

AW

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 41.727/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 22 novembre 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le Gouvernement belge et le Gouvernement macédonien, signé à Skopje le 10 septembre 1998", a donné le 20 décembre 2006 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, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

1. Dans son avis 41.588/4, donné le 21 novembre 2006 sur un avant-projet de loi "portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Ukraine sur le transport routier, signé à Kiev le 28 juillet 1997", la section de législation a formulé l'observation suivante :

"Dans son avis 39.745/4, donné le 13 février 2006 sur un avant-projet de loi "portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume du Maroc concernant les transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises, et au Protocole établi en vertu de l'article 22 dudit Accord, signés à Rabat le 14 juillet 1997", la section de législation du Conseil d'État a formulé l'observation suivante ⁽¹⁾ :

«Aucune pièce du dossier ne fait apparaître que les gouvernements des régions ont été associés à l'élaboration des règles contenues dans l'Accord et son Protocole, conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, lequel dispose comme suit :

"§ 4. Les Gouvernements seront associés :

(...)

3° à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport."

⁽¹⁾ Une observation similaire a également été formulée dans l'avis 25.576/9, donné le 2 octobre 1996 sur un avant-projet devenu la loi du 25 mars 1999 portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire relatif aux transports routiers internationaux et de transit de voyageurs et de marchandises, et Protocole, signés à Bruxelles le 29 mars 1994 (Doc. parl., Sénat, 1998/1999, n° 1179/1), ainsi que dans l'avis 40.422/4, donné le 29 mai 2006 sur un avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et la République tunisienne sur le transport routier de personnes et marchandises et sur le transit, signé à Tunis le 7 octobre 2004.

Interrogé sur ce point, le fonctionnaire délégué s'en est remis à la note du 30 avril 2004 du service juridique du service public fédéral Mobilité et Transport dont il convient de retenir le passage suivant :

«Het akkoord betreft dus, (...), een aangelegenheid waarvoor de gewesten bevoegd zijn, al is dat slechts op een accessoire en eerder hypothetische wijze het geval.

Het komt de Juridische dienst voor dat het verband van de voorgelegde akkoorden met een aangelegenheid waarvoor de gewesten bevoegd zijn, te onbeduidend is om op die akkoorden de procedures van de gemelde verdragen toe te passen.»

Concernant cette formalité, dans son avis 24.106/9 du 29 novembre 1995, donné au Ministre des Affaires étrangères sur un projet de loi «portant approbation de la Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne, signée à Bruxelles le 6 janvier 1993», la section de législation a fait l'observation suivante :

«La loi en projet porte assentiment à la Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne, signée à Bruxelles le 6 janvier 1993.

Depuis la loi du 8 août 1988, la matière des travaux publics et du transport est régionalisée. Cependant, comme le relevait le Ministre (F) des Réformes institutionnelles lors des travaux préparatoires, "la régionalisation du secteur des transports est fondée sur une nette distinction entre la politique générale, la réglementation normative, et les prescriptions techniques en matière de moyens de transport - matières demeurant nationales - d'une part, et la politique économique sectorielle, qui devient de compétence régionale, d'autre part" ⁽²⁾. L'autorité fédérale demeure donc compétente, notamment, pour édicter les règles de police générale relatives à la navigation, objet de la Convention auquel le projet de loi entend donner assentiment.

Cependant, l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980, requiert que les gouvernements régionaux soient associés à "l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport". L'exposé des motifs de la loi du 8 août 1988 précise que "la police générale concerne les réglementations de police applicables aux divers modes de transport, tels que (...) le règlement général des voies navigables (...), la police de la navigation maritime" ⁽³⁾. Les Régions doivent donc être associées à l'élaboration de la réglementation relative à la police de la navigation, le non-respect de cette

⁽²⁾ Rapport au Sénat, p. 116, cité par B. HAUBERT et P. VANDERNOOT, "La nouvelle loi de réformes institutionnelles du 8 août 1988", A.P.T., 1988, p. 247.

⁽³⁾ Doc. parl., Chambre, S.E. 1988, n° 516/1; Pasin., 1988, p. 765.

formalité pouvant conduire à l'annulation de la norme par la Cour d'arbitrage ⁽⁴⁾, s'il s'agit d'une norme législative, par le Conseil d'État ⁽⁵⁾, s'il s'agit d'une norme réglementaire.

