

## RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

### Wederantwoord van de auteurs op de reactie van Mr. Cauwe

Vuye, Hendrik

*Published in:*  
Rechtskundig Weekblad

*Publication date:*  
1996

*Document Version*  
le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

*Citation for pulished version (HARVARD):*

Vuye, H 1996, 'Wederantwoord van de auteurs op de reactie van Mr. Cauwe', *Rechtskundig Weekblad*, pp. 29-31.

#### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

#### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

**Transacties in financiële instrumenten – Meldingsplicht**

Het koninklijk besluit van 25 februari 1996 (B.S., 29 februari 1996) over de melding van transacties in financiële instrumenten en over de bewaring van gegevens, beoogt te komen aan het voorschrift van de richtlijn 93/22/EEG van de Raad van 10 mei 1993 inzake het verrichten van beleggingen in effecten, volgens hetwelk een gereglemeerde markt de meldings- en transparantieverplichtingen moet opleggen die op grond van de artikelen 20 en 21 van de richtlijn zijn voorgeschreven.

Tevens strekt het besluit tot het verzekeren van de transparantie van de gereglemeerde buiten-beursmarkt van de lineaire obligaties, de gesplitste effecten en de schatkistcertificaten.

Het koninklijk besluit van 25 februari 1996 is op 1 maart 1996 in werking getreden, met uitzondering evenwel van de artikelen 11, § 3, en 19, § 3, die in werking treden op 1 september 1996 (toepassing van de hoofdstukken III en IV van het besluit op bepaalde transacties die betrekking hebben op financiële instrumenten verhandeld op een buitenlandse gereglemeerde markt, «ongeacht of deze transacties al dan niet op een gereglemeerde markt zijn uitgevoerd»).

M.V.D.

**REACTIE****Antwoord op het artikel «De verplichte borgstelling voor vervoerders: een betwist aspect van het economisch administratief recht»**

De bijdrage van de professoren Stijns en Vuye (R.W., 1995-96, 1289-1298) hoe goed gedocumenteerd zij ook moge zijn, gaat voorbij aan een eerste essentiële vaststelling, nl. dat de borgstelling die neergelegd wordt bij het Ministerie van Verkeerswezen, en waarop de schuldeisers zich beroepen, een burgerrechtelijke verbintenis op eenzijdige verklaring inhoudt, waarop de termen van het Burgerlijk Wetboek over de interpretatie van verbintenissen en van de borgtocht van toepassing zijn (Van Ommeslaghe, P., «L'engagement par volonté unilatérale en droit belge», J.T., 1982, 144 e.v.). Dat het voorwerp van deze verbintenis bepaald is door de verwijzing naar het K.B. van 5 september 1978, als gewijzigd bij K.B. van 11 september 1987, respectievelijk naar het K.B. van 18 maart 1991, afhankelijk van de datum van totstandkoming van de borgtocht, wijzigt niets aan deze basisstelling: de regels van het Burgerlijk Wetboek zijn van toepassing.

Dat de termen van die K.B.'s niet duidelijk zijn, en dus geïnterpreteerd moeten worden, staat buiten discussie.

Nu borgtocht niet wordt vermoed, en men hem niet verder mag uitstreken dan de perken waarbinnen hij is aangegaan (artikel 2015 B.W.), dringt een beperkende interpretatie zich op aan de rechter, te meer nu artikel 1162 B.W. voorschrijft dat overeenkomsten geïnterpreteerd worden ten voordele van hem die zich verbonden heeft, in casu de borgsteller (Brussel, 3 juni 1959, R.W., 1959-60, 209; Meinerzhagen - Limpens, A., R.P.D.R., Complément V., «Cautionnement», nrs. 169-171).

Ook krachtens artikel 1157 B.W. dringt een beperkende interpretatie zich op, nu een ruime interpretatie, zoals gesteld door de auteurs, niet leidt tot een zinvolle oplossing, maar integendeel nog meer onduidelijkheid en rechtsonzekerheid scheidt. De auteurs spreken van «nagenoeg alle verbintenissen van de vervoerders». Welke verbintenissen zijn dan wel gedekt, en welke niet? En wat moet verstaan worden onder de uitoefening van het vervoer «op wettige wijze»? Quid als een brandstofleverancier aan de borg de rekening aanbiedt voor een vervoerder die te weinig vergunningen heeft volgens

het aantal voertuigen waarover hij beschikt? Een vergunning is slechts afgeleverd voor één bepaald voertuig, niet voor een ander (artt. 4, 5, 18 en 35, K.B. 9 september 1967 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (B.S., 13 oktober 1967), thans K.B. 25 november 1992 (B.S., 1 december 1992), artt. 4, 5, 15 en 23). Moet de pomphouder dan eerst de vergunning opvragen van de vervoerder vooraleer hij brandstof levert? Doet hij dat niet, dan kan hij nooit bewijzen dat hij heeft geleverd aan een vervoerder die «op wettige wijze het vervoer uitoefende». En wat als de vrachtwagen overladen is? Vergunningen gelden slechts voor het laadvermogen vermeld in de vergunning (K.B. 9 september 1967, art. 28, § 1, derde lid).

