Coordinations (2)

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 6 novembre 1958, d'une demande d'avis sur un projet de loi "portant modification des lois du 25 juillet 1891 sur la police des chemins de fer et du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges", a donné le 2 décembre 1958 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 6e november 1958 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet "houdende wijziging van de wet van 25 juli 1891 op de politie der spoorwegen en van die van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen", heeft de 2e december 1958 het volgend advies gegeven :

L'avant-projet de loi tend notamment à modifier plusieurs articles de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges. Certaines de ces modifications s'imposent en raison de la convention internationale signée à Berne, le 20 octobre 1955, relative à la constitution d' "Eurofima", société européenne pour le financement de matériel ferroviaire. Il convient, dès lors, que l'approbation de cette convention par le législateur soit acquise avant que l'avant-projet actuel ne soit adopté par le pouvoir législatif.

L'avant-projet est intitulé : "Projet de loi portant modification des lois du 25 juillet 1891 sur la police des chemins de fer et du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges".

En fait, ainsi qu'il sera indiqué ci-dessous, la modification projetée de la loi du 25 juillet 1891 est superflue et, dès lors, l'intitulé peut être libellé comme suit :

"Projet de loi portant modification de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges".

Au préambule de l'arrêté royal de présentation, il faut lire : "... et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en conseil" et, dans la version néerlandaise : "Op de voordracht ... ".

.../...

L'article 1er, § 1er, reprend le texte de l'article 1er de la loi du 23 juillet 1926, auquel il ajoute plusieurs dispositions relatives à l'objet social de la Société.

Or, l'article 1er de la loi du 23 juillet 1926 autorise le Roi à créer la Société nationale des chemins de fer belges à laquelle apport est fait du droit d'exploiter pendant 75 ans le réseau des chemins de fer de l'Etat. Cet article prévoit également que, dès la constitution de la Société, un exemplaire de ses statuts sera déposé sur le bureau des Chambres législatives.

Afin d'écarter toute confusion pouvant résulter de la reprise de ces dispositions dans une nouvelle loi, il est proposé de maintenir tel quel l'article 1er de la loi du 23 juillet 1926 et d'insérer dans celle-ci un article 1 bis comportant les nouvelles dispositions figurant au § 1er de l'avant-projet.

L'objet de la Société nationale des chemins de fer belges, tel qu'il est défini par l'article 4 des statuts actuels de la Société nationale, est "d'administrer et d'exploiter les chemins de fer suivant les méthodes industrielles, mais tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale". L'avant-projet reprend ce texte qui, dorénavant, figurera dans la loi. Mais, en outre, il étend la notion de ce qu'il faut entendre par chemins de fer : "Toute forme de transport en commun utilisant un matériel roulant sur une infrastructure spécialement conçue et réservée à cet effet". Il en

résulte que tout transport en commun sur voie ferrée sera à considérer comme chemin de fer et que la Société nationale des chemins de fer belges sera, dès lors, habilitée à exploiter des lignes de tramways vicinaux ou urbains.

D'autre part, il tend dans ce même article 1er à déterminer aussi largement que possible l'objet social de la Société nationale des chemins de fer belges. Celle-ci "peut faire, par elle-même ou, moyennant autorisation par le Roi, par voie de participation à des organismes ou sociétés existant ou à créer, étrangers ou internationaux, toutes opérations commerciales, industrielles ou financières se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son but social ou qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la réalisation ou le développement".

Commentant ce texte, l'exposé des motifs cite à titre exemplatif les activités suivantes que la Société nationale des chemins de fer belges sera autorisée à exercer : "l'exploitation de buffets, de buvettes, etc ...; la construction de matériel destiné à son usage, l'organisation de tout transport par route en vue de faciliter l'acheminement des marchandises , la prolongation des transports sur rail par des transports sur route".

.../...

En réalité, le texte proposé habilite la Société nationale des chemins de fer belges à exercer toutes les activités qui ont un rapport quelconque - direct ou indirect - avec l'exploitation des chemins de fer. Elle pourrait ainsi exploiter les diverses sources d'énergie utile au trafic ferroviaire ou, encore, créer une industrie métallurgique produisant les tôles nécessaires à la construction de son matériel roulant.

\+

\+ \+

Le § 2 de l'article 1er tend à insérer dans la loi la disposition des statuts de la Société nationale des chemins de fer belges autorisant le conseil d'administration à déléguer ses pouvoirs au directeur général.

Le texte proposé ne fixe aucune limite à cette délégation de pouvoirs. Or, comme il ne se conçoit pas que le conseil d'administration délègue tous ses pouvoirs, il s'indique de prévoir, dans la loi, que cette délégation ne peut avoir lieu que dans les limites fixées par les statuts.

\+

\+ \+

Le § 3 de l'article 1er concerne l'article 14 de la loi du 23 juillet 1926.

Cet article 14 est libellé comme suit :

"Article 14.-

Sont exempts du timbre et de la formalité de l'enregistrement :

1° l'acte constitutif de la Société nationale des chemins de fer belges ainsi que les actes portant modification des statuts;

2° tous les autres actes relatifs à la constitution ou à la transformation de cette société et à l'émission de ses titres.

La Société nationale des chemins de fer belges est assimilée à l'Etat pour l'application des lois sur les droits d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèque et de succession, sur les taxes assimilées au timbre, ainsi que sur les autres impôts directs ou indirects. Elle est exempte de tous impôts ou taxes au profit des provinces et des communes.

La publication par la voie du Moniteur belge et de ses annexes des actes concernant la susdite Société à lieu gratuitement".

A la dernière phrase de l'alinéa 2 de cet article, l'avant-projet ajoute que la Société nationale des chemins de fer belges est exempte des "redevances quelconques" au profit des provinces et des communes.

Le terme "redevance" n'a pas été défini légalement et le terme "vergoeding",dans la version néerlandaise,est employé improprement; il eût fallu dire "retributie". Selon le sens usuel, il signifie la rémunération d'un service rendu par l'Etat, la province ou la commune, auquel le particulier est obligé de recourir parce que l'Etat, la province ou la commune a le monopole du service visé.

Or, suivant les renseignements fournis par les fonctionnaires délégués, l'intention du Gouvernement ne serait pas d'exonérer la Société nationales des chemins de fer belges des redevances comprises dans le sens d'une rémunération d'un service rendu. A titre d'exemple, la Société nationale des chemins de fer belges ne serait pas exonérée de la redevance à percevoir par la ville d'Anvers pour l'usage des grues du port.

