ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 31 juillet 1981, d'une demande d'avis sur un projet de loi "modifiant la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges", et en ayant délibéré dans ses séances des 23 novembre 1981, 30 novembre 1981, 7 et 14 décembre 1981 et 18 janvier 1982, a donné le 1er février 1982 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 31e juli 1981 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet "betreffende de wijziging van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen", heeft zich daarover beraden ter vergadering van 23 november 1981, 30 november 1981, 7 en 14 december 1981 en 18 januari 1982, en op 1 februari 1982 het volgend advies gegeven :

Le projet a pour objet principal d'intégrer la Société nationale des chemins de fer vicinaux dans la Société nationale des chemins de fer belges.

Le Gouvernement a choisi de procéder par voie de modification de la loi du 23 juillet 1926 et d'abroger, en conséquence, les lois relatives à la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

Les modifications à la loi du 23 juillet 1926 concernent principalement :

1. l'objet social de la Société nationale des chemins de fer belges, qui est étendu à tout transport de voyageurs et de marchandises, urbain, interurbain et rural, sous quelque forme que ce soit, à l'exclusion des transports en commun urbains confiés par la loi aux sociétés de transports intercommunaux (lois des 17 juin 1953 et 22 février 1961);

2. les statuts de la Société, qui devront prévoir, notamment, des dispositions relatives aux objets que la loi en projet énumère;

3. le capital de la société, qui pourra être augmenté du montant du capital de la Société nationale des chemins de fer vicinaux, mais, au maximum, de 1,2 milliard;

.../...

4. l'apport de l'Etat qui consiste non seulement en l'apport de la jouissance et du droit d'exploiter le réseau des chemins de fer de l'Etat, mais aussi en l'apport de la jouissance et du droit d'exploitation du réseau de la Société nationale des chemins de fer vicinaux dont l'Etat acquerra la propriété;

5. la composition du conseil d'administration et la nomination du président qui devient, aussi, président de la société;

6. le statut du personnel, des mesures transitoires étant prévues;

7. la fixation des prix et conditions du transport;

8. la police et la sécurité.

Le projet contient enfin, outre des dispositions abrogatoires de certaines lois, les dispositions relatives à sa coordination et à sa mise en concordance avec les autres dispositions se rapportant à la matière qu'il concerne.

\+

\+ \+

Eu égard au caractère certain d'organisme de droit public que le législateur a donné à la Société nationale des chemins de fer belges et à la Société nationale des chemins de fer vicinaux, classées parmi les organismes de la catégorie B visés dans l'article 1er de la loi du 16 mars 1954, la méthode choisie par le Gouvernement pour réaliser son intention de fusionner les deux sociétés, ne soulève pas d'objection fondamentale. Il s'agit, essentiellement, de modifier l'objet

.../...

social de la Société nationale des chemins de fer belges, d'autoriser une augmentation du capital et de supprimer la Société nationale des chemins de fer vicinaux. Ces sociétés ayant été créées, leur objet déterminé et leur capital fixé par la loi, c'est également par la loi ou en vertu de celle-ci que l'une des sociétés peut être supprimée et que l'objet et le capital de l'autre peuvent être modifiés.

Toutefois, les considérations de l'exposé des motifs tirées du droit privé des sociétés ne manquent pas, en l'occurrence, d'une certaine ambiguïté et pourraient être de nature à jeter l'équivoque sur le caractère véritable des sociétés nationales.

ARRETE DE PRESENTATION.

L'avant-projet est produit au Conseil d'Etat, non pas comme un projet d'arrêté royal de présentation à l'une des Chambres législatives, mais comme une loi assortie de la formule de sanction et de promulgation. Cette présentation doit être revue.

+

DISPOSITIF.

Article 1er.

Suivant le paragraphe 1er de l'article 1er en projet, par lequel le Gouvernement entend remplacer l'article 1er de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges,

.../...

"Le Roi est autorisé à créer, sous la forme d'une association de droit public, une société à laquelle il sera fait apport du droit d'exploiter le réseau des chemins de fer de l'Etat".

Cette disposition reproduit l'article 1er, alinéa 1er, de la loi du 23 juillet 1926 sous deux réserves : d'une part, elle ajoute les mots "sous la forme d'une association de droit public" et, d'autre part, elle supprime les mots "pendant soixante-quinze ans". L'intérêt de la première de ces modifications semble purement doctrinal. Au demeurant, il est curieux que le Roi paraisse habilité par la loi en projet à créer, presque entièrement dans les termes mêmes où elle l'a été en 1926, une société qui existe depuis cette date. Il est donc proposé de rédiger l'article 1er du projet comme suit :

"Article 1er.-

Les modifications suivantes sont apportées à l'article 1er de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges :

a) à l'alinéa 1er, qui en devient le paragraphe 1er, les mots "pendant soixante-quinze ans" sont supprimés;

b) les alinéas 2 et 3 sont remplacés par des paragraphes 2 et 3, rédigés comme suit :".

L'alinéa 1er du paragraphe 2 en projet reproduit l'article 1er bis, alinéa 1er, inséré dans la loi de 1926 par la loi du 1er août 1960, mais il y ajoute que la sauvegarde des intérêts de l'économie nationale doit être assurée "conformément à la politique économique, sociale et financière de l'Etat". Cet ajout est expliqué dans l'exposé des motifs par

.../...

la volonté de mettre "l'accent sur l'obligation pour la Société nationale des chemins de fer belges de se conformer à la politique économique, sociale et financière de l'Etat". Un tel commentaire fait supposer que l'ajout exprime une simple intention et est, par conséquent, dépourvu de portée normative. Si, au contraire, le texte signifiait que l'appréciation par la Société nationale des chemins de fer belges des intérêts de l'économie nationale en ce qu'ils ont trait à son objet est subordonnée à l'appréciation de ces intérêts par l'Etat, l'exposé des motifs devrait l'indiquer de manière plus nette.

L'alinéa 3 étend considérablement l'objet social de la Société nationale des chemins de fer belges.

L'exposé des motifs se borne à indiquer que cette disposition permettra à la Société nationale des chemins de fer belges d'organiser les transports scolaires régis par la loi du 26 avril 1962 relative au transport en commun des élèves des établissements d'enseignement.

Cependant, selon les explications fournies au Conseil d'Etat, l'alinéa 3 a la portée la plus large. Il autorise la Société nationale des chemins de fer belges, dans l'intention du Gouvernement, à organiser toutes les espèces de transports :

- non seulement les transports en commun, mais aussi les services de taxis;

- non seulement les transports terrestres, mais aussi les transports maritimes et fluviaux ainsi que les transports aériens.

Cette autorisation de principe ne correspond à aucune préoccupation actuelle et ne vise qu'à préserver l'avenir.

.../...

Toujours dans l'intention du Gouvernement, si la Société nationale des chemins de fer belges entendait organiser d'autres transports que ceux qu'elle organise en vertu de la loi du 23 juillet 1926, elle serait soumise aux législations qui régissent ces transports, comme la loi du 26 avril 1962, précitée, ou la loi du 23 juin 1969 relative aux services de taxis, ou les dispositions législatives relatives à la navigation aérienne et à la navigation maritime ou fluviale.

Le texte suivant est proposé :

"§ 2. La Société a pour objet d'administrer et d'exploiter les chemins de fer suivant les méthodes industrielles, mais en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale (conformément à la politique économique, sociale et financière de l'Etat).

Par chemin de fer, il faut entendre toute forme de transport en commun utilisant un matériel roulant sur une infrastructure spécialement conçue et réservée à cet effet.

La Société peut également entreprendre tout transport de voyageurs et de marchandises urbain, interurbain et rural sous quelque forme que ce soit, à l'exclusion des transports en commun urbains confiés par la loi aux Sociétés de transports intercommunaux.

La Société peut, par elle-même, ou moyennant autorisation accordée par le Roi, par voie de participation à des organismes ou sociétés existants ou à créer, belges, étrangers ou internationaux, faire toutes opérations commerciales, industrielles ou financières se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son but social ou qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la réalisation ou le développement.

.../...

La Société peut également, moyennant autorisation accordée par le Roi, supprimer des lignes ou en cesser l'exploitation ou procéder à des extensions de réseau.

Les engagements de cette société sont réputés commerciaux".

L'alinéa 1er du paragraphe 3 gagnerait à être rédigé comme suit :

"Les statuts de la Société sont établis par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres".

Pour ce qui est de l'alinéa 2, il va de soi que les statuts fixés en exécution de la loi doivent être conformes à celle-ci. Bien qu'ils figurent déjà dans la loi de 1926, les mots "en conformité des dispositions de la présente loi qui sont essentielles" doivent donc être omis.

L'énumération des objets dont devront traiter les statuts n'est pas indispensable. Si, toutefois, le Gouvernement tenait à la maintenir, elle gagnerait à être rédigée comme il sera proposé ci-après.