Het criterium van de «uitoefening van het beroep vervoer op wettige wijze» leidt dus niet tot zinvolle oplossingen. Daarenboven gaat dit criterium voorbij aan het feit dat de borgtocht niet wordt verstrekt om een ondernemer toe te staan zich te vestigen als vervoerder, maar alleen is vereist voor het toekennen van individuele, aan elk voertuig gekoppelde vergunningen. Het bedrag van de borgtocht is gekoppeld aan het aantal vergunningen. Niet de exploitatie van een vervoeronderneming vereist een borgstelling, wel de uitvoering van vervoercontracten als dusdanig, en alleen de verbintenissen die voortvloeien uit de uitvoering van dergelijke vervoercontracten, worden dan ook door de borg gewaarborgd. Dit is de stelling die het Hof van Cassatie afleidt uit de koninklijke besluiten van 5 september 1978, als gewijzigd bij K.B. 11 september 1987 en 9 september 1967 (voor een verdere analyse van het arrest van het Hof van Cassatie 28 april 1965, zie Cauwe, C. als noot onder het cassatiearrest in *Bull.Ass.-De Verz.* 1996, nr. 314, 166).

De auteurs verwijten het Hof van Cassatie die verwijzing naar het K.B. van 9 september 1967. Ten onrechte. Het K.B. van 5 september 1978 definieert de aan vergunning onderworpen activiteit niet. Het lijkt dan ook vanzelfsprekend om deze definitie te zoeken in andere regelgeving m.b.t. dezelfde materie, met name voormeld K.B. van 9 september 1967, zoals het Hof van Cassatie het heeft gedaan, om de aan vergunning onderworpen activiteit te omschrijven.

De auteurs gaan verder voorbij aan de bijna eenduidiger rechtspraak ten gronde, die zich heeft gevestigd na het cassatiearrest van 28 april 1995, en die, op enkele uitzonderingen na, de beperkende interpretatie bevestigt. (In die zin: Brussel, 1e kamer, 4 oktober 1995, AR 1993/702; Brussel, 5e kamer, 29 november 1995, A.R. 1341/93; Brussel, 5e kamer, 29 november 1995, A.R. 559/93; Brussel, 5e kamer, 8 december 1995, A.R. 560/93; Kh. Antwerpen, 5e kamer, 11 januari 1996, A.R. 94/02285; Brussel, 5e kamer, 15 maart 1996, A.R. 1194/2799; Kh. Brussel, 29e kamer, 12 januari 1996, A.R. 12515/92; Kh. Bergen, 2e kamer, 14 maart 1996, R.G.53.860/20; Kh. Kortrijk, 4e kamer, 29 januari 1996, A.R. 426 J/93; Kh. Hasselt, 2e kamer, 8 februari 1996, A.R. 3649/92 en 3296/93; Kh. Antwerpen, 19e kamer, 7 mei 1996, A.R. 7812/93; alle onuitgegeven). De onhandige poging van de minister van Verkeerswezen, om wars van de tekst, aan de betrokken koninklijke besluiten in het Parlement tot tweemaal toe een ruime interpretatie te geven, belet niet dat het K.B. van 18 maart 1991, dat het K.B. van 5 september, als gewijzigd door het K.B. van 11 september 1987 vervangt, nog steeds de door de minister aangekondigde duidelijkheid niet geeft, zoals door de auteurs (p. 1293) erkend wordt, terwijl het toch eenvoudig geweest zou zijn te stellen dat «alle schulden van de onderneming» gedekt waren, als dat werkelijk de bedoeling van de regering was geweest. Of gaf de minister uiting aan zijn persoonlijk standpunt, en werd hij hierin niet gevolgd door de ministerraad, die het koninklijk besluit uitvaardigde? De auteurs houden geen rekening met het feit dat de aansprakelijkheid van de Belgische Staat reeds lange tijd door bepaalde leveranciers wordt aangevoerd in de geschillen m.b.t. de interpretatie van het koninklijk besluit, zodat de visie van de minister niet als objectief in aanmerking kan komen. En wat te denken van de argumentatie die de Belgische Staat heeft ontwikkeld voor het Hof van Justitie, waar de Belgische Staat zich beperkte tot een argumentatie op grond van de toen reeds lang achterhaalde borgstelling in de versie van de circulaire van 1967? Het spreekt vanzelf dat men in die omstandigheden de visie van de minister van Verkeerswezen niet kan laten primeren boven de visie van het Hof van Cassatie. De interpretatie van rechtsregels met het oog op de oplossing van geschillen komt de rechterlijke macht toe.

Terecht wijzen de auteurs op het belang van het vervoer van zaken over de weg in het economisch gebeuren. Dit wettigt echter niet

een constructie waarbij een leverancier van brandstof of een leasingmaatschappij meer zouden worden beschermd wanneer de klant een vervoerder is dan wanneer de klant bv. een meubelfabrikant is, die zorgt voor eigen vervoer. Ook deze laatste heeft vrachtwagens en brandstof nodig. Zijn voertuigen hoeven niet vergund te worden, en hij beschikt dus niet over een borg. Waarom zou de leverancier in het ene geval wel, in het andere geval niet beschermd zijn? Ook hiervoor is er geen uitleg in de visie van de auteurs.

