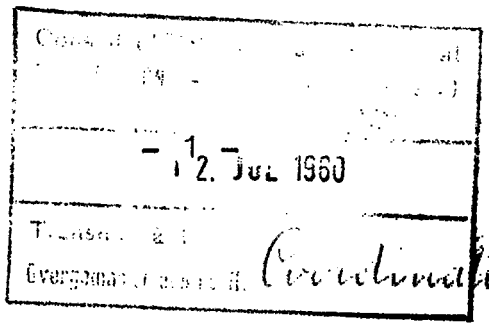
ADV.



L. 7142/1.

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 18 mai 1960, d'une demande d'avis sur un "projet de loi-cadre créant de nouvelles sociétés de transports en commun urbains", a donné le 14 juin 1960 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 18e mei 1960 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van kaderwet tot oprichting van nieuwe maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer", heeft de 14e juni 1960 het volgend advies gegeven :

OBSERVATION PRELIMINAIRE.

Selon l'exposé des motifs l'intention du Gouvernement est de soumettre au Parlement un projet de loi-cadre tranchant les seuls problèmes de fond communs aux réseaux des tramways d'Anvers, Gand, Liège, Verviers et Charleroi.

Le projet se fonde sur les mêmes principes que ceux qui sont à la base de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la région bruxelloise. L'article 22 du projet a d'ailleurs pour objet de modifier la loi du 17 juin 1953, de sorte que les dispositions nouvelles seront intégrées dans cette loi.

Dès lors, il serait préférable de régler par une loi unique, les problèmes communs à l'ensemble des réseaux urbains du pays, d'abroger la loi du 17 juin 1953 et de prévoir des dispositions particulières pour le réseau de Bruxelles.

Le Conseil d'Etat ne pouvant préjuger l'intention du Gouvernement sur ce point, limitera son examen au projet de loi tel qu'il a été présenté.

\+

\+ \+

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET.

Le projet est intitulé : "Loi-cadre créant de nouvelles sociétés de transports en commun urbains".

.../...

L'expression "loi-cadre" n'a jamais été employée par le législateur belge. Il serait préférable de ne pas utiliser l'expression doctrinale de loi-cadre dans l'intitulé; celui-ci pourrait être rédigé comme suit :

"Projet de loi relative à la création de sociétés de transports intercommunaux urbains".

\+

\+ \+

Il n'est pas d'usage de mentionner, dans le préambule de l'arrêté royal de présentation d'un projet de loi, l'avis du Conseil d'Etat, ni l'avis des Ministres qui en ont délibéré en conseil.

Article 4.

Le premier alinéa de l'article devrait être rédigé comme suit :

"Le Roi est autorisé à effectuer à chacune des sociétés de transports intercommunaux les apports définis à l'article 3, **alinéa** 1er , 1°".

Cet article autorise le Roi à faire, aux associations, certains apports au nom de l'Etat, d'une part, et au nom des provinces et communes intéressées, d'autre part, sous la condition suspensive, en ce qui concerne les provinces et les communes, de l'accord qu'elles auront à donner à leur participation dans l'association.

.../...

Il y a lieu d'observer que cette disposition ne fixe aucun délai dans lequel les pouvoirs subordonnés devront décider de leur participation à l'association, et qu'elle ne détermine pas la manière dont les experts chargés d'établir la valeur des biens revenant aux pouvoirs subordonnés, seront désignés, ni la manière dont ils devront accomplir leur mission.

Article 5.

Le comité de contact dont cet article prévoit la création éventuelle, est un organisme purement consultatif, dont la consultation n'est pas obligatoire.

Le Roi ne doit pas être spécialement autorisé, par une disposition légale expresse, à créer un tel organisme.

L'article 5 pourrait donc être omis.

S'il était maintenu, il y aurait lieu, par souci de concordance, de supprimer le deuxième alinéa et de prévoir, à l'article 22, une disposition particulière pour la région bruxelloise.

Article 6.

En prévoyant que les concessions et autorisations seront accordées par le Roi, directement et sans adjudication, les trois premiers alinéas de cet article dérogent aux articles 1er et 3 de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways, qui déterminent les autorités compétentes pour accorder les concessions de tramways et imposent le procédé de l'adjudication publique.

.../...

