden; der Minister kann die erforderlichen Eigenschaften näher bestimmen,
2. zwölf Mitgliedern sowie den jeweiligen Ersatzmitgliedern, die vom Minister aufgrund ihrer besonderen Fachkenntnis im Bereich des Straßentransports ernannt werden:
 - a) drei Vertreter der für den Güterkraftverkehr zuständigen Verwaltung, die, wie ihre Ersatzmitglieder, auf Vorschlag des leitenden Beamten der vorerwähnten Verwaltung ernannt werden,
 - b) drei Vertreter der Verkehrsunternehmer, drei Vertreter der in den Verkehrsunternehmen beschäftigten Arbeitnehmer und drei Vertreter der Benutzer, die, wie die jeweiligen Ersatzmitglieder, auf Vorschlag der drei repräsentativsten Interesse habenden Organisationen jeder dieser Kategorien von Personen ernannt werden.

Art. 61 - § 1 - Die Mitglieder der Kommission sowie die konsultierten Personen - mit Ausnahme der Vertreter der öffentlichen Verwaltungen, der betroffenen Person sowie der Person, die ihr eventuell beisteht oder sie vertritt - werden gemäß den für die Staatsbediensteten geltenden Bestimmungen für die Kosten entschädigt, die ihnen durch die Ausführung ihres Auftrags entstehen. Die Mitglieder und konsultierten Personen werden Beamten vom Rang 13 gleichgestellt.

§ 2 - Der Minister bestimmt die Arbeitsweise der Kommission für Güterkraftverkehr einschließlich des der Untersuchung der Akten vorausgehenden Verfahrens.

TITEL VII - Konzertierungsausschuss für Güterkraftverkehr

Art. 62 - Bei der für den Güterkraftverkehr zuständigen Verwaltung wird ein Konzertierungsausschuss für Güterkraftverkehr eingerichtet.

Er setzt sich zusammen aus:

1. einem Präsidenten,
2. Vertretern der Ministerien, die Aspekte des Güterkraftverkehrs behandeln,
3. Vertretern der repräsentativsten Organisationen des Güterkraftverkehrssektors, von denen die eine Hälfte die Verkehrsunternehmer und die andere Hälfte die in den Verkehrsunternehmen beschäftigten Arbeitnehmer vertritt.

Art. 63 - Der Minister bestimmt die Arbeitsweise des Konzertierungsausschusses für Güterkraftverkehr.

TITEL VIII — Abänderungs-, Aufhebungs-, Übergangs- und Schlussbestimmungen**KAPITEL I — Abänderungsbestimmungen****Abschnitt 1 — Abänderungen des Erlasses des Regenten vom 18. September 1947 über die Ausführung des Stempelsteuergesetzbuches**

Art. 64 - Artikel 1 Absatz 4 des Erlasses des Regenten vom 18. September 1947 über die Ausführung des Stempelsteuergesetzbuches, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 12. August 1970, wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«In Abweichung von Absatz 1 kann die für die in Artikel 8 Nr. 13 bis 20 und 22 und in Artikel 11 Nr. 1, 3, 4 und 6 des Gesetzbuches bestimmten Urkunden und Schriftstücke geschuldete Steuer unter den in den Artikeln 26 und 26bis des vorliegenden Erlasses vorgesehenen Bedingungen, auf der Grundlage von periodischen Erklärungen, die dem Stempelamt oder in Ermangelung dessen dem Registrierungsamt ausgehändigt werden, das mit der Registrierung von gerichtlichen Urkunden in seinem Amtsbereich beauftragt ist, in bar gezahlt werden.

Die geschuldeten Steuern werden beglichen:

1. wenn sie in Anwendung von Artikel 8 Nr. 13 bis 20 und 22 des Gesetzbuches von einer Verwaltung, einer öffentlichen Einrichtung, einem Standesbeamten oder einem Bürgermeister oder seinem Beauftragten für von ihnen ausgefertigte Urkunden oder Schriftstücke und für mit ihrer Beteiligung ausgestellte Urkunden geschuldet werden,
2. wenn sie in Anwendung von Artikel 11 Nr. 1, 3, 4 und 6 des Gesetzbuches von einem Bankier oder einer ihm durch Artikel 54 des besagten Gesetzbuches gleichgestellten Person für von ihnen ausgefertigte oder angenommene Urkunden oder Schriftstücke geschuldet werden.»

