

ROYAUME DE BELGIQUE

Avis 37.599/2/V

DE LA SECTION DE LÉGISLATION DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Entreprises publiques, le 2 août 2004, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal "portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges", a donné le 25 août 2004 l'avis suivant :

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

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Observation préliminaire

Le Conseil d'État observe que dans la notification des décisions prises par le Conseil des ministres en sa réunion du 20 juillet 2004, certaines réserves sont formulées en ce qui concerne le texte en projet.

Certaines de ces réserves donnent à penser que les dispositions qui en sont assorties ne sont pas définitive et que, par suite, elles ne sont pas en état d'être soumises présentement à l'avis du Conseil d'État.

Celui-ci s'abstiendra dès lors de se prononcer à leur égard.

Il s'agit notamment des articles 224, § 4, en projet, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et 39, § 5, du projet (article 7, § 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire) ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ L'article 39, § 5, tel qu'il est actuellement rédigé, a pour effet de transformer le Fonds de l'infrastructure ferroviaire en un fonds "fermé" dont l'objet est limité à la détention de l'infrastructure ferroviaire existante au 31 décembre 2007, ainsi que la dette y afférente. Cette limitation ne trouve pas de fondement légal suffisant dans l'article 454, § 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 et pas davantage dans l'article 452, § 1^{er}, 1°, de la même loi, tel qu'il a été modifié par l'article 57 de la loi-programme du 9 juillet 2004.

Observations générales

Portée et fondement légal du projet

1. Le projet examiné s'inscrit dans le contexte d'une opération globale de réforme de la S.N.C.B., qui comprend les quatre volets suivants :

- création, par l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire ⁽²⁾ ⁽³⁾, d'un organisme d'intérêt public de catégorie B, dénommé "Fonds de l'infrastructure ferroviaire", et destiné à recueillir la propriété de cette infrastructure, en ce compris l'infrastructure TGV ⁽⁴⁾, et le passif y afférent,
- constitution, par la S.N.C.B., dans le cadre légal mis en place par l'arrêté royal précité, d'une filiale dénommée "Infrabel", et reprenant les tâches de gestion de l'infrastructure ferroviaire,
- constitution, par la S.N.C.B., d'une seconde filiale, dénommée dans un premier temps ⁽⁵⁾ "Nouvelle S.N.C.B.", et ayant pour objet le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises,
- transformation de la S.N.C.B. en société holding dénommée "S.N.C.B. Holding",

Le projet examiné vise à mettre en oeuvre les deux derniers volets de cette opération globale. Il se fonde, pour ce faire, sur les articles 53 à 59 de la loi-programme du 9 juillet 2004 ⁽⁶⁾.

⁽²⁾ Pris en vertu d'une habilitation donnée par l'article 465 de la loi-programme du 22 décembre 2003 (Moniteur belge du 31 décembre 2003).

⁽³⁾ Moniteur belge du 24 juin 2004.

⁽⁴⁾ La société "Financière TGV" étant préalablement absorbée par la S.N.C.B. - voir les articles 455, § 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 et 15, § 2, de l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité.

⁽⁵⁾ Voir sur ce point la seconde observation.

⁽⁶⁾ Moniteur belge du 15 juillet 2004, 2^e édition.

À cet égard, il doit être rappelé que l'article 3bis, § 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, inséré par la loi du 4 août 1996, dispose :

"Les projets d'arrêtés royaux qui peuvent abroger, compléter, modifier ou remplacer les dispositions légales en vigueur, sont soumis à l'avis motivé de la section de législation.

Cet avis est publié en même temps que le rapport au Roi et l'arrêté royal auquel il se rapporte.

Les arrêtés, l'avis, le rapport au Roi et le texte des projets d'arrêtés soumis à l'avis de la section de législation seront communiqués, avant leur publication au Moniteur belge, aux Présidents de la Chambre des représentants et du Sénat."

Le projet d'arrêté soumis à l'avis de la section de législation n'était cependant pas accompagné d'un projet de rapport au Roi. Il appartiendra à l'auteur du texte de réparer cet oubli.

2. L'auteur du projet a choisi de dénommer provisoirement la future filiale "transport" de la S.N.C.B. : "Nouvelle S.N.C.B.". L'article 6 du projet dispose toutefois :

"Dès le 1^{er} janvier 2005, la SNCB adopte la dénomination «SNCB Holding» et la Nouvelle SNCB adopte la dénomination «Société nationale des Chemins de fer belges», en abrégé «SNCB».

À la même date, la première phrase de l'article 216 de la loi du 21 mars 1991 précitée, inséré par le présent arrêté, est remplacée par la phrase suivante :

«La Société nationale des Chemins de fer belges, en abrégé SNCB, est une entreprise publique autonome ayant la forme d'une société anonyme de droit public.»

À la même date, les autres dispositions des titres VIII et IX de la même loi, les mots «Nouvelle SNCB» sont remplacés par le mot «SNCB», et les mots «Société nationale des Chemins de fer belges» et «SNCB» sont remplacés par les mots «SNCB Holding»."

Dans la foulée, les articles 7 et suivants du projet visent à remplacer, dans certaines législations, les termes "Société nationale des chemins de fer belges" ou "S.N.C.B." par, selon le cas, les mots, "S.N.C.B. Holding", "Infrabel", "Fonds de l'infrastructure ferroviaire", "entreprise(s) ferroviaire(s)", ou par une combinaison de certains d'entre eux.

.../...

Outre la complexité du processus retenu - qui conduit à attribuer deux dénominations successives à la filiale "transport" en voie de création et à intervertir les dénominations de la société mère et de sa filiale -, il convient de noter que l'article 53, 7°, de la loi-programme du 9 juillet 2004 habilite uniquement le Roi à :

"(...) remplacer les mots «Société nationale des Chemins de fer belges» ou «SNCB» par la dénomination de la filiale visée au 1° (à savoir, la filiale «transport») dans les dispositions légales et réglementaires qui visent l'entité de droit public exerçant les activités visées à l'article 156, 1° et 4°, de la loi du 21 mars 1991 précitée".

Cette disposition permet uniquement à l'auteur du texte de remplacer, dans l'ensemble de la législation, la dénomination S.N.C.B. par celle de sa nouvelle filiale "transport", lorsque les dispositions en cause concernent l'activité confiée à cette dernière.

Elle ne lui permet pas de remplacer, dans d'autres dispositions légales, la dénomination de l'actuelle S.N.C.B., que ce soit pour y substituer la dénomination "S.N.C.B. Holding", ou pour l'y remplacer par d'autres entités juridiques, telles qu'"Infrabel" ⁽⁷⁾ ou le "Fonds de l'Infrastructure ferroviaire".

Le maintien de la dénomination "S.N.C.B." pour la future société mère présenterait en outre l'avantage d'éviter de recourir au double changement de dénomination opéré à l'article 6 du projet. Il permettrait également d'éviter de devoir modifier les nombreuses législations applicables aux membres et anciens membres du personnel de la S.N.C.B.

L'ensemble du projet sera revu à la lumière de cette observation.

⁽⁷⁾ En ce qui concerne Infrabel, il peut être noté que le législateur n'a pas octroyé au Roi d'habilitation similaire à celle de l'article 53, 7°, de la loi-programme du 9 juillet 2004, l'article 453, § 5, de la loi-programme du 22 décembre 2003 disposant : "Le gestionnaire de l'infrastructure est substitué à la S.N.C.B. pour l'application des dispositions légales ou réglementaires qui concernent des matières visées à l'article 452, § 1^{er}, 1° à 6°, relevant de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et dont la liste est arrêtée par le Roi".

3. Le projet examiné classe la future filiale "transport" de la S.N.C.B. parmi les entreprises publiques autonomes régies par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Il prévoit cependant de soustraire cette nouvelle entreprise publique à l'application de certaines dispositions de la loi du 21 mars 1991, précitée.

L'article 53, 2°, de la loi-programme du 9 juillet 2004 permet effectivement au Roi de prendre, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures utiles en vue :

"(...) d'adapter les dispositions de la loi du 21 mars 1991 précitée aux conditions d'exploitation propres de cette filiale".