Eu égard à ces explications, il y a lieu de préciser que si la Société nationale des chemins de fer belges est exonérée de tous impôts ou taxes quelconques au profit des provinces ou des communes, elle reste néanmoins assujettie aux impositions en vue de rémunérer des services rendus par les provinces ou les communes. Le texte proposé ci-dessous fait ressortir cette distinction.

\+

\+ \+

La modification apportée à l'article 14 par l'avant-projet soulève la question de savoir dans quelle mesure les dispositions de cet article sont actuellement encore en vigueur.

Aux termes de l'article 290 du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, du 30 novembre 1939, les dispositions légales antérieures concernant les droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe sont abrogées. Une disposition analogue figure à l'article 81 du Code des droits de timbre du 26 juin 1947, et à l'article 163 du Code des droits de succession du 31 mars 1936. Les Codes précités contiennent eux-mêmes des dispositions fiscales relatives aux actes de la Société nationale des chemins de fer belges.

Enfin, le Code des taxes assimilées au timbre du 2 mars 1927 assimile, en son article 208, la Société nationale des chemins de fer belges à l'Etat.

De la législation précitée, il résulte que l'article 14 de la loi du 23 juillet 1926, s'il n'a pas été abrogé formellement, a néanmoins cessé d'être en vigueur en ce qui concerne les droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, les droits de succession, les droits de timbre et les taxes assimilées au timbre.

.../...

Il convient, dès lors, de remplacer l'article 14 de la loi par un nouveau texte contenant les dispositions encore en vigueur, auxquelles seraient ajoutées les dispositions nouvelles de l'avant-projet.

Les deux derniers alinéas du § 3 prévoient que les opérations faites par "EUROFIMA" ne peuvent donner lieu à des charges fiscales supplémentaires ni pour EUROFIMA elle-même,ni pour la Société nationale des chemins de fer belges, par rapport aux opérations effectuées directement par la Société nationale des chemins de fer belges. Ces dispositions reprennent le texte de l'article 7 de la convention internationale relative à la constitution d' "EUROFIMA".

\+

\+ \+

Le § 4 de l'article 1er de l'avant-projet tend à modifier l'article 17 de la loi du 23 juillet 1926. Cet article dispose que : "Le Gouvernement règle la police et assure la sécurité des chemins de fer conformément aux dispositions légales en vigueur".

La disposition précitée était superflue dans la loi de 1926. En effet, en vertu de la loi de 1835 concernant les péages et règlements de police sur les chemins de fer, le Roi était autorisé "à établir des règlements pour l'exploitation et la police de la nouvelle voie". La loi de 1835 était applicable aussi bien aux chemins de fer administrés par l'Etat qu'aux chemins de fer exploités par des sociétés privées.

L'avant-projet étend le pouvoir de police du Roi "aux services de transports automobiles exploités par la Société nationale ou mis en adjudication à l'intervention de celle-ci".

Cette extension de compétence est également superflue. En effet, l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles charge le Roi de régler la police des services de transport envisagés (article 30). Or, en vertu de l'article 16 du même arrêté-loi, les services de transport automobile exploités directement ou indirectement par la Société nationale des chemins de fer belges tombent sous l'application de l'arrêté-loi. Il en est de même des services de transport de choses par véhicules automobiles exploités par la Société nationale des chemins de fer belges. Ceux-ci sont soumis à l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles, et à ses arrêtés d'exécution.

Afin d'éviter que la législation contienne plusieurs textes ayant la même portée et estimant que les dispositions légales relatives à la police des transports par chemins de fer et par route trouvent mieux leur place dans les lois relatives à la police des chemins de fer et aux transports par route, le Conseil d'Etat propose d'abroger l'article 17 de la loi du 23 juillet 1926.

\+

\+ \+

Le § 5 de l'article 1er énumère les délibérations du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer belges qui doivent être soumises à l'approbation du Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions. L'avant-projet remplace, à cet égard, l'article 18 de la loi,qui avait le même objet.

Aux termes du 4° du texte proposé, "les délégations de pouvoirs accordées à la direction en matière tarifaire" sont subordonnées à l'approbation du Ministre. D'après les renseignements fournis par les délégués du Gouvernement, il convient de remplacer les mots "à la direction" par "au directeur général".

A l'alinéa suivant, les mots "l'approbation d'une autorité du pouvoir exécutif" sont à remplacer par "l'approbation du Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions". "L'autorité du pouvoir exécutif" sera, en effet, toujours le Ministre.

\+

\+ \+

Le § 6 de l'article 1er autorise le Roi à coordonner les dispositions de l'avant-projet avec les dispositions de la loi du 23 juillet 1926.

.../...

Comme l'avant-projet de loi réalise lui-même cette coordination, l'autorisation accordée au Roi sera sans objet.

La loi du 23 juillet 1926, telle qu'elle a été modifiée par l'arrêté royal du 14 janvier 1927, par la loi du 2 août 1955, et telle qu'elle sera modifiée enfin par l'avant-projet actuel, pourra être réimprimée sans qu'un pouvoir de coordination accordé au Roi soit nécessaire à cet effet.

\+

\+ \+

L'article 2 de l'avant-projet tend à modifier l'article 16 de la loi du 25 juillet 1891 sur la police des chemins de fer.

Le titre II de cette loi prévoit que le Roi peut conférer à certains agents des administrations des chemins de fer les fonctions de "garde voyer", "d'inspecteur" ou "d'inspecteur en chef de police". Il définit ensuite ces fonctions.

En vertu de l'article 16, complété par la loi du 20 juillet 1927, les dispositions de ce titre II sont applicables "aux services de transports automobiles exploités par la Société nationale des chemins de fer vicinaux ou mis en adjudication à son intervention".

L'avant-projet ajoute à cette disposition les services de transports automobiles exploités par la Société nationale des chemins de fer belges ou mis en adjudication à son intervention.