Art. 65 - Artikel 26 Absatz 1 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 12. August 1970 und abgeändert durch das Gesetz vom 22. Dezember 1989, wird wie folgt abgeändert:

1. die Wörter «dem Generaldirektor der Mehrwertsteuer, der Registrierung und der Domänen vorab per Einschreibebrief notifizieren» durch die Wörter «dem Generaldirektor des Katasters, der Registrierung und der Domänen vorab per Einschreibebrief notifizieren» ersetzt.
2. in Nr. 3 werden die Wörter «in Artikel 1 letzter Absatz» durch die Wörter «in Artikel 1 Absatz 4» ersetzt.

Art. 66 - In denselben Erlass wird ein Artikel 26bis mit folgendem Wortlaut eingefügt:

«Verwaltungen, öffentliche Einrichtungen, Standesbeamte oder Bürgermeister oder ihre Beauftragten, die von der Möglichkeit Gebrauch machen möchten, die für die in Artikel 8 Nr. 13 bis 20 und Nr. 22 des Gesetzbuches bestimmten Urkunden und Schriftstücke geschuldete Steuer in bar zu zahlen, müssen folgende Bedingungen erfüllen:

1. dem Generaldirektor des Katasters, der Registrierung und der Domänen vorab per Einschreibebrief notifizieren, dass sie sich verpflichten, die nachstehend unter Nr. 2 bis 4 aufgeführten Vorschriften zu beachten, und dabei unter Bezugnahme auf den vorerwähnten Artikel 8 die genauen Kategorien von Urkunden und Schriftstücken angeben, für die die Zahlung der Steuer in bar erfolgen wird,

2. ein Register oder anderes Dokument führen, in dem die aufgrund von Artikel 8 Nr. 13 bis 20 und 22 des Gesetzbuches steuerpflichtigen Urkunden und Schriftstücke sofort nach ihrer Abfassung mit durchlaufender Nummerierung vermerkt werden. Der Vermerk umfasst neben der laufenden Nummer die Art des Schriftstücks, die Person, der das Schriftstück ausgestellt wurde oder mit deren Beteiligung es ausgestellt wurde, die Anzahl der steuerpflichtigen Exemplare und den Betrag der geschuldeten Steuer. Jedes im Register oder in einem anderen Dokument vermerkte Schriftstück wird mit seiner laufenden Nummer versehen,

3. innerhalb eines Monats nach Ablauf jedes Kalenderquartals dem in Artikel 1 Absatz 4 bestimmten Amt eine in zweifacher Ausfertigung ausgestellte, datierte und mit den zugrunde liegenden Schriften für gleich lautend erklärte Erklärung aushändigen, aus der sich für das abgelaufene Quartal pro betroffene Bestimmung die Anzahl Exemplare von Urkunden und Schriftstücken ersehen lässt, die von ihnen oder mit ihrer Beteiligung ausgefertigt wurden und aufgrund von Artikel 8 Nr. 13 bis 20 und 22 des Gesetzbuches steuerpflichtig sind. Innerhalb derselben Frist wird der Betrag der geschuldeten Steuern auf das Postscheckkonto des vorerwähnten Amtes überwiesen. Ein mit einer Empfangsbestätigung versehenes Exemplar der Erklärung wird dem Abgeber der Erklärung zurückgegeben,

4. auf jedem Schriftstück, für das dem Staat auf Erklärung hin eine Stempelsteuer gezahlt werden muss, einen sichtbaren Vermerk mit folgendem Wortlaut anbringen: «Stempelsteuer von 5 € gezahlt auf Erklärung seitens» (Name der Verwaltung beziehungsweise der öffentlichen Einrichtung).

Die Absätze 2 bis 5 von Artikel 26 sind anwendbar.»