Au 3°, il est inutile de rappeler que l'Etat a fait apport du réseau à la Société et que celle-ci a repris les obligations relatives à cet apport.

Le texte suivant est proposé :

"Les statuts déterminent notamment :

1° la dénomination et le siège de la Société;

2° le montant du capital social;

3° les conditions dans lesquelles s'exerce le droit d'exploiter le réseau;

4° les dispositions relatives aux actions de la Société et aux droits qui y sont attachés;

5° les dispositions relatives aux emprunts à contracter;

6° les règles complémentaires relatives à la composition, au fonctionnement et aux pouvoirs de l'assemblée générale, des organes d'administration et de surveillance ainsi que des commissions paritaires, en prévoyant, en tout cas, que l'entrée en vigueur des nouveaux statuts met fin au mandat des membres de ces assemblées et collèges, et entraîne le renouvellement de ceux-ci conformément à la présente loi;

7° les dispositions relatives aux inventaires, aux bilans, aux répartitions des bénéfices et aux réserves à constituer;

8° pour tenir compte des nécessités propres aux différentes sous-régions, les règles prévoyant la création de groupes régionaux dont le nombre, les compétences et les limites géographiques seront fixés par le Roi sur proposition du conseil d'administration".

Article 2.

Selon les explications données au Conseil d'Etat, le capital de la Société peut être augmenté du montant du capital de la Société nationale des chemins de fer vicinaux sans,

.../...

toutefois, que l'augmentation puisse dépasser 1,2 milliard.

Le texte suivant traduirait mieux l'intention du Gouvernement :

"Article 2.-

Dans l'article 3 de la même loi, modifié par l'arrêté royal du 14 janvier 1927, les alinéas suivants sont insérés entre les alinéas 1er et 2 :

"Le capital peut être augmenté, dans les conditions et selon les modalités déterminées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Toutefois, cette augmentation ne peut dépasser le montant du capital de la Société nationale des chemins de fer vicinaux, ni, en tout cas, la somme de un milliard deux cents millions de francs.

L'augmentation de capital sera représentée par des actions ordinaires".

Article 3.

Suivant le paragraphe 1er de l'article 4 en projet :

"L'apport de l'Etat consiste en la jouissance et le droit d'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Etat et de celui de la Société nationale des chemins de fer vicinaux, la propriété de ce dernier lui étant acquise dans les conditions et selon les modalités déterminées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres".

Selon les explications du fonctionnaire délégué, les termes "réseau des chemins de fer" doivent s'entendre dans le sens le plus large et visent, notamment, tous les moyens de transport que la Société nationale des chemins de fer vicinaux est autorisée à exploiter.

.../...

L'apport de l'Etat est soumis à la condition suspensive de l'acquisition par celui-ci du réseau de la Société nationale des chemins de fer vicinaux. Le capital social de cette dernière société a été souscrit par l'Etat, les provinces et les communes, qui, aux termes de l'article 5 des statuts, modifié par la loi du 20 juillet 1927, doivent détenir au moins cinquante-cinq pour cent des actions, ainsi que par des particuliers. En fait, selon l'exposé des motifs, la participation des particuliers s'élève à 0,5 pour cent environ.

Le paragraphe 1er appelle dès lors des critiques de deux ordres.

1) Le texte n'indique que de manière incidente que la propriété du réseau de la Société nationale des chemins de fer vicinaux sera acquise à l'Etat. Cette règle fondamentale, en ce qu'elle établit un cas spécial d'expropriation, devrait être énoncée d'une manière directe.

2) S'agissant précisément d'un cas spécial d'expropriation, il conviendrait que les conditions et les modalités de celle-ci soient, du moins pour l'essentiel, déterminées par la loi elle-même, notamment en ce qui concerne la fixation du montant de l'indemnité.

Le paragraphe 1er devra être revu à ce double égard.

+

Suivant le paragraphe 2 de l'article 4 en projet,

"La Société reprendra l'actif et le passif de la Société nationale des chemins de fer vicinaux, tels qu'ils

.../...

existeront à la date de l'intégration de celle-ci dans la première par arrêté royal".

C'est encore une fois de manière indirecte, et d'ailleurs par le terme peu précis d'"intégration", que le texte vise l'absorption de la Société nationale des chemins de fer vicinaux par la Société nationale des chemins de fer belges. Cette absorption devrait faire l'objet d'une disposition à la fois plus explicite et plus précise.

La disposition devrait d'ailleurs être en meilleure condordance avec celle du paragraphe 1er. Il n'est notamment pas exact d'énoncer que "La Société reprendra l'actif et le passif de la Société nationale des chemins de fer vicinaux", alors que cet actif comprend actuellement la propriété du réseau, laquelle va demeurer acquise à l'Etat, qui se bornera à en céder la jouissance et le droit d'exploitation à la Société nationale des chemins de fer belges.

Enfin, et subsidiairement, la référence "à la date de l'intégration de celle-ci (la S.N.C.V.) dans la première (la S.N.C.B.) par arrêté royal", répétée dans les articles 4 et 6 du projet, n'est guère heureuse. Mieux vaudrait introduire dans l'article 12 du projet un texte permettant au Roi de fixer, s'il échet, une entrée en vigueur progressive des articles. Moyennant cette addition, le paragraphe 2 pourrait se borner à viser les éléments d'actif et de passif retenus "tels qu'ils existeront" à la date fixée par le Roi en application de l'article 12.

.../...

Article 4.

Le liminaire de cette disposition devrait être rédigé comme suit :

"A l'article 7 de la même loi, modifié par l'arrêté royal du 15 janvier 1954, les lois du 2 août 1958 et du 1er août 1960 et l'arrêté royal du 14 juillet 1977, sont apportées les modifications suivantes :".

Il conviendrait de libeller les 1° et 2° de cet article de la manière suivante :

"1° à l'alinéa 1er, 1°, les mots : "Dix membres" sont remplacés par les mots "Huit membres";

2° à l'alinéa 1er, 2°, les mots "Cinq membres" sont remplacés par les mots "Quatre membres";".

Telle qu'elle est rédigée, la modification proposée par le 3° de l'article 4 laisse subsister l'expression "les membres élus et cooptés". Or, ces catégories de membres ont été supprimées par l'arrêté royal du 12 avril 1977 modifiant l'arrêté royal du 15 septembre 1924 portant organisation de la représentation officielle de l'Agriculture. Le projet devrait être adapté aux modifications portées par cet arrêté royal.

Le nouveau 5° que le projet tend à insérer dans l'article 7 de la loi du 23 juillet 1926 porte que

"5° Trois membres (du Conseil d'administration) seront nommés par le Roi sur proposition respectivement des Exécutifs régionaux;".

.../...

Il va de soi que la loi nationale ordinaire ne peut pas imposer aux Exécutifs régionaux de formuler des propositions. A l'inverse, il ne se concevrait pas que le défaut de propositions des Exécutifs régionaux, ou de l'un d'entre eux, entraîne l'impossibilité de constituer valablement le Conseil d'administration ou l'impossibilité, pour celui-ci, de délibérer valablement sur les objets de sa compétence.

Interprété de telle façon qu'il ne s'expose ni à l'une ni à l'autre de ces objections, le texte en projet peut être considéré comme compatible avec l'économie générale de la Constitution et de la loi spéciale de réformes institutionnelles, bien que cette dernière ne contienne pas de disposition organisant une coopération entre l'Etat et les Régions.

Le texte suivant est proposé :

"4° L'alinéa 1er est complété comme suit :

"5° Trois membres seront nommés par le Roi à raison d'un membre sur proposition de chacun des Exécutifs régionaux;".

Le 5° serait mieux rédigé comme suit :

"5° à l'alinéa 2, la première phrase est remplacée par la disposition suivante : "Les fonctions de membre du Conseil d'administration sont incompatibles avec celles de membre du Gouvernement, de membre d'un Exécutif de Communauté ou de Région, de gouverneur de province ou de député permanent du conseil provincial, de membre d'une des Chambres législatives ou d'un Conseil de Communauté ou de Région;".

.../...

Au 6°, il faut écrire :

"6° l'alinéa 3 est remplacé par la disposition suivante :".

De façon à ce que le titre de président de la Société ne soit pas attribué d'une manière incidente, il est proposé d'écrire en deux phrases :

"Le président de la Société préside le Conseil d'administration; il est nommé par le Roi parmi les membres du Conseil sur proposition du Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions".

Article 5.

Le liminaire de cet article devrait être rédigé de la manière suivante :

"L'article 8bis, inséré dans la même loi par l'arrêté royal n° 89 du 11 novembre 1967, est remplacé par la disposition suivante :".

Le début de l'article 8bis en projet serait mieux rédigé comme suit :

"Article 8bis. En même temps que son projet de budget, la Société soumet annuellement ... (la suite comme au projet)".

.../...

Article 6.

Cet article modifie l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 qui est relatif au statut du personnel.