Les Régions auraient dû être associées à l'élaboration de la Convention elle-même. En effet, les règles de police sont contenues dans la Convention même, qui est directement applicable. Ainsi que l'a reconnu le fonctionnaire délégué, aucune réglementation interne n'est nécessaire pour permettre l'application de la Convention qui, en vertu de son article 8, "entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises en la matière dans leur pays respectif".

Le fait que la réglementation soit élaborée dans un traité international ne dispensait pas l'autorité fédérale de l'obligation de respecter la formalité de l'association. Comme l'a souligné la Cour d'arbitrage, "le Constituant, qui interdit que le législateur adopte des normes législatives internes contraires aux normes visées par l'article 107^{ter} (142 nouveau) de la Constitution, ne peut être censé autoriser ce législateur à le faire indirectement par le biais de l'assentiment donné à un traité international" ⁽⁶⁾. Or, l'article 124^{bis} de la loi spéciale sur la Cour d'arbitrage range les procédures de collaboration telles que l'association parmi les règles répartitrices de compétence dont la Cour d'arbitrage doit assurer le respect. L'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale, est donc une norme visée par l'article 142 de la Constitution.

Selon la section d'administration du Conseil d'État, "associer un organe à l'élaboration d'un règlement implique non seulement l'action de recevoir et d'examiner d'éventuelles suggestions, mais, en outre, celle de débattre avec lui, c'est-à-dire, au moins, de lui exposer, avant de prendre la décision, les raisons pour lesquelles il n'est pas jugé opportun de les suivre, si tel est le cas, de sorte que cet organe puisse obtenir une garantie que son point de vue ne sera pas écarté sans motif admissible" ⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ Article 124^{bis} de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage.

⁽⁵⁾ Article 14^{bis} des lois coordonnées sur le Conseil d'État.

⁽⁶⁾ Cour d'arbitrage, arrêt n° 12/94 du 3 février 1994, C.A.-A., p. 229, B.4.

⁽⁷⁾ Conseil d'État, arrêt n° 31.587 du 14 décembre 1988, Région wallonne c. État belge, J.L.M.B., 1988, p. 551 et l'observation de B. Haubert, "La prévention des conflits d'intérêts entre les différentes composantes de l'État belge : la notion d'association". Adde M.-A. LEJEUNE, "Les mécanismes de prévention des conflits d'intérêts", dans : Les conflits d'intérêts, quelle solution pour la Belgique de demain?, Namur/Bruxelles, Faculté de droit/La Charte, 1990, p. 57.

En conclusion, le projet de loi portant assentiment à la Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur le Meuse mitoyenne, Convention à l'élaboration de laquelle les Gouvernements régionaux n'ont pas été associés, ne respecte pas l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles»⁽⁸⁾.

Cette observation vaut, «mutatis mutandis», pour le présent avant-projet de loi portant assentiment à l'accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume du Maroc et son Protocole qui comportent plusieurs règles relatives aux communications et aux transports qui sont d'application immédiate."

En l'espèce, la section de législation du Conseil d'État réitère la même observation."

L'exposé des motifs de l'avant-projet examiné répond à cette observation dans les termes suivants :

"L'Accord en question n'établit pas de nouvelles règles de police générale ni de nouvelle réglementation relative aux communications et aux transports; il met simplement et essentiellement en application pour les transporteurs macédoniens des règles et réglementations existantes qui leurs étaient déjà précédemment applicables en vertu de l'Accord bilatéral sur la même matière entre le Royaume de Belgique et la République Fédérative de Yougoslavie, en premier lieu les articles 23 et 24 de l'arrêté royal du 25 novembre 1992 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles." ⁽⁹⁾

L'Accord que l'avant-projet vise à soumettre à l'assentiment du Parlement fixe notamment les règles applicables aux transports de personnes et de choses effectués sur le territoire belge par des transporteurs établis dans l'Ancienne République Yougoslave de Macédoine.

Même s'il ne comporte pas de règles de police, et ne modifie pas la réglementation applicable, sur le territoire belge, aux entreprises de transport établies en Belgique, il relève cependant de la notion de "réglementation relative aux

⁽⁸⁾ Pour la notion d'association en matière de transports, voir notamment :
- l'avis 25.576/9 du 2 octobre 1996 sur un projet de loi "portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif aux transports routiers internationaux et de transit de voyageurs et de marchandises et Protocole, signés à Bruxelles le 29 mars 1994" (Doc. parl., Sénat, 1998-1999, n° 1-1179);
- l'avis 31.926/2/V du 8 août 2001 sur un projet devenu l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route (Moniteur belge du 30 mai 2002, p. 23339).