Il conviendra cependant que le rapport au Roi expose, pour chacune des dérogations au Titre 1^{er} de la loi du 21 mars 1991, précitée, que prévoit le projet, quelle est sa justification au regard des conditions d'exploitation propres à la future filiale "transport" de la S.N.C.B.

Cette observation concerne l'article 3 du projet, ainsi que les articles 219, §§ 3 et 4, 220 et 222, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée.

Formalité préalable

En vertu de l'article 53, 4°, de la loi-programme du 9 juillet 2004, qui sert de fondement légal au projet, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre toutes les mesures utiles en vue :

"(...) de régler la mise à disposition du personnel de la SNCB à la filiale visée au 1°, dans le respect de l'unicité du dialogue social au sein de la SNCB, moyennant l'accord préalable de la Commission paritaire nationale visée à l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 portant création de la Société nationale des Chemins de fer belges, donné à la majorité des deux tiers des voix exprimées".

Le chapitre V du projet règle partiellement cette mise à disposition du personnel de la S.N.C.B. Il prévoit que la S.N.C.B. met à la disposition de la Nouvelle S.N.C.B. le personnel nécessaire à l'accomplissement de ses missions. Toutefois, le chapitre III de la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs ne s'applique pas. Les conditions et modalités de la mise à disposition du personnel seront fixées par une convention à conclure entre la S.N.C.B. et la Nouvelle S.N.C.B., cette convention, ainsi que toute modification à celle-ci devant recueillir l'accord préalable de la Commission paritaire nationale visée à l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer. Le statut du personnel de la S.N.C.B., y compris le statut syndical, reste applicable à ce personnel.

Il en résulte que l'accord préalable de la Commission paritaire nationale visée à l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926, précitée, doit être obtenu.

L'avis de la commission paritaire nationale de la S.N.C.B. est effectivement visé à l'alinéa 36 du préambule.

Il doit d'abord être noté que l'article 53, 4°, précité, exige un "accord préalable" (donné à la majorité des deux tiers des voix exprimées), et non un simple avis de la Commission paritaire, et que celui-ci doit être visé avec la mention de la date à laquelle il a été donné.

Il doit, en outre, être relevé que le dossier joint à la demande d'avis ne comprenait aucune pièce attestant du bon accomplissement de cette formalité préalable. Il revient par conséquent à l'auteur du projet d'en vérifier la réalité.

Observations particulières

Préambule

Sont visées aux alinéas 3, 5 à 23 et 25 à 34 du préambule, les différentes législations dans lesquelles les articles 7 et suivants du projet substituent les termes "Société nationale des Chemins de fer" et "S.N.C.B." par, selon le cas, les mots, "S.N.C.B. Holding", "Infrabel", Fonds de l'infrastructure ferroviaire", "entreprise(s) ferroviaire(s)", ou par une combinaison de certains d'entre eux.

Il est renvoyé sur ce point à la seconde observation générale formulée à propos du fondement légal du projet.

Dispositif

Article 4

Dans l'avis 36.992/4, donné le 10 mai 2004, sur un projet devenu l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, le Conseil d'État s'est interrogé sur la portée de l'article 3, § 3, alinéa 2, dont l'article 4, § 2, alinéa 2, du présent projet est inspiré ⁽⁸⁾.

Il s'impose d'expliciter la portée de cette disposition dans le rapport au Roi.

⁽⁸⁾ Pour le surplus, l'article 4 est largement inspiré de l'article 3 de l'arrêté royal du 14 juin 2004 précité, qui n'a pas donné lieu à d'autres observations.

Article 5

(article 217, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée)

L'article 53, 1°, de la loi-programme du 9 juillet 2004 habilite le Roi à prendre, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures utiles en vue :

"(...) de classer la filiale constituée par la S.N.C.B. sur base de l'article 13 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et ayant pour objet le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises parmi les entreprises publiques autonomes soumises à la même loi et de transformer cette filiale en société anonyme de droit public".

Cette habilitation ne permet cependant pas d'étendre l'objet de la future filiale "transport" au delà de la notion de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, ou de l'objet social actuel de la S.N.C.B., tel qu'il est défini à l'article 155 de la loi du 21 mars 1991 précitée et à l'article 1bis de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges.

À l'article 217, 2°, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée, il convient par conséquent d'omettre les mots : "et les services de logistique y relatifs".

Article 5

(article 230, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée)

1. En vertu de l'article 230, § 4, en projet, de la loi du 21 mars 1991 précitée, le commissaire du gouvernement introduit un recours auprès du Ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions, contre toute décision du conseil d'administration ou du comité de direction qu'il estime contraire aux lois, aux statuts ou au contrat de gestion.

Le Conseil d'État se demande pour quelle raison ne pas avoir visé également, comme dans l'article 213, § 4, de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, les décisions susceptibles de porter préjudice à la mise en oeuvre des missions de service public de la Nouvelle S.N.C.B.

2. Le paragraphe 4, mentionne des délais en jours francs. Il y a lieu de préciser s'il s'agit de jours ouvrables et, dans l'affirmative, ce qu'il faut entendre par jour ouvrable.

Article 5

(article 231, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée)

L'article 231, § 1^{er}, en projet, de la loi du 21 mars 1991 précitée crée un comité d'orientation au sein de la Nouvelle S.N.C.B. Ce comité est composé de six représentants de la Nouvelle S.N.C.B. et de six représentants des sociétés régionales de transport.

Dans l'avis 32.166/2/V, donné le 12 septembre 2001, sur un avant-projet devenu la loi du 22 mars 2002 portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, la section de législation du Conseil d'État s'est exprimée comme suit à propos d'un comité d'orientation dans lequel siégeaient également six représentants des sociétés régionales de transport :

"Les sociétés régionales de transport relèvent, comme leur nom l'indique, de la compétence des Régions en matière de "transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur", (article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles). L'autorité fédérale n'est dès lors pas compétente pour leur conférer des droits ou leur imposer des obligations liés à cette matière.

Dès lors, deux solutions sont possibles :

- soit suggérer à l'auteur du projet de conclure un accord de coopération avec les Régions;
- soit raisonner par analogie avec la jurisprudence du Conseil d'État relative à la présence de représentants de l'État dans des institutions régionales ou communautaires (et inversement) ⁽⁹⁾. Dans ce cas, l'on indiquera que la représentation des sociétés régionales de transport dans les organes de la S.N.C.B. doit être purement facultative, ce qui implique :

⁽⁹⁾ Voir l'avis 25.798/9, donné le 20 janvier 1997 par la section de législation du Conseil d'État sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 mars 1997 portant exécution du décret du 4 juillet 1996 relatif à l'intégration des personnes étrangères ou d'origine étrangère.

- 1° que les représentants de ces niveaux de pouvoirs ne disposent pas d'une voix délibérative;
- 2° que soit indiqué clairement que la circonstance qu'il n'est pas proposé de représentant ou que, dans l'hypothèse où une telle proposition intervient effectivement, les membres concernés n'assistent pas aux réunions de l'organe, ne peut avoir de répercussion sur le fonctionnement de celui-ci, ni sur la validité des actes qu'il accomplit.

Une troisième solution, qui consisterait à appliquer l'article 92*ter*, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, ne semble pas possible, dès lors que celui-ci vise la représentation des Communautés et des Régions dans les organes de gestion ou de décision des institutions et organismes nationaux, notamment consultatifs et de contrôle. Or, en l'espèce, il ne s'agit pas de la représentation des Régions mais des sociétés régionales de transport qui ont une personnalité juridique distincte".

La même observation peut être faite en l'espèce. Il peut d'ailleurs être noté qu'elle avait, à l'époque, été suivie par le législateur. L'article 161*quinquies*, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991, précitée, rédigé comme suit dans l'avant-projet de loi soumis à l'avis de la section de législation sous le numéro de rôle 32.166/2/V :

"Le comité d'orientation est composé :

- 1° des membres du conseil d'administration;
- 2° de six représentants des sociétés régionales de transport nommés par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, sur la proposition des sociétés régionales de transport.

Les représentants des sociétés régionales de transport sont nommés pour un terme renouvelable de six ans.

Il sont révoqués par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres".

est en effet devenu, dans la version finale, telle qu'insérée par l'article 9 de la loi du 22 mars 2002 portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques :

"Le Comité d'orientation est composé :

- 1° des membres du conseil d'administration;
- 2° de six représentants, membres des sociétés régionales de transport, nommés selon les modalités fixées dans un accord de coopération".