L'article 13 prévoit l'existence de trois commissions paritaires :

- une commission paritaire chargée d'établir le statut du personnel (alinéas 1er à 4);
- une commission paritaire nationale dont la composition et la mission sont fixées dans les alinéas 6 et 7;
- des commissions paritaires régionales (alinéas 8 et 9).

Le projet est **ambigu** en ce qui concerne les rôles respectifs de la commission paritaire et de la commission paritaire nationale. Les explications suivantes ont été données :

1. la commission paritaire visée à l'article 13, alinéa 2, avait comme seule mission d'établir le premier statut du personnel; elle a épuisé sa compétence en le faisant en son temps;

2. la commission paritaire nationale établira un nouveau statut qui tiendra compte de la fusion des deux sociétés et des droits acquis par les membres de leurs personnels; en attendant ce statut, le Roi établira un statut provisoire applicable au personnel recruté après l'absorption, les personnels actuellement en fonctions conservant leur statut propre.

.../...

Cette manière de voir soulève deux observations :

1) Bien que les fonctionnaires délégués aient insisté pour le maintien des alinéas 2, 3 et 4, le Conseil d'Etat n'aperçoit pas l'utilité de ce maintien dès lors que les dispositions dont il s'agit ne sont plus appelées à produire d'effet. De toute façon, l'abrogation de l'alinéa 3 ne concorde pas avec l'intention exprimée.

2) L'occasion des modifications en projet pourrait être saisie pour améliorer, de façon plus générale, la rédaction de certaines dispositions de cet article sans porter atteinte à leur contenu.

La formule consacrant le maintien des droits acquis est juridiquement inadéquate. Celle qui est proposée ci-après s'inspire de l'article 20, § 3, de la loi du 6 juillet 1971 portant création de la Régie des Postes.

Le texte suivant est proposé :

"Article 6.-

A l'article 13 de la même loi, modifié par les lois du 4 juillet 1962, du 21 avril 1965 et du 10 octobre 1967, par l'arrêté royal n° 89 du 11 novembre 1967 et par la loi du 24 juin 1970, sont apportées les modifications suivantes :

1° L'alinéa 6 est complété par la disposition suivante :

"A partir de l'absorption de la Société nationale des chemins de fer vicinaux par la Société nationale des chemins de fer belges, le président de la commission paritaire nationale sera nommé par le Roi, sur proposition du Ministre qui a les chemins de fer dans ses attributions, et les dix membres qu'il appartenait au conseil d'administration de nommer le seront par le même Ministre, sur avis du Conseil d'administration".

.../...

2° L'alinéa 11 est remplacé par les alinéas suivants :

"La commission paritaire nationale établit le statut du personnel en tenant compte de l'absorption de la Société nationale des chemins de fer vicinaux par la Société nationale des chemins de fer belges. Ce statut ne sera en aucun cas moins avantageux que les statuts qui s'appliquaient aux agents des deux Sociétés.

Ce nouveau statut est soumis à l'approbation du Roi qui fixe les dates d'entrée en vigueur de ses diverses dispositions.

Après l'approbation du Roi, le statut ne pourra plus être modifié par la commission paritaire nationale qu'à la majorité des deux tiers.

A titre transitoire :

1. les membres du personnel des deux Sociétés restent soumis au régime statutaire qui leur était applicable avant l'absorption;

2. le Roi élabore un statut provisoire applicable aux membres du personnel recrutés après l'absorption; Il le soumet à l'avis des délégués des commissions paritaires nationales de la Société nationale des chemins de fer belges et de la Société nationale des chemins de fer vicinaux, choisis en nombre égal parmi les membres de ces commissions; à défaut d'avis dans les trois mois de la demande, le statut provisoire peut être mis en vigueur".

.../...

Article 7.

Il y a lieu d'écrire "abrogé" au lieu de "supprimé" dans le texte français.

Article 8.

Dans l'article 16 en projet, mieux vaudrait mettre, comme d'usage, les verbes au présent plutôt qu'au futur.

Par ailleurs, l'alinéa 1er serait mieux rédigé comme suit :

"Le Conseil d'administration détermine les prix et conditions de transport conformément à la législation et à la réglementation en vigueur".

Articles 10 et 11.

L'article 10 du projet confère au Roi, dans les termes suivants, une habilitation de coordonner les textes légaux :

"Le Roi peut coordonner les dispositions de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges avec les modifications expresses ou implicites que cette loi a ou aura subies au moment où la coordination sera réalisée.

A cette fin, il peut :

1° modifier l'ordre, la numérotation et en général la présentation des dispositions à coordonner;

2° sans porter atteinte aux principes inscrits dans les dispositions à coordonner, en modifier la rédaction.

La coordination portera l'intitulé suivant : "Loi créant la Société nationale des chemins de fer belges".

.../...

Dans le même article, le projet confère au Roi le pouvoir de mettre en concordance avec les dispositions de la loi du 23 juillet 1926, modifiées par la loi en projet, toutes autres dispositions légales ayant trait à la Société nationale des chemins de fer belges ou à l'activité de celle-ci. Cette seconde habilitation est rédigée dans les termes suivants :

> "Le Roi est également autorisé à mettre en concordance avec les dispositions de la présente loi, toutes autres dispositions légales concernées".

En son article 11, le projet abroge six lois relatives aux chemins de fer vicinaux ou à la Société nationale des chemins de fer vicinaux, qui, dans un but de simplification, seront citées par la date de leur promulgation. Il s'agit des lois du 24 juin 1885, du 11 août 1924, du 20 juillet 1927, du 29 août 1931, du 3 mai 1936, de l'arrêté-loi du 8 juillet 1946. Le même article abroge également, en son 6°, l'article 2 de la loi du 30 avril 1937 relative à la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

\+

\+ \+

A. QUANT A L'HABILITATION DE COORDONNER.

I. L'habilitation de coordonner prévue par le projet est trop étroite. En effet, elle ne vise que la loi du 23 juillet 1926 et les dispositions qui ont modifié expressément ou implicitement cette loi, ou qui l'auront modifiée au moment où la coordination sera établie.

Or, il paraît utile d'insérer dans l'arrêté de coordination, diverses dispositions qui concernent la Société nationale des chemins de fer belges ou son activité mais qui ne peuvent être considérées comme des dispositions modifiant la loi du 23 juillet 1926. Tel est notamment le cas des dispositions anté-

rieures à cette dernière loi, par exemple : a) les articles 7 et 8 de la loi du 12 avril 1851 qui fixe les prix des transports des voyageurs et des bagages sur les chemins de fer de l'Etat ; b) la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 13 avril 1843 sur la police des chemins de fer.

II. Aux termes de l'article 1er, § 3, 1°, en projet, ce sont les statuts de la Société, établis par le Roi, qui fixeront la dénomination de celle-ci. Il serait plus simple, notamment pour la rédaction de l'article 10, § 2, proposée ci-après, que cette dénomination soit déterminée par la loi elle-même.

III. Il conviendra sans doute d'insérer dans l'arrêté de coordination, des dispositions légales antérieures à l'entrée en vigueur de la loi du 18 avril 1898 relative à l'emploi de la langue flamande dans les publications officielles, et dont il n'existe dès lors pas de texte néerlandais authentique. Pour ce motif et pour assurer la sécurité juridique, il y a lieu de soumettre l'arrêté royal de coordination à une confirmation du législateur (1).

.../...

---

(1) Ce procédé a notamment été mis en oeuvre :

a) pour l'arrêté du Régent du 26 juin 1947 contenant le Code des droits de timbre, par la loi du 14 juillet 1951;

b) pour l'arrêté royal du 10 décembre 1970 portant le Code du logement, par la loi du 2 juillet 1971;

c) pour l'arrêté royal du 18 juillet 1977 portant coordination des dispositions générales relatives aux douanes et accises, par la loi du 6 juillet 1978.

B. QUANT A LA MISE EN CONCORDANCE.

Le pouvoir de mettre les dispostions d'une loi en condordance avec les dispositions d'une autre loi se distingue du pouvoir de coordination en ce qu'il ne tend pas au rassemblement des dispositions en un texte unique.

Ce pouvoir de mise en concordance consiste dans le pouvoir de modifier le texte d'une loi déterminée en vue d'adapter ce texte d'une manière expresse à une modification qui lui a déjà été apportée implicitement par une autre loi. Le législateur a utilisé ce procédé à l'article 63 de la loi du 23 décembre 1946 portant création d'un Conseil d'Etat.

Des dispositions légales restent en vigueur, dont le texte n'a pas été jusqu'ici adapté à la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges. Les plus importantes sont celles qui forment le chapitre II du titre VIIbis du livre Ier du Code de commerce, chapitre intitulé "Des transports par chemins de fer". Il faut notamment mentionner l'article 14, alinéa 1er, de ce titre VIIbis, disposition dont la modification implicite par la loi du 23 juillet 1926 a été relevée lors des travaux préparatoires de la loi du 3 juillet 1964 (1).

