Conseil d'Etat - Raad van State
LEGISLATION - WETGEVING
14. OCT 1964
Transmis à M.
Overhandigd aan de H. Coordination

Me

ADV.

L. 9037/1.

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 17 septembre 1964, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "organique des accords particuliers que la Société Nationale des Chemins de fer belges peut conclure", a donné le 23 septembre 1964 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 17e september 1964 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot regeling van de bijzondere overeenkomsten die de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen mag sluiten", heeft de 23e september 1964 het volgend advies gegeven :

15.X.64

EXAMEN DU TEXTE.

Intitulé.

L'intitulé suivant serait préférable à l'intitulé du projet:

"Arrêté royal relatif aux accords particuliers que la Société nationale des chemins de fer belges peut conclure".

Préambule.

Le premier alinéa devrait être rédigé comme suit :

"Vu la loi du 25 août 1891 portant revision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport, notamment l'article 15, modifié par la loi du 3 juillet 1964;".

Il y a lieu d'omettre l'alinéa 2 du préambule qui est inutile, la loi de 1891 visée à l'alinéa 1er constituant la base légale de l'arrêté en projet.

Dispositif.

Article 2.

L'alinéa 1er ne fait que rappeler les dispositions de l'article 15, § 2, alinéa 2, de la loi du 25 août 1891.

.../...

Cette manière de procéder présente des dangers qu'il convient d'éviter. L'insertion de dispositions d'une loi dans un arrêté pourrait faire croire qu'elles ont acquis le caractère d'acte du pouvoir exécutif, alors qu'elles conservent leur caractère d'acte du pouvoir législatif. Ce sera notamment au moment où des modifications devront être apportées à l'arrêté royal que la confusion pourra naître quant au caractère véritable de ces dispositions.

Il y a lieu, dès lors, d'omettre ce premier alinéa et de modifier, en conséquence, la rédaction de l'alinéa 2.

Il est proposé de rédiger cet alinéa comme suit :

"Les accords particuliers que la Société nationale des chemins de fer belges conclut doivent convenir de prix et de conditions suffisants pour couvrir au moins le prix de revient marginal établi et calculé sur la base de tous les éléments qui caractérisent le transport faisant l'objet de l'accord particulier".

Articles 3 et 4.

En principe, les accords particuliers ne sont pas soumis à autorisation. Ils ne doivent être autorisés que s'ils sont conclus pour une durée de plus d'un an.

Il semblerait plus logique que la disposition relative au cas particulier des accords conclus pour plus d'un an figurât, dans le projet, après la disposition générale. Il y aurait lieu, en conséquence, d'intervertir l'ordre des articles 3 et 4.

.../...

A l'article 4, la fin de l'alinéa 1er devrait être rédigée de la manière suivante : "au plus tard le dixième jour après leur conclusion" ou "dans les dix jours de leur conclusion".

Article 5.

Il serait préférable de remplacer les mots "avec tous les éléments probants" par les mots "en produisant tous les éléments probants".

Article 6.

1) D'après les explications données au Conseil d'Etat, le refus de conclure un accord particulier ne peut se justifier lorsque la situation est telle qu'eu égard aux conditions de comparabilité et de rendement financier, l'accord aurait dû être conclu.

Le texte proposé ci-après tend à exprimer plus clairement cette idée.

2) La suppression de l'alinéa 1er de l'article 2 oblige à faire également référence à l'article 15 de la loi.

3) Les mots "sans préjudice pour les usagers de l'exécution des accords existants" signifient que les mesures prises par la Société nationale à la suite de l'intervention du Ministre ne peuvent empêcher que les contrats soient exécutés jusqu'à leur terme.

.../...

Il est proposé de rédiger l'article 6 de la manière suivante :

"Article 6.-

Si le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions estime qu'un accord particulier ne répond pas aux conditions de comparabilité ou de rendement financier prévues par l'article 15 de la loi du 25 août 1891 et par l'article 2 du présent arrêté, ou s'il estime qu'un refus de conclure un accord ne se justifie pas eu égard à ces mêmes conditions, la Société nationale des chemins de fer est tenue, à la demande écrite du Ministre, de prendre toutes mesures utiles pour assurer l'application des dispositions légales et réglementaires précitées, sans que ces mesures puissent empêcher l'exécution des contrats en cours.