En rendant applicables aux services de transports automobiles exploités par la Société nationale des chemins de fer belges ou mis en adjudication à l'intervention de celle-ci, les dispositions du titre II de la loi du 25 juillet 1891, l'avant-projet vise à étendre la compétence des agents des chemins de fer revêtus d'un pouvoir de police judiciaire , à la recherche et à la constatation des infractions aux lois et règlements concernant ces transports. Or, ces services de transports tombent sous l'application de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif au transport rémunéré de personnes qui prévoit, en son article 31, que le Roi désigne les fonctionnaires et agents chargés de surveiller l'exécution de l'arrêté-loi. Un arrêté du Régent du 31 mars 1947 a désigné ces agents sans mentionner, toutefois, les agents des chemins de fer. Afin d'éviter la dispersion des dispositions relatives à la police des services de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, il conviendrait de compléter l'arrêté du Régent du 31 mars 1947 sur ce point.

La disposition de l'article 2 de l'avant-projet pourrait, en conséquence, être supprimée.

.../...

Loi du 23 juillet 1926 (articles que l'avant-projet modifie)	Avant-projet de loi (texte du Gouvernement)	Texte proposé par le Conseil d'Etat
Article ler.- Le Gouvernement est autorisé à créer une Société à laquelle il fera apport du droit d'exploiter pendant soixante-quinze ans le réseau des chemins de fer de l'Etat. Les statuts de cette Société ne seront établis et ne pourront être modifiés par le Gouvernement qu'en conformité des dispositions de la présente loi qui sont essentielles. Dès la constitution de la Société, un exemplaire de ses statuts sera déposé sur le bureau des Chambres législatives.	Article ler.- Les modifications ci-après sont apportées à la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges, modifiée par la loi du 2 août 1955 : § ler. L'article ler de cette loi est remplacé par la disposition suivante :	Le Conseil d'Etat propose de maintenir l'article ler de la loi du 23 juillet 1926, tel qu'il existe actuellement, et d'insérer dans cette loi un article ler bis comprenant les dispositions nouvelles de l'avant-projet. Article ler.- Un article ler bis, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges :

.../...

"Article ler.- Le Roi est autorisé à créer une Société à laquelle il fera apport du droit d'exploiter pendant 75 ans le réseau des chemins de fer de l'Etat.

La Société a pour objet d'administrer et d'exploiter les chemins de fer suivant les méthodes industrielles, mais tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale.

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

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

"Article ler bis.- La Société a pour objet d'administrer et d'exploiter les chemins de fer suivant les méthodes industrielles, mais tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale.

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

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

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

Les engagements de cette Société sont réputés commerciaux".

.../...

Article 5.-

Les organes de la Société seront l'assemblée générale des actionnaires et le conseil d'administration.

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

Les statuts de cette Société ne seront établis et ne pourront être modifiés par le Roi qu'en conformité des dispositions de la présente loi qui sont essentielles.

Les engagements de cette Société sont réputés commerciaux.

Dès la constitution de la Société, un exemplaire de ses statuts sera déposé sur le bureau des Chambres législatives".

§ 2. L'article 5 de cette loi est complété par la disposition suivante :

"Article 5. Le conseil d'administration choisit hors de son sein un directeur général, lequel exerce les pouvoirs qu'il lui délègue.

Dans les limites que détermine le conseil d'administration, le directeur général peut sous-déléguer ses pouvoirs.

Article 2.-

L'article 5 de la même loi est complété par la disposition suivante :

"Le conseil d'administration choisit hors de son sein un directeur général, lequel exerce les pouvoirs qu'il lui délègue dans les limites fixées par les statuts.

Dans les limites que détermine le conseil d'administration, le directeur général peut sous-déléguer ses pouvoirs".

.../...

Article 14.-

Sont exempts du timbre et de la formalité de l'enregistrement :

1° l'acte constitutif de la Société nationale des chemins de fer belges ainsi que les actes portant modification des statuts;

2° tous les autres actes relatifs à la constitution ou à la transformation de cette Société et à l'émission de ses titres.

La Société nationale des chemins de fer belges est assimilée à l'Etat pour l'application des lois sur les droits d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèque et de succession, sur les taxes assimilées au timbre, ainsi que sur les autres impôts directs ou indirects. Elle est exempte de tous impôts ou taxes au profit des provinces et des communes.

La publication par la voie du Moniteur belge et de ses annexes des actes concernant la susdite Société a lieu gratuitement.

§ 3. Les mots "ou redevances quelconques" sont ajoutés après les mots "Elle est exempte de tous impôts ou taxes" dans l'article 14, 2°, de la même loi.

En outre, cet article 14 est complété par la disposition suivante :

"Les opérations faites par la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire en vue de l'attribution par elle du matériel ferroviaire à la Société nationale des chemins de fer belges, en propriété immédiate ou différée, s'effectueront sans qu'il en résulte de charges fiscales supplémentaires, ni pour la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, ni pour la Société nationale des chemins de fer belges par rapport à l'acquisition directe du même matériel par la Société nationale des chemins de fer belges.

De même, les importations et les exportations de matériel ferroviaire effectuées dans le cadre des opérations visées au paragraphe précédent, s'effectueront sans qu'il en résulte de charges fiscales et douanières supplémentaires, ni pour la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire,

Article 3.-

L'article 14 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

"Article 14. Sans préjudice des dispositions des Codes des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, des droits de succession, des droits de timbre, des taxes assimilées au timbre, la Société nationale des chemins de fer belges est assimilée à l'Etat pour l'application des lois sur les impôts directs ou indirects. Elle est exempte de tous impôts et taxes quelconques au profit des provinces et des communes, à l'exception toutefois des impositions en vue de rémunérer des services rendus.

La publication, par la voie du Moniteur belge et de ses annexes, des actes concernant la susdite Société a lieu gratuitement.

Les opérations faites par la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, en vue de l'attribution par elle du matériel ferroviaire à la Société nationale des chemins de fer belges, en

.../...

Article 17.-

Le Gouvernement règle la police et assure la sécurité des chemins de fer, conformément aux dispositions légales en vigueur.

ni pour la Société nationale des chemins de fer belges par rapport aux importations et aux exportations directes de ce même matériel par la Société nationale des chemins de fer belges.

§ 4. L'article 17 de la loi du 23 juillet 1926 est modifié comme suit :

Article 17.-

Le Roi règle la police et assure la sécurité des chemins de fer et des services de transports automobiles exploités par la Société nationale ou mis en adjudication à l'intervention de celle-ci.

propriété immédiate ou différée, s'effectueront sans qu'il en résulte de charges fiscales supplémentaires, ni pour la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, ni pour la Société nationale des chemins de fer belges par rapport à l'acquisition directe du même matériel par la Société nationale des chemins de fer belges.