.../...

Article 8 du projet

1. En vertu de l'article 1bis en projet de la loi du 23 juillet 1926, précitée, la S.N.C.B. Holding a notamment pour objet social d'acquérir, de détenir et de gérer des participations dans des sociétés ou associations, belges ou étrangères, dont l'activité se situe, en tout ou en partie, directement ou indirectement, dans le domaine de l'acquisition, de la construction, de l'entretien, de la gestion ou du financement d'infrastructures ferroviaires.

Elle peut exercer toute activité de coordination, de financement et de support pour des sociétés liées ou avec lesquelles il existe un lien de participation, y compris la mise à disposition de personnel à ces sociétés et la constitution de sûretés pour dettes de celles-ci.

Bien entendu, ces dispositions doivent se lire en tenant compte des règles qui prévoient l'indépendance du gestionnaire des infrastructures (Infrabel).

Il est renvoyé, à ce sujet, à l'observation générale formulée dans l'avis 36.992/4, donné le 10 mai 2004, sur un avant-projet devenu l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

2. Il est renvoyé, pour le surplus, à la seconde observation générale relative au fondement légal du projet, formulée ci-dessus.

Article 9 du projet

L'article 9 du projet vise à modifier l'article 161, 1°, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, afin :

- d'y supprimer l'alinéa relatif au bénéfice de l'enregistrement gratuit prévu pour les actes amiables passés au nom ou en faveur de la Financière TGV,

et

- d'y remplacer, dans l'alinéa relatif au bénéfice de l'enregistrement gratuit pour les actes amiables passés au nom ou en faveur de la S.N.C.B., la dénomination "S.N.C.B." par celles de "S.N.C.B. Holding" et d'"Infrabel".

Depuis l'entrée en vigueur de la loi spéciale du 13 juillet 2001 portant refinancement des communautés et extension des compétences fiscales des régions, cette matière a été transférées aux régions.

L'article 9 du projet doit, dès lors, être omis. Il en va de même pour l'alinéa 5 du préambule visant le Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe.

Article 24 du projet

1. L'article 24 du projet vise à remplacer , à l'article 38, § 3*bis*, alinéa 6, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, les mots "Société nationale des Chemins de fer belges" par les mots "S.N.C.B. Holding".

L'article 38, § 3*bis*, alinéa 6, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés n'a pas été inséré par la loi du 30 décembre 1988, mais par l'arrêté royal n° 401 du 18 avril 1986 instaurant une cotisation de sécurité sociale, appelée cotisation de modération salariale, et modifiant l'arrêté royal n° 278 du 30 mars 1984 portant certaines mesures concernant la modération salariale en vue d'encourager l'emploi, la réduction des charges publiques et l'équilibre financier des régimes de la sécurité sociale.

2. Il est renvoyé, pour le surplus, à la seconde observation générale relative au fondement légal du projet, formulée ci-dessus.

Article 28, § 5, du projet
(article 49, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée)

1. L'attention de l'auteur du projet doit être attirée sur le fait qu'il est également fait mention de la S.N.C.B. dans le paragraphe premier de l'article 49 de la loi du 21 mars 1991, précitée.

2. Il est renvoyé, pour le surplus, à la seconde observation générale relative au fondement légal du projet, formulée ci-dessus.

Article 28, § 9, du projet
(article 157, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée)

1. L'article 157 de la loi du 21 mars 1991 en projet a une portée différente de l'article 157 actuel de cette loi. Dans sa version actuelle, cet article dispose :

"La fixation, le calcul et le paiement des subventions visées à l'article 3, § 2, 4°, de la présente loi seront opérés conformément aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer, telles qu'elles découlent des règlements CEE n° 1191/69 du 26 juin 1969 du Conseil de la CEE relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine du transport par chemin de fer, par route et par voie navigable, n° 1192/69 du 26 juin 1969 du Conseil de la CEE relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer et n° 1107/70 du Conseil de la CEE relatif aux aides accordées dans le domaine du transport par chemin de fer, par route et par voie navigable, ainsi que de la décision n° 75/327/CEE du 20 mai 1975 du Conseil relative à l'assainissement de la situation des entreprises de chemin de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les États".

L'article 28, § 9, du projet vise à remplacer cette disposition par le texte suivant :

"Art. 157. Les subventions visées à l'article 3, § 2, 4°, (de la loi du 21 mars 1991) comprennent celles visées au règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer".

.../...

L'article 157 en projet ne renvoie donc plus à la législation européenne pour ce qui concerne la fixation, le calcul et le paiement des subventions octroyées par l'État à la S.N.C.B. , sans que l'on aperçoive quel est le fondement dont disposerait l'auteur du projet pour modifier cette disposition législative ⁽¹⁰⁾.

Il conviendra, à tout le moins, qu'il s'en explique dans le rapport au Roi.

Article 28, § 16, du projet
(article 162^{quater}, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée)

1. Le Conseil d'État n'aperçoit pas quel est le fondement légal de l'abrogation de la deuxième phrase de l'article 162^{quater}, alinéa 6, de la loi du 21 mars 1991, précitée.

2. Il est renvoyé, pour le surplus, à la seconde observation générale relative au fondement légal du projet, formulée ci-dessus.

Article 28, § 18, du projet
(article 162^{decies}, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée)

1. Le Conseil d'État n'aperçoit pas quel est le fondement légal de l'abrogation des alinéas 3 et 4 de l'article 162^{decies}, de la loi du 21 mars 1991, précitée, relatifs aux modalités de communication et d'approbation du plan d'entreprise et de ses adaptations. ⁽¹¹⁾

⁽¹⁰⁾ Il peut toutefois être noté que, d'après les informations disponibles sur le site internet de l'Union européenne, la décision n° 75/327/CEE visée dans l'article 157 actuel n'est plus en vigueur : il est donc normal qu'il n'y soit plus fait référence.

⁽¹¹⁾ À cet égard, il peut être rappelé que l'article 26 de la loi du 21 mars 1991, précitée - qui énonce les règles "de droit commun" en la matière - est rendu inapplicable à la S.N.C.B. par l'article 162 de la même loi.

2. Il est renvoyé, pour le surplus, à la seconde observation générale relative au fondement légal du projet, formulée ci-dessus.

Article 31 du projet

1. L'article 31 du projet vise à abroger la loi du 17 mars 1997 relative au financement du projet TGV. L'article 455 de la loi-programme du 22 décembre 2003 organise effectivement la disparition de la Financière TGV selon les modalités suivantes :

"§ 1^{er}. La société anonyme de droit public Société fédérale de Participations (dénommée ci-après la "SFP") procède au plus tard le 1^{er} janvier 2005 à une réduction de son capital par remise à l'État de toutes ses actions de la société anonyme de droit public Financière TGV (dénommé ci-après la "Financière TGV"), selon des modalités fixées par arrêtee royal délibéré en Conseil des ministres.

§ 2. Après l'opération visée au § 1^{er}, la SNCB procède à la fusion par absorption de la Financière TGV. Les actifs et passifs provenant de la Financière TGV sont inclus dans le transfert visé à l'article 454, §§ 1^{er} ou 2, à l'exception des dettes relatives au financement de matériel roulant".

Le Conseil d'État n'aperçoit toutefois pas sur quelle habilitation peut s'appuyer l'auteur du projet pour abroger la loi du 17 mars 1997, précitée.

2. Cette observation vaut également pour l'article 36 du projet, qui vise à abroger l'article 493 de la loi-programme (I) du 24 décembre 2002 ⁽¹²⁾.

⁽¹²⁾ Cette disposition permet à la S.N.C.B. de déroger, en ce qui concerne l'affectation d'une partie (1/5) des dividendes dus à la Financière TGV, à l'article 4, § 1^{er}, 2°, de la loi du 17 mars 1997, précitée.