Compte tenu de l'observation qui précède, il est nécessaire de définir d'une manière plus large le pouvoir de mise en concordance à attribuer au Roi : il faut l'habiliter à adapter les dispositions ayant trait à l'activité de la Société nationale des chemins de fer belges à toute la législation organisant celle-ci, c'est-à-dire non seulement à la

.../...

---

(1) Rapport fait par M. VAN HERREWEGHE au nom de la Commission des communications, postes, télégraphes et téléphones, doc. parl. Ch., sess. 1963-1964, n° 784/2, annexe, page 25.

loi en projet mais également à la loi du 23 juillet 1926.

Une partie des dispositions légales à mettre en concordance avec la législation indiquée sont antérieures à l'entrée en vigueur de la loi du 18 avril 1898. Pour ce motif, il y a lieu d'habiliter le Roi à établir le texte néerlandais des dispositions mises en concordance et de prévoir que l'arrêté royal de mise en concordance sera soumis à une confirmation du législateur.

C. QUANT AUX MODIFICATIONS A APPORTER AUX DISPOSITIONS SUBSISTANT JUSQU'ICI.

On peut relever d'assez nombreuses dispositions qui concernent les chemins de fer et dont beaucoup font encore mention de l'"administration des chemins de fer".

Une partie des dispositions dont il s'agit semblent devenues sans objet. L'adoption de la loi en projet pourrait être l'occasion de les abroger de manière expresse. Telle est la solution qui paraît se justifier, par exemple, pour les dispositions légales suivantes : 1) celles de la loi du 28 mai 1856 relative à la concession de plusieurs lignes de chemins de fer; 2) celles de la loi du 10 mai 1862 relative aux concessions de péages, en tant qu'elles concernent les lignes de chemins de fer; 3) la loi du 23 février 1869 relative aux cessions de concessions de chemins de fer; 4) la loi du 16 juin 1932 tendant à établir un régime définitif de tarification uniforme sur tous les chemins de fer belges.

Pour ce qui est de l'autre partie desdites dispositions, il n'est pas certain qu'elles soient devenues sans objet. Il semble qu'elles doivent, soit être modifiées pour

être mises en harmonie - jusque dans leur substance même - avec la législation postérieure, soit faire l'objet d'une abrogation accompagnée de l'adoption de dispositions nouvelles plus adéquates. C'est au Gouvernement et aux Chambres législatives qu'il appartient de se prononcer au sujet de ces mesures d'adaptation, dont le choix implique évidemment des appréciations d'opportunité.

Dans les dispositions de ce second groupe, on peut citer, par exemple : 1) la loi du 12 avril 1835 concernant les péages et les règlements de police sur les chemins de fer et la loi du 11 mars 1866 interprétative des articles 1er et 2 de la première loi; 2) l'article 55 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat, en tant qu'il concerne l'administration des chemins de fer; 3) les articles 7 et 8 de la loi du 12 avril 1851 qui fixe les prix de transport des voyageurs et des bagages sur les chemins de fer de l'Etat; 4) la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer; 5) la loi du 1er juillet 1899 concernant les associations de communes et de provinces pour l'exploitation des chemins de fer vicinaux; 6) l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles (notamment les articles 16 et 20).

D. QUANT AUX ABROGATIONS.

I. Pour le motif exposé au C, il y a lieu, à l'article 11 du projet, de compléter la liste des dispositions déjà énumérées, par la mention des dispositions abrogées de manière implicite ou devenues sans objet.

.../...

II. Il y a lieu d'abroger expressément l'article 1er bis, inséré dans la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges par la loi du 1er août 1960. En effet, l'article 1er, § 2, de la loi du 23 juillet 1926, qu'il est modifié par l'article 1er du projet, a le même objet que ledit article 1er bis.

III. A l'article 11, 6°, du projet, il n'y a pas lieu de mentionner l'article 2 de la loi du 30 avril 1937 relative à la Société nationale des chemins de fer vicinaux. En effet, cet article ne constitue pas une disposition autonome mais une disposition modificative, qui a complété l'article 208 du Code des taxes assimilées au timbre. Le texte de ce dernier article a été remplacé par la loi du 10 juillet 1969.

La disposition abrogatoire devrait dès lors être rédigée comme suit :

"...

6° l'article 208, 2°, du Code des taxes assimilées au timbre, modifié par la loi du 10 juillet 1969".

+

+ +

.../...

En conclusion des observations qui précèdent, le Conseil d'Etat propose :

I. a) de grouper les articles 1er à 8 du projet dans un chapitre Ier intitulé "Modifications à la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges";

b) d'insérer dans le projet un chapitre II, qui grouperait, sous l'intitulé "Modifications à des lois particulières", les dispositions qui modifieraient des lois relatives aux chemins de fer autres que la loi du 23 juillet 1926;

c) de grouper dans un chapitre III, intitulé "Dispositions finales", les articles qui, dans le texte en projet, portent les numéros 10 à 12;

II. de rédiger l'article 10 comme suit :

"Article 10.-

§ 1er. Le Roi peut coordonner les dispositions de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges et les lois relatives à l'organisation, au fonctionnement et aux activités de cette société, ainsi que les dispositions qui les auraient expressément ou implicitement modifiées au moment où la coordination sera établie.

A cette fin, Il peut :

1° modifier l'ordre et le numérotage et, en général, la présentation des dispositions à coordonner;

.../...

2° modifier les références qui seraient contenues dans les dispositions à coordonner en vue de les mettre en concordance avec le numérotage nouveau;

3° modifier la rédaction des dispositions à coordonner en vue d'assurer leur concordance et d'en unifier la terminologie, sans qu'il puisse être porté atteinte aux principes inscrits dans ces dispositions;

4° établir le texte néerlandais des dispositions qui, reprises dans la coordination, sont antérieures à l'entrée en vigueur de la loi du 18 avril 1898 relative à l'emploi de la langue flamande dans les publications officielles.

La coordination portera l'intitulé suivant :

"Lois relatives à la Société ..., coordonnées le ..." (1).

§ 2. Le Roi peut, en outre, mettre en concordance avec les lois relatives à la Société ..., les lois réglant des objets ayant trait à l'activité de celle-ci. Il est autorisé à établir, à cette fin, le texte néerlandais des dispositions.

§ 3. Les arrêtés pris en application du paragraphe 1er ou du paragraphe 2 font l'objet d'un projet de loi de confirmation, dont le Roi saisit les Chambres législatives".

Article 12 (devenant l'article 11).

Il ressort des indications fournies au Conseil

.../...

---

(1) Pour ce qui est de la fixation de la dénomination de la Société par le législateur, voir l'observation A, II, ci-dessus.

d'Etat que l'intention du Gouvernement serait de permettre au Roi de fixer des dates différentes pour l'entrée en vigueur des dispositions de la loi en projet. Dans ces conditions, l'article devrait être rédigé comme suit :

"Article 11.-

Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, la date d'entrée en vigueur de chacune des dispositions de la présente loi".

Het ontwerp heeft in hoofdzaak tot doel de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen op te nemen in de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Daartoe verkiest de Regering de wet van 23 juli 1926 zo te wijzigen dat de wetten betreffende de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen kunnen worden opgeheven.

De wijzigingen aan de wet van 23 juli 1926 hebben voornamelijk betrekking op :

1. het maatschappelijk doel van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, dat wordt uitgebreid tot elk stedelijk, interstedelijk en landelijk vervoer van reizigers en goederen, onder welke vorm ook, met uitsluiting van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer door de wet toegewezen aan de maatschappijen voor het intercommunaal vervoer (wetten van 17 juni 1953 en 22 februari 1961);

2. de statuten van de Maatschappij, waarin met name bepalingen zullen moeten voorkomen betreffende de punten die de ontworpen wet opnoemt;

3. het kapitaal van de Maatschappij, dat zal kunnen worden verhoogd met het bedrag van het maatschappelijk kapitaal van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, doch ten hoogste met 1,2 miljard;

.../...

4. de inbreng van de Staat, die niet alleen bestaat in de inbreng van het genot en van het recht tot exploitatie van het Staatsspoorwegnet, maar eveneens in de inbreng van het genot en van het recht tot exploitatie van het net van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, waarvan de Staat de eigendom zal verkrijgen;

5. de samenstelling van de raad van beheer en de benoeming van de voorzitter, die tevens voorzitter van de Maatschappij wordt;

6. het personeelsstatuut, in welk verband overgangsmaatregelen worden ontworpen;

7. de vaststelling van de vervoerprijzen en -voorwaarden;

8. de politie en de veiligheid.

Ten slotte bevat het ontwerp, benevens bepalingen tot opheffing van een aantal wetten, ook bepalingen die betrekking hebben op het coördineren en het in overeenstemming brengen van het ontwerp met de andere bepalingen die met de behandelde materie verband houden.