De même, les importations et les exportations de matériel ferroviaire effectuées dans le cadre des opérations visées à l'alinéa précédent, s'effectueront sans qu'il en résulte de charges fiscales et douanières supplémentaires, ni pour la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, ni pour la Société nationale des chemins de fer belges par rapport aux importations et aux exportations directes de ce même matériel par la Société nationale des chemins de fer belges.

Article 4.-

L'article 17 de la même loi est abrogé.

Article 18.-

Sont soumises à l'approbation du Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions, les délibérations du conseil d'administration sur les objets suivants :

1° les aliénations, acquisitions, échanges de biens ou de droits immobiliers, si la valeur dépasse un million de francs;

2° les contrats d'adjudication conclus pour un terme de plus de dix ans ou dont l'import atteint un million de francs et les marchés de gré à gré dont l'import atteint 500.000 francs.

Aucune extension du réseau ne pourra être entreprise et aucun emprunt ne pourra être contracté par la Société nationale des chemins de fer belges, si elle n'y est autorisée par une loi.

§ 5. L'article 18 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

"Article 18.-

Seront soumises à l'approbation du Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions, les délibérations du conseil d'administration sur les objets suivants :

1° les aliénations, acquisitions, échanges de biens ou de droits immobiliers, si la valeur dépasse trois millions de francs;

2° les contrats d'adjudication conclus pour un terme de plus de dix ans ou dont le montant dépasse trois millions de francs et les marchés de gré à gré dont le montant excède 1.500.000 francs.

Les montants sub 1° et 2° pourront être modifiés par arrêté royal;

3° les contrats de location de tous biens immobiliers et les concessions conclus pour une période excédant 9 années;

Article 5.-

L'article 18 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

"Article 18.

Seront soumises à l'approbation du Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions, les délibérations du conseil d'administration sur les objets suivants :

1° les aliénations, acquisitions, échanges de biens ou de droits immobiliers, si la valeur dépasse trois millions de francs;

2° les contrats d'adjudication conclus pour un terme de plus de dix ans ou dont le montant dépasse trois millions de francs et les marchés de gré à gré dont le montant excède un million cinq cent mille francs.

Les montants sub 1° et 2° pourront être modifiés par arrêté royal;

3° les contrats de location de tous biens immobiliers et les concessions conclus pour une période excédant neuf années;

4° les délégations de pouvoirs accordées à la direction en matière tarifaire.	4° les délégations de pouvoirs accordées au directeur général en matière tarifaire.
Quand les décisions prises par la Société devront recevoir l'approbation d'une autorité du pouvoir exécutif, l'approbation sera considérée comme acquise lorsque cette autorité n'aura pas donné suite à la demande dans les vingt jours de la date de sa réception.	Quand les décisions prises par la Société devront recevoir l'approbation du Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions, l'approbation sera considérée comme acquise lorsque le Ministre n'aura pas donné suite à la demande dans les vingt jours de la date de sa réception.
Aucun emprunt ne pourra être contracté par la Société nationale des chemins de fer belges, si elle n'y est autorisée par une loi".	Aucun emprunt ne pourra être contracté par la Société nationale des chemins de fer belges, si elle n'y est autorisée par une loi.
§ 6. Le Roi est autorisé à coordonner les dispositions qui précèdent avec les dispositions de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges.	Le Conseil d'Etat propose de supprimer le paragraphe 6 (voir avis).
Article 2 de l'avant-projet de loi tendant à modifier l'article 16 de la loi du 25 juillet 1891.	Le Conseil d'Etat propose de supprimer l'article 2 de l'avant-projet. (voir avis)

Loi du 25 juillet 1891, article 16.
(modifié par la loi du 20 juillet 1927, article 3).

Article 16.-

La présente loi n'est pas applicable :

1° aux chemins de fer vicinaux;

2° aux tramways;

3° aux raccordements industriels;

4° aux communications établies dans l'intérêt d'une exploitation de mines conformément à la loi du 2 mai 1837;

5° aux chemins de fer exclusivement militaires, destinés à assurer les communications entre les ouvrages d'une position défensive.

Toutefois, les dispositions du titre II sont applicables aux chemins de fer vicinaux et aux services de transports automobiles exploités par la Société nationale des chemins de fer vicinaux ou mis en adjudication à son intervention.

Article 2.-

L'alinéa 2 de l'article 16 de la loi du 25 juillet 1891 revisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer, complété par l'article 3 de la loi du 20 juillet 1927, est modifié comme suit :

Toutefois, les dispositions du titre II sont applicables aux chemins de fer vicinaux et aux services de transports automobiles exploités par la Société nationale des chemins de fer belges et la Société nationale des chemins de fer vicinaux, ou mis en adjudication à leur intervention.

Article 3.-

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Article 6.-

... (voir article 3 du projet) ...

Het voorontwerp van wet strekt inzonderheid tot wijziging van verschillende artikelen van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Sommige van deze wijzigingen zijn noodzakelijk geworden sinds het op 20 oktober 1955 te Bern ondertekende verdrag betreffende de oprichting van "EUROFIMA", Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel. Derhalve behoort de wetgever eerst dit verdrag goed te keuren alvorens zijn goedkeuring aan het onderhavig voorontwerp te hechten.

Het voorontwerp draagt als opschrift : "Ontwerp van wet houdende wijziging van de wet van 25 juli 1891 op de politie der spoorwegen en van die van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen".

Zoals verder zal worden aangetoond, is de voorgenomen wijziging van de wet van 25 juli 1891 overbodig en kan het opschrift als volgt worden gelezen :

"Ontwerp van wet houdende wijziging van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen".

In de aanhef van het koninklijk besluit tot indiening van het ontwerp leze men : "Op de voordracht ... en op advies van Onze in raad vergaderde Ministers" ; in de Franse tekst : "... et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en conseil".

.../...

Artikel 1, § 1, herhaalt de tekst van artikel 1 van de wet van 23 juli 1926 en voegt er enkele bepalingen aan toe betreffende het maatschappelijk doel van de Maatschappij.

Artikel 1 van de wet van 23 juli 1926 nu machtigt de Koning tot het oprichten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen waaraan als inbreng het recht wordt afgestaan om gedurende 75 jaar het Staatsspoorwegnet te exploiteren. Dit artikel zegt ook dat, zodra de Maatschappij is opgericht, een exemplaar van haar statuten bij de Wetgevende Kamers ter tafel wordt gelegd.