Le quatrième alinéa serait mieux rédigé comme suit :

"Le Roi peut modifier le périmètre de la région pour laquelle les concessions et autorisations ont été accordées, chaque fois qu'une extension de cette région sera nécessaire ... (comme au projet) ... ".

Article 7.

Cet article pourrait être rédigé ainsi :

"Aucune concession ou autorisation nouvelle ne sera accordée par application de l'article 6, alinéa 2, sans que les conseils communaux et la députation permanente intéressés aient été entendus".

Article 8.

La dernière phrase du premier alinéa ne fait que rappeler une disposition prévue par l'article 3, dernier alinéa. Elle est, au surplus, de nature à jeter une certaine confusion dans l'interprétation de cet alinéa. Celui-ci devrait être rédigé comme suit :

"Les concessions et autorisations seront accordées pour une durée indéterminée s'étendant jusqu'au 31 décembre 1983 au moins.

Toutefois, s'il s'agit de sociétés dont la durée expire avant cette date, les concessions et autorisations seront accordées pour la durée des sociétés elles-mêmes".

Article 9.

Aux termes de l'article 9, les sociétés de transports interdommunaux ne pourront céder, sous quelque forme que ce soit, ou affermer, l'exploitation de leurs concessions et les autorisations couvrant leurs services publics d'autobus.

L'exposé des motifs précise que cette interdiction ne s'applique pas "aux services spéciaux d'autobus" qui doivent parfois être organisés notamment pour le transport d'écoliers et d'ouvriers. Cette précision devrait figurer dans le texte. La rédaction suivante est proposée :

"Les sociétés de transports intercommunaux ne pourront ,sous quelque forme, céder ou affermer l'exploitation de leurs concessions et autorisations, sauf les autorisations relatives à leurs services spéciaux d'autobus".

Article 10.

Cet article charge le Roi d'arrêter le cahier des charges de chaque association. Le Roi devra déterminer la formule qui permettra de fixer les prix de transport. L'alinéa 2, toutefois, accorde au Ministre le pouvoir de déroger aux tarifs établis par application de la formule arrêtée par le Roi, pour des raisons d'intérêt général. Le Ministre trouve donc, dans cette disposition, le pouvoir de fixer, lui-même, les prix de transport.

.../...

L'intention du Gouvernement serait plus exactement traduite par le texte suivant :

"Le Roi arrêtera, pour chacune des sociétés de transports intercommunaux, le cahier des charges auquel elle sera soumise.

Le cahier des charges déterminera, notamment, les obligations de la société envers les pouvoirs publics ainsi que la formule suivant laquelle les prix de transport seront établis. Ces derniers constitueront pour la société les tarifs qu'elle sera admise à percevoir au regard de la législation en matière de prix.

Toutefois, le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions pourra y déroger pour des raisons d'intérêt général. Dans ce cas, il devra se concerter ... (comme au projet) ... ".

Article 11.

L'alinéa 2 serait mieux rédigé comme suit :

"Le Ministre peut, suivant les mêmes modalités, mais dans le respect des statuts et des cahiers des charges et sous réserve des dispositions prévues à l'article 10, alinéa 3, s'opposer à l'exécution de décisions qui seraient contraires à l'intérêt général".

.../...

Article 13.

La première phrase de cet article n'apporte aucune explication sur les conditions dans lesquelles le Ministre peut "aviser aux mesures nécessaires" pour développer les transports urbains. Si elle a pour objet d'indiquer la politique du Gouvernement en matière de transports en commun urbains, elle ne trouve pas sa place dans un texte de loi.

D'autre part, aucune disposition légale n'est nécessaire pour permettre à un Ministre de faire des propositions budgétaires.

L'article 13 est donc superflu et peut être supprimé. Si le Gouvernement désirait le maintenir, il conviendrait de le rédiger ainsi :

"Le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions avisera aux mesures nécessaires pour développer les transports urbains. A cet effet, il pourra, en cas de nécessité, et pour permettre des investissements requis par des raisons d'intérêt général, proposer, à charge du budget de son département, soit des crédits spéciaux, soit des participations dans les charges d'intérêts d'emprunts ayant pour objet l'acquisition de matériel roulant ou l'aménagement d'installations fixes".

.../...

Article 18.

Le procédé utilisé pour identifier les sociétés de transports intercommunaux qui bénéficieront des exonérations fiscales que l'article prévoit, est inadéquat. Il est, en effet, impossible pour le législateur d'indiquer, lui-même, la date de la promulgation de la loi qui est soumise à sa délibération .