Ook in hun stelling m.b.t. de verhuurders zijn de auteurs fout. Het debat over de verhuurder werd niet aan het Hof van Cassatie voorgelegd in de procedure die aanleiding gaf tot het Cassatiearrest van 28 april 1995. De assimilatie van de verhuurder met de vervoerder heeft echter niets te maken met de aan vergunning onderworpen activiteit (huur- of vervoerovereenkomst) als dusdanig, maar alleen met de aan vergunning onderworpen vervoerder/verhuurder. Bedoeling van de wetgever was te vermijden dat een vervoerder aan de toepassing van het algemeen reglement zou pogen te ontsnappen door zijn activiteit eerder als een verhuuring van een vrachtwagen, met of zonder chauffeur, voor te stellen, dan als vervoerder. Het K.B. van 25 november 1992 heeft één en ander trouwens gepreciseerd, door te bepalen dat de assimilatie enkel plaats heeft tegenover de verhuurder, niet t.o.v. de huurder (artikel 2, 9°, K.B. 25 november 1992: «elke verhuuring van een voertuig waarbij onder de term verhuuring verstaan wordt, de daad van het in huur geven»; zie Kh. Bergen, 14 maart 1996, onuitgegeven).

Leasingsmaatschappijen zijn, in tegenstelling tot wat de auteurs stellen, reeds sedert 1978 (wijziging van art. 2 K.B. 9 september 1992 door het K.B. van 5 september 1978, art. 1) uitgesloten uit de toepassing van artikel 2,7 van het K.B. van 1967, en dit dus vanaf het ogenblik dat de activiteit van de leasingsmaatschappijen gereglemeerd is. De hele redenering van de auteurs met betrekking tot de leasingsmaatschappijen vervalt hierdoor dan ook.

Een wijziging van de reglementering is reeds jaren in het vooruitzicht gesteld door het Ministerie van Verkeerswezen, doch er bestaat grote onenigheid over de inhoud van de borgtocht in een gewijzigde reglementering. De gemachtigde instellingen, banken en verzekeringsmaatschappijen kunnen duidelijk geen uitbreiding van de inhoud van de borgstelling aanvaarden, welke zou neerkomen op een blancocheque aan de vervoerder, die noch de banken, noch de verzekeringsmaatschappijen zouden willen, resp. kunnen uitschrijven, zelfs niet tegen een zeer hoge vergoeding. De vervoerders van hun zijde hebben er geen belang bij dat hun toestand nog meer wordt belast dan in sommige omringende landen, waar de borgstelling niet wordt geëist.

Alleen de door het Hof van Cassatie aangenomen beperkende interpretatie kan dan ook gevolgd worden, zowel uit juridisch als uit economisch standpunt.

Christian Cauwe

**Wederantwoord van de auteurs op de reactie van mr. Cauwe**

De reactie van mr. Cauwe, raadsman van een belangrijke borgverstrekkende instelling en bijzonder beslagen in deze materie, op onze bijdrage omtrent de verplichte borgtocht voor vervoerders, recent verschenen in het *Rechtskundig Weekblad* (1995-96, 1289 e.v.), verbaast en verheugt ons tegelijkertijd. Zij verbaast ons omdat het standpunt van mr. Cauwe reeds uitvoerig aan bod is gekomen in een artikel van zijn hand, recent verschenen in *De Verzekering* (1996, 161-168), zonder dat wij gemeend hebben daarop te moeten reageren hoewel wij het volledig oneens zijn met de voorstelling van zaken aldaar. Tegelijkertijd verheugt deze reactie ons daar, enerzijds, kritiek op een wetenschappelijke publicatie deel uitmaakt van het wetenschappelijk verkeer en, anderzijds, zij ons de gelegenheid biedt om het standpunt van mr. Cauwe te weerleggen.

1. Om de lezer in staat te stellen deze technische discussie te volgen, willen we eerst herhalen dat er in rechtspraak en rechtsleer onenigheid bestaat over de vraag welke schuldeisers aanspraak mogen maken op de verplichte borgstelling, verleend door gemachtigde instellingen, voor transporteurs. De verplichte borgtocht voor vervoerders kan immers aanleiding geven tot drie interpretaties. In de eerste plaats kan een ruime interpretatie worden voorgestaan, waarbij alle schulden van de transporteur gedekt worden door de borgtocht, met uitzondering van de schulden aangegaan in de pri-

vésfeer en de schulden volgend uit een onwettige uitoefening van de beroepswerkzaamheden. In onze bijdrage in het *R.W.* zijn we tot de conclusie gekomen dat deze interpretatie de juiste is. We hebben er tevens op gewezen dat deze interpretatie niet gevolgd wordt door het Hof van Cassatie (Cass. 28 april 1995, *R.W.*, 1995-96, 1308). Tegenover de ruime interpretatie staat de beperkende, waarbij enkel de gebruikers en de onderaannemers een beroep kunnen doen op de borgtocht. Deze interpretatie wordt voorgestaan door mr. Cauwe (hierboven gepubliceerde reactie en diens bijdrage in *De Verz.*, 1996, 161 e.v.). Ten slotte kan ook een beperkte interpretatie worden voorgestaan, waarbij naast de gebruikers en de onderaannemers ook de verhuurders van voertuigen aan transporteurs en de leasingmaatschappijen een beroep kunnen doen op de borgtocht. In onze bijdrage hebben we gesteld dat dit o.i. de draagwijdte is van het cassatiearrest van 28 april 1995 (*R.W.*, 1995-96, 1295 e.v., nrs. 16 e.v.). Het betreft evenwel een uitleg van het arrest, daar deze problematiek als dusdanig niet aan het Hof werd voorgelegd.