La Société nationale des chemins de fer belges informe par écrit le Ministre des mesures qu'elle a prises".

Articles 7 et 8.

Les mots "du présent arrêté" doivent être omis.

Article 9.

1. Le texte de l'alinéa 1er est ambigu. Il paraît donner à la Société nationale un double choix :

1° communiquer au Ministre les accords particuliers et ne pas publier ceux-ci;

2° ne pas communiquer ces accords, et les publier.

.../...

L'intention du Gouvernement, selon les explications qui ont été données au Conseil d'Etat, est qu'en dehors de la communication imposée par l'article 4 du projet, les accords particuliers ne doivent pas être publiés.

2. L'alinéa 2 signifie que la Société nationale des chemins de fer belges est tenue de communiquer les accords particuliers qu'elle conclut lorsque cette communication est prévue par des conventions internationales (voir, par exemple, l'article 70 du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier).

3. Il est proposé de rédiger l'article 9 comme ci-après ; l'insertion des mots "du présent arrêté" se justifie en l'occurrence afin d'éviter la confusion entre une disposition du projet et un article des autres dispositions légales citées dans le même alinéa.

"Article 9.-

En dehors de la communication imposée par l'article 4 du présent arrêté et des communications qui seraient prévues par les conventions internationales visées à l'article 15, § 5, de la loi du 25 août 1891, modifié par la loi du 3 juillet 1964, la Société nationale des chemins de fer belges n'est pas tenue de publier les accords particuliers qu'elle conclut".

ONDERZOEK VAN DE TEKST.

Opschrift.

Het volgende opschrift wordt aanbevolen :

"Koninklijk besluit betreffende de bijzondere overeenkomsten die de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen mag sluiten".

Aanhef.

Het eerste lid leze men als volgt :

"Gelet op de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van koophandel betreffende de vervoercontracten, inzonderheid op artikel 15, gewijzigd bij de wet van 3 juli 1964;".

Het tweede lid van de aanhef moet als overbodig worden geschrapt; de rechtsgrond voor het ontwerp-besluit is de wet van 1891 waarnaar het eerste lid verwijst.

Artikelen.

Artikel 2.

Het eerste lid heeft dezelfde inhoud als artikel 15, § 2, tweede lid, van de wet van 25 augustus 1891.

Aan die werkwijze zijn gevaren verbonden die uit de weg moeten worden gegaan. Opneming van wetsbepalingen

in een besluit kan de indruk wekken, dat die bepalingen handelingen van de uitvoerende macht zijn geworden, terwijl zij toch handelingen van de wetgevende macht blijven. Omtrent de werkelijke aard van die bepalingen kan namelijk verwarring ontstaan wanneer men in het koninklijk besluit wijzigingen gaat aanbrengen.

Dit eerste lid kan dus worden geschrapt; ook de redactie van het tweede lid moet dan worden gewijzigd.

De volgende lezing wordt voorgesteld :

"De bijzondere overeenkomsten welke de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen sluit, moeten prijzen en voorwaarden bedingen die ten minste de marginale kostprijs dekken, zoals die vastgesteld en berekend is op grond van alle factoren die kenmerkend zijn voor het vervoer waarop de bijzondere overeenkomst betrekking heeft".

Artikelen 3 en 4.

In beginsel is geen voorafgaande machtiging vereist voor bijzondere overeenkomsten. Die machtiging hoeft enkel te worden gegeven wanneer zij voor meer dan één jaar worden gesloten.

Het lijkt logischer, de bepaling over het speciale geval van de voor meer dan een jaar gesloten overeenkomsten, in het ontwerp na de algemene bepaling te plaatsen. De artikelen 3 en 4 zouden dan van plaats moeten verwisselen.

.../...

In artikel 4 leze men het eind van het eerste l: als volgt : "uiterlijk de tiende dag nadat zij werden gesloten" of "binnen tien dagen na het sluiten ervan".

Artikel 5.