Abschnitt 2 — Abänderungen des Königlichen Erlasses vom 19. Juli 2000 über die Zahlung und die Hinterlegung eines Geldbetrags bei der Feststellung bestimmter Übertretungen bei der Personen- und Güterbeförderung im Straßenverkehr

Art. 67 - Die Artikel 2 und 3 des Königlichen Erlasses vom 19. Juli 2000 über die Zahlung und die Hinterlegung eines Geldbetrags bei der Feststellung bestimmter Übertretungen bei der Personen- und Güterbeförderung im Straßenverkehr, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 11. Dezember 2001 zur Einführung des Euro in die Erlasse über die Zahlung und die Hinterlegung eines Geldbetrags bei der Feststellung bestimmter Übertretungen bei der Personen- und Güterbeförderung im Straßenverkehr und in Sachen Straßenverkehr und ADR, werden durch folgende Bestimmungen ersetzt:

«Art. 2 - Unter den Bedingungen, die in den Artikeln 32 bis 34 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 über den Güterkraftverkehr, in Artikel 31*bis* des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 über den gewerblichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen, in Artikel 65 des am 16. März 1968 koordinierten Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei und in Artikel 2*bis* des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über Maßnahmen zur Ausführung internationaler Verträge und Akte über Personen- und Güterbeförderung im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr festgelegt sind,

1. können folgende an einem öffentlichen Ort im Sinne von Artikel 28 des am 16. März 1968 koordinierten Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei festgestellte Übertretungen pro Übertretung Anlass geben zur sofortigen Zahlung der nachstehend erwähnten Geldbeträge:

a) unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 3 § 1 des vorliegenden Erlasses: Übertretungen des Artikels 5 § 1 Nr. 2, der Artikel 6, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 26 § 2 Nr. 2 Buchstabe a), b) und d) und des Artikels 28 des Gesetzes vom 3. Mai 1999 über den Güterkraftverkehr sowie der Artikel 31, 34, 46 und 53 des Königlichen Erlasses vom 7. Mai 2002 über den Güterkraftverkehr: 500 EUR,

b) Übertretungen der Artikel 23 und 26 § 2 Nr. 2 Buchstabe c) des Gesetzes vom 3. Mai 1999 über den Güterkraftverkehr und des Artikels 56 des Königlichen Erlasses vom 7. Mai 2002 über den Güterkraftverkehr: 125 EUR,

c) Übertretungen der Artikel 3*bis*, 4, 5, 11, 12, 13 und 15 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen, abgeändert durch die Verordnung (EG) Nr. 11/98 des Rates der Europäischen Union vom 11. Dezember 1997: 500 EUR,

d) Übertretungen der Artikel 3, 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates der Europäischen Union vom 11. Dezember 1997 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind: 500 EUR,

e) Übertretungen der Artikel 1, 2, 3, 5, 6, 8 und 9 der Verordnung (EG) Nr. 2121/98 der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 2. Oktober 1998 mit Durchführungsvorschriften zu den Verordnungen (EWG) Nr. 684/92 und (EG) Nr. 12/98 des Rates hinsichtlich der Beförderungsdokumente für den Personenverkehr mit Kraftomnibussen: 500 EUR,

f) Übertretungen des Artikels 1 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 über den gewerblichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen: 500 EUR,

g) Übertretungen der Artikel 60 und 61 der Verordnung, die dem Erlass des Regenten vom 20. September 1947 zur Einführung einer allgemeinen Regelung für den Linienverkehr, den zeitweiligen Linienverkehr, die Sonderformen des Linienverkehrs und den Gelegenheitsverkehr beigefügt ist: 500 EUR,

h) unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 3 § 2 des vorliegenden Erlasses:

— Übertretungen der Artikel 12, 13, 14 Absatz 1, 15, mit Ausnahme der Absätze 5 und 7, und des Artikels 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates der Europäischen Gemeinschaften über das Kontrollgerät im Straßenverkehr: 250 EUR,