2. In een eerste kritiek gaat mr. Cauwe uit van de bewering dat wij voorbijgaan aan een «essentiële vaststelling», namelijk dat deze verplichte borgtocht een burgerrechtelijke verbintenis is op eenzijdige verklaring welke beperkend dient te worden geïnterpreteerd krachtens de artikelen 2015 en 1162 B.W. Allereerst moeten we onderstrepen dat de «essentiële vaststelling» van mr. Cauwe contradictorisch is nu hij eerst beweert dat het om een «verbintenis uit eenzijdige wilsuiting» gaat maar vervolgens stelt dat het een «contract van borgtocht» betreft, zodat artikel 2015 B.W. dient te worden toegepast. Wat ook de aard van deze administratieve borgtocht zij, moet evenwel opgemerkt worden dat noch art. 2015, noch artikel 1162 van het Burgerlijk Wetboek toepasselijk zijn. De wilsuiting of de bedoeling van de borgsteller is immers duidelijk en behoeft op zich geen interpretatie: hij neemt de verbintenissen op zich zoals ze omschreven zijn in de desbetreffende reglementen. De bedoeling van de borgsteller om toe te treden tot de reglementering is niet twijfelachtig. Wat evenwel onduidelijk is, zijn de koninklijke besluiten in kwestie. Zij behoeven een interpretatie. Welnu, de interpretatie van reglementen gebeurt geenszins aan de hand van de artikelen 1157 en 1162 B.W. inzake uitlegging van contracten. De zin en de draagwijdte achterhalen van een K.B. gebeurt aan de hand van de interpretatieregels eigen aan wetgeving in de ruime zin. Het is dan ook logisch dat het Hof van Cassatie in zijn arrest van 28 april 1995 verwijst naar de geldende reglementering en niet naar de artt. 2015 en 1162 B.W.

3. In zijn reactie stelt mr. Cauwe vervolgens dat de minister van Verkeerswezen in een «onhandige poging», «vars van de tekst» tot tweemaal toe gepoogd heeft aan de reglementering een ruime interpretatie te geven. Bovendien zou dit mogelijk een persoonlijk standpunt zijn van de minister waarin hij niet werd gevolgd door de ministerraad die het K.B. uitvaardigde. Laten we allereerst opmerken dat het alhier gaat om een K.B., dat aldus geenszins werd «uitgevaardigd» door de ministerraad (art. 108 Grondwet). Ten tweede verliest mr. Cauwe de wijze van besluitvorming in de ministerraad uit het oog, welke geschiedt bij consensus (Alen, A., *Handboek van het Belgisch staatsrecht*, Deurne, 1995, p. 213, nr. 233; Ergec, R., *Introduction au droit public*, I, Diegem, 1994, p. 180, nr. 461), hetgeen inhoudt dat er geen tegenspraak kan bestaan tussen een zogenaamd persoonlijk standpunt van de minister van Verkeerswezen en dat van de ministerraad. Ten derde wordt vergeten dat de minister van Verkeerswezen zijn ruime interpretatie van de borgtocht niet alleen heeft afgelegd net vóór het K.B. van 18 maart 1991 in werking trad (*Vr. en Antw., Kamer*, 1990-91, 16 augustus 1990, 10577 (Vr. nr. 525, Cortois)), maar deze interpretatie heeft bevestigd nadat het K.B. in werking was getreden (*Vr. en Antw., Kamer*, 1990-91, 8 juli 1991, 14761 (Vr. nr. 756, Baldewijns)). Bovendien lijkt de stelling dat deze interpretatie gebeurde «vars van de tekst», - hetgeen noodzakelijk inhoudt dat de tekst duidelijk is -, ons strijdig met een andere passage uit de reactie van mr. Cauwe, waar hij onverloemd stelt dat «de termen van de K.B.'s niet duidelijk zijn, en dus geïnterpreteerd moeten worden».

4. Verder wordt beweerd dat het duidelijker geweest zou zijn indien de minister van Verkeerswezen in het K.B. had gesteld dat «alle schulden van de onderneming» gedekt worden. Een dergelijke bepaling laat inderdaad niets aan duidelijkheid te wensen over; alleen strookt ze geenszins met de bedoeling van de minister van Verkeerswezen. Deze laatste heeft immers nooit gewild dat «alle schulden van de onderneming» gedekt worden door de borgtocht. Zoals

we overigens hebben aangetoond in onze bijdrage (*R.W.*, 1995-96, 1293, nr. 9 & nr. 10) was het integendeel de bedoeling bepaalde schulden uit te sluiten, namelijk (1) de schulden aangegaan door de vervoerders in de privé-sfeer en (2) de schulden volgend uit een onwettige uitoefening van de beroeps werkzaamheden. Dit onderscheid vindt men bovendien nagenoeg letterlijk terug in art. 21 van het K.B. van 18 maart 1991, alwaar wordt bepaald dat de borgtocht dient tot dekking van de schulden van de onderneming: (1) voor zover de schulden voortvloeien uit de uitoefening van het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg (aldus worden de schulden uit de privé-sfeer uitgesloten) en (2) voor zover de uitgeoefende werkzaamheden worden gedekt door de vergunningen (aldus worden de schulden volgend uit een onwettige uitoefening van de beroeps werkzaamheden uitgesloten). Hiermee wordt o.i. tevens een afdoend antwoord gegeven op de vraag welke verbintenissen gedekt zijn en welke niet.