⁽⁹⁾ Cet arrêté royal du 25 novembre 1992 a été abrogé par l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route. L'exposé des motifs sera corrigé sur ce point.

communications et aux transports", au sens de l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Le fait que l'Autorité fédérale ne disposerait, comme l'a déclaré le fonctionnaire délégué, que d'une très faible marge de manoeuvre lors de la négociation d'un tel accord bilatéral ⁽¹⁰⁾, n'a pas non plus pour effet de l'exonérer de l'accomplissement de la formalité préalable d'association des gouvernements de région ⁽¹¹⁾.

2. Il y a lieu d'identifier les signataires de la Convention, à tout le moins, l'autorité belge.

⁽¹⁰⁾ Selon le fonctionnaire délégué, l'Accord auquel il est porté assentiment est basé sur un modèle d'accord-type élaboré par la Conférence européenne des ministres des transports (C.E.M.T.), et se borne à rendre applicable aux relations bilatérales entre les États signataires des solutions déjà imposées dans des accords multilatéraux conclus au niveau européen.

⁽¹¹⁾ Il peut également être souligné que la question de l'accomplissement de cette formalité préalable dans le cadre de la conclusion d'un traité, ne doit pas être confondue avec celle du caractère mixte ou non de ce dernier.

La chambre était composée de

Messieurs	P. LIÉNARDY,	conseiller d'État, président,
	P. LEWALLE,	conseillers d'État,
	P. VANDERNOOT,	
Madame	C. GIGOT,	greffier.

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

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT

P. LIÉNARDY

AW

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 41.727/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 22 november 2006 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "houdende instemming met het Akkoord over het wegvervoer tussen de Belgische Regering en de Macedonische Regering, ondertekend te Skopje op 10 september 1998", heeft op 20 december 2006 het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend 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.

1. De afdeling wetgeving heeft in haar advies 41.588/4, gegeven op 21 november 2006 over een voorontwerp van wet "houdende instemming met het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Oekraïne over het wegvervoer, ondertekend te Kiev op 28 juli 1997", het volgende opgemerkt :

"De Raad van State heeft in zijn advies 39.745/4, gegeven op 13 februari 2006 over een voorontwerp van wet "houdende instemming met het Akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk Marokko betreffende het internationaal vervoer over de weg van personen en goederen, en met het Protocol opgemaakt krachtens artikel 22 van dit Akkoord, ondertekend te Rabat op 14 juli 1997", de volgende opmerking gemaakt ⁽¹⁾ :

«Uit geen enkel stuk in het dossier blijkt dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van de regels vervat in het Akkoord en het Protocol ervan betrokken zijn overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, luidende :

"§ 4. De Regeringen worden betrokken bij :

(...)

3° het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen."

⁽¹⁾ Een soortgelijke opmerking is gemaakt in advies 25.576/9, gegeven op 2 oktober 1996 over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de wet van 25 maart 1999 houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Volksrepubliek Algerije betreffende het internationale wegvervoer en het transitvervoer van personen en goederen, en Protocol, ondertekend te Brussel op 29 maart 1994 (Gedr. St., Senaat, 1998/1999, nr. 1179/1), alsmede in advies 40.422/4, gegeven op 29 mei 2006 over een voorontwerp van wet houdende instemming met het Akkoord tussen het Koninkrijk België en de Republiek Tunesië betreffende het vervoer over de weg van personen en goederen en de transit, ondertekend te Tunis op 7 oktober 2004.

Toen de gemachtigde ambtenaar daaromtrent een vraag is gesteld, heeft deze verwezen naar de nota van 30 april 2004 van de juridische dienst van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, waaruit de volgende passage dient te worden geciteerd :

«Het akkoord betreft dus, (...), een aangelegenheid waarvoor de gewesten bevoegd zijn, al is dat slechts op een accessoire en eerder hypothetische wijze het geval.

Het komt de Juridische dienst voor dat het verband van de voorgelegde akkoorden met een aangelegenheid waarvoor de gewesten bevoegd zijn, te onbeduidend is om op die akkoorden de procedures van de gemelde verdragen toe te passen.»

De afdeling wetgeving heeft met betrekking tot deze formaliteit het volgende opgemerkt in haar advies 24.106/9 van 29 november 1995, dat aan de Minister van Buitenlandse Zaken is verstrekt over een ontwerp van wet «houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas, ondertekend te Brussel op 6 januari 1993» :

«De ontworpen wet stemt in met de overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas, ondertekend te Brussel op 6 januari 1993.