\+

\+ \+

Gelet op het onmiskenbaar publiekrechtelijk karakter dat de wetgever heeft verleend aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, die ingedeeld zijn bij de in artikel 1

van de wet van 16 maart 1954 bedoelde instellingen van categorie B, kunnen tegen de werkwijze die de Regering kiest om de samenvoeging van de twee maatschappijen tot stand te brengen, geen wezenlijke bezwaren worden ingebracht. Het gaat er in hoofdzaak om het maatschappelijk doel van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te wijzigen, een kapitaalverhoging toe te staan en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen op te heffen. Daar de wet deze maatschappijen opgericht, hun doel bepaald en hun kapitaal vastgesteld heeft, is het ook door of krachtens de wet dat de ene maatschappij kan worden opgeheven en dat het doel en het kapitaal van de andere kunnen worden gewijzigd.

De overwegingen die de memorie van toelichting aan het privaatrechtelijk vennootschapsrecht ontleent, kunnen in het onderhavige geval echter niet geheel ondubbelzinnig worden genoemd en zouden aanleiding kunnen geven tot misverstand omtrent de ware aard van de nationale maatschappijen.

INDIENINGSBESLUIT.

Het voorontwerp is aan de Raad van State voorgelegd, niet in de vorm van een ontwerp van koninklijk besluit van indiening bij één van de Wetgevende Kamers, maar als een met de formulieren van bekrachtiging en afkondiging beklede wet. Die inkleding moet worden herzien.

.../...

BEPALEND GEDEELTE.

Artikel 1.

Paragraaf 1 van het ontworpen artikel 1, die in het Regeringsontwerp artikel 1 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen vervangt, luidt :

> "De Koning is ertoe gemachtigd om, onder de vorm van een publiekrechtelijke vereniging, een maatschappij op te richten waaraan zij als inbreng het recht afstaat om het Staatsspoorwegnet te exploiteren". (Lees : "... waaraan als inbreng het recht zal worden afgestaan om ...").

Dit is een herhaling van het eerste lid van artikel 1 van de wet van 23 juli 1926, met een dubbel voorbehoud : enerzijds voegt deze bepaling de woorden "onder de vorm van een publiekrechtelijke vereniging" toe, en anderzijds laat zij de woorden "gedurende vijfenzeventig jaar" weg. Het belang van de eerste wijziging lijkt louter theoretisch. Overigens is het merkwaardig dat de ontworpen wet de Koning in vrijwel dezelfde bewoordingen als destijds in 1926, lijkt te machtigen om een maatschappij op te richten die reeds al die tijd bestaat. Derhalve wordt voorgesteld artikel 1 van het ontwerp te redigeren als volgt :

"Artikel 1.-

In artikel 1 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen worden de volgende wijzigingen aangebracht :

.../...

a) in het eerste lid, dat paragraaf 1 wordt, vervallen de woorden "gedurende vijfenzeventig jaar";

b) het tweede en het derde lid worden vervangen door de paragrafen 2 en 3, luidend als volgt :".

Het eerste lid van de ontworpen paragraaf 2 is een herhaling van het bij de wet van 1 augustus 1960 in de wet van 1926 ingevoegde artikel 1bis, waar het evenwel aan toevoegt dat de belangen van 's lands economie moeten worden gevrijwaard "in overeenstemming met het economische, sociale en financiële beleid van de Staat". Volgens de memorie van toelichting is deze toevoeging ingegeven door de bedoeling de klemtoon te leggen "op de verplichting voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen om te handelen in overeenstemming met de economische, sociale en financiële politiek van de Staat". Een dergelijke commentaar doet veronderstellen dat de toevoeging zich bepaalt tot het onder woorden brengen van een voornemen en bijgevolg geen normatieve strekking heeft. Mocht de tekst daarentegen beduiden dat de beoordeling door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen van de belangen van 's lands economie, in zover die verband houden met haar maatschappelijk doel, ondergeschikt is aan de beoordeling van die belangen door de Staat, dan zou de memorie van toelichting dat nadrukkelijker moeten zeggen.

Het derde lid breidt het maatschappelijk doel van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in aanzienlijke mate uit.

.../...

De memorie van toelichting beperkt zich tot de mededeling dat die bepaling de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen de mogelijkheid biedt om het leerlingenvervoer te organiseren dat geregeld is bij de wet van 26 april 1962 betreffende het gemeenschappelijk vervoer van de leerlingen van de onderwijsinrichtingen.

Naar aan de Raad van State is verklaard, heeft het derde lid echter de ruimste draagwijdte. Met dit lid bedoelt de Regering de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te machtigen om elke soort vervoer te organiseren :

- niet alleen het gemeenschappelijk vervoer, maar ook de taxidiensten;

- niet alleen het vervoer te land, maar ook het zee- en riviervervoer alsmede het luchtvervoer.

Deze principiële machtiging is niet ingegeven door actuele oogmerken doch is er alleen op gericht de toekomst te vrijwaren.

Ook ziet de Regering het zo dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, indien ze andere wijzen van vervoer mocht willen organiseren dan die welke zij onderneemt krachtens de wet van 23 juli 1926, onderworpen zou zijn aan de wetten die op dat vervoer van toepassing zijn, zoals de voornoemde wet van 26 april 1962, de wet van 23 juni 1969 betreffende de taxidiensten, of de wettelijke bepalingen betreffende de luchtvaart en de zee- of riviervaart.

.../...

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"§ 2. De Maatschappij heeft tot doel de spoorwegen volgens industriële methoden doch onder vrijwaring van de belangen van 's lands economie te beheren en te exploiteren (in overeenstemming met het economische, sociale en financiële beleid van de Staat).

Onder spoorweg dient te worden verstaan iedere vorm van gemeenschappelijk vervoer door middel van rollend materieel op een daarvoor speciaal ontworpen en bestemde onderbouw.

De Maatschappij kan eveneens elk stedelijk, interstedelijk en landelijk vervoer van reizigers en goederen ondernemen, in welke vorm ook, met uitsluiting van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer door de wet toegewezen aan de Maatschappijen voor het Intercommunaal Vervoer.

De Maatschappij kan, op eigen gezag, of met machtiging van de Koning, door middel van deelneming in bestaande of op te richten Belgische, vreemde of internationale instellingen of maatschappijen, alle commerciële, industriële of financiële handelingen verrichten, die rechtstreeks of zijdelings, geheel of ten dele in verband staan met haar maatschappelijk doel dan wel de verwezenlijking of de uitbreiding van dat doel kunnen vergemakkelijken of bevorderen.

De Maatschappij kan eveneens, met machtiging van de Koning, lijnen afschaffen, de exploitatie ervan stopzetten of het net uitbreiden.

De verbintenissen van die Maatschappij worden geacht handelsverbintenissen te zijn".

.../...

Het eerste lid van paragraaf 3 kan beter als volgt worden gelezen :

"De statuten van de Maatschappij worden vastgesteld bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit".

Wat het tweede lid betreft, spreekt het vanzelf dat de statuten die ter uitvoering van de wet worden vastgesteld, met die wet in overeenstemming moeten zijn. Ofschoon zij reeds in de wet van 1926 staan, moeten de woorden "in overeenstemming met de bepalingen van deze wet, die essentieel zijn", bijgevolg vervallen.

De opsomming van de aangelegenheden die door de statuten moeten worden geregeld, is niet onontbeerlijk. Indien de Regering er evenwel op staat ze te behouden, kan de desbetreffende bepaling beter worden geredigeerd zoals hierna zal worden voorgesteld.

In 3° wordt nodeloos herhaald dat de Staat het net heeft ingebracht in de Maatschappij, en dat deze de aan die inbreng verbonden verplichtingen op zich heeft genomen.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"De statuten stellen met name vast :

1° de benaming en de zetel van de Maatschappij;

2° het bedrag van het maatschappelijk kapitaal;

3° de wijze waarop het recht tot exploitatie van het net wordt uitgeoefend;

.../...

4° de bepalingen betreffende de aandelen van de Maatschappij en de eraan verbonden rechten;

5° de bepalingen betreffende het afsluiten van leningen;

6° de aanvullende regelen betreffende de samenstelling, de werkwijze en de bevoegdheden van de algemene vergadering, van de beheers- en toezichtsorganen alsook van de paritaire commissies, waarbij, in elk geval, wordt bepaald dat de inwerkingtreding van de nieuwe statuten een einde maakt aan het mandaat der leden van die vergaderingen en organen en de vernieuwing ervan overeenkomstig deze wet meebrengt;

7° de bepalingen betreffende de inventarissen, de balansen, de winstverdelingen en de te vormen reserves;

8° ten einde rekening te houden met de eigen behoeften van de verschillende subregionen, de regelen die voorzien in de oprichting van regionale groepen waarvan het aantal, de bevoegdheden en de geografische omschrijving door de Koning worden vastgesteld op voorstel van de raad van beheer".