Article 37 du projet

L'article 37 du projet vise à modifier l'article 4 de la loi du 16 janvier 2003 portant création d'une Banque-Carrefour des Entreprises, modernisation du registre de commerce, création de guichets-entreprises agréés et portant diverses mesures, lequel dispose :

"Sont enregistrées dans la Banque-Carrefour des Entreprises, des informations relatives :

- 1° aux personnes morales de droit belge;
- 2° aux personnes morales de droit étranger ou international qui disposent d'un siège en Belgique ou qui doivent se faire enregistrer en exécution d'une obligation imposée par la législation belge;
- 3° à toute personne physique, morale ou toute association qui en Belgique :
 - soit agit en qualité d'entreprise commerciale ou artisanale;
 - soit est soumise à la sécurité sociale en tant qu'employeur;
 - soit est soumise à la taxe sur la valeur ajoutée;
 - soit exerce une profession intellectuelle, libre ou de prestataire de services, en qualité d'indépendant;
- 4° ainsi qu'aux unités d'établissement des personnes visées aux 1°, 2° et 3°, pour autant que l'enregistrement de cette unité d'établissement soit nécessaire pour l'exécution de la législation belge".

La modification projetée vise à compléter le 4° de cet article afin de dispenser la S.N.C.B. et ses deux futures filiales de l'obligation d'enregistrement, dans la Banque-Carrefour des Entreprises, des informations relatives à leurs unités d'établissement ⁽¹³⁾.

Il s'agit d'une mesure qui excède le contexte de la seule réorganisation de la S.N.C.B., tel qu'envisagé par l'article 53 de la loi-programme du 9 juillet 2004. Le Conseil d'État n'aperçoit dès lors pas quel est le fondement légal de l'article 37 du projet.

⁽¹³⁾ L'unité d'établissement étant définie, à l'article 2, 6°, de la loi du 16 janvier 2003, comme étant : un "lieu d'activité, géographiquement identifiable par une adresse, où s'exerce au moins une activité de l'entreprise ou à partir duquel elle est exercée".

Article 39 du projet

1. L'article 39, §§ 1^{er} à 4, du projet, vise à modifier l'article 5 de l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, et plus particulièrement les articles 199, 200 et 208 de la loi du 21 mars 1991, précitée, tels qu'insérés par cette disposition.

L'utilisation d'un tel procédé suppose que l'article 39 du projet entre en vigueur avant l'article 5 de l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité. Si tel n'était pas le cas, il conviendrait en effet de modifier directement la loi du 21 mars 1991, précitée, et non l'arrêté du 14 juin 2004 qui la modifie.

Un examen comparé des dispositions relatives à l'entrée en vigueur du projet examiné (article 42) et de l'arrêté du 14 juin 2004 (article 20, tel que modifié lui-même par l'article 39, § 9, du projet), ne permet pas d'assurer qu'il en sera bien ainsi.

2. L'article 39, § 2, du projet, vise à abroger l'article 199, § 1^{er}, 7°, de la loi du 21 mars 1991, précitée, tel qu'inséré par l'article 5 de l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité, et qui dispose :

"Infrabel a pour objet, pour l'ensemble du réseau belge :

- 1° (...)
- 7° à titre accessoire, des activités commerciales compatibles avec les tâches visées aux 1° à 6°, à l'exclusion de la fourniture de services de transport ferroviaire."

Cette disposition reproduit le texte de l'article 452, § 1^{er}, 7°, de la loi-programme du 22 décembre 2003, loi qui constitue le fondement légal de l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité. Le Conseil d'État n'aperçoit dès lors ni le fondement ni la justification de la suppression, par l'article 39, § 2, du projet, de l'article 199, § 1^{er}, 7°, de la loi du 21 mars 1991, précitée, tel qu'inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité.

3. L'article 39, § 3, du projet, vise à compléter l'article 200, § 5, de la loi du 21 mars 1991, précitée, tel qu'inséré par l'article 5 de l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité, afin d'y préciser que l'article 3, § 2, 9° de la même loi n'est pas applicable à Infrabel.

L'article 453, § 1^{er}, de la loi-programme du 22 décembre 2003 habilite effectivement le Roi à établir, pour ce qui concerne Infrabel, des dérogations aux dispositions du Titre I^{er} de la loi du 21 mars 1991, précitée. Cette habilitation est rédigée comme suit :

"Le gestionnaire de l'infrastructure est, dès sa constitution, régi par les dispositions du titre I^{er}, de la loi du 21 mars 1991 précitée, à l'exception des dispositions du titre I^{er}, chapitres XI et XII de la même loi, et sous réserve des §§ 2 et 3 du présent article, de l'article 457, § 2, et des dérogations que le Roi peut établir, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, en vue notamment d'assurer :

- 1° l'indépendance organisationnelle et décisionnelle à l'égard de la SNCB et de toute autre entreprise ferroviaire;
- 2° l'autonomie de gestion selon les meilleurs pratiques de gouvernement d'entreprises, ce qui implique notamment que la majorité des membres du Comité de Direction sont indépendants de toute entreprise ferroviaire;
- 3° la transparence des relations financières avec l'État et la SNCB;
- 4° le traitement équitable et non discriminatoire des entreprises ferroviaires ayant accès à l'infrastructure ferroviaire".

Il convient que le rapport au Roi indique quelle est la justification, au regard des principes exposés dans l'article 453, § 1^{er}, précité, de la dérogation à l'article 3, § 2, 9°, de la loi du 21 mars 1991, précitée, que l'article 39, § 3, du projet vise à créer au bénéfice d'Infrabel.

3. L'article 39, § 7, vise à insérer un nouvel alinéa entre les alinéas 1 et 2 de l'article 14, § 3, de l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité.

Il est renvoyé, sur ce point, à l'observation particulière formulée ci-dessus, à propos de l'article 4 du projet.

La chambre était composée de

Messieurs	R. ANDERSEN,	président du Conseil d'État,
	P. LEWALLE,	conseillers d'État,
	P. QUERTAINMONT,	
Madame	A.-C. VAN GEERSDAELE,	greffier.

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

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

A.-C. VAN GEERSDAELE

R. ANDERSEN

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 37.599/2/V

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede vakantiekamer, op 2 augustus 2004 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Overheidsbedrijven verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen", heeft op 25 augustus 2004 het volgende advies gegeven :

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

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

Voorafgaande opmerking

De Raad van State merkt op dat in de kennisgeving van de beslissingen die de Ministerraad op zijn vergadering van 20 juli 2004 heeft genomen, enig voorbehoud is gemaakt bij de ontworpen regeling.

Sommige reserves wekken de indruk dat de bepalingen waarop ze betrekking hebben niet definitief zijn en dus niet in zoverre gereed zijn dat ze thans voor advies aan de Raad van State kunnen worden voorgelegd.

De Raad spreekt zich dan ook niet uit over die bepalingen.

Het gaat meer bepaald om het ontworpen artikel 224, § 4, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, en om artikel 39, § 5, van het ontwerp (ontworpen artikel 7, § 1, van het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur) ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Artikel 39, § 5, heeft, zoals het thans is gesteld, tot gevolg dat het Fonds voor Spoorweginfrastructuur omgevormd wordt tot een "gesloten" fonds, dat slechts tot doel heeft de spoorweginfrastructuur zoals die bestaat op 31 december 2007, alsook de bijbehorende schuld, aan te houden. Voor die beperking is geen afdoende rechtsgrond voorhanden in artikel 454, § 2, van de programmawet van 22 december 2003 en evenmin in artikel 452, § 1, 1°, van dezelfde wet, zoals dat gewijzigd is bij artikel 57 van de programmawet van 9 juli 2004.

Algemene opmerkingen

Strekking en rechtsgrond van het ontwerp

1. Het voorliggende ontwerp moet worden gezien in de context van een algemeen project tot hervorming van de NMBS, dat de volgende onderdelen omvat :

- oprichting, bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur ⁽²⁾ ⁽³⁾, van een instelling van openbaar nut van categorie B, "Fonds voor spoorweginfrastructuur" genaamd, bestemd om de eigendom te verkrijgen van deze infrastructuur, waaronder de HST-infrastructuur ⁽⁴⁾ en de eraan verbonden passiva ,
- oprichting, door de NMBS, in het bij het voormelde koninklijk besluit ingevoerde wettelijk kader, van een dochtervennootschap, "Infrabel" genaamd, die de taken inzake het beheer van de spoorweginfrastructuur overneemt,
- oprichting, door de NMBS, van een tweede dochtervennootschap, eerst ⁽⁵⁾ "Nieuwe NMBS" genaamd, met als doel het vervoer per spoor van reizigers en goederen,
- omvorming van de NMBS tot een holding, "NMBS Holding" genaamd.