— Übertretungen des Artikels 3 Absatz 1 derselben Verordnung: 500 EUR,

— Übertretungen des Artikels 15 Absatz 5 derselben Verordnung: 500 EUR,

— Übertretungen des Artikels 15 Absatz 7 derselben Verordnung: 1 250 EUR,

i) unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 3 § 2 des vorliegenden Erlasses:

— Übertretungen des Artikels 10 Absatz 2 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), der Artikel 9 und 11, mit Ausnahme seines Absatzes 4, des Anhangs zu diesem Übereinkommen sowie des Kapitels III Abschnitt C Nr. 4 Buchstabe a) der Anlage 1 zum selben Anhang: 250 EUR,

— Übertretungen des Artikels 10 des Anhangs zu diesem Übereinkommen: 500 EUR,

— das Fehlen einer oder mehrerer der in Kapitel IV Abschnitt D der Anlage 1 zum Anhang zu diesem Übereinkommen vorgesehenen handschriftlichen Eintragungen auf den Schaublätteln: 500 EUR,

— Übertretungen des Artikels 11 Absatz 4 des Anhangs zu diesem Übereinkommen: 1 250 EUR,

2. können an einem öffentlichen Ort im Sinne von Artikel 28 des am 16. März 1968 koordinierten Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei festgestellte Übertretungen folgender Artikel der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr pro Übertretung Anlass geben zur sofortigen Zahlung der nachstehend erwähnten Geldbeträge:

- a) Übertretungen des Artikels 5: 250 EUR,
- b) Übertretungen des Artikels 6 Absatz 1: die in Anlage 1 des vorliegenden Erlasses erwähnten Geldbeträge,
- c) Übertretungen des Artikels 7:
 - wenn die Unterbrechung weniger als 15 Minuten beträgt: 250 EUR,
 - wenn die Unterbrechung mindestens 15 Minuten und weniger als 45 Minuten beträgt: 125 EUR,
- d) Übertretungen des Artikels 8 Absatz 1 und 2: 62 EUR pro 30-Minuten-Periode fehlender täglicher Ruhezeit,
- e) Übertretungen des Artikels 9: 125 EUR,
- f) Übertretungen des Artikels 14: 500 EUR,

3. können an einem öffentlichen Ort im Sinne von Artikel 28 des am 16. März 1968 koordinierten Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei festgestellte Übertretungen folgender Artikel des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) pro Übertretung Anlass geben zur sofortigen Zahlung der nachstehend erwähnten Geldbeträge:

- a) Übertretungen des Artikels 5: 250 EUR,
- b) Übertretungen des Artikels 6 Absatz 1: die in Anlage 1 des vorliegenden Erlasses erwähnten Geldbeträge,
- c) Übertretungen des Artikels 7:
 - wenn die Unterbrechung weniger als 15 Minuten beträgt: 250 EUR,
 - wenn die Unterbrechung mindestens 15 Minuten und weniger als 45 Minuten beträgt: 125 EUR,
- d) Übertretungen des Artikels 8 Absatz 1 und 2: 62 EUR pro 30-Minuten-Periode fehlender täglicher Ruhezeit,
- e) Übertretungen des Artikels 8 Absatz 8: 125 EUR,

4. können die anderen an einem öffentlichen Ort im Sinne von Artikel 28 des am 16. März 1968 koordinierten Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei festgestellten Übertretungen der unter den Nummern 1, 2 und 3 des vorliegenden Artikels aufgezählten Verordnungen der Europäischen Union, internationalen Übereinkommen, Gesetze und Erlasse Anlass geben zur sofortigen Zahlung eines Geldbetrags von 62 EUR pro Übertretung.

Art. 3 - § 1 - Bei Feststellung der Verwendung von falschen Verkehrslizenzen oder Fälschungen von Verkehrslizenzen oder von als solche geltenden Dokumenten, die durch die in Artikel 2 Nr. 1 erwähnten Verordnungen der Europäischen Union, Gesetze und Erlasse auferlegt sind, wird der sofort zu zahlende Gesamtbetrag um 1 250 EUR erhöht.