Artikel 2.

Volgens de toelichting die aan de Raad van State werd verstrekt, kan het kapitaal van de Maatschappij worden verhoogd met het bedrag van het kapitaal van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, zonder dat de verhoging evenwel 1,2 miljard mag overschrijden.

.../...

De volgende lezing zou de bedoeling van de Regering beter weergeven :

"Artikel 2.-

In artikel 3 van dezelfde wet, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 14 januari 1927, worden de volgende leden tussen het eerste en het tweede lid ingevoegd :

"Het kapitaal kan worden verhoogd onder de voorwaarden en volgens de regels bepaald bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Die verhoging mag echter het bedrag van het kapitaal van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en in elk geval één miljard tweehonderd miljoen frank niet overschrijden.

De kapitaalverhoging zal worden vertegenwoordigd door gewone aandelen".

Artikel 3.

Paragraaf 1 van het ontworpen artikel 4 luidt :

"De inbreng van de Staat bestaat in het genot en het recht tot exploitatie van het Staatsspoorwegnet en van het net van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, waarvan de Staat de eigendom zal verwerven onder de voorwaarden en volgens de modaliteiten bepaald bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit".

Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, moet de term "spoorwegnet" in de ruimste zin worden opgevat en doelt hij met name op alle vervoermiddelen die de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen gemachtigd is te exploiteren.

.../...

De inbreng van de Staat wordt afhankelijk gesteld van de opschortende voorwaarde dat de Staat het net van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen verkrijgt. In het maatschappelijk kapitaal van de laatstgenoemde maatschappij is deelgenomen door de Staat, de provincies en de gemeenten, die, luidens artikel 5 van de statuten, gewijzigd bij de wet van 20 juli 1927, ten minste vijfenvijtig percent van de aandelen moeten bezitten, alsook door particulieren. Volgens de memorie van toelichting bedraagt de deelneming van de particulieren ongeveer 0,5 percent.

Tegen paragraaf 1 kunnen bijgevolg bezwaren van tweeërlei aard worden ingebracht.

1) De tekst vermeldt slechts terloops dat de Staat eigenaar zal worden van het net van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Deze fundamentele regel die in een bijzonder geval van onteigening voorziet, zou in directe bewoordingen moeten worden geformuleerd.

2) Daar het juist om een bijzonder geval van onteigening gaat, zouden de desbetreffende voorwaarden en nadere regelen, althans in hoofdzaak, door de wet zelf moeten worden vastgesteld, inzonderheid wat betreft het bepalen van het bedrag van de schadeloosstelling.

Paragraaf 1 zal dus in dit tweeërlei opzicht moeten worden herzien.

+

.../...

Paragraaf 2 van het ontworpen artikel 4 luidt :

"De Maatschappij zal het aktief en het passief van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen overnemen, zoals deze zullen bestaan op de datum van de integratie van deze laatste in de eerste bij koninklijk besluit".

Eens te meer doelt de tekst onrechtstreeks, en overigens met gebruikmaking van de eerder vage term "integratie", op de overname van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Aan die overname zou een meer uitdrukkelijke en meer nauwkeurige bepaling moeten worden gewijd.

De bepaling zou overigens beter moeten overeenstemmen met die van paragraaf 1. Zo is het namelijk niet juist te stellen dat "De Maatschappij het aktief en het passief van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (zal) overnemen", terwijl dat actief thans de eigendom omvat van het net, dat eigendom zal blijven van de Staat, die alleen het genot en het recht tot exploitatie ervan zal afstaan aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Ten slotte, en subsidiair, is de verwijzing naar de "datum van de integratie van deze laatste (de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen) in de eerste (de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) bij koninklijk besluit", die eveneens voorkomt in de artikelen 4 en 6 van het ontwerp, weinig geslaagd te noemen. Het ware beter in artikel 12 van het ontwerp een tekst op te nemen die de Koning in staat stelt om, in voorkomend geval, de artikelen geleidelijk in werking te doen treden. Mits dat wordt toegevoegd, zou paragraaf 2 zich kunnen bepalen tot een verwijzing naar de nog in aanmerking komende bestanddelen van de activa en passiva "zoals zij zullen bestaan" op de door de Koning met toepassing van artikel 12 vastgestelde datum.

.../...

Artikel 4.

De inleidende volzin van die bepaling zou moeten worden geredigeerd als volgt :

"In artikel 7 van dezelfde wet, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 januari 1954, de wetten van 2 augustus 1958 en 1 augustus 1960, en het koninklijk besluit van 14 juli 1977, worden de volgende wijzigingen aangebracht : ".

De tekst onder 1° en 2° van dit artikel zou als volgt moeten worden gelezen :

"1° in het eerste lid, 1°, worden de woorden "Tien leden" vervangen door de woorden "Acht leden";

2° in het eerste lid, 2°, worden de woorden "Vijf leden" vervangen door de woorden "Vier leden";".

Zoals zij is geredigeerd, laat de in artikel 4, 3°, voorgestelde wijziging de woorden "de gekozen en gecoöpteerde leden" staan. Die categorieën van leden zijn evenwel afgeschaft bij het koninklijk besluit van 12 april 1977 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 september 1924 tot inrichting van de officiële vertegenwoordiging van de Landbouw. Het ontwerp behoort te worden aangepast aan de wijzigingen die dat koninklijk besluit heeft aangebracht.

Het nieuwe 5°, dat het ontwerp beoogt in te voegen in artikel 7 van de wet van 23 juli 1926, luidt :

"5° Drie leden (van de Raad van beheer) zullen door de Koning worden benoemd op respectievelijke voordracht van de gewestelijke Executieven;".

.../...

Het spreekt vanzelf dat de gewone nationale wet de Gewestexecutieven niet kan verplichten voordrachten te doen. Omgekeerd zou het niet denkbaar zijn dat het ontbreken van voordrachten door de Gewestexecutieven of door een van hen, zou verhinderen de Raad van beheer op geldige wijze samen te stellen, of het hem onmogelijk zou maken op geldige wijze te beraadslagen over de onderwerpen die tot zijn bevoegdheid behoren.

Zo uitgelegd dat geen van beide bezwaren opgaat, kan de ontworpen tekst worden geacht verenigbaar te zijn met de algemene economie van de Grondwet en van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen, ofschoon in deze laatste geen bepaling voorkomt die voorziet in een samenwerking tussen de Staat en de Gewesten.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"4° het eerste lid wordt aangevuld als volgt :

"5° Drie leden, één op de voordracht van elke Gewestexecutieve, worden door de Koning benoemd;".

De tekst onder 5° zou beter worden geredigeerd als volgt :

"5° in het tweede lid wordt de eerste volzin door de volgende bepaling vervangen : "De functie van lid van de Raad van beheer is onverenigbaar met die van lid van de Regering, lid van een Gemeenschaps- of Gewestexecutieve, provinciegouverneur of lid van de bestendige deputatie van de provincieraad, lid van een der Wetgevende Kamers of van een Gemeenschaps- of Gewestraad;".

In de tekst onder 6° schrijve men :

.../...

"6° het derde lid wordt door de volgende bepaling vervangen : ".

Omdat de titel van voorzitter van de Maatschappij niet incidenteel wordt toegekend, wordt voorgesteld in twee volzinnen te lezen :

"De voorzitter van de Maatschappij zit de Raad van beheer voor; hij wordt door de Koning uit de leden van de Raad benoemd op de voordracht van de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren".

Artikel 5.

De inleidende volzin van dit artikel zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"Artikel 8bis, in dezelfde wet ingevoegd bij het koninklijk besluit nr 89 van 11 november 1967, wordt door de volgende bepaling vervangen : ".

Het begin van het ontworpen artikel 8bis zou beter worden geredigeerd als volgt :

"Artikel 8bis. Samen met haar ontwerp van begroting legt de Maatschappij jaarlijks, ter goedkeuring, aan de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren ... (voorts zoals in het ontwerp)".

Artikel 6.

Dit artikel wijzigt artikel 13 van de wet van 23 juli 1926, dat betrekking heeft op het personeelsstatuut.

Artikel 13 voorziet in het bestaan van drie "paritaire commissies" :

- een paritaire commissie belast met het opmaken van de statuten van het personeel (leden 1 tot 4);

- een nationale paritaire commissie waarvan de samenstelling en de taak worden geregeld in het zesde en het zevende lid;

- gewestelijke paritaire commissies (achtste en negende lid).