De openbare werken en het vervoer zijn sedert de wet van 8 augustus 1988 gewestelijke aangelegenheden geworden. De Minister (F) van Institutionele hervormingen wees bij de parlementaire voorbereiding evenwel op het volgende : "Voor de regionalisering van het vervoer is duidelijk onderscheid gemaakt tussen enerzijds het algemeen beleid, de normen en de technische voorschriften inzake vervoersmiddelen - aangelegenheden die nationaal blijven - en anderzijds het sectorieel economische beleid, dat aan de Gewesten wordt toegewezen" ⁽²⁾. De federale overheid blijft dus bevoegd, inzonderheid voor het uitvaardigen van de regels van de algemene politie met betrekking tot de scheepvaart die het onderwerp is van de overeenkomst waarmee het wetsontwerp beoogt in te stemmen.

Artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vereist evenwel dat de gewestregeringen worden betrokken bij "het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen". In de memorie van toelichting bij de wet van 8 augustus 1988 wordt gewezen op het volgende : "De algemene politie betreft de politiereglementen van toepassing op de verschillende vervoerswijzen, zoals : (...) het algemeen reglement van de scheepvaartwegen (...), de politie op de zeevaart" ⁽³⁾. De Gewesten moeten dus

⁽²⁾ Verslag aan de Senaat, blz. 116, aangehaald door B. HAUBERT en P. VANDERNOOT, "La nouvelle loi de réformes institutionnelles du 8 août 1988", APT, 1988, blz. 247.

⁽³⁾ Gedr. St., Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1; Pasin. 1988, blz; 765.

worden betrokken bij het ontwerpen van de regelgeving met betrekking tot de zeevaartpolitie, daar het niet in acht nemen van die formaliteit kan leiden tot de nietigverklaring van de rechtsregel door het Arbitragehof ⁽⁴⁾ als het een wetgevende norm betreft, door de Raad van State ⁽⁵⁾ als het een verordenende norm betreft.

De Gewesten hadden moeten worden betrokken bij het ontwerpen van de Overeenkomst zelf. De regels van de politie zijn immers vervat in de Overeenkomst zelf die rechtstreeks van toepassing is. De gemachtigde ambtenaar heeft toegegeven dat geen enkele interne regelgeving noodzakelijk is voor het toepassen van de Overeenkomst die krachtens artikel 8 ervan "in werking (treedt) op de eerste dag van de tweede maand volgend op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar wederzijds de voltooiing van hun interne grondwettelijke vereisten terzake zullen hebben medegedeeld".

Het feit dat de regelgeving de vorm van een internationaal verdrag aanneemt, ontsloeg de federale overheid niet van de verplichting om de formaliteit van de betrokkenheid in acht te nemen. Het Arbitragehof heeft gewezen op het volgende : "de Grondwetgever, die verbiedt dat de wetgever interne wettelijke normen aanneemt die in strijd zijn met de in artikel 107ter (nieuw artikel 142) van de Grondwet bedoelde normen, (kan) niet geacht worden die wetgever toe te staan dat onrechtstreeks te doen, via de instemming met een internationaal verdrag" ⁽⁶⁾. Artikel 124bis van de bijzondere wet op het Arbitragehof brengt de samenwerkingsprocedures, zoals de betrokkenheid, onder bij de bevoegdheidsverdelende regels voor de inachtneming waarvan het Arbitragehof moet zorgen. Artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet is dus een rechtsregel bedoeld in artikel 142 van de Grondwet.

Volgens de afdeling administratie van de Raad van State, impliceert het betrekken van een orgaan bij het opstellen van een regelgeving niet alleen het ontvangen en onderzoeken van eventuele suggesties maar bovendien het discussiëren ermee, dit wil zeggen dat alvorens de beslissing te nemen aan dat orgaan op z'n minst de redenen worden uiteengezet waarom het niet opportuun wordt geacht op de suggesties in te gaan, als dat het geval is, zodat aan dit orgaan kan worden gewaarborgd dat zijn standpunt niet zonder aanvaardbare reden wordt terzijde geschoven ⁽⁷⁾.

De slotsom is dat het ontwerp van wet "houdende goedkeuring van de overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas", bij het ontwerpen waarvan de Gewestregeringen niet zijn betrokken,

⁽⁴⁾ Artikel 124bis van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof.

⁽⁵⁾ Artikel 14bis van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

⁽⁶⁾ Arbitragehof, arrest nr. 12/94 van 3 februari 1994, B.4.