Le Conseil d'Etat propose de remplacer, dans chaque paragraphe, les mots "la loi-cadre du .." par l'intitulé complet de la loi.

Les §§ 1er, 2 et 3 doivent être complétés comme suit :

"§ 1er. L'article 161, 3°, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, modifié par l'article 14, § 1er, de la loi du 17 juin 1953,... (comme au projet) ...".

"§ 2. L'article 59^{1}, 42°, du Code des droits de timbre, modifié par l'article 6 de l'arrêté royal du 12 septembre 1957, ... (comme au projet) ...".

"§ 3. L'article 208 du Code des taxes assimilées au timbre, modifié par l'article 14, § 3, de la loi du 17 juin 1953, ... (comme au projet) ...".

.../...

Article 19.

A l'alinéa 1er, cinquième ligne, le pronom "lui" doit s'écrire avec une majuscule.

A la dernière ligne, il y a lieu de remplacer le pronom "il" par "celui-ci".

Article 20.

Dans la dernière phrase du premier alinéa, le mot "valablement" est superflu ; il serait préférable de l'omettre.

Article 22.

Si l'article 5 du projet de loi était maintenu, il y aurait lieu, suivant l'observation faite à propos de cet article, d'insérer dans la loi du 17 juin 1953 une disposition analogue à l'article 5.

Comme il a été dit à propos de l'article 13 du projet, le § 4 pourrait être supprimé.

Le texte suivant tient compte des modifications apportées aux articles du projet qui correspondent aux dispositions à insérer dans la loi du 17 juin 1953 :

.../...

"Les modifications suivantes sont apportées à la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la région bruxelloise :

§ 1er. L'article 6 est remplacé par la disposition suivante :

"La société des transports intercommunaux de Bruxelles ne pourra, sous quelque forme, céder ou affermer, l'exploitation de ses concessions et autorisations, sauf les autorisations relatives à ses services spéciaux d'autobus".

§ 2. L'article 7, alinéa 2, est remplacé par les dispositions suivantes :

"Le cahier des charges déterminera, notamment, les obligations de la société envers les pouvoirs publics ainsi que la formule suivant laquelle les prix de transport seront établis. Ces derniers constitueront pour la société des transports intercommunaux de Bruxelles les tarifs qu'elle sera admise à percevoir au regard de la législation en matière de prix.

Toutefois, le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions pourra y déroger pour des raisons d'intérêt général. Dans ce cas, il devra se concerter avec la société aux fins de prendre les mesures que requiert la sauvegarde de l'équilibre budgétaire de l'entreprise".

.../...

§ 3. L'article 8 est remplacé par la disposition suivante :

"Le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions peut s'opposer, par arrêté motivé, à l'exécution de décisions qui seraient contraires soit à la loi, soit aux statuts ou aux cahiers des charges.

Le Ministre peut, suivant les mêmes modalités, mais dans le respect des statuts et des cahiers des charges et sous réserve des dispositions prévues à l'article 7, alinéa 3, s'opposer à l'exécution de décisions qui seraient contraires à l'intérêt général".

§ 4. Il est inséré un article 9bis, libellé comme suit :

"Article 9bis.

Le Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions avisera aux mesures nécessaires pour développer les transports urbains. A cet effet, il pourra, en cas de nécessité, et pour permettre des investissements ... (comme au projet) ...".

§ 5. L'article 15 est remplacé par la disposition suivante :

"En cas d'insuffisance ... (comme au projet)...".

§ 6. Il est ajouté un article 17 libellé comme suit :

.../...

"Article 17.-

"Le Roi est autorisé à créer, pour la région bruxelloise telle qu'elle est définie à l'article 3, un "comité de contact" chargé de donner avis, à la demande du Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions, sur les problèmes de coordination et de rationalisation des services assurés par la société des transports intercommunaux de Bruxelles, d'une part, la société nationale des chemins de fer belges et la société nationale des chemins de fer vicinaux, d'autre part".

\+

\+ +

Le projet appelle en outre les modifications de forme suivantes :

Dans les articles 1er, 2 et 3, les lettres a et b doivent être remplacées par les chiffres 1° et 2°.