De woorden "aan de hand van alle afdoende bewijzen" vervange men door "onder overlegging van alle bewijsstukken".

Artikel 6.

1. Volgens de aan de Raad van State verstrekte uitleg is er geen grond om het sluiten van een bijzondere overeenkomst te weigeren als de toestand zo is dat, gelet op de voorwaarden inzake vergelijkbaarheid en financieel rendement, een akkoord gesloten had dienen te worden.

De tekst die wordt voorgesteld, geeft die opvatting beter weer :

2. Door de schrapping van het eerste lid van artikel 2 wordt ook een verwijzing naar artikel 15 van de wet noodzakelijk.

3. De woorden "zonder dat de gebruikers enig nadeel zouden ondervinden bij de uitvoering van de bestaande overeenkomsten" betekenen, dat de door de Nationale Maatschappij ingevolge de bemoeiing van de Minister genomen maatregelen niet kunnen verhinderen dat de overeenkomsten tot de vervaltijd worden uitgevoerd.

Artikel 6 leze men als volgt :

"Artikel 6.-

Indien de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, oordeelt dat een bijzondere overeenkomst niet voldoet aan de in artikel 15 van de wet van 25 augustus 1891 en in artikel 2 van dit besluit bedoelde voorwaarden inzake vergelijkbaarheid of financieel rendement, of indien hij oordeelt dat de weigering om een overeenkomst te sluiten, gelet op diezelfde voorwaarden, niet gerechtvaardigd is, is de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen op schriftelijk verzoek van de Minister gehouden alle maatregelen te nemen opdat de evengenoemde wets- en verordeningsbepalingen in acht worden genomen, zonder dat die maatregelen de uitvoering van de lopende overeenkomsten mogen verhinderen.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen deelt de Minister schriftelijk mede welke maatregelen zij genomen heeft".

Artikelen 7 en 8.

De woorden "van dit besluit" moeten worden geschrapt.

Artikel 9.

1. De tekst van het eerste lid is dubbelzinnig. Hij wekt de indruk dat de Nationale Maatschappij kan kiezen of zij :

1° de Minister de bijzondere overeenkomsten zal mededelen en deze niet bekend zal maken;

2° die overeenkomsten niet zal mededelen en ze bekend zal maken.

Volgens de aan de Raad van State verstrekte uitleg is de bedoeling van de Regering dat de bijzondere overeenkomsten, afgezien van de door artikel 4 voorgeschreven mededeling, niet bekend moeten worden gemaakt.

2. Het tweede lid houdt voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen de verplichting in om de bijzondere overeenkomsten welke zij sluit, mede te delen wanneer die mededeling door internationale verdragen is voorgeschreven (zie bijvoorbeeld artikel 70 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal).

Voor artikel 9 wordt de volgende lezing voorgesteld; de woorden "van dit besluit" zijn hier op hun plaats omdat daarmee voorkomen wordt, dat een bepaling van het ontwerp verward wordt met een artikel van de andere wetsbepalingen waarnaar hetzelfde lid verwijst.

"Artikel 9.-

Afgezien van de door artikel 4 van dit besluit voorgeschreven mededeling en van de mededelingen die voorgeschreven mochten zijn bij de internationale overeenkomsten als bedoeld in artikel 15, § 5, van de wet van 25 augustus 1891, gewijzigd bij de wet van 3 juli 1964, is de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen niet gehouden de door haar gesloten bijzondere overeenkomsten bekend te maken".

La chambre était composée de — De kamer was samengesteld uit

Messieurs : J.SUETENS, premier président,
de Heren : eerste voorzitter,

G.HOLOYE, conseillers d'Etat,
Ch.SMOLDERS, staatsraden,

J.ROLAND, assesseurs de la section de législation,
R.PIRSON, bijzitters van de afdeling wetgeving,

G.DE LEUZE, greffier adjoint, — greffier.
adjunct-griffier, — griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M.Ch.SMOLDERS.

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

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H.Ch.SMOLDERS.

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

LE GREFFIER - DE GRIFFIER, — LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s.) G.DE LEUZE. — (s.) J.SUETENS.