§ 2 - Bei Feststellung von Manipulationen, die darauf abzielen, ein einwandfreies Funktionieren des Kontrollgeräts, mit dem das Fahrzeug ausgestattet ist, oder die korrekte Aufzeichnung der Daten auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts zu verhindern, sowie bei Feststellung von Verfälschungen der durch vorerwähnte Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 und durch vorerwähntes AETR-Übereinkommen vorgeschriebenen Daten auf den Schaublättchen oder jeglicher anderen Handlung, durch die versucht wird, sich einer Kontrolle zu entziehen, wird der sofort zu zahlende Gesamtbetrag um 1.250 EUR erhöht.»

KAPITEL II — *Aufhebungsbestimmungen*

Art. 68 - Es werden aufgehoben:

1. der Königliche Erlass vom 3. März 1966 zur Festlegung eines Mustervertrags für die gewerbliche Beförderung bestimmter Schüttgüter und -produkte per Kippwagen, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 21. Juni 1968,

2. der Königliche Erlass vom 15. Juni 1966 über die Preise und Bedingungen für den gewerblichen Kraftfahrzeugverkehr mit Produkten, auf die der Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl anwendbar ist, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 7. Juli 1967, 21. Juni 1968, 15. April 1976 und 27. September 1983,

3. der Königliche Erlass vom 7. Juli 1967 über die Kontrolle und die Bekanntmachung der Preise und Bedingungen für den gewerblichen Kraftfahrzeugverkehr zwischen Ländern der Benelux-Wirtschaftsunion mit Produkten, auf die der Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl anwendbar ist, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 21. Juni 1968,

4. der Königliche Erlass vom 18. März 1991 zur Festlegung der Bedingungen über den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im innerbelgischen und grenzüberschreitenden Güterverkehr, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 25. November 1992 zur Einführung einer allgemeinen Regelung über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen und durch den Königlichen Erlass vom 7. April 1995 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 18. März 1991 zur Festlegung der Bedingungen über den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im innerbelgischen und grenzüberschreitenden Güterverkehr und des Königlichen Erlasses vom 25. November 1992 zur Einführung einer allgemeinen Regelung über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen,

5. der Königliche Erlass vom 25. November 1992 zur Einführung einer allgemeinen Regelung über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 7. April 1995 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 18. März 1991 zur Festlegung der Bedingungen über den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im innerbelgischen und grenzüberschreitenden Güterverkehr und des Königlichen Erlasses vom 25. November 1992 zur Einführung einer allgemeinen Regelung über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen.

KAPITEL III - *Übergangsbestimmungen*

Art. 69 - Vorliegender Erlass ist, mit Ausnahme des Titels IV, bis zum 30. Juni 2005 nicht anwendbar auf:

1. Güterverkehr innerhalb des Gebiets der See- oder Binnenhäfen, wie es von den Gemeindebehörden abgegrenzt worden ist,

2. Beförderungen von Müll ausschließlich auf belgischem Staatsgebiet im Rahmen der Ausführung eines öffentlichen Dienstes.

Art. 70 - Bürgschaftsbescheinigungen, die gemäß den Bestimmungen von Artikel 38 § 2 des Königlichen Erlasses vom 5. September 1978 zur Festlegung der Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im innerbelgischen und grenzüberschreitenden Güterverkehr erstellt worden sind, und diejenigen, die gemäß den Bestimmungen von Kapitel IV des Königlichen Erlasses vom 18. März 1991 zur Festlegung der Bedingungen über den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im innerbelgischen und grenzüberschreitenden Güterverkehr, abgeändert durch Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 7. April 1995, erstellt worden sind, werden in Bezug auf ihren Betrag und ihre Auswirkungen denen gleichgesetzt, die aufgrund von Titel II Kapitel III des vorliegenden Erlasses erstellt werden.

Art. 71 - In Abweichung von den Bestimmungen von Artikel 33 muss das Unternehmen, das als Ersatz für eine für ein Kraftfahrzeug gültige und nach dem 31. Dezember 2002 ablaufende allgemeine Genehmigung für innerstaatlichen Verkehr eine Abschrift einer Lizenz für innerstaatlichen Verkehr oder einer Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr erhält, bei der ersten Ausstellung der Abschrift der vorerwähnten Verkehrslizenz die in Artikel 33 vorgesehene Gebühr nicht zahlen.