Het ontwerp is dubbelzinnig wat betreft de onderscheiden opdrachten van de paritaire commissie en van de nationale paritaire commissie. De volgende uitleg werd verstrekt :

1. de taak van de in het tweede lid van artikel 13 bedoelde paritaire commissie bestond alleen in het opmaken van het eerste statuut van het personeel; zij heeft dat te gelegener tijd gedaan en heeft haar bevoegdheid dus ten volle aangewend;

2. de nationale paritaire commissie zal een nieuw statuut opmaken, waarin rekening zal worden gehouden met de samenvoeging van de twee maatschappijen en met de verkregen rechten van hun onderscheiden personeel; in afwachting dat dit statuut er komt, zal de Koning een voorlopig statuut voorstellen dat van toepassing zal zijn op het personeel aangeworven na de overname, terwijl zij die deel uitmaken van de huidige personeelsformaties hun onderscheiden statuut behouden.

Deze zienswijze noopt tot twee bedenkingen :

1) Ofschoon de gemachtigde ambtenaren hebben aangedrongen op het behoud van het tweede, het derde en het vierde lid, ziet de Raad van State het nut hiervan niet in, daar het niet de bedoeling is dat die bepalingen nog uitwerking zullen hebben. De opheffing van het derde lid komt hoe dan ook niet overeen met de te kennen gegeven bedoeling.

.../...

2) De ontworpen wijzigingen zouden kunnen worden te baat genomen om de redactie van sommige bepalingen van dit artikel meer in het algemeen te verbeteren zonder afbreuk te doen aan hun inhoud.

De formule die voorziet in het behoud van de "verworven rechten" geeft juridisch geen voldoening. De hierna voorgestelde formule is ontleend aan artikel 20, § 3, van de wet van 6 juli 1971 houdende oprichting van de Regie der Posterijen.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"Artikel 6.-

In artikel 13 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 4 juli 1962, 21 april 1965 en 10 oktober 1967, bij het koninklijk besluit nr 89 van 11 november 1967 en bij de wet van 24 juni 1970, worden de volgende wijzigingen aangebracht

1° het zesde lid wordt met de volgende bepaling aangevuld :

"Vanaf de overname van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, zal de voorzitter van de nationale paritaire commissie worden benoemd door de Koning, op de voordracht van de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, en zullen de tien leden wier benoeming de raad van beheer toekwam, door dezelfde Minister worden benoemd op advies van de raad van beheer".

2° het elfde lid wordt door de volgende leden vervangen :

"De nationale paritaire commissie maakt het statuut van het personeel op, rekening houdend met de overname van de

.../...

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Dit statuut zal in geen geval minder voordelig mogen zijn dan de statuten die van toepassing waren op de personeelsleden van de twee Maatschappijen.

Het nieuw statuut wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Koning, die de data van inwerkingtreding der verschillende bepalingen vaststelt.

Nadat het statuut door de Koning is goedgekeurd, zal het door de nationale paritaire commissie niet meer kunnen worden gewijzigd dan met een tweederdemeerderheid.

Bij wijze van overgangsmaatregel :

1. blijven de personeelsleden van de twee maatschappijen onderworpen aan de statuutregeling die vóór de overname op hen van toepassing was;

2. maakt de Koning een voorlopig statuut op dat van toepassing is op de personeelsleden aangeworven na de overname; Hij legt het voor advies voor aan de afgevaardigden van de nationale paritaire commissies van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, in gelijk aantal gekozen uit de leden van die commissies; is geen advies gegeven binnen drie maanden na de aanvraag, dan kan het voorlopig statuut in werking worden gesteld".

.../...

Artikel 7.

In de Franse tekst schrijve men "abrogé" in plaats van "supprimé".

Artikel 8.

In het ontworpen artikel 16 ware het beter de werkwoorden, zoals gebruikelijk, in de tegenwoordige tijd in plaats van in de toekomende tijd te plaatsen.

Het eerste lid zou overigens beter worden geredigeerd als volgt :

"De raad van beheer stelt de vervoerprijzen en -voorwaarden vast overeenkomstig de geldende wetgeving en reglementering".

Artikelen 10 en 11.

Artikel 10 van het ontwerp machtigt de Koning, in de volgende bewoordingen, tot het coördineren van de wetteksten :

"De Koning kan de bepalingen van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen coördineren met de wijzigingen welke deze wet uitdrukkelijk of impliciet ondergaan heeft of zal ondergaan hebben op het tijdstip dat de coördinatie zal gerealiseerd worden.

Daartoe kan hij :

1° de volgorde, de nummering en, in het algemeen, de te coördineren bepaling(en) naar de vorm wijzigen;

2° zonder afbreuk te doen aan de beginselen welke in de te coördineren bepalingen vervat zijn, de redaktie ervan wijzigen.

.../...

De coördinatie zal de volgende hoofding dragen : "Wet tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen".

In hetzelfde artikel machtigt het ontwerp de Koning om alle andere wettelijke bepalingen die betrekking hebben op de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen of op haar werkzaamheden, in overeenstemming te brengen met de door de ontwerp-wet gewijzigde bepalingen van de wet van 23 juli 1926. Die tweede machtiging is als volgt geredigeerd :

"De Koning is eveneens gemachtigd om alle andere betrokken wettelijke bepalingen in overeenstemming te brengen met de bepalingen van deze wet".

In zijn artikel 11 heft het ontwerp zes wetten betreffende de buurtspoorwegen of de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen op die gemakshalve met de datum van hun afkondiging zullen worden aangehaald. Het gaat om de wetten van 24 juni 1885, 11 augustus 1924, 20 juli 1927 , 29 augustus 1931, 3 mei 1936, de besluitwet van 8 juli 1946. Hetzelfde artikel heft, onder 6°, eveneens artikel 2 van de wet van 30 april 1937 betreffende de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen op.

\+

\+ \+

A. <u>WAT DE MACHTIGING TOT COORDINEREN BETREFT</u>.

I. De machtiging tot coördineren waarin het ontwerp voorziet, is te eng. Zij slaat immers alleen op de wet van 23 juli 1926 en op de bepalingen die ze uitdrukkelijk of stilzwijgend hebben gewijzigd of die ze zullen gewijzigd hebben bij de voltooiing van de coördinatie.

.../...

Het lijkt evenwel nuttig in het coördinatiebesluit een aantal bepalingen op te nemen die betrekking hebben op de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen of op haar werkzaamheden, maar die niet kunnen worden beschouwd als bepalingen die de wet van 23 juli 1926 wijzigen. Dat is met name het geval met de bepalingen die dagtekenen van vóór laatstgenoemde wet, bijvoorbeeld : a) de artikelen 7 en 8 van de wet van 12 april 1851 tot vaststelling van de prijzen voor het vervoer van reizigers en reisgoed op de Staatsspoorwegen; b) de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 13 april 1843 op de politie der spoorwegen.

II. Luidens het ontworpen artikel 1, § 3, 1°, zullen de door de Koning vastgestelde statuten van de Maatschappij haar benaming vaststellen. Onder meer met het oog op de hierna voorgestelde redactie van artikel 10, § 2, zou het eenvoudiger zijn indien de wet zelf die benaming vaststelde.

III. In het coördinatiebesluit zullen ongetwijfeld wetsbepalingen dienen te worden opgenomen die dagtekenen van vóór de inwerkingtreding van de wet van 18 april 1898 betreffende het gebruik der Vlaamse taal in de officiële bekendmakingen, en waarvan bijgevolg geen authentieke Nederlandse tekst bestaat. Om die reden en ter wille van de rechtszekerheid, dient het koninklijk coördinatiebesluit aan de wetgever ter bekrachtiging te worden voorgelegd (1).

.../...

---

(1) Dat procédé werd onder meer toegepast :

a) voor het besluit van de Regent van 26 juni 1947 houdende het Wetboek der zegelrechten, door de wet van 14 juli 1951;

b) voor het koninklijk besluit van 10 december 1970 houdende de Huisvestingscode, door de wet van 2 juli 1971;

c) voor het koninklijk besluit van 18 juli 1977 houdende coördinatie van de algemene bepalingen inzake douane en accijnzen, door de wet van 6 juli 1978.

B. WAT HET IN OVEREENSTEMMING BRENGEN BETREFT.

De bevoegdheid om de bepalingen van een wet in overeenstemming te brengen met de bepalingen van een andere wet verschilt hierin van de bevoegdheid tot coördineren, dat zij er niet toe strekt de bepalingen in één enkele tekst samen te brengen.

De bevoegdheid tot het in overeenstemming brengen bestaat in de bevoegdheid om de tekst van een bepaalde wet te wijzigen ten einde die tekst uitdrukkelijk aan te passen aan een wijziging die er reeds stilzwijgend door een andere wet werd in aangebracht. De wetgever heeft op die manier gehandeld in artikel 63 van de wet van 23 december 1946 houdende instelling van een Raad van State.

Er zijn nog wetsbepalingen van kracht waarvan de tekst tot dusver niet werd aangepast aan de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. De belangrijkste zijn die welke hoofdstuk II van titel VIIbis van boek I van het Wetboek van Koophandel, vormen met als opschrift : "Het vervoer per spoor". In het bijzonder moet worden vermeld artikel 14, eerste lid, van die titel VIIbis, bepaling waarvan de impliciete wijziging door de wet van 23 juli 1926 onder de aandacht werd gebracht tijdens de parlementaire voorbereiding van de wet van 3 juli 1964 (1).