Het voorliggende ontwerp strekt ertoe de laatste twee onderdelen van dit algemene project uit te voeren. Daartoe steunt het op de artikelen 53 tot 59 van de programmawet van 9 juli 2004 ⁽⁶⁾.

⁽²⁾ Vastgesteld krachtens een bij artikel 465 van de programmawet van 22 december 2003 verleende machtiging (Belgisch Staatsblad van 31 december 2003).

⁽³⁾ Belgisch Staatsblad van 24 juni 2004.

⁽⁴⁾ Aangezien de vennootschap "HST-Fin" voordien is opgegaan in de NMBS- zie de artikelen 455, § 2, van de programmawet van 22 december 2003 en 15, § 2, van het voormelde koninklijk besluit van 14 juni 2004.

⁽⁵⁾ Zie, op dat punt, de tweede opmerking.

⁽⁶⁾ Belgisch Staatsblad van 15 juli 2004, 2e editie.

In dat opzicht dient er weer op gewezen te worden dat artikel 3bis, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996, het volgende bepaalt :

"De ontwerpen van koninklijke besluiten die de van kracht zijnde wettelijke bepalingen kunnen opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen, worden voorgelegd aan het met redenen omkleed advies van de afdeling wetgeving.

Dat advies wordt samen met het verslag aan de Koning en het koninklijk besluit waarop het betrekking heeft, gepubliceerd.

De besluiten, het advies, het verslag aan de Koning en de tekst van de ontwerpen van besluiten die zijn voorgelegd aan de afdeling wetgeving, worden, voor hun bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, medegedeeld aan de Voorzitters van de Kamer van volksvertegenwoordigers en de Senaat."

Bij het voor advies aan de afdeling wetgeving voorgelegde ontwerpbesluit was evenwel geen ontwerp van verslag aan de Koning gevoegd. Het staat aan de steller van de tekst die nalatigheid te verhelpen.

2. De steller van het ontwerp heeft ervoor geopteerd de toekomstige dochtervennootschap "vervoer" van de NMBS "Nieuwe NMBS" te noemen. Artikel 6 van het ontwerp bepaalt evenwel :

"Vanaf 1 januari 2005 neemt de NMBS de naam «NMBS Holding» aan en neemt Nieuwe NMBS de naam «Nationale Maatschappij der belgische Spoorwegen», afgekort «NMBS» aan.

Op dezelfde datum wordt de eerste zin van artikel 216 van voornoemde wet van 21 maart 1991, ingevoegd bij dit besluit, vervangen door de volgende zin :

«De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, afgekort NMBS, is een autonoom overheidsbedrijf met de rechtsvorm van een naamloze vennootschap van publiek recht.»

Op dezelfde datum worden in de andere bepalingen van de titels VIII en IX van dezelfde wet, de woorden «Nieuwe NMBS» vervangen door het woord «NMBS» en worden de woorden «Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen» en «NMBS» vervangen door de woorden «NMBS Holding»."

In aansluiting daarop strekken de artikelen 7 en volgende van het ontwerp ertoe in bepaalde rechtsbepalingen de woorden "Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen" of "NMBS", naar gelang van het geval, te vervangen door de woorden

.../...

"NMBS Holding", "Infrabel", "Fonds voor Spoorweginfrastructuur", "spoorweg-onderneming(en), of door een combinatie van sommige ervan.

Naast de complexiteit van de gekozen werkwijze - die ertoe leidt dat twee opeenvolgende benamingen worden gegeven aan de in oprichting zijnde dochtervennootschap "vervoer" en dat de benamingen van de moedermaatschappij en de dochtervennootschap worden verwisseld - valt op te merken dat de Koning bij artikel 53, 7°, van de programmawet van 9 juli 2004 alleen gemachtigd wordt om :

"(...) de woorden «Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen» of «NMBS» te vervangen door de naam van de in 1° bedoelde dochtervennootschap (namelijk de dochtervennootschap «vervoer») in wettelijke en reglementaire bepalingen die betrekking hebben op de entiteit van publiek recht die de activiteiten uitoefent bedoeld in artikel 156, 1° en 4°, van voornoemde wet van 21 maart 1991".

Die bepaling biedt de steller van het ontwerp alleen de mogelijkheid om de benaming NMBS in de hele wetgeving te vervangen door die van haar nieuwe dochtervennootschap "vervoer" wanneer de bepalingen in kwestie betrekking hebben op de activiteit die aan die dochtervennootschap is toevertrouwd.

Ze biedt hem niet de mogelijkheid om de benaming van de huidige NMBS in andere wetsbepalingen te vervangen door de benaming "NMBS Holding" of door andere juridische entiteiten, zoals "Infrabel" ⁽⁷⁾ of "het Fonds voor Spoorweginfrastructuur".

Als de toekomstige moedermaatschappij de benaming NMBS behoudt, wordt bovendien de dubbele naamsverandering vervat in artikel 6 van het ontwerp vermeden. Ook de talrijke wetten en regelingen die op de personeelsleden en vroegere personeelsleden van de NMBS van toepassing zijn, zouden dan niet hoeven te worden gewijzigd.

Het hele ontwerp moet in het licht van die opmerking worden herzien.

⁽⁷⁾ In verband met Infrabel kan worden opgemerkt dat de wetgever de Koning geen soortgelijke machtiging heeft gegeven als die vervat in artikel 53, 7°, van de programmawet van 9 juli 2004, aangezien artikel 453, § 5, van de programmawet van 22 december 2003 bepaalt : "De infrastructuurbeheerder vervangt de NMBS voor de toepassing van de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de materies bedoeld in artikel 452, § 1, 1° tot 6°, die onder het beheer van de spoorweginfrastructuur vallen en waarvan de lijst wordt opgesteld door de Koning".

3. Het onderzochte ontwerp deelt de toekomstige dochtervennootschap "vervoer" van de NMBS in bij de autonome overheidsbedrijven, die onderworpen zijn aan de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Dat ontwerp schrijft evenwel voor dat sommige bepalingen van de voornoemde wet van 21 maart 1991 niet van toepassing zijn op dit nieuwe overheidsbedrijf.

Artikel 53, 2°, van de programmawet van 9 juli 2004 bepaalt immers dat de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad alle nodige maatregelen kan nemen om :

"(...) de bepalingen van voornoemde wet van 21 maart 1991 aan te passen aan de eigen uitbatingsvoorwaarden van deze dochtervennootschap".

In het verslag aan de Koning dient evenwel elke afwijking van titel I van de voormelde wet van 21 maart 1991 waarin het ontwerp voorziet, te worden gewettigd in het licht van de eigen exploitatievoorwaarden van de toekomstige dochtervennootschap "vervoer" van de NMBS.

Deze opmerking betreft artikel 3 van het ontwerp, alsmede de ontworpen artikelen 219, §§ 3 en 4, 220 en 222, van de genoemde wet van 22 maart 1991.

Voorafgaand vormvereiste

Krachtens artikel 53, 4°, van de programmawet van 9 juli 2004, dat de rechtsgrond van het ontwerp vormt, kan de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, alle nodige maatregelen nemen om :

"(...) de terbeschikkingstelling van personeel van de NMBS aan de in 1° bedoelde dochtervennootschap te regelen, met inachtneming van de uniciteit van sociale dialoog binnen de NMBS, mits voorafgaand akkoord van de Nationale Paritaire Commissie bedoeld in artikel 13 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de

.../...

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gegeven met een meerderheid van twee derden van de uitgebrachte stemmen".

Hoofdstuk V van het ontwerp regelt gedeeltelijk deze terbeschikkingstelling van het personeel van de NMBS. Het bepaalt dat de NMBS het personeel dat nodig is voor de verwezenlijking van haar opdrachten ter beschikking stelt van Nieuwe NMBS. Hoofdstuk III van de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers is evenwel niet van toepassing. De voorwaarden en nadere regels voor de terbeschikkingstelling van het personeel worden vastgesteld in een overeenkomst die wordt gesloten tussen de NMBS en Nieuwe NMBS. Deze overeenkomst, alsmede alle wijzigingen ervan, behoeven de voorafgaande goedkeuring van de Nationale Paritaire Commissie, bedoeld in artikel 13 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Het statuut van het personeel van de NMBS, met inbegrip van het vakbondsstatuut, blijft van toepassing op dit personeel.