Voort wordt beweerd dat die criteria niet leiden tot zinvolle oplossingen. Als voorbeelden worden aangehaald het geval waarin de vervoerder niet beschikt over voldoende vergunningen (deze worden namelijk per voertuig afgeleverd) of wanneer het laadvermogen vermeld in de vergunning niet in acht wordt genomen. Het antwoord op die vragen is geenszins problematisch. Men kan enkel een beroep doen op de borgtocht in de mate waarin de activiteiten wettig worden uitgeoefend, d.w.z. gedekt zijn door de vergunning. Wanneer bijvoorbeeld het laadvermogen niet in acht wordt genomen, dan komt er, krachtens art. 28, § 1, derde lid van het K.B. van 9 september 1967 de vergunning niet te vervallen, maar wordt ze enkel zonder waarde voor het gedeelte dat de toegelaten lading overtreft. Enkel dat deel van de schuldvoordering dat overeenstemt met de wettelijk uitgeoefende transportactiviteit valt alsdan onder het toepassingsgebied van de borgtocht. Dergelijke pondspondgewijze verdelingen worden door de rechtbanken toch nagenoeg dagelijks toegepast in andere domeinen van het zekerheidsrecht. Laten we tot slot opmerken dat dergelijke problemen zich niet alleen voordoen in een ruime interpretatie van de borgtocht, maar eveneens in de beperkende interpretatie die mr. Cauwe voorstaat. In deze beperkende interpretatie kunnen de onderaannemers en de gebruikers een beroep doen op de borgtocht. Maar ook een gebruiker kan geconfronteerd worden met een vervoerder die het toegelaten laadvermogen niet in acht heeft genomen, of niet misschien?

Hieruit volgt eveneens dat men moeilijk staande kan houden dat de koninklijke besluiten van 5 september 1978 en 18 maart 1991, daar zij de aan vergunning onderworpen activiteiten niet definiëren (zie reactie mr. Cauwe), evenmin de schulden zouden omschrijven gedekt door de borgtocht. Het is net op dit punt dat wij ons niet kunnen aansluiten bij het cassatiearrest van 28 april 1995 (*R.W.*, 1995-96, 1308), namelijk waar het verwijst naar het K.B. van 9 september 1967. Deze verwijzing was geenszins nodig, daar de koninklijke besluiten van 5 september 1978 en 18 maart 1991 de schulden gedekt door de borgtocht wel degelijk omschrijven (in die zin: Kh. Brussel, 8 november 1995, *A.R.*, 1904/94 en 1905/94).

5. In de reactie wordt verder gesteld dat onze interpretatie van de borgtocht geen uitleg verschaft voor het feit dat de brandstofleverancier van een transporteur wel bescherming vindt in de borgtocht, terwijl dit niet het geval is voor bijvoorbeeld de meubelfabrikant die zorgt voor eigen vervoer, en dat deze laatste ook brandstof nodig heeft. In onze interpretatie is de uitleg zeer eenvoudig. Er bestaat toch een objectief en redelijk onderscheid tussen het uitoefenen van vervoersactiviteiten als *hoofdactiviteit* en het uitoefenen van *eigen vervoer als nevenactiviteit*. Zo bijvoorbeeld is het vervoer voor de meubelfabrikant die zorgt voor eigen vervoer slechts een nevenactiviteit. Dit onderscheid is evenredig met het beoogde doel van de reglementering, namelijk het waarborgen van de solvabiliteit van de transportsector.

6. Tevens bekritiseert mr. Cauwe de argumenten welke wij menen te kunnen afleiden uit de houding die de Belgische Staat heeft aangenomen naar aanleiding van een prejudiciële vraag gesteld aan het Hof van Justitie (H.v.J., 16 november 1993, *Rec. C.J.C.E.*, 1993, I-5727). Hij stelt: «En wat te denken van de argumentatie die de Belgische Staat heeft ontwikkeld voor het Hof van Justitie, waar de Belgische Staat zich beperkte (wij cursiveren) tot een argumentatie op grond van de toen reeds lang achterhaalde borgstelling in de versie van de circulaire van 1967». Dit technische punt vergt enige toelichting. Hier wordt blijkbaar bedoeld dat de Belgische Staat zich destijds heeft beroepen op een regeling die niet langer van kracht