Ten einde alle mogelijke verwarring ingevolge de herhaling van deze bepalingen in een nieuwe wet te vermijden, wordt voorgesteld, artikel 1 van de wet van 23 juli 1926 onveranderd te behouden en in die wet een artikel 1bis in te voegen met de nieuwe bepalingen die in § 1 van het voorontwerp voorkomen.

Het doeltvan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, zoals het in artikel 4 van de huidige statuten van de Nationale Maatschappij is omschreven, is "de spoorwegen volgens de industriële methodes, maar onder vrijwaring van de belangen der nationale economie, te beheren en te

.../...

exploiteren". Deze tekst is in het voorontwerp overgenomen en zal voortaan in de wet voorkomen. Maar bovendien verruimt het voorontwerp enerzijds het begrip spoorweg : "alle vorm van gemeenschappelijk vervoer door middel van rollend materieel op een daarvoor speciaal ontworpen en bestemde onderbouw". Hieruit volgt, dat alle gemeenschappelijk vervoer op sporen als spoorweg zal moeten worden aangemerkt en dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen dus ook buurtlijnen of stadslijnen zal kunnen exploiteren.

Anderzijds wil het voorontwerp in ditzelfde artikel 1 het maatschappelijk doel van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zo ruim mogelijk omschrijven. "Zij kan, op eigen gezag of mits zij daartoe machtiging van de Koning heeft verkregen, door middel van deelneming in bestaande of op te richten, vreemde of internationale organismen of maatschappijen, alle commerciële, industriële of financiële operaties verrichten die rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of ten dele, in verband staan met haar maatschappelijk doel dan wel de verwezenlijking of de uitbreiding van dat doel mochten kunnen vergemakkelijken of bevorderen".

Bij deze tekst geeft de memorie van toelichting als voorbeeld van activiteiten welke de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen mag uitoefenen : "de uitbating van restauratiezalen, van buffetten, enz. ; de bouw van materieel bestemd om door haar te worden gebruikt, de

.../...

organisatie van alle wegtransport met het doel het vervoer der goederen te vergemakkelijken, de verlenging van de vervoerdiensten per spoor door wegvervoerdiensten".

In feite machtigt de voorgestelde tekst de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen tot het verrichten van alle werkzaamheden in enig - rechtstreeks of onrechtstreeks - verband met de exploitatie van de spoorwegen. Zo zou zij de verschillende voor het spoorwegvervoer dienstige energiebronnen kunnen exploiteren of nog, een metaalindustrie oprichten waar het plaatijzer nodig voor de bouw van haar rollend materieel zou worden voortgebracht.

\+

\+ +

Artikel 1, § 2, wil in de wet de bepaling van de statuten der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen invoegen krachtens welke de Raad van beheer zijn bevoegdheden op de directeur-generaal kan overdragen.

De voorgestelde tekst stelt geen enkele grens aan die machtsoverdracht. Aangezien het echter niet opgaat, dat de Raad van beheer al zijn bevoegdheden overdraagt, behoort de wet te bepalen, dat overdracht van bevoegdheden alleen mogelijk is binnen de in de statuten vastgestelde grenzen.

\+

\+ +

/

Artikel 1, § 3, heeft betrekking op artikel 14 van de wet van 23 juli 1926.

Dit artikel 14 luidt als volgt :

"Artikel 14.-

Zijn vrijgesteld van het zegel alsmede van de formaliteit der registratie :

1° de oprichtingsakte van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen alsmede de akten tot wijziging der statuten ;

2° al de akten betreffende de oprichting of de omvorming van deze Maatschappij en de uitgifte van haar titels.

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen is gelijkgesteld met de Staat voor de toepassing der wetten op de registratie-, zegel-, griffie-, hypotheek- en successierechten, op de met de zegelrechten gelijkgestelde taxes, alsmede op al de overige rechtstreekse of onrechtstreekse belastingen. Zij is vrijgesteld van alle belastingen of taxes ten bate van de provinciën en de gemeenten.

De bekendmaking bij wege van de "Moniteur belge" en diens bijlagen van de akten voormelde maatschappij betreffende, geschiedt kosteloos".

.../...

Aan de slotzin van het tweede lid van dit artikel voegt het voorontwerp toe, dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen vrijgesteld is van "om het even welke vergoedingen" (in het Frans: "redevances") ten behoeve van provinciën en gemeenten.

De betekenis van de Franse term "redevance" is niet door de wet omschreven en de term "vergoeding" in het Nederlands is niet gelukkig gekozen; er had "retributie" moeten staan. In zijn gebruikelijke betekenis is "retributie" : de vergoeding van een dienst verstrekt door Staat, provincie of gemeente waarop de particulier genoodzaakt is een beroep te doen omdat het monopolie van bedoelde dienst bij de Staat, de provincie of de gemeente berust.

Volgens de uitleg van de gemachtigde ambtenaren zou de bedoeling van de Regering niet zijn, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen vrijstelling te verlenen van retributies, opgevat als vergoeding van een verstrekte dienst. Zo zou de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen bijvoorbeeld niet worden vrijgesteld van het door de stad Antwerpen geheven kraangeld.

Gelet op deze uitleg, dient te worden bepaald dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, ofschoon vrijgesteld van alle belastingen of taksen ten bate van provinciën en gemeenten, niettemin onderworpen blijft aan de belastingen ter vergoeding van door provinciën of gemeenten verstrekte diensten. In de hierna voorgestelde tekst komt dit onderscheid tot uiting.

\+

\+ \+

.../...

In verband met de ontworpen wijziging van artikel 14 rijst de vraag, in welke mate dit artikel thans nog van kracht is.

Krachtens artikel 290 van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten van 30 november 1939, zijn de vroegere wetsbepalingen inzake registratie-, hypotheek- en griffierechten opgeheven. Een soortgelijke bepaling bevatten artikel 81 van het Wetboek der zegelrechten van 26 juni 1947 en artikel 163 van het Wetboek der successierechten van 31 maart 1936. In evengenoemde Wetboeken komen ook fiscale bepalingen voor met betrekking tot de handelingen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Ten slotte stelt artikel 208 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes van 2 maart 1927 de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gelijk met de Staat.

Uit de genoemde wetgeving blijkt, dat artikel 14 van de wet van 23 juli 1926, al is het niet uitdrukkelijk opgeheven, toch niet langer van kracht is ten aanzien van de registratie-, hypotheek- en griffierechten de erfenisrechten, de zegelrechten en de met het zegel gelijkgestelde taksen.