Art. 72 - Die Lizenz für innerstaatlichen Verkehr und die Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr wird jedem Unternehmen, das noch nicht alle Gebühren gezahlt hat, die es gemäß Artikel 12 des Königlichen Erlasses vom 25. November 1992 zur Einführung einer allgemeinen Regelung über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen entrichten muss, verweigert.

Art. 73 - In Artikel 2 des Königlichen Erlasses vom 25. November 1992 zur Einführung einer allgemeinen Regelung über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen wird die Bestimmung von Nummer 9 durch folgende Bestimmung ersetzt: «9. «gewerblicher Güterverkehr»: jeden Güterverkehr für Rechnung Dritter mittels Gegenleistung in Form irgendeines direkten oder indirekten Vorteils in bar oder in natura.»

Art. 74 - Die gemäß dem Gesetz vom 1. August 1960 über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen erteilten allgemeinen Genehmigungen für innerstaatlichen Verkehr bleiben bis zu ihrem Ablauftag gültig; ihre Gültigkeit wird jedoch auf den 31. Dezember 2003 begrenzt.

KAPITEL IV — *Schlussbestimmungen*

Art. 75 - Die Artikel 1 bis 36, 37 § 2 und 39 bis 42 des Gesetzes treten am 1. Januar 2003 in Kraft.

Jedoch tritt Artikel 42 am 1. Juni 2002 in Kraft, was die Streichung der Wörter «beziehungsweise mit einem Fahrzeug mit unabhängigem mechanischem Antrieb» in Artikel 1 des Gesetzes vom 1. August 1960 über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen betrifft.

Art. 76 - Vorliegender Erlass tritt am 1. Januar 2003 in Kraft, mit Ausnahme der Artikel 73 und 75 Absatz 2, die am 1. Juni 2002 in Kraft treten.

Art. 77 - Unser Minister der Mobilität und des Transportwesens und Unser Minister der Finanzen sind, jeder für seinen Bereich, mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 7. Mai 2002


ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Der Minister der Finanzen
D. REYNERS

Anlage 1 - Dickes beigefarbenes Papier, Format DIN A4

<p>KÖNIGREICH BELGIEN</p> 	<p>EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT</p>	<p>MINISTERIUM DES VERKEHRSWESENS UND DER INFRASTRUKTUR</p> <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> <p>Landtransportverwaltung</p>
<p>BESCHEINIGUNG ÜBER DIE FACHLICHE EIGNUNG FÜR DEN INNERSTAATLICHEN UND GRENZÜBERSCHREITENDEN GÜTERKRAFTVERKEHR</p> <p style="text-align: center;">Nr. </p> <p>Der Unterzeichnete, Generaldirektor der Landtransportverwaltung und Beauftragter des Ministers des Transportwesens, bescheinigt Folgendes:</p> <p>a) geboren in am</p> <p>hat mit Erfolg gemäß den Bestimmungen des Königlichen Erlasses vom 7. Mai 2002 über 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;"> <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, Prüfungsergebnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer erbracht.</i></p> </div>		
<p>Stempel der Landtransportverwaltung</p>	<p>Für den Minister: Der Generaldirektor</p>	<p>Ausgestellt in Brüssel (Belgien) am</p> <p>Für den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses: Der Sekretär</p>

Gesehen, um Unserem Erlass vom 7. Mai 2002 über den Güterkraftverkehr beigefügt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Der Minister der Finanzen
D. REYNDERS

Anlage 2

LISTE DER SACHGEBIETE, DIE GEGENSTAND DER KURSE UND PRÜFUNGEN ZUR ERLANGUNG DER BESCHEINIGUNG ÜBER DIE FACHLICHE EIGNUNG SIND

1. Zivilrecht

- a) Verträge im Allgemeinen,
- b) die wichtigsten Verträge, die im Kraftverkehrsgewerbe üblich sind, und insbesondere die sich daraus ergebenden Rechte und Pflichten,
- c) Aushandeln eines rechtsgültigen Beförderungsvertrags, insbesondere was die Beförderungsbedingungen betrifft,
- d) Analyse einer Beschwerde des Auftraggebers über Schäden, die aus Verlusten oder Beschädigungen der Güter während der Beförderung oder durch Verzögerung bei der Lieferung entstanden sind, sowie Auswirkungen dieser Beschwerde auf die vertragliche Haftung,
- e) Regeln des CMR-Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen.