Ces corrections impliquent des modifications dans les articles qui se réfèrent aux articles 1er, 2 et 3 : à l'article 2, il y a lieu d'écrire "alinéa 2, 1° et 2°"à la place de"litteras a et b"; à l'article 3, alinéa 2 , il conviendrait de remplacer "litt. b ci-dessus" par "2°"; à l'article 21, il faudra citer "l'article 3, alinéa 1er, 1°" au lieu de "litt. a de l'article 3 de la présente loi".

\+

\+ +

.../...

L'intitulé de l'annexe devrait être rédigé comme suit :

"Statuts-types annexés à la loi ... (suit l'intitulé)".

Le dernier alinéa de l'article 1er des statuts-types contient des inexactitudes. En effet, la situation juridique des nouvelles associations est aussi régie par d'autres textes légaux, notamment par le Code de commerce, tandis que le projet de loi a plus précisément pour objet de régler le fonctionnement des associations. D'autre part, l'arrêté royal qui doit intervenir en vertu de l'article 1er du projet de loi, n'est pas un arrêté royal de constitution, mais un arrêté royal d'approbation.

Cet alinéa serait, dès lors, mieux rédigé ainsi :

"Son fonctionnement est régi par la loi ... (suit l'intitulé), les présents statuts et l'arrêté royal du ... qui les approuve".

A l'article 8, la première phrase ne peut être que le résultat d'une erreur. En effet, les articles 7 et 8 de la loi du 16 décembre 1851 sur les privilèges et hypothèques disposent : "Quiconque est obligé personnellement , est tenu de remplir ses engagements sur tous ses biens mobiliers ou immobiliers, présents et à venir" et "les biens du débiteur sont le gage commun de ses créanciers ... ". Cette phrase doit donc être supprimée.

.../...

Les amendements apportés au projet de statuts-types annexé au projet de loi, impliquent la revision du numérotage des articles et des références aux articles faites dans les statuts.

Chaque fois que les statuts-types se réfèrent à la loi-cadre, il y aurait lieu, pour le motif indiqué dans l'observation faite à propos de l'article 18 du projet de loi, de remplacer cette référence par l'intitulé complet de la loi.

A la fin de l'annexe, doivent figurer la mention : "Vu pour être annexé à la loi du ... ", la signature du Roi et le contreseing du Ministre des Communications et du Ministre des Finances.

VOORAFGAANDE OPMERKING.

Volgens de memorie van toelichting is de Regering voornemens aan het Parlement een ontwerp van kaderwet voor te leggen, waarin alleen de fundamentele problemen welke de tramwegennetten van Antwerpen, Gent, Luik, Verviers en Charleroi gemeen hebben, worden geregeld.

Het ontwerp gaat uit van dezelfde beginselen als de wet van 17 juni 1953 op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de streek van Brussel. Artikel 22 van het ontwerp strekt overigens tot wijziging van de wet van 17 juni 1953, waarvan de nieuwe bepalingen dus deel zullen uitmaken.

Het zou de voorkeur verdienen, de gemeenschappelijke problemen voor alle stadsnetten van het land door een enkele wet te regelen, de wet van 17 juni 1953 op te heffen en bijzondere bepalingen vast te stellen voor het net Brussel.

De Raad van State kan echter niet vooruitlopen op de bedoeling van de Regering ter zake, en beperkt daarom zijn onderzoek tot het wetsontwerp zoals het hem is voorgelegd.

\+

\+ \+

.../...

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP.

Het opschrift van het ontwerp luidt : "Kaderwet tot oprichting van nieuwe maatschappijen voor het gemeenschappelijk stedelijk vervoer".

"Kaderwet" is een doctrineterm, die door de Belgische wetgever nooit is gebruikt, en ook hier beter wordt vermeden. Men leze het opschrift als volgt :

"Ontwerp van wet betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk intercommunaal vervoer".

\+

\+ +

Het is niet gebruikelijk in de aanhef van een koninklijk besluit tot indiening van een ontwerp van wet de adviezen van de Raad van State en van de in Raad vergaderde Ministers te vermelden.

Artikel 4.

Het eerste lid van dit artikel leze men als volgt :

"De Koning kan in elke maatschappij voor intercommunaal vervoer de in artikel 3, eerste lid, 1°, bepaalde goederen inbrengen".

.../...