Hieruit volgt dat de voorafgaande goedkeuring van de Nationale Paritaire Commissie, genoemd in artikel 13 van de voornoemde wet van 23 juli 1926, moet worden verkregen.

Er wordt effectief verwezen naar het advies van de Nationale Paritaire Commissie van de NMBS in het 36^e lid van de aanhef.

Er dient in de eerste plaats te worden opgemerkt dat het voornoemde artikel 53, 4^o, een "voorafgaand akkoord" vereist (gegeven met een meerderheid van twee derde van de uitgebrachte stemmen), en niet een louter advies van de paritaire commissie, en dat naar dit "akkoord" dient te worden verwezen met de vermelding van de datum waarop het is gegeven.

Bovendien moet er op worden gewezen dat het bij de adviesaanvraag gevoegde dossier geen enkel stuk bevatte waaruit bleek dat dit voorafgaande vormvereiste naar behoren was vervuld. Het staat derhalve aan de steller van het ontwerp om na te gaan of dat vormvereiste werkelijk in acht genomen is.

Bijzondere opmerkingen

.../...

Aanhef

In het derde, vijfde tot drieëntwintigste en vijftwintigste tot vierendertigste lid van de aanhef wordt verwezen naar de verschillende wetgevingen waarin de artikelen 7 en volgende van het ontwerp de woorden "Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen" en "NMBS" vervangen, naargelang het geval, door de woorden "NMBS Holding", "Infrabel", "Fonds voor Spoorweginfrastructuur" en "spoorwegonderneming(en)", of door een combinatie van sommige ervan.

Op dit punt wordt verwezen naar de tweede algemene opmerking in verband met de rechtsgrond van het ontwerp.

Dispositief

Artikel 4

In advies nr. 36.992/4, gegeven op 10 mei 2004, over een ontwerp dat het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur geworden is, heeft de Raad van State gesteld dat de reikwijdte van artikel 3, § 3, tweede lid, waarop artikel 4, § 2, tweede lid, van het onderhavige ontwerp steunt, niet duidelijk is ⁽⁸⁾.

Het is noodzakelijk de strekking van deze bepaling te verduidelijken in het verslag aan de Koning.

⁽⁸⁾ Voor het overige is artikel 4 in ruime mate gebaseerd op artikel 3 van het voormelde koninklijk besluit van 14 juni 2004, dat geen aanleiding heeft gegeven tot andere opmerkingen.

Artikel 5

(ontworpen artikel 217 van de voornoemde wet van 21 maart 1991)

Artikel 53, 1°, van de programmawet van 9 juli 2004 machtigt de Koning om bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad alle nodige maatregelen te nemen om :

"(...) de dochtervennootschap, door de NMBS overeenkomstig artikel 13 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven opgericht met als doel het vervoer per spoor van reizigers en goederen, in te delen bij de autonome overheidsbedrijven onderworpen aan dezelfde wet, en deze dochtervennootschap om te vormen in naamloze vennootschap van publiek recht".

Deze machtiging maakt het echter niet mogelijk het doel van de toekomstige dochtervennootschap "vervoer" zodanig uit te breiden dat het verder reikt dan de notie vervoer per spoor van reizigers en goederen of dan het huidige doel van de NMBS, zoals het omschreven is in artikel 155 van de voormelde wet van 21 maart 1991 en in artikel 1bis van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

In het ontworpen artikel 217, 2°, van de voornoemde wet van 21 maart 1991, dienen bijgevolg de woorden "en de logistieke diensten die daarmee verband houden" te vervallen.

Artikel 5

(ontworpen artikel 230 van de genoemde wet van 21 maart 1991)

1. Krachtens het ontworpen artikel 230, § 4, van de genoemde wet van 21 maart 1991, tekent de regeringscommissaris beroep aan bij de Minister bevoegd voor de overheidsbedrijven tegen elke beslissing van de raad van bestuur of van het directiecomité die hij strijdig acht met de wetten, de statuten of het beheerscontract.

Het is de Raad van State niet duidelijk om welke reden niet eveneens verwezen is, zoals in artikel 213, § 4, van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de

.../...

spoorweginfrastructuur, naar de beslissingen die nadeel kunnen berokkenen aan de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst van Nieuwe NMBS.

2. In paragraaf 4 wordt gewag gemaakt van termijnen van vrije dagen. Er dient te worden gepreciseerd of het gaat om werkdagen en, indien dit het geval is, wat onder werkdag moet worden verstaan.

Artikel 5

(ontworpen artikel 231 van de genoemde wet van 21 maart 1991)

Het ontworpen artikel 231, § 1, van de genoemde wet van 21 maart 1991 richt binnen Nieuwe NMBS een oriëntatiecomité op. Dit comité bestaat uit zes vertegenwoordigers van Nieuwe NMBS en zes vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoermaatschappijen.

In advies 32.166/2/V, gegeven op 12 september 2001, over een voorontwerp dat de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 over de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven geworden is, heeft de afdeling Wetgeving van de Raad van State zich als volgt uitgesproken over een oriëntatiecomité waarin eveneens zes vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen zitting hadden :

"De gewestelijke vervoersmaatschappijen ressorteren, zoals hun naam aangeeft, onder de bevoegdheid van de gewesten inzake "het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur" (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen). De federale overheid is bijgevolg niet bevoegd om aan die maatschappijen rechten te verlenen of verplichtingen op te leggen die verband houden met die aangelegenheid.

Bijgevolg zijn twee oplossingen mogelijk :

- ofwel aan de steller van het ontwerp voorstellen om met de gewesten een samenwerkingsakkoord af te sluiten;
- ofwel de redenering volgen die wordt toegepast in de adviespraktijk van de Raad van State betreffende de aanwezigheid van vertegenwoordigers van de

.../...

Staat in de instellingen van de gemeenschappen en de gewesten (en omgekeerd) ⁽⁹⁾. In dat geval moet worden aangegeven dat de vertegenwoordiging van de gewestelijke vervoersmaatschappijen in de organen van de NMBS louter facultatief is, wat impliceert dat :

- 1° de vertegenwoordigers van deze bevoegdheidsniveaus niet stemgerechtigd zijn;
- 2° duidelijk moet worden aangegeven dat de omstandigheid dat geen vertegenwoordiger wordt voorgesteld of dat, wanneer zulk een voorstel wel wordt gedaan, de omstandigheid dat de betrokken leden de vergaderingen van het orgaan niet bijwonen, geen gevolgen kan hebben voor de werking van dat orgaan of voor de geldigheid van de handelingen die dat orgaan stelt.

Een derde oplossing, die erin zou bestaan artikel 92^{ter}, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen toe te passen, lijkt niet mogelijk, aangezien die bepaling betrekking heeft op de vertegenwoordiging van de gemeenschappen en de gewesten in de beheers- of beslissingsorganen van de nationale instellingen en organismen, onder meer met een adviserende en controlerende taak. In casu gaat het evenwel niet om de vertegenwoordiging van de gewesten, maar om die van de gewestelijke vervoersmaatschappijen, die een eigen rechtspersoonlijkheid bezitten."

Dezelfde opmerking kan worden gemaakt in het onderhavige geval. Er kan trouwens op worden gewezen dat ze destijds door de wetgever gevolgd is. Artikel 161^{quinquies}, § 1, van de voormelde wet van 21 maart 1991, hetwelk als volgt geredigeerd was in het voorontwerp van wet dat om advies aan de afdeling wetgeving van de Raad van State voorgelegd was onder het rolnummer 32.166/2/V :

"Het oriënteringscomité is samengesteld uit :

- 1° De leden van de Raad van bestuur;
- 2° zes vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen die op voorstel van de gewestelijke vervoersmaatschappijen door de Koning zijn benoemd bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

De vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van zes jaar.