2. Handelsrecht

- a) Bedingungen und Formalitäten für die Ausübung des Gewerbes, allgemeine Verpflichtungen der Kaufleute (Eintragung, Geschäftsbücher usw.) und Konkursfolgen,
- b) Rechtsformen von Handelsgesellschaften und Vorschriften über ihre Gründung und Arbeitsweise.

3. Sozialrecht

- a) Rolle und Arbeitsweise der Sozialeinrichtungen, die im Kraftverkehrssektor tätig sind (Gewerkschaften, Betriebsausschüsse, Personalvertreter, Arbeitsinspektoren usw.),
- b) Verpflichtungen der Arbeitgeber im Bereich der sozialen Sicherheit,
- c) Arbeitsverträge der einzelnen Arbeitnehmergruppen von Kraftverkehrsunternehmen (Form der Verträge, Verpflichtungen der Vertragsparteien, Arbeitsbedingungen und Arbeitsdauer, bezahlter Urlaub, Entlohnung, Beendigung des Arbeitsvertrags usw.),
- d) Vorschriften in Bezug auf Lenk- und Ruhezeiten der Führer und in Bezug auf den Fahrtschreiber sowie praktische Maßnahmen zur Durchführung dieser Vorschriften.

4. Steuerrecht

- a) Mehrwertsteuer auf Verkehrsleistungen,
- b) Kraftfahrzeugsteuer,
- c) Steuern auf bestimmte Fahrzeuge, die im Güterkraftverkehr verwendet werden, sowie Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege,
- d) Einkommensteuer.

5. Kaufmännische und finanzielle Führung des Unternehmens

- a) Rechtliche und praktische Bestimmungen für die Verwendung von Schecks, Wechseln, Eigenwechseln, Kreditkarten und anderen Zahlungsmitteln und -verfahren,
- b) Kreditformen (Bankkredite, Dokumentenkredite, Kautionen, Hypotheken, Leasing, Miete, Factoring usw.) sowie die damit verbundenen Kosten und Verpflichtungen,
- c) Bilanz (Definition, Präsentation und Interpretation),
- d) Lesen und Interpretieren einer Ergebnisrechnung,
- e) Analyse der Finanz- und Rentabilitätslage des Unternehmens, insbesondere aufgrund von Finanzkennzahlen,
- f) Ausarbeitung eines Budgets,
- g) Bestandteile des Selbstkostenpreises (fixe Kosten, variable Kosten, Betriebskosten, Abschreibungen usw.) und seine Berechnung pro Fahrzeug, Kilometer, Fahrt oder Tonne,
- h) Erstellung eines Organigramms für das gesamte Personal des Unternehmens und Aufstellung von Arbeitsplänen usw.,
- i) Grundsätze der Marktforschung («Marketing»), der Förderung des Verkaufs von Verkehrsleistungen, der Erstellung von Kundenkarteien, der Werbung, der Öffentlichkeitsarbeit usw.,
- j) im Kraftverkehr übliche Versicherungen (Haftpflichtversicherung, Personen-, Sach- und Gepäckversicherung) mit ihrem Versicherungsschutz und ihren Verpflichtungen,
- k) Telematikanwendungen im Straßenverkehr,
- l) Anwendung der Regeln für die Fakturierung von Güterkraftverkehrsleistungen, Bedeutung und Wirkung der Incoterms,
- m) Kategorien von Hilfgewerbetreibenden des Verkehrs, ihre Rolle, ihre Aufgaben und ihre eventuelle Rechtsstellung.