Derhalve behoort artikel 14 van de wet te worden vervangen door een nieuwe tekst, die behalve de nog geldende bepalingen de door het voorontwerp toegevoegde nieuwe bepalingen zou bevatten.

.../...

De laatste twee alinea's van § 3 bepalen dat de door "EUROFIMA" gedane verrichtingen, noch voor "EUROFIMA" zelf, noch voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen grotere fiscale lasten mogen opleveren dan indien de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zo rechtstreeks had gedaan. Deze bepalingen herhalen de tekst van artikel 7 van het internationaal verdrag tot oprichting van "EUROFIMA".

\+

\+ \+

Artikel 1, § 4, van het voorontwerp strekt tot wijziging van artikel 17 van de wet van 23 juli 1926, dat zegt : "De Regering regelt de politie en zorgt voor de veiligheid op de spoorwegen overeenkomstig de van kracht zijnde wetsbepalingen".

In de wet van 1926 was deze bepaling overbodig. Krachtens de wet van 1835 betreffende de tolrechten en de politiereglementen op de spoorwegen, kan de Koning immers "reglementen vaststellen voor de exploitatie en de politie van de nieuwe spoorlijn". De wet van 1835 gold zowel voor de spoorwegen onder Staatsbeheer als voor de spoorwegen door private maatschappijen geëxploiteerd.

Het voorontwerp breidt 's Konings bevoegdheid inzake politie uit tot "de autovervoerdiensten die door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd of door dezer tussenkomst aanbesteed worden".

.../...

Ook deze verruiming van bevoegdheid is overbodig. De besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen gelast de Koning de politiereglementen voor bedoelde vervoerdiensten vast te stellen (artikel 30). Krachtens artikel 16 van dezelfde besluitwet echter vallen de rechtstreeks of onrechtstreeks door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen geëxploiteerde autovervoerdiensten onder toepassing van de besluitwet. Hetzelfde geldt voor de door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen geëxploiteerde diensten voor goederenvervoer met autovoertuigen, welke onder toepassing vallen van het koninklijk besluit nr 248 van 5 maart 1936 houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen en van de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Om te vermijden dat er verschillende wetteksten met dezelfde draagwijdte zouden zijn en oordelend dat de wetsbepalingen betreffende de politie op het vervoer per spoor en over de weg beter op hun plaats zijn in de wetten betreffende de politie op de spoorwegen en het wegvervoer, stelt de Raad van State voor, artikel 17 van de wet van 23 juli 1926 op te heffen.

\+

\+ \+

Artikel 1, § 5, zegt welke beslissingen van de Raad van beheer van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, ter goedkeuring moeten worden voorgelegd. Zodoende vervangt het voorontwerp artikel 18 van de wet, dat hetzelfde doel had.

Luidens de onder 4° voorgestelde tekst moeten "de overdrachten van bevoegdheid inzake tarieven verleend aan het bestuur" aan de Minister ter goedkeuring worden voorgelegd. Uit de door de gemachtigden van de Regering verstrekte toelichting blijkt, dat de woorden "aan het bestuur" behoren te worden vervangen door "aan de directeur-generaal".

In het volgend lid vervange men de woorden "de goedkeuring behoeven van een overheid der uitvoerende macht" door "de goedkeuring behoeven van de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren". "De overheid der uitvoerende macht" zal immers altijd de Minister zijn.

\+

\+ \+

Artikel 1, § 6, machtigt de Koning om de bepalingen van het voorontwerp te coördineren met die van de wet van 23 juli 1926.

Aangezien het voorontwerp zelf die coördinatie tot stand brengt, hoeft de Koning daartoe niet te worden gemachtigd.

De wet van 23 juli 1926, zoals zij is gewijzigd door het koninklijk besluit van 14 januari 1927, door de wet van 2 augustus 1955, en zoals zij ten slotte zal worden gewijzigd door het onderhavige voorontwerp, kan worden herdrukt zonder dat de Koning daarvoor een machtiging tot coördinatie nodig heeft.

\+

\+ \+

Artikel 2 van het voorontwerp strekt tot wijziging van artikel 16 van de wet van 25 juli 1891 op de politie der spoorwegen.

Krachtens titel II van die wet kan de Koning sommige personeelsleden van de spoorwegbesturen benoemen tot "wegeniswachter", "politieopziener" of "politie-hoofdopziener". Daarop volgt dan een omschrijving van die ambten.

Krachtens artikel 16, aangevuld door de wet van 20 juli 1927, is titel II toepasselijk"op de vervoerdiensten per automobiel die door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen geëxploiteerd worden of aanbesteed door hare bemiddeling".

Aan deze bepaling voegt het voorontwerp toe : de autovervoerdiensten die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen geëxploiteerd of door bemiddeling van die Maatschappij aanbesteed worden.

Door de bepalingen van titel II van de wet van 25 juli 1891 toepasselijk te maken op de autovervoerdiensten die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen geëxploiteerd of door haar bemiddeling aanbesteed worden, bedoelt het voorontwerp de spoorwegambtenaren met bevoegdheid van gerechtelijke politie ook bevoegd te verklaren tot het opsporen en vaststellen der overtredingen van de wetten en reglementen betreffende dit vervoer. Die vervoerdiensten vallen echter onder toepassing van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen. Artikel 31 van deze besluitwet bepaalt :

.../...

"De ambtenaren en beambten belast met het toezicht op de uitvoering van deze besluitwet worden door de Koning aangesteld". Een besluit van de Regent van 31 maart 1947 heeft die ambtenaren aangewezen, zonder daarbij de ambtenaren van de spoorwegen te vermelden. Om versnippering van de bepalingen betreffende de politie op het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen te voorkomen, behoort men het besluit van de Regent van 31 maart 1947 op dat punt aan te vullen.

Artikel 2 van het voorontwerp kan dan vervallen.

.../...