was, namelijk de circulaire van 1967 (zie hierover onze bijdrage, *R.W.*, 1995-96, 1292, nr. 8.1), i.p.v. op de koninklijke besluiten van 5 september 1978 en 18 maart 1991. Dit standpunt van mr. Cauwe is helaas manifest in strijd met de samenvatting van de door de Belgische Staat aangevoerde middelen als gepubliceerd in het verslag van rechter Rodriguez Iglesias. In dit verslag leest men namelijk (wij citeren): «En second lieu, il (= de Belgische regering) attire l'attention sur le libellé de l'article 21 de l'arrêté royal du 18 mars 1991 (wij cursiveren), qui précise que la caution est affectée aux dettes de l'entreprise 'pour autant que ces dettes résultent de l'exercice de la profession de transporteur', pour conclure que le cautionnement est affecté à la garantie de toutes les dettes qui résultent de l'exercice réglementaire de la profession de transporteur» (verslag G.C. Rodriguez Iglesias bij H.v.J., 16 november 1993, *Rec. C.J.C.E.*, 1993, I-5732, nr. 8). Hieruit blijkt wel degelijk, in tegenstelling tot wat mr. Cauwe beweert, dat de Belgische Staat zich heeft beroepen op het K.B. van 18 maart 1991 en niet op de circulaire van 1967. Dat de Regering eveneens heeft verwezen naar de circulaire van 1967 durven wij evenwel niet in twijfel te trekken. Mr. Cauwe, die destijds als raadsman is opgetreden in het geding voor het Hof van Justitie, lijkt dit trouwens in zijn bijdrage te bevestigen. Dit verwondert ons geenszins daar, zoals wij in onze bijdrage hebben aangetoond, de koninklijke besluiten van 5 september 1978 en 18 maart 1991 slechts een loutere voortzetting zijn van de regeling eertijds vervat in de circulaire van 1967 (onze bijdrage, *R.W.*, 1995-96, 1292 e.v.). Wel is het onjuist te beweren dat de Belgische regering voor het Hof van Justitie blijkbaar onwetend was van het bestaan van de koninklijke besluiten van 5 september 1978 en 18 maart 1991.

7. Volgens mr. Cauwe zijn we eveneens fout met betrekking tot de verhuurders. Laten we ook hier eerst orde op zaken stellen. In zijn reactie op onze bijdrage stelt mr. Cauwe dat deze problematiek «niet aan het Hof van Cassatie (werd) voorgelegd». Over dit zelfde cassatiearrest van 28 april 1991 lezen we evenwel elders van de hand van dezelfde auteur (wij citeren): «Het Hof lost hierbij meteen ook de vraag op, die nog niet was beslecht door de 7e kamer van het Hof van Beroep te Gent in het aangevochten arrest van 30 juni 1994, nl. de vraag of de vorderingen van de verhuur- en leasingmaatschappijen, die een voertuig verhuren aan een vervoeronderneming, gedekt zijn door de borg van de vervoerder. Het Hof antwoordt duidelijk negatief» (*De Verzekering*, 1996, 166).

Waar mr. Cauwe blijkbaar twijfelt of deze vraag nu al dan niet werd beslecht door het Hof van Cassatie, is ons antwoord eenduidig. In het arrest van 28 april 1995 wijst het Hof van Cassatie, o.i. ten onrechte, de ruime interpretatie van de borgtocht van de hand, maar het Hof heeft zich niet uitgesproken over de problematiek van de verhuurder en al evenmin over die van de leasinggever (onze bijdrage, *R.W.*, 1995-96, 1294, nr. 13, en 1295, nr. 15). Evenwel hebben wij, uit de band die het Hof van Cassatie heeft gelegd tussen de draagwijdte van de borgtocht en art. 2, 7 van het K.B. van 9 september 1967, afgeleid dat ook diegenen die voertuigen verhuren aan de transporteur een beroep kunnen doen op de borgtocht (onze bijdrage, *R.W.*, 1995-96, 1295-1296, nr. 15). Kort samengevat is onze redenering de volgende. Volgens het Hof van Cassatie wordt de borgtocht tot zekerheid gegeven «voor de schuldvoorderingen die rechtstreeks in verband staan hetzij met de uitoefening van vervoer van zaken voor een tegenprestatie hetzij met een verhuurd voertuig». Deze passage is een citaat van art. 2, 7 van het K.B. van 9 september 1967. Wanneer men dus de draagwijdte van de woorden «met een verhuurd voertuig» wenst te achterhalen, dan dient men zich eveneens te wenden tot hetzelfde art. 2, 7 dat hiervan de volgende definitie geeft: «hij die een voertuig in huur neemt en hij die een voertuig verhuurt». Het in huur nemen door een transporteur wordt aldus door het K.B. van 9 september 1967 beschouwd als een werkzaamheid die een professioneel vervoerder in het kader van zijn beroepsactiviteit uitvoert, wat noodzakelijk inhoudt dat deze activiteit gedekt wordt door de borgtocht. Dat deze regeling vervat in het K.B. van 9 september 1967 recent is gewijzigd door het K.B. van 25 november 1992, - hetgeen zijn invloed heeft op de *sindsdien* afgesloten borgtochten-, hoeft men ons niet te leren. De gevolgen en de draagwijdte van deze wijziging hebben we reeds grondig behandeld in onze bijdrage (*R.W.*, 1995-96, 1297-1298, nr. 19).