6. Ausübung des Berufs

a) Regelungen in Bezug auf den Güterkraftverkehr für Rechnung Dritter, Mieten von Nutzfahrzeugen, Vergabe von Aufträgen an Subunternehmer, insbesondere Vorschriften für die Ordnung des Gewerbes, den Zugang zum Beruf, die Lizenzen für innerstaatlichen, innergemeinschaftlichen und außergemeinschaftlichen Verkehr, die Kontrolle und die Sanktionen,

b) Regelungen für die Gründung eines Straßenverkehrsunternehmens,

c) für die Erbringung von Kraftverkehrsleistungen erforderliche Dokumente und Schaffung von Kontrollverfahren, um sicherzustellen, dass zu jeder Beförderung die erforderlichen Dokumente insbesondere über das Fahrzeug, den Führer und das Beförderungsgut im Unternehmen aufbewahrt und im Fahrzeug mitgeführt werden,

d) Ordnung der Güterkraftverkehrsmärkte, Frachtraumverteilungsstellen und Logistik,

e) die Formalitäten beim Grenzübergang, Rolle und Bedeutung der T-Papiere und der Carnets TIR sowie die sich aus ihrer Benutzung ergebenden Pflichten und Verantwortlichkeiten.

7. Technische Normen und technischer Betrieb

a) Gewichte und Abmessungen der Fahrzeuge in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Verfahren für die von diesen allgemeinen Regeln abweichenden außergewöhnlichen Transporte,

b) Wahl der Fahrzeuge und ihrer Einzelteile (Fahrgestell, Motor, Getriebe, Bremsanlagen usw.) je nach Bedarf des Unternehmens,

c) Formalitäten in Bezug auf die Betriebserlaubnis für diese Fahrzeuge sowie Zulassung und technische Kontrolle dieser Fahrzeuge,

d) Maßnahmen gegen Luftverschmutzung durch Kraftfahrzeugabgase und gegen Lärmbelästigung,

e) Aufstellung von Plänen für die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge und ihrer Ausrüstung

f) Arten von Lade- und Entladegeräten (Heckklappen, Container, Paletten usw.) sowie das Einführen von Verfahren und Erteilen von Anweisungen für das Laden und Entladen von Gütern (Lastverteilung, Stapelung, Sicherung, Verkeilung usw.),

g) Verfahren des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße und des «Roll-on-roll-off»-Verkehrs,

h) Durchführung von Verfahren zur Einhaltung der Vorschriften für Gefahrgut- und Abfalltransporte,

i) Durchführung von Verfahren zur Einhaltung der Vorschriften für die Beförderung verderblicher Lebensmittel insbesondere aufgrund des ATP-Übereinkommens über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind,

j) Durchführung von Verfahren zur Einhaltung der Vorschriften für die Beförderung lebender Tiere.

8. Verkehrssicherheit

a) Erforderliche Qualifikationen des Fahrpersonals (Führerschein, ärztliches Tauglichkeitsattest, Berufsbefähigungsnachweis usw.),

b) Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Führer die in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union geltenden Verkehrsregeln, -verbote und -beschränkungen einhalten (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Vorfahrtsregeln, Regeln über Halten und Parken, Gebrauch der Scheinwerfer und Lichter, Verkehrszeichen, Verhalten gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern usw.),

c) Ausarbeitung von Anweisungen für die Führer in Bezug auf ein vorausschauendes Fahrverhalten und auf die Überprüfung der Sicherheitsnormen, was den Zustand des Transportmaterials, der Ausrüstung und der Ladung betrifft,

d) Aufstellung von Regeln für das Verhalten bei Unfällen und Anwendung geeigneter Maßnahmen, um die Wiederholung von Unfällen oder schweren Verstößen zu vermeiden.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 7. Mai 2002 über den Güterkraftverkehr beigelegt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens

Frau I. DURANT

Der Minister der Finanzen

D. REYNDERS

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 1^{er} octobre 2003.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 1 oktober 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

P. DEWAELE

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

P. DEWAELE