⁽⁷⁾ Raad van State, arrest nr. 31.587 van 14 december 1988, Waals Gewest tegen Belgische Staat, J.L.M.B., 1988, blz. 551 en de noot van B. Haubert, "La prévention des conflits d'intérêts entre les différentes composantes de l'État belge : "la notion d'association". Adde M.-A. LEJEUNE, "Les mécanismes de prévention des conflits d'intérêts", in : "Les conflits d'intérêts, quelle solution pour la Belgique de demain?", Namen, Brussel, Faculté de droit/ Die Keure, 1990, blz. 57.

artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen niet in acht neemt.»⁽⁸⁾

Die opmerking geldt «mutatis mutandis» voor het onderhavige voorontwerp van wet houdende instemming met het Akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk Marokko, alsmede met het Protocol erbij, die verscheidene regels bevatten betreffende verkeer en vervoer welke van onmiddellijke toepassing zijn."

In de voorliggende zaak herhaalt de afdeling wetgeving van de Raad van State deze opmerking."

In de memorie van toelichting van het voorliggende voorontwerp wordt op deze opmerking het volgende geantwoord :

"Het bedoelde Akkoord stelt echter geen nieuwe regels van algemene politie op noch nieuwe reglementeringen inzake verkeer of vervoer; het past gewoon een aantal regels toe op Macedonische vervoerders die op hen reeds van toepassing waren in het kader van het bilateraal Akkoord inzake wegvervoer tussen het Koninkrijk België en de Federatieve Republiek Joegoslavië, in de eerste plaats de artikelen 23 en 24 van het koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding."⁽⁹⁾

⁽⁸⁾ Wat betreft het erbij betrekken op het gebied van het vervoer, zie inzonderheid :
- advies 25.576/9 van 2 oktober 1996 over een ontwerp van wet "houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Volksrepubliek Algerije betreffende het internationale wegvervoer en het transitvervoer van personen en goederen en Protocol, ondertekend te Brussel op 29 maart 1994" (Gedr. Stuk Senaat, 1998- 1999, nr. 1-1179);
- advies 31.926/2/V van 8 augustus 2001 over een ontwerp dat geworden is het koninklijk besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg (Belgisch Staatsblad van 30 mei 2002, blz. 23.339).

⁽⁹⁾ Dit koninklijk besluit van 25 november 1992 is opgeheven bij het koninklijk besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg. De memorie van toelichting moet op dat punt worden gecorrigeerd.

Het Akkoord dat men door middel van het voorontwerp ter instemming wil voorleggen aan het parlement, stelt onder meer de regels vast die van toepassing zijn op het vervoer van personen en goederen op het Belgische grondgebied door vervoerders die gevestigd zijn in de vroegere Joegoslavische Republiek Macedonië.

Zelfs als het geen regels van politie bevat en de regels die, op het Belgische grondgebied, van toepassing zijn op de in België gevestigde vervoersondernemingen niet wijzigt, valt het evenwel onder het begrip "reglementering op het verkeer en vervoer" in de zin van artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Het feit dat de federale overheid, zoals de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, slechts zou beschikken over een zeer kleine speelruimte bij het onderhandelen over een zodanig bilateraal akkoord ⁽¹⁰⁾, heeft evenmin tot gevolg dat deze overheid ontslagen wordt van de verplichting om het voorafgaande vormvereiste van het erbij betrekken van de gewestregeringen te vervullen ⁽¹¹⁾.

2. De ondertekenaars van het Verdrag dienen kenbaar te worden gemaakt, op zijn minst de Belgische overheid.

⁽¹⁰⁾ Volgens de gemachtigde ambtenaar is het Akkoord waarmee wordt ingestemd, gebaseerd op een model van standaardakkoord ontworpen door de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT) en bepaalt het zich ertoe oplossingen die reeds worden opgelegd voor op Europees niveau gesloten multilaterale akkoorden, van toepassing te verklaren op bilaterale betrekkingen tussen de ondertekenende Staten.

⁽¹¹⁾ Er kan eveneens op worden gewezen dat de kwestie van het vervullen van dit voorafgaande vormvereiste in het kader van het sluiten van een verdrag, niet verward mag worden met de kwestie van het al dan niet gemengd zijn van dat verdrag.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	P. LIÉNARDY,	staatsraad, voorzitter,
	P. LEWALLE,	staatsraden,
	P. VANDERNOOT,	
Mevrouw	C. GIGOT,	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. P. VANDERNOOT.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

C. GIGOT

P. LIÉNARDY