8. Mr. Cauwe corrigeert ons eveneens waar hij stelt (wij citeren): «Leasingmaatschappijen zijn, in tegenstelling tot wat de auteurs stellen (wij cursiveren), reeds sedert 1978 (met verwijzing naar

het K.B. van 5 september 1978) uitgesloten uit de toepassing van artikel 2, 7 van het K.B. van 1967.» Zelfs bij een grondig nalezen van onze tekst vonden wij evenwel geen lapsus of drukfout die laat vermoeden dat wij het tegendeel hebben beweerd. Wie onze bijdrage echt leest zal bemerken dat wij dit eveneens stellen en dit eveneens met verwijzing naar het K.B. van 5 september 1978 (*R.W.*, 1995-96, 1297, aanhef nr. 18). Het is evenwel op basis van andere argumenten dat wij verdedigd hebben dat de leasinggevers een beroep kunnen doen op de borgtocht, althans onder het stelsel van het K.B. van 9 september 1967. Volstaan kan worden met op dit punt naar onze bijdrage te verwijzen (*R.W.*, 1995-96, 1297-1298, nrs. 18-19).

9. Ons standpunt zou ingaan tegen een bijna eenduidige rechtspraak die zich na het cassatiearrest heeft gevestigd. Ware de rechtspraak zo eensgezind geweest, dan hadden wij zeker geen artikel gewijd aan de verplichte borgstelling. We hebben deze dan nog in onze titel aangeduid als een «betwist aspect» van het economisch administratief recht. Dat een groot deel van de rechtspraak, het Hof van Beroep te Brussel op kop, getrouw aan het Cassatiearrest van 28 april 1995, de ruime interpretatie afwijst wekt geen verwondering. Dit is een normaal gebeuren kort na een eerste cassatiearrest in een tevoren bijzonder betwiste materie. Vóór het cassatiearrest stonden evenwel heel wat feitenrechters de ruime interpretatie voor (zo bijvoorbeeld Kh. Brussel, 15 mei 1992, *onuitg.*, A.R. 604/91; Kh. Leuven, 22 december 1992, *onuitg.*, A.R. 42.740; Kh. Leuven, 22 december 1992, *onuitg.*, A.R. 43.459; Kh. Leuven, 22 december 1992, *onuitg.*, A.R. 45.009; Rb. Dinant, 14 april 1992, *onuitg.*, A.R. 8383/91; Rb. Dinant, 14 april 1992, *onuitg.*, A.R. 9385/91; Kh. Leuven, 9 februari 1993, *onuitg.*, A.R. 44.335 en 46.525; Kh. Antwerpen, 11 april 1994, *onuitg.*, A.R. 92/96736). Maar ook na het cassatiearrest is deze tendens geenszins op stervens na dood. Getuige hiervan zijn verschillende sterk gemotiveerde vonnissen van de rechtbanken van koophandel te Leuven en te Brussel (Kh. Brussel, *onuitg.*, A.R. 1.904/94 en 1.905/94; Kh. Leuven, 2 mei 1995, *onuitg.*, A.R. 53.470; Kh. Leuven, 12 december 1995, *onuitg.*, A.R. 43.008; Kh. Leuven, 12 december 1995, *onuitg.*, A.R. 46.334; Kh. Leuven, 12 december 1995, *onuitg.*, A.R. 51.111). Wij durven te verhoppen dat deze magistraten zich gesterkt zullen voelen door onze bijdrage. Bovendien ligt de kern van onze bijdrage niet alleen in een pleidooi voor de ruime interpretatie, maar tevens in het ingenomen standpunt, dat zelfs na het cassatiearrest van 28 april 1995, o.i. de verhuurders en de leasingmaatschappijen wel degelijk een beroep kunnen doen op de borgtocht. Op dit punt worden wij evenwel geenszins tegengesproken door een «overvloedige en eenduidige» rechtspraak.

10. Wij besluiten met een positieve noot. Wij zijn het op twee punten eens met mr. Cauwe. Ten eerste, waar hij lijkt te suggereren dat de aansprakelijkheid van de Belgische Staat wel eens in het geding zou kunnen komen wanneer de borgtocht beperkt of beperkend wordt geïnterpreteerd en dit geleet op de verklaringen van de minister. Ten tweede, waar we zijn besluit interpreteren als een dringende vraag aan de minister van Verkeerswezen om uiteindelijk de knoop door te hakken en werk te maken van de reeds jaren in het vooruitzicht gestelde nieuwe reglementering van de vervoerdersborgtocht. Of de minister daarbij de ruime, de beperkte of de beperkende visie op de draagwijdte van de borgtocht hanteert is ons onverschillig. We wensen immers niet te oordelen over de opportuniteit van de regeling. Wat men wel mag verwachten van de minister van verkeerswezen is dat hij plaats maakt voor duidelijkheid en rechtszekerheid.

Sophie Stijns en Hendrik Vuyt

## BOEKEN

J.E. FESEVUR, *Goederenrechtelijke colleges*, Ars aequi libri Nijmegen 1996, 228 pp.