Wet van 23 juli 1926 (artikelen welke het voorontwerp wijzigt).	Voorontwerp van wet (tekst van de Regering).	Door de Raad van State voorgestelde tekst.
Artikel 1.-		De Raad van State stelt voor, artikel 1 van de wet van 23 juli 1926 in zijn huidige vorm te behouden en in die wet een artikel 1bis in te voegen, met de nieuwe bepalingen van het voorontwerp.
De Regering is gemachtigd tot het oprichten van een maatschappij, waaraan zij als inbreng het recht afstaat om gedurende vijfenzeventig jaar het Staatsspoorwegnet te exploiteren. De statuten van die maatschappij worden door de Regering opgemaakt en kunnen door haar slechts worden gewijzigd in overeenstemming met de bepalingen van deze wet, die essentieel zijn. Zodra de maatschappij opgericht is, wordt een exemplaar van haar statuten bij de Wetgevende Kamers ter tafel gelegd.	Artikel 1.- De volgende wijzigingen worden gebracht aan de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gewijzigd bij de wet van 2 augustus 1955 :	Artikel 1.- In de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt een artikel 1bis ingevoegd, als volgt :

§ 1. Artikel 1 van die wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

"Artikel 1.- De Koning is gemachtigd tot het oprichten van een maatschappij, waaraan Hij als inbreng het recht afstaat om gedurende vijfenzeventig jaar het Staatsspoorwegnet te exploiteren.

De Maatschappij heeft ten doel de spoorwegen volgens de industriële methodes, doch onder vrijwaring van de belangen van 's Lands economie, te beheren en te exploiteren.

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

De Maatschappij kan, op eigen gezag of mits zij daartoe machtiging van de Koning heeft verkregen, door middel van deelneming in bestaande of op te richten, vreemde of internationale organismen of maatschappijen, alle commerciële, industriële of financiële operaties verrichten

"Artikel 1bis.- De Maatschappij heeft ten doel de spoorwegen volgens industriële methodes, doch onder vrijwaring van de belangen van 's Lands economie, te beheren en te exploiteren.

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

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

Artikel 5.-

De organen van de Maatschappij zijn de algemene vergadering van aandeelhouders en de raad van beheer.

die rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of ten dele, in verband staan met haar maatschappelijk doel dan wel de verwezenlijking of de uitbreiding van dat doel mochten kunnen vergemakkelijken of bevorderen.

De Maatschappij kan eveneens, mits zij daartoe machtiging van de Koning heeft verkregen, lijnen opheffen, de exploitatie ervan stopzetten of het net uitbreiden.

De statuten van die Maatschappij worden slechts opgemaakt en kunnen door de Koning maar gewijzigd worden in overeenstemming met de bepalingen van deze wet die essentieel zijn.

De verbintenissen van die Maatschappij worden geacht commerciële verbintenissen te zijn.

Zodra de Maatschappij opgericht is, zal een exemplaar van haar statuten bij de Wetgevende Kamers ter tafel gelegd worden.

§ 2. Artikel 5 van die wet wordt aangevuld met de volgende bepaling :

"Artikel 5.-

De raad van beheer kiest buiten zijn leden een directeur-generaal, die de hem door de raad overgedragen bevoegdheden uitoefent.

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

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

Artikel 2.-

Artikel 5 van dezelfde wet wordt met de volgende bepaling aangevuld :

"De raad van beheer kiest buiten zijn leden een directeur-generaal, die de hem door de raad overgedraagde bevoegdheden uitoefent binnen de bij de statuten

Artikel 14.-

Zijn vrijgesteld van het zegel alsmede van de formaliteit der registratie :

1° de oprichtingsakte van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen alsmede de akten tot wijziging der statuten ;

2° al de akten betreffende de oprichting of de omvorming van deze Maatschappij en de uitgifte van haar titels.

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen is gelijkgesteld met de Staat voor de toepassing der wetten op de registratie-, zegel-, griffie-, hypotheek- en successierechten, op de met de zegelrechten gelijkgestelde taxes, alsmede op al de overige rechtstreekse of onrechtstreekse belastingen. Zij is vrijgesteld van alle belastingen of taxes ten bate van de provincien en de gemeenten.

De directeur-generaal kan, binnen de door de Raad van beheer bepaalde perken, zijn bevoegdheden op zijn beurt overdragen.

§ 3. In artikel 14, 2°, van dezelfde wet, worden de woorden "of om het even welke vergoedingen" toegevoegd achter de woorden "zij is vrijgesteld van alle belastingen of taxes".

Daarenboven wordt dat artikel 14 aangevuld met de volgende bepaling :

" De door de Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel verrichte handelingen met het oog op de verschaffing, door die Maatschappij aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, van spoorwegmaterieel- hetzij de eigendom daarvan onmiddellijk dan wel eerst later overgaat -,geschieden op zodanige wijze dat daaruit noch voor de Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel, noch voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, meer fiscale lasten voortvloeien dan het geval zou zijn, indien de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen dat materieel rechtstreeks zou verwerven.

De directeur-generaal kan, binnen de door de raad van beheer bepaalde grenzen, zijn bevoegdheden op zijn beurt overdragen.

Artikel 3.-

Artikel 14 van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 14.- Onverminderd de bepalingen van de Wetboeken der registratie-, hypotheek- en griffierechten, der successierechten, der zegelrechten en der met het zegel gelijkgestelde taxen, wordt de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen met de Staat gelijkgesteld voor de toepassing der wetten inzake directe of indirecte belastingen. Zij is vrijgesteld van alle belastingen en taxen ten bate van provinciën en gemeenten, met uitzondering echter van heffingen ter vergoeding van verstrekte diensten.

De akten van de hier genoemde Maatschappij worden in het Belgisch Staatsblad en zijn bijlagen kosteloos bekendgemaakt.

De handelingen door de Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel verricht met het oog op de verschaffing, door die Maatschappij

.../...

De bekendmaking, bij wege
en de "Moniteur belge" en diens
ijlagen van de akten voormelde
aatschappij betreffende, ge-
chiedt kosteloos.

De in- en uitvoer van spoorwegmaterieel, die plaats vindt binnen het raam van de in het vorig lid bedoelde handelingen, geschiedt evenzo op zodanige wijze dat daaruit noch voor de Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel, noch voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, meer fiscale lasten en douanerechten voortvloeien dan het geval zou zijn, indien de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen dat materieel rechtstreeks zou in- en uitvoeren.

§ 4. Artikel 17 van de wet van 23 juli 1926 wordt gewijzigd als volgt :

aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, van spoorwegmaterieel - hetzij de eigendom daarvan onmiddellijk dan wel eerst later overgaat -, geschieden op zodanige wijze dat dit noch voor de Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel, noch voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, meer fiscale lasten medebrengt dan indien de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen dat materieel rechtstreeks zou aanschaffen.