Zij worden afgezet door de Koning, bij in Ministerraad overlegd besluit",

⁽⁹⁾ Zie advies 25.798/9, dat de afdeling wetgeving van de Raad van State op 20 januari 1997 heeft gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot het besluit van 6 maart 1997 van de Waalse Regering tot uitvoering van het decreet van 4 juli 1996 betreffende de integratie van vreemdelingen of van personen van buitenlandse herkomst.

is immers, in de eindversie, zoals ze ingevoegd is bij artikel 9 van de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, als volgt gesteld :

"Het oriënteringscomité is samengesteld uit :

- 1° de leden van de raad van bestuur;
- 2° zes vertegenwoordigers, leden van de gewestelijke vervoermaatschappijen, die worden benoemd volgens de modaliteiten bepaald in een samenwerkingsakkoord".

Artikel 8 van het ontwerp

1. Krachtens het ontworpen artikel *1bis* van de voormelde wet van 23 juli 1926 heeft de NMBS Holding inzonderheid tot doel deelnemingen te verwerven, aan te houden en te beheren in Belgische of buitenlandse vennootschappen of verenigingen waarvan de activiteit geheel of gedeeltelijk, rechtstreeks of onrechtstreeks, ligt in het domein van de verwerving, de bouw, het onderhoud, het beheer of de financiering van spoorweginfrastructuur.

Ze kan alle activiteiten uitoefenen inzake coördinatie, financiering en ondersteuning van verbonden vennootschappen of vennootschappen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat, met inbegrip van de terbeschikkingstelling van personeel aan deze vennootschappen en het stellen van zekerheden voor hun schulden.

Deze bepalingen moeten vanzelfsprekend worden gelezen met inachtneming van de voorschriften omtrent de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder (Infrabel).

In dit verband wordt verwezen naar de algemene opmerking gemaakt in advies 36.992/4, gegeven op 10 mei 2004, over een voorontwerp dat het koninklijk besluit van 14 juni 2004 is geworden tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur.

2. Bovendien wordt verwezen naar de tweede algemene opmerking betreffende de rechtsgrond van het ontwerp, die hierboven gemaakt is.

Artikel 9 van het ontwerp

Artikel 9 van het ontwerp strekt ertoe artikel 161, 1°, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten te wijzigen om :

- daarin het lid betreffende de kosteloze registratie van de akten in der minne verleden ten name of ten bate van HST-Fin te schrappen,
en
- daarin, in het lid betreffende de kosteloze registratie van akten in der minne verleden ten name of ten bate van de NMBS, de benaming "NMBS" te vervangen door de benamingen "NMBS Holding" en "Infrabel".

Sedert de inwerkingtreding van de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten is deze aangelegenheid overgeheveld naar de gewesten.

Artikel 9 van het ontwerp dient bijgevolg te vervallen. Hetzelfde geldt voor het vijfde lid van de aanhef, waarin verwezen wordt naar het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten.

Artikel 24 van het ontwerp

1. Artikel 24 van het ontwerp strekt ertoe om in artikel 38, § 3bis, zesde lid, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, de woorden "Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen" te vervangen door de woorden "NMBS Holding".

Artikel 38, § 3bis, zesde lid, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, is niet ingevoegd bij de

.../...

wet van 30 december 1988, maar bij het koninklijk besluit nr. 401 van 18 april 1986 tot instelling van een sociale zekerheidsbijdrage, loonmatigingsbijdrage genaamd, en tot wijziging van het koninklijk besluit nr. 278 van 30 maart 1984 houdende bepaalde maatregelen inzake loonmatiging met het oog op de bevordering van de tewerkstelling, de vermindering van de openbare lasten en het financieel evenwicht van de stelsels van de sociale zekerheid.

2. Voor het overige wordt verwezen naar de tweede algemene opmerking betreffende de rechtsgrond van het ontwerp die hiervoren is gemaakt.

Artikel 28, § 5, van het ontwerp
(ontworpen artikel 49 van de voormelde wet van 21 maart 1991)

1. De steller van het ontwerp wordt er opmerkzaam op gemaakt dat eveneens melding wordt gemaakt van de NMBS in artikel 49, § 1, van de voormelde wet van 21 maart 1991.

2. Voor het overige wordt verwezen naar de tweede algemene opmerking betreffende de rechtsgrond van het ontwerp die hiervoren is gemaakt.

Artikel 28, § 9, van het ontwerp
(ontworpen artikel 157 van de voormelde wet van 21 maart 1991)

1. Het ontworpen artikel 157 van de wet van 21 maart 1991 heeft een andere strekking dan het huidige artikel 157 van die wet. In zijn huidige versie luidt dat artikel als volgt :

"De vaststelling, de berekening en de betaling van de toelagen bedoeld in artikel 3, § 2, 4°, van deze wet, geschieden overeenkomstig de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningen van de spoorwegondernemingen, die voortvloeien uit de EEG-verordeningen nr. 1191/69 van 26 juni 1969 van de Raad van de EEG betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per

.../...

spoor, over de weg en over de binnenwateren, nr. 1192/69 van 26 juni 1969 van de Raad van de EEG betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels op het gebied van de spoorwegondernemingen en nr. 1107/70 van de Raad van de EEG betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor over de weg en over de binnenwateren, evenals uit de beslissing nr. 75/327/EEG van 20 mei 1975 van de Raad betreffende de sanering van de toestand bij de spoorwegondernemingen en de harmonisatie van de voorschriften voor de financiële betrekkingen tussen deze ondernemingen en de Staten".

Artikel 28, § 9, van het ontwerp strekt ertoe deze bepaling te vervangen door de volgende tekst :

"Art. 157. De toelagen bedoeld in artikel 3, § 2, 4°, (van de wet van 21 maart 1991) omvatten deze bedoeld in verordening (EEG) nr. 1192/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels op het gebied van de spoorwegondernemingen."

In het ontworpen artikel 157 wordt dus niet meer naar de Europese regelgeving verwezen wat betreft de vaststelling, de berekening en de betaling van de toelagen die de Staat aan de NMBS verleent, terwijl niet duidelijk is over welke rechtsgrond de steller van het ontwerp beschikt om deze wetsbepaling te wijzigen ⁽¹⁰⁾.

De steller van het ontwerp dient daaromtrent op zijn minst uitleg te verschaffen in het verslag aan de Koning.

Artikel 28, § 16, van het ontwerp

(ontworpen artikel 162^{quater}, van de voormelde wet van 21 maart 1991)

1. De Raad van State ziet niet in wat de rechtsgrond is van de opheffing van artikel 162^{quater}, zesde lid, tweede zin, van de voormelde wet van 21 maart 1991.

2. Voor het overige wordt verwezen naar de tweede algemene opmerking betreffende de rechtsgrond van het ontwerp, die hiervoren is gemaakt.

⁽¹⁰⁾ Op te merken valt evenwel dat, volgens de informatie die op de website van de Europese Unie beschikbaar is, beschikking nr. 75/327/EEG waarvan in het huidige artikel 157 sprake is, niet meer van kracht is; het is dan ook normaal dat daarnaar niet meer wordt verwezen.

Artikel 28, § 18, van het ontwerp
(ontworpen artikel 162decies, van de voormelde wet van 21 maart 1991)

1. De Raad van State ziet niet in wat de rechtsgrond is van de opheffing van artikel 162decies, derde en vierde lid, van de voormelde wet van 21 maart 1991, betreffende de nadere regels voor de mededeling en de goedkeuring van het ondernemingsplan en de aanpassingen ervan ⁽¹¹⁾.

2. Voor het overige wordt verwezen naar de tweede algemene opmerking betreffende de rechtsgrond van het ontwerp, die hiervoren is gemaakt.

Artikel 31 van het ontwerp

1. Artikel 31 van het ontwerp strekt tot opheffing van de wet van 17 maart 1997 betreffende de financiering van het HST-project. In artikel 455 van de programma-wet van 22 december 2003 wordt immers bepaald dat HST-Fin kan ophouden te bestaan volgens deze regels :

"§ 1 De naamloze vennootschap van publiek recht Federale Participatiemaatschappij (hierna "FPM" genoemd) zal ten laatste op 1 januari 2005 overgaan tot een kapitaalvermindering door overdracht aan de Staat van al haar aandelen in de naamloze vennootschap van publiek recht HST Fin (hierna genoemd "HST-Fin"), volgens modaliteiten bepaald in een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad.