.../...

---

(1) Verslag door de heer VAN HERREWEGHE uitgebracht namens de Commissie voor het verkeerswezen, de posterijen, telegrafie en telefonie, Gedr. St. Kamer, zitting 1963-1964, nr 784/2, bijlage, pag. 25.

Ter inachtneming van de hiervoren gemaakte opmerking, is het noodzakelijk de aan de Koning te verlenen bevoegdheid tot het in overeenstemming brengen ruimer te omschrijven : de Koning moet worden gemachtigd om de bepalingen die betrekking hebben op de werkzaamheden van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan te passen aan de gehele wetgeving waardoor deze wordt georganiseerd, dit wil zeggen niet alleen aan de ontwerp-wet maar ook aan de wet van 23 juli 1926.

Een aantal van de met de bedoelde wetgeving in overeenstemming te brengen wetsbepalingen dagtekent van vóór de inwerkingtreding van de wet van 18 april 1898. Daarom behoort de Koning te worden gemachtigd om de Nederlandse tekst van de in overeenstemming gebrachte bepalingen vast te stellen en dient te worden bepaald dat het koninklijk besluit tot het in overeenstemming brengen, ter bekrachtiging aan de wetgever zal worden voorgelegd.

C. WAT DE WIJZIGINGEN BETREFT DIE ZIJN AAN TE BRENGEN IN DE THANS NOG BESTAANDE BEPALINGEN.

In vrij veel bepalingen die betrekking hebben op de spoorwegen is nog sprake van het "bestuur der spoorwegen".

Een aantal van die bepalingen blijkt geen onderwerp meer te hebben. De aanneming van de ontworpen wet zou kunnen te baat worden genomen om ze uitdrukkelijk op te heffen. Die oplossing lijkt verantwoord bijvoorbeeld voor de volgende wettelijke bepalingen : 1) die van de wet van 28 mei 1856 betreffende de concessie van verscheidene spoorlijnen; 2) die van de wet van 10 mei 1862 betreffende de concessies van tolrechten in zover ze betrekking hebben op de spoorwegen;

.../...

3) de wet van 23 februari 1869 betreffende de overdrachten van spoorwegconcessies; 4) de wet van 16 juni 1932 tot invoering van een definitief regime van eenvormige tarifering op al de Belgische spoorwegen.

Wat de overige bepalingen betreft, is het niet zeker dat zij geen onderwerp meer hebben. Het ziet er naar uit dat zij ofwel - zelfs wat hun inhoud betreft - bij wege van een wijziging in overeenstemming moeten worden gebracht met de wetgeving van latere datum, ofwel moeten worden opgeheven, in welk geval nieuwe, meer aangepaste bepalingen worden aangenomen. Het is zaak van de Regering en van de Wetgevende Kamers zich uit te spreken over die aanpassingsmaatregelen waarvan de keuze vanzelfsprekend opportuniteitsoverwegingen impliceert.

Wat deze tweede reeks bepalingen betreft, zijn bijvoorbeeld te vermelden : 1) de wet van 12 april 1835 betreffende de tolrechten en de verordeningen betreffende de politie der spoorwegen en de wet van 11 maart 1866 tot interpretatie van de artikelen 1 en 2 van de eerstgenoemde wet; 2) artikel 55 van de wet van 15 mei 1846 op de Rijkscomptabiliteit, in zover het betrekking heeft op het bestuur der spoorwegen; 3) de artikelen 7 en 8 van de wet van 12 april 1851 tot vaststelling van de prijzen voor het vervoer van reizigers en reisgoed op de Staatsspoorwegen; 4) de wet van 25 juli 1891 tot herziening van de wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen; 5) de wet van 1 juli 1899 betreffende de verenigingen van gemeenten en van provinciën tot het beheer van buurtspoorwegen; 6) de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen (inzonderheid de artikelen 16 en 20).

.../...

D. WAT DE OPHEFFINGEN BETREFT.

I. Om de onder C opgegeven reden behoort in artikel 11 van het ontwerp de lijst van de reeds opgesomde bepalingen aangevuld te worden met de vermelding van de bepalingen die stilzwijgend opgeheven zijn of die geen onderwerp meer hebben.

II. Artikel 1bis, bij de wet van 1 augustus 1960 ingevoegd in de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, dient uitdrukkelijk te worden opgeheven. Artikel 1, § 2, van de wet van 23 juli 1926, zoals het wordt gewijzigd door artikel 1 van het ontwerp, heeft immers hetzelfde onderwerp als het voornoemde artikel 1bis.

III. In artikel 11, 6°, dient geen melding te worden gemaakt van artikel 2 van de wet van 30 april 1937 betreffende de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Dat artikel is immers geen autonome bepaling doch een wijzigingsbepaling die artikel 208 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen heeft aangevuld. De tekst van dit laatste artikel is vervangen bij de wet van 10 juli 1969.

De opheffingsbepaling zou bijgevolg moeten worden geredigeerd als volgt :

"...

6° artikel 208, 2°, van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen, gewijzigd bij de wet van 10 juli 1969".

+

+ +

.../...

Tot besluit van de hiervoren gemaakte opmerkingen, stelt de Raad van State voor :

I. a) de artikelen 1 tot 8 van het ontwerp samen te brengen in een hoofdstuk I "Wijzigingen in de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen";

b) in het ontwerp een hoofdstuk II "Wijzigingen in bijzondere wetten" in te voegen, waarin de bepalingen zouden worden samengebracht die andere wetten betreffende de spoorwegen dan de wet van 23 juli 1926 zouden wijzigen;

c) in een hoofdstuk III, "Slotbepalingen", de artikelen samen te brengen die in de ontwerp-tekst de artikelen 10 tot 12 zijn;

II. artikel 10 te redigeren als volgt :

"Artikel 10.-

§ 1. De Koning kan de bepalingen van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de wetten betreffende de inrichting, de werking en de werkzaamheden van die maatschappij, alsook de bepalingen waardoor zij op het tijdstip van de coördinatie uitdrukkelijk of stilzwijgend zijn gewijzigd, coördineren.

Daartoe kan Hij :

1° de volgorde, de nummering van de te coördineren bepalingen en, in het algemeen, de teksten naar de vorm wijzigen;

2° de verwijzingen die voorkomen in de te coördineren bepalingen met de nieuwe nummering overeenbrengen;

3° zonder afbreuk te doen aan de beginselen welke in de te coördineren bepalingen zijn vervat, de redactie ervan wijzigen, ten einde ze onderling te doen overeenstemmen en

eenheid in de terminologie te brengen;

4° de Nederlandse tekst vaststellen van de bepalingen die opgenomen zijn in de coördinatie en die tot stand gekomen zijn vóór de inwerkingtreding van de wet van 18 april 1898 betreffende het gebruik der Vlaamse taal in de officiële bekendmakingen.

De coördinatie zal het volgende opschrift dragen :

"Wetten betreffende de ... Maatschappij, gecoördineerd op ..." (1).

§ 2. De Koning kan bovendien met de wetten betreffende de ... Maatschappij ... in overeenstemming brengen de wetten tot regeling van aangelegenheden die betrekking hebben op de werkzaamheden van de Maatschappij. Hij kan daartoe de Nederlandse tekst van de bepalingen vaststellen.

§ 3. De besluiten vastgesteld met toepassing van paragraaf 1 of van paragraaf 2 maken het voorwerp uit van een ontwerp van bekrachtigingswet dat door de Koning bij de Wetgevende Kamers wordt ingediend".

Artikel 12 (dat artikel 11 wordt).

Volgens de gegevens die aan de Raad van State zijn verstrekt, blijkt de Regering het zo te bedoelen dat de Koning verschillende data kan vaststellen voor de inwerkingtreding van de bepalingen van de ontwerp-wet. Derhalve zou het artikel als volgt moeten worden geredigeerd :

.../...

---

(1) Wat de vaststelling van de benaming van de Maatschappij door de wetgever betreft, zie opmerking A, II, hierboven.

"Artikel 11.-

De Koning bepaalt, bij in Ministerraad overlegd besluit, de dag waarop elk van de bepalingen van deze wet in werking treedt".

La chambre était composée de			De kamer was samengesteld uit
Messieurs de Heren	: :	P. TAPIE,	président de chambre, kamervoorzitter,
		H. ROUSSEAU, Ch. HUBERLANT,	conseillers d'Etat, staatsraden,
		C. DESCHAMPS,	assesseurs de la section de législation,
		L. MATRAY,	assessoren van de afdeling wetgeving,
Madame Mevrouw	: :	M. VAN GERREWEY,	greffier assumé, toegevoegd griffier.

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

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. TAPIE.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, eerste auditeur.

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

M. VAN GERREWEY. P. TAPIE.