De in- en uitvoer van spoorwegmaterieel, die plaatsvindt binnen het raam van de in het vorig lid bedoelde handelingen, geschiedt eveneens op zodanige wijze dat dit noch voor de Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel, noch voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, meer fiscale lasten en douanerechten medebrengt dan indien de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen dat materieel rechtstreeks zou in- en uitvoeren.

Artikel 4.-

Artikel 17 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Artikel 17.-

De Regering regelt de politie en zorgt voor de veiligheid op de spoorwegen overeenkomstig de van kracht zijnde wetsbepalingen.

Artikel 17.-

De Koning regelt de politie en zorgt voor de veiligheid op de spoorwegen en op de autovervoerdiensten die door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd of door dezer tussenkomst aanbesteed worden.

§ 5. Artikel 18 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepalingen :

Artikel 5.-

Artikel 18 van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

Artikel 18.-

Aan de goedkeuring van de Minister, tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, worden voorgelegd de besluiten van de raad van beheer betreffende :

1° het vervreemden, aankopen en ruilen van onroerende goederen of rechten, indien de waarde een millioen overschrijdt ;

2° de contracten van aanbesteding, gesloten voor een duur van meer dan tien jaar of waarvan het bedrag ten minste een millioen frank beloopt en de koopovereenkomsten uit de hand, waarvan het bedrag ten minste 500.000 frank beloopt.

"Artikel 18.-

Dienen de Minister, tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren ter goedkeuring voorgelegd de beslissingen van de raad van beheer betreffende :

1° het vervreemden, verwerven en ruilen van onroerende goederen of rechten, indien de waarde meer dan drie millioen frank bedraagt ;

2° de aanbestedingsovereenkomsten, gesloten voor een termijn van meer dan tien jaar of waarvan het bedrag meer dan 3.000.000 frank beloopt en de onderhandse overeenkomsten waarvan het bedrag meer dan 1.500.000 frank beloopt.

"Artikel 18.-

Aan de Minister, tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, dienen ter goedkeuring te worden voorgelegd de beslissingen van de raad van beheer betreffende :

1° het vervreemden, verkrijgen en ruilen van onroerende goederen of rechten, indien de waarde meer dan drie millioen frank bedraagt ;

2° de aanbestedingsovereenkomsten voor een termijn van meer dan tien jaar of ten bedrage van meer dan 3.000.000 frank, en de onderhandse overeenkomsten ten bedrage van meer dan een millioen vijfhonderd duizend frank.

.../...

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen kan geen uitbreiding van het net ondernemen en geen lening aangaan, indien zij daartoe niet bij een wet wordt gemachtigd.

De bedragen onder 1° en 2° kunnen gewijzigd worden bij koninklijk besluit;

3° de overeenkomsten voor het huren van alle onroerende goederen en de concessies die gesloten, respectievelijk verleend zijn voor een periode van meer dan 9 jaar;

4° de overdrachten van bevoegdheid inzake tarieven verleend aan het bestuur.

Wanneer de door de Maatschappij genomen beslissingen de goedkeuring behoeven van een overheid der uitvoerende macht, wordt die goedkeuring geacht verkregen te zijn, wanneer die overheid aan het verzoek geen gevolg heeft gegeven binnen de twintig dagen na de datum van ontvangst van dat verzoek.

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen kan geen lening aangaan, indien zij daartoe niet bij een wet gemachtigd wordt".

§ 6. De Koning wordt ertoe gemachtigd de bepalingen hiervoren te ordenen met die van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

De bedragen onder 1° en 2° kunnen bij koninklijk besluit worden gewijzigd;

3° de overeenkomsten voor het huren van alle onroerende goederen en de concessies die gesloten, respectievelijk verleend zijn voor een periode van meer dan negen jaar;

4° de overdrachten van bevoegdheid inzake tarieven verleend aan de directeur-generaal.

Wanneer de door de Maatschappij genomen beslissingen de goedkeuring behoeven van de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, wordt die goedkeuring geacht verkregen te zijn, wanneer de Minister aan het verzoek geen gevolg heeft gegeven binnen twintig dagen na de datum van ontvangst van dat verzoek.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen kan geen lening aangaan, indien zij daartoe niet bij een wet gemachtigd wordt.

De Raad van State stelt voor, deze paragraaf 6 te schrappen (zie advies).

Wet van 25 juli 1891, artikel 16.

(gewijzigd door de wet van 20 juli 1927, artikel 3).

Artikel 16.-

Deze wet is niet van toepassing :

1° op de buurtspoorwegen ;

2° op tramwegen ;

3° op verbindingssporen naar nijverheidsgestichten ;

4° op gemeenschapsmiddelen aangelegd ten behoeve ener mijnontginning, overeenkomstig de wet van 2 mei 1837 ;

5° op spoorwegen die uitsluitend krijgsspoorwegen zijn en bestemd tot het verzekeren der gemeenschap tussen de werken ener verdedigende stelling.

Artikel 2 van het voorontwerp van wet strekkend tot wijziging van artikel 16 van de wet van 25 juli 1891.

Artikel 2.-

Het tweede lid van artikel 16 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening van de wet van 25 april 1843 op de politie der spoorwegen, aangevuld door artikel 3 van de wet van 20 juli 1927, wordt gewijzigd als volgt :

De Raad van State stelt voor, artikel 2 van het voorontwerp te schrappen (zie advies).

.../...

Nochtans zijn de bepalingen van titel II van toepassing op de buurtspoorwegen en op de vervoerdiensten per automobiel die door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen geëxploiteerd worden of aanbesteed door hare bemiddeling .

De bepalingen van titel II zijn evenwel toepasselijk op de buurtspoorwegen en op de autovervoerdiensten die door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen geëxploiteerd of door bemiddeling van die Maatschappijen aanbesteed worden.

Artikel 3.-

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt.

Artikel 6.-

... (zie artikel 3 van het voorontwerp) ...

La chambre était composée de

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

L. MOUREAU, conseillers d'Etat,
G. HOLOYE, raadsheren van State,

F. DUCHENE, assesseurs de la section de législation,
F. VAN GOETHEM, bijzitters van de afdeling wetgeving,

C. ROUSSEAUX, greffier adjoint, greffier.
adjunct-griffier, griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. SUETENS.
Le rapport a été présenté par M. A. DEPONDT, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

(s) C. ROUSSEAUX.

De kamer was samengesteld uit

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. SUETENS.
Het verslag werd uitgebracht door de H. A. DEPONDT, auditeur.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) J. SUETENS.