§ 2 Na de verrichting bedoeld in § 1, zal de NMBS overgaan tot fusie door overneming van HST-Fin. De activa en passiva afkomstig van HST-Fin zijn begrepen in de overdracht bedoeld in artikel 454, §§ 1 of 2, met uitzondering van de schulden met betrekking tot de financiering van rollend materieel".

De Raad van State ziet evenwel niet in op welke machtiging de steller van het ontwerp kan steunen om de voormelde wet van 17 maart 1997 op te heffen.

⁽¹¹⁾ In dit verband kan erop worden gewezen dat artikel 26 van de voormelde wet van 21 maart 1991 - in welk artikel de regels "van het gemene recht" betreffende die aangelegenheid worden vermeld - door artikel 162 van dezelfde wet niet van toepassing wordt verklaard op de NMBS.

2. Deze opmerking geldt eveneens voor artikel 36 van het ontwerp, dat ertoe strekt artikel 493 van programmawet (I) van 24 december 2002 op te heffen ⁽¹²⁾.

Artikel 37 van het ontwerp

Artikel 37 van het ontwerp strekt tot wijziging van artikel 4 van de wet van 16 januari 2003 tot oprichting van een Kruispuntbank van Ondernemingen, tot modernisering van het handelsregister, tot oprichting van erkende ondernemingsloketten en houdende diverse bepalingen, welk artikel als volgt luidt :

"In de Kruispuntbank van Ondernemingen worden gegevens opgenomen betreffende :

- 1° de rechtspersonen naar Belgisch recht;
- 2° de rechtspersonen naar buitenlands of internationaal recht die in België beschikken over een zetel of zich dienen te registreren in uitvoering van een door de Belgische wetgeving opgelegde verplichting;
- 3° iedere natuurlijke persoon, rechtspersoon of vereniging die in België
 - hetzij een handels- of ambachtsonderneming voert;
 - hetzij als werkgever aan de sociale zekerheid is onderworpen;
 - hetzij aan de belasting over de toegevoegde waarde onderworpen is;
 - hetzij als zelfstandige een intellectueel, vrij of dienstverlenend beroep uitoefent;
- 4° evenals de vestigingseenheden van de personen bedoeld in 1°, 2° en 3°, in zoverre de registratie van deze vestigingseenheid nodig is voor de uitvoering van de Belgische wetgeving".

Bij de voorgenomen wijziging wordt onderdeel 4° van dat artikel aldus aangevuld dat de NMBS en haar twee toekomstige dochtervennootschappen worden vrijgesteld van de verplichting om in de Kruispuntbank van Ondernemingen gegevens betreffende hun vestigingseenheden op te laten nemen ⁽¹³⁾.

⁽¹²⁾ Deze bepaling stelt de NMBS in staat om, inzake de besteding van een gedeelte (1/5) van de dividenden die aan HST-Fin verschuldigd zijn, af te wijken van artikel 4, § 1, 2°, van de voormelde wet van 17 maart 1997.

⁽¹³⁾ De vestigingseenheid wordt in artikel 2, 6°, van de wet van 16 januari 2003 gedefinieerd als een "plaats die men geografisch gezien kan identificeren door een adres, waar ten minste een activiteit van de onderneming wordt uitgeoefend of van waaruit de activiteit wordt uitgeoefend".

Dat is een maatregel die verder reikt dan de context van de reorganisatie van de NMBS, zoals die geschetst wordt in artikel 53 van de programmawet van 9 juli 2004. De Raad van State ziet bijgevolg niet in wat de rechtsgrond is van artikel 37 van het ontwerp.

Artikel 39 van het ontwerp

1. Artikel 39, §§ 1 tot 4, van het ontwerp strekt tot wijziging van artikel 5 van het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur, en inzonderheid van de artikelen 199, 200 en 208 van de voormelde wet van 21 maart 1991, zoals ze bij die bepaling ingevoegd worden.

Dat zulk een procedure wordt gebezigd, vooronderstelt dat artikel 39 van het ontwerp eerder in werking treedt dan artikel 5 van het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004. Als zulks niet het geval mocht zijn, zou men de wet van 21 maart 1991 immers rechtstreeks moeten wijzigen en niet het besluit van 14 juni 2004 tot wijziging van die wet.

Een vergelijkend onderzoek van de bepalingen betreffende de inwerking-treding van het voorliggende ontwerp (artikel 42) en van het besluit van 14 juni 2004 (artikel 20, zoals dat artikel zelf gewijzigd wordt bij artikel 39, § 9, van het ontwerp) biedt geen zekerheid dat zulks inderdaad het geval zal zijn.

2. Artikel 39, § 2, van het ontwerp strekt tot opheffing van artikel 199, § 1, 7°, van de voormelde wet van 21 maart 1991, zoals ingevoegd bij artikel 5 van het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004, welke bepaling als volgt luidt :

"Infrabel heeft tot doel, met betrekking tot het volledige Belgische net :

1° (...)

7° bijkomstig, de commerciële activiteiten die verenigbaar zijn met de taken bedoeld in 1° tot 6°, met uitsluiting van het verschaffen van spoorvervoerdiensten".

.../...

Die bepaling is de weergave van de tekst van artikel 452, § 1, 7°, van de programmawet van 22 december 2003, welke wet de rechtsgrond vormt van het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004. De Raad van State ziet bijgevolg noch de rechtsgrond, noch de reden in van de opheffing, bij artikel 39, § 2, van het ontwerp, van artikel 199, § 1, 7°, van de voormelde wet van 21 maart 1991, zoals ingevoegd bij het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004.

3. Artikel 39, § 3, van het ontwerp strekt ertoe artikel 200, § 5, van de voormelde wet van 21 maart 1991, zoals ingevoegd bij artikel 5 van het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004 aldus aan te vullen dat daarin wordt bepaald dat artikel 3, § 2, 9°, van die wet niet van toepassing is op Infrabel.

Bij artikel 453, § 1, van de programmawet van 22 december 2003 wordt de Koning inderdaad gemachtigd om, wat Infrabel betreft, te voorzien in afwijkingen van de bepalingen van titel I van de voormelde wet van 21 maart 1991. Die machtiging is als volgt gesteld

"De infrastructuurbeheerder wordt, vanaf zijn oprichting, geregeld door de bepalingen van titel I, van voornoemde wet van 21 maart 1991, met uitzondering van de bepalingen van titel I, hoofdstukken XI en XII van dezelfde wet, en onder voorbehoud van §§ 2 en 3 van dit artikel, van artikel 457, § 2, en van afwijkingen die de Koning kan bepalen, bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, teneinde inzonderheid het volgende te verzekeren :

- 1° de organisatorische en bestuurlijke onafhankelijkheid ten opzichte van de NMBS en van elke andere spoorwegonderneming;
- 2° de beheersautonomie volgens de beste praktijken van corporate governance, wat onder meer impliceert dat de meerderheid van de leden van het Directiecomité onafhankelijk zijn van elke spoorwegonderneming;
- 3° de transparantie van de financiële relaties met de Staat en de NMBS;
- 4° de billijke en niet-discriminerende behandeling van de spoorwegondernemingen die toegang hebben tot de spoorweginfrastructuur".

In het verslag aan de Koning moet worden aangegeven wat de rechtvaardiging is, in het licht van de beginselen vervat in het voormelde artikel 453, § 1, van de afwijking van artikel 3, § 2, 9°, van de voormelde wet van 21 maart 1991, een afwijking die bij artikel 39, § 3, van het ontwerp wordt ingevoerd ten gunste van Infrabel.

.../...

3. Artikel 39, § 7, strekt tot invoeging van een nieuw lid tussen het eerste en het tweede lid van artikel 14, § 3, van het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004.

Wat dit punt betreft, wordt verwezen naar de bijzondere opmerking die hiervoren is gemaakt bij artikel 4 van het ontwerp.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	R. ANDERSEN,	voorzitter van Raad van State,
	P. LEWALLE,	staatsraden,
	P. QUERTAINMONT,	
Mevrouw	A.-C. VAN GEERSDAELE,	griffier.

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

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. JAUMOTTE, staatsraad.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

A.-C. VAN GEERSDAELE

R. ANDERSEN