Krachtens dit artikel kan de Koning in de verenigingen bepaalde goederen inbrengen "in naam van de Staat eensdeels, en in naam van de betrokken provincies en gemeenten anderdeels, onder voorwaarde van opschorting, voor de provincies en gemeenten, van de door die openbare besturen te geven instemming met hun deelneming in de vereniging".

Op te merken valt, dat niet wordt bepaald binnen welke termijn de ondergeschikte overheden een beslissing moeten nemen ter zake van hun deelgenootschap en hoe de deskundigen, die de waarde van de aan de ondergeschikte besturen toekomende goederen moeten bepalen, zullen worden aangewezen, noch hoe zij hun taak zullen vervullen.

Artikel 5.

Het contactcomité dat krachtens dit artikel kan worden opgericht, is een zuiver adviserend lichaam, dat niet verplicht moet worden geraadpleegd.

De Koning moet niet speciaal door een uitdrukkelijke wetsbepaling tot het instellen van zulk een lichaam worden gemachtigd.

Artikel 5 kan dus vervallen.

Blijft het behouden, dan ware het tweede lid ter wille van de overeenstemming te schrappen en in artikel 22 een bijzondere bepaling voor de streek van Brussel in te voegen.

.../...

Artikel 6.

Met de bepaling, dat de concessies en vergunningen rechtstreeks en zonder aanbesteding door de Koning worden toegestaan, wijken de eerste drie alinea's van dit artikel af van de artikelen 1 en 3 van de wet van 9 juli 1875 op de tramwegen, die bepalen welke overheden bevoegd zijn om tramconcessies te verlenen en die toepassing van de openbare aanbesteding voorschrijven.

Het vierde lid kan beter als volgt worden gelezen :

"De Koning kan de omtrek van het gebied waarvoor de concessies en vergunningen verleend zijn, wijzigen telkens als uitbreiding van dit gebied noodzakelijk is ... (zoals in het ontwerp)".

Artikel 7.

Dit artikel kan worden gelezen als volgt :

"Geen nieuwe concessie of vergunning zal bij toepassing van artikel 6, tweede lid, worden verleend zonder dat de betrokken gemeenteraden en de bestendige deputatie zijn gehoord".

Artikel 8.

De laatste volzin van het eerste lid is alleen een herhaling van een bepaling van artikel 3, laatste lid, bij de interpretatie waarvan het bovendien enige verwarring kan stichten. Men leze de tekst als volgt :

.../...

"De concessies en vergunningen worden verleend voor een onbepaalde duur, die ten minste tot 31 december 1983 gaat.

Betreft het echter maatschappijen waarvan de duur vóór die datum verstrijkt, dan worden de concessies en vergunningen verleend voor de duur van de maatschappijen zelf".

Artikel 9.

Luidens artikel 9 mogen de maatschappijen voor intercommunaal vervoer de exploitatie van hun concessies en de vergunningen welke hun openbare autobusdiensten dekken, onder generlei vorm overdragen noch verpachten.

De memorie van toelichting verklaart, dat dit verbod niet geldt voor "de speciale autobusdiensten" die soms, met name voor het vervoer van scholieren en werklieden, moeten worden ingericht. Deze verduidelijking behoort in de tekst zelf te staan, als volgt :

"De maatschappijen voor intercommunaal vervoer mogen onder generlei vorm de exploitatie van hun concessies en vergunningen overdragen of verpachten, behalve de vergunningen betreffende hun speciale autobusdiensten".

.../...

Artikel 10.

Dit artikel gelast de Koning het bestek van iedere vereniging vast te stellen. Hij zal de formule moeten bepalen, aan de hand waarvan de vervoerprijzen kunnen worden vastgesteld. Krachtens het tweede lid echter kan de Minister "in het algemeen belang" afwijken van de tarieven die op grond van de door de Koning bepaalde formule zijn vastgesteld. Hier vindt de Minister dus de bevoegdheid om zelf de vervoerprijzen vast te stellen.

De bedoeling van de Regering zou juister worden weergegeven in de volgende tekst :

"De Koning stelt voor elke maatschappij voor intercommunaal vervoer het bestek vast waaraan zij onderworpen is.

Het bestek bepaalt inzonderheid de verplichtingen van de maatschappij tegenover de openbare besturen en de formule volgens welke de vervoerprijzen berekend worden. Deze prijzen zullen voor de maatschappij de tarieven zijn, welke zij volgens de prijzenwetgeving zal mogen heffen.

De Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, kan er echter in het algemeen belang van afwijken. In dat geval moet hij met ... (zoals in het ontwerp) ...".

.../...

Artikel 11.

Het tweede lid kan beter als volgt worden gelezen:

"De Minister kan volgens dezelfde regelen, maar met inachtneming van de statuten en bestekken en onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 10, derde lid, zich verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die met het algemeen belang mochten strijden".

Artikel 13.

De eerste volzin van dit artikel legt niet uit, onder welke omstandigheden de Minister "de nodige maatregelen" kan treffen om het stedelijk vervoer te bevorderen. Wordt ermede bedoeld, het Regeringsbeleid inzake gemeenschappelijk stedelijk vervoer aan te geven, dan is de plaats van die volzin niet in een wettekst.

Anderzijds heeft een Minister geen wetsbepaling nodig om begrotingsvoorstellen te kunnen doen.

Artikel 13 is dus overbodig en kan vervallen. Mocht de Regering het willen behouden, dan behoort het te worden gelezen als volgt :

"De Minister toe wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, neemt de nodige maatregelen om het stedelijk vervoer te bevorderen. Daartoe kan hij, in geval van noodzaak, en om investeringen in het algemeen belang mogelijk te maken, ofwel speciale kredieten ofwel aandelen in de rentelasten van leningen voor de aankoop van rollend materieel of de aanleg van vaste installaties, ten bezware van de begroting van zijn departement voorstellen".

.../...

Artikel 18.

De wijze waarop dit artikel de maatschappijen voor intercommunaal vervoer aanwijst die de belasting-vrijstelling volgens dat artikel zullen genieten, is ondienstig. De wetgever kan immers onmogelijk zelf de datum opgeven waarop de door hem behandelde wet zal worden afgekondigd.

Voorgesteld wordt, in alle paragrafen de woorden "de kaderwet van ..." te vervangen door het volledig opschrift van de wet.

De §§ 1, 2 en 3 moeten worden aangevuld als volgt :

"§ 1. Artikel 161, 3°, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, gewijzigd bij artikel 14, § 1, van de wet van 17 juni 1953, ... (zoals in het ontwerp) ...".

"§ 2. Artikel 59[1], 42°, van het Wetboek der zegelrechten, gewijzigd bij artikel 6 van het koninklijk besluit van 12 september 1957, ... (zoals in het ontwerp)...

"§ 3.Artikel 208 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes, gewijzigd bij artikel 14, § 3, van de wet van 17 juni 1953, ... (zoals in het ontwerp) ...".

.../...

Artikel 19.

In het eerste lid, vijfde regel, schrijve men het voornaamwoord "hem" met hoofdletter.

Op de voorlaatste regel vervange men het bezittelijk voornaamwoord "zijn" door "diens".

Artikel 20.

In de laatste volzin van het eerste lid kan het woord "geldig" als overbodig wegvallen.

Artikel 22.

Wordt artikel 5 van het ontwerp van wet gehandhaafd, dan behoort, volgens de bij dit artikel gemaakte opmerking, in de wet van 17 juni 1953 een bepaling als die van artikel 5 te worden opgenomen.

Zoals in verband met artikel 13 van het ontwerp is gezegd, kan § 4 worden geschrapt.

In de volgende tekst is rekening gehouden met de in de artikelen van het ontwerp aangebrachte wijzigingen die overeenkomen met de in de wet van 17 juni 1953 in te voegen bepalingen :

"In de wet van 17 juni 1953 op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de streek van Brussel worden de volgende wijzigingen aangebracht :

§ 1. Artikel 6 wordt door de volgende bepaling vervangen :

.../...

"De maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel mag onder generlei vorm de exploitatie van haar concessies en vergunningen overdragen of verpachten, behalve de vergunningen betreffende haar speciale autobusdiensten".

§ 2. Artikel 7, tweede lid, wordt door de volgende bepalingen vervangen :

"Het bestek bepaalt inzonderheid de verplichtingen van de maatschappij tegenover de openbare besturen en de formule volgens welke de vervoerprijzen worden berekend. Deze prijzen zullen voor de maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel de tarieven zijn welke zij volgens de prijzenwetgeving zal mogen heffen.

De Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, kan er echter in het algemeen belang van afwijken. In dat geval moet hij met de maatschappij overleg plegen over de te nemen maatregelen ter vrijwaring van het begrotingsevenwicht van de onderneming".

§ 3. Artikel 8 wordt door de volgende bepaling vervangen :

"De Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, kan zich, bij gemotiveerd besluit, verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die hetzij met de wet, hetzij met de statuten of met de bestekken mochten strijden.

De Minister kan volgens dezelfde regelen, maar met inachtneming van de statuten en bestekken en onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 7, derde lid, zich verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die met het algemeen belang mochten strijden ".

.../...

§ 4. Een artikel 9bis wordt ingevoegd, luidend als volgt :

"Artikel 9bis.-

De Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, neemt de noodige maatregelen om het stedelijk vervoer te bevorderen. Daartoe kan hij, in geval van noodzaak en om investeringen in het algemeen belang mogelijk te maken ... (zoals in het ontwerp) ...".

§ 5. Artikel 15 wordt door de volgende bepaling vervangen :

"In geval van ontoereikendheid ... (zoals in het ontwerp) ...".

§ 6. Er wordt een artikel 17 ingevoegd, luidend als volgt :

"Artikel 17.-

De Koning kan voor de streek van Brussel, zoals deze is omschreven in artikel 3, een "contactcomité" oprichten, met als taak, op verzoek van de Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort, van advies te dienen over de vraagstukken in verband met de coördinatie en rationalisatie van de diensten verzekerd door de maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel eensdeels, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen anderdeels".

+

+ +

Over de vorm van het ontwerp zijn nog de volgende opmerkingen te maken :

In de artikelen 1, 2 en 3 dienen de letters a en b te worden vervangen door 1° en 2°.

Overeenkomstige verbeteringen in de verwijzinge naar die artikelen zijn dus nodig. In artikel 2 leze men "tweede lid, 1° en 2°" in plaats van "a) en b)" ; in artikel 3, tweede lid, vervange men "lid b)" door "2°"; in artikel 21 vermelde men "artikel 3, eerste lid, 1°" in plaats van "artikel 3, litt. a van deze wet".

\+

\+ +

Het opschrift van de bijlage behoort te worden gelezen als volgt :

"Modelstatuten gevoegd bij de wet ... (volgt het opschrift van de wet)".

Het laatste lid van artikel 1 der modelstatuten bevat onjuistheden. De rechtstoestand van de nieuwe verenigingen wordt ook door andere wetteksten geregeld, met name door het Wetboek van koophandel, terwijl het ontwerp van wet meer bepaald tot doel heeft hun werkwijze te regelen. Anderzijds is het krachtens artikel 1 van het ontwerp van wet vast te stellen koninklijk besluit geen oprichtings-, maar een goedkeuringsbesluit.

Artikel 1, laatste lid, kan dus beter worden gelezen als volgt :

"Haar werkwijze wordt geregeld door de wet... (opschrift) de onderhavige statuten en het koninklijk besluit van ... tot goedkeuring".

De eerste volzin van artikel 8 berust klaarblijkelijk op een vergissing. De artikelen 7 en 8 van de wet van 16 december 1851 op de voorrechten en hypotheken bepalen immers : "Wie persoonlijk verbonden is, staat in met al zijn roerende of onroerende goederen, zo tegenwoordige als toekomstige, voor het nakomen van zijn verbintenissen" en "De goederen van de schuldenaar zijn het gemeenschappelijk pand van zijn schuldeisers..."

De volzin moet dus vervallen.

De wijzigingen in het bij het ontwerp van wet gevoegde ontwerp van modelstatuten maken een vernummering van de artikelen en van de verwijzingen naar de artikelen in de statuten noodzakelijk.

Telkens als de modelstatuten naar de kaderwet verwijzen, dient, overeenkomstig de opmerking bij artikel 18 van het ontwerp van wet, het volledig opschrift van de wet te worden aangehaald.

Aan het slot van de bijlage moeten worden vermeld : de formule "Ons bekend om te worden gevoegd bij de wet van ...", de handtekening van de Koning en de medeondertekening door de Minister van Verkeerswezen en de Minister van Financiën.

La chambre était composée de

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

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

P. ANSIAUX, assesseurs de la section de législation,
Ch.VAN REEPINGHEN, 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. J. COOLEN, substitut.

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. J. COOLEN, substituut.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s.) J. SUETENS.