In ons zakenrecht worden de algemene, onderliggende, begrippen vrij stiefmoederlijk behandeld, wat niet het geval is voor andere stukken zakenrecht, zoals bv. de eigendomsordening. Men kan

zelfs de vraag stellen of er bij ons wel één zakenrecht bestaat, en niet veeleer een onroerend-goedrecht, een faillissementsrecht, een bezitsrecht, een overeenkomstenrecht met zakenrechtelijke implicaties e.d.m. In de Nederlandse rechtsleer is men zich wel altijd bewust gebleven van de postulaten van het klassieke zakenrecht, zoals dat meer bepaald door van Savigny uitgekristalliseerd werd. Bij ons zijn enkele ervan, druppelsgewijs, via Frankrijk (meer bepaald Aubry & Rau's vertaling van het *Handbuch* van K.S. Zachariä von Lingenthal) overgenomen (bv. de theorie over het vermogen). Ook heden is het NBW (nieuw Nederlands burgerlijk wetboek) nog sterk doordrongen van het Savignyaanse zakenrecht. Meijers heeft evenwel in de voorstelling ervan een belangrijke verandering doorgevoerd, die we terugvinden in de scheiding van de boeken 3 en 5 NBW.

Men weet dat in ons (continentaal) vermogensrecht de regels van het zakenrecht, ontwikkeld voor stoffelijke goederen (zaken), naar analogie werden gebruikt en verder ontwikkeld voor «onlichamelijke goederen», die precies daardoor ook, zoals zaken, voorwerp konden worden van overdracht, beslag en beperkte zakelijke rechten. Meijers nu heeft voor de regels die zowel op lichamelijke als onlichamelijke goederen betrekking kunnen hebben, de term «goederenrecht» bedacht en ze in boek 3 (algemeen vermogensrecht) geplaatst; de begrippen «zakenrecht» en «eigendom» heeft hij voorbehouden voor stoffelijke goederen (zaken) alleen. In boek 5, zakenrecht, komen aldus alleen de regels voor die enkel op zaken betrekking hebben. Of deze verandering een verbetering was, kan ik in het midden laten (men had ook precies het omgekeerde kunnen doen: eerst een uitputtende regeling voor zaken in het zakenrecht, en daarna de aanvullende en afwijkende regels voor onlichamelijke goederen). In ieder geval is kennis van de nu geldende indeling nodig om te begrijpen wat wel en wat niet behandeld wordt in een boek zoals Fesevur's *Goederenrechtelijke colleges*. Met enige overdrijving zou men kunnen zeggen: vooral die leerstukken die in Belgische boeken zakenrecht nauwelijks aan bod komen, en omgekeerd nauwelijks die leerstukken die bij ons uitvoerig aan bod komen. De kleine helft van het boek gaat over overdracht van goederen (met inbegrip van derdenbescherming), waaronder behoorlijk veel aandacht voor verkrijging door middel van tussenpersonen. Het overige is verdeeld over een inleiding met algemene begrippen, het zaakbegrip (met de oorspronkelijke wijzen van eigendomsverrijking), bezit en ten slotte zekerheidsrechten.

De stijl is helder, misschien wat schools (het typisch Noord-Nederlandse gebruik van de ikvorm bv.), doch dat is wellicht niet in strijd met de doelgroep (tweedejaarsstudenten), met vlotte verwerking van vele voorbeelden; abstractie wordt zoveel mogelijk vermeden, al zouden sommige kernbegrippen misschien toch wat meer in de verf mogen worden gezet (bv. beschikkings(on)bevoegdheid). Soms systematiseert het boek voor mij iets te weinig, nl. door te spreken over een hoofdregel en daarna een aantal uitzonderingen te vermelden, zonder deze evenwel mee te systematiseren (wat in het Nederlandse goederenrecht doorgaans vrij goed mogelijk is), waarna de verhouding tussen beide met nogal vage bemerkingen wordt afgedaan (zoals in de zin dat het onderscheid tussen absolute of zakelijke en relatieve of persoonlijk rechten blijkbaar niet zo scherp is). Maar, zoals gezegd, het boek is ook niet bedoeld als handboek, maar als een «raamwerk voor studie in een gecomprimeerd tijdsbestek». En daar is de auteur zeker in geslaagd.

M.E.S.

IVAN VEROUGSTRATE en EDWARD FORRIER (hoofdred.), *De Larcier Wetboeken, Aanvulling 1996, I*, zes delen plus cumulatieve registers, Larcier Uitgevers, Brussel, 1996

De aanvullingen 1996, I, bij *De Larcier Wetboeken* zijn zojuist verschenen. Let wel: het betreft de aanvullingen bij de tweede editie; zie de bespreking daarvan in *R.W.*, 1994-95, 1207. Ze zijn cumulatief zodat de aanvullingen 1995, II, verwijderd mogen worden, en de cumulatieve registers verwijzen naar de baseditie 1994 en/of de aanvulling 1996, I.

Het zal niemand die in de rubric «Wetgeving in kort bestek» in dit tijdschrift het regelgevend werk gevolgd heeft, verbazen dat deel VI, Staatsrecht en bestuursrecht, het omvangrijkst is (820 pp., waarbij hoofdzakelijk Vlaanderen aan bod komt), gevolgd door deel III