

## Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1968-1969.

5 DECEMBER 1968.

### WETSONTWERP

betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg.

### VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,  
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1),  
UITGEBRACHT DOOR DE HEER VAN WINGHE.

DAMES EN HEREN,

De betekenis en de draagwijdte van dit wetsontwerp werd in de Commissie voorafgaandelijk toegelicht door de Minister van Verkeerswezen.

Het komt ons nuttig voor uit deze inleidende uiteenzetting de hiernavolgende essentiële verklaringen over te nemen.

#### I. — Opzet van het wetsontwerp.

1. De beschikkingen van de internationale verdragen door ons land onderschreven en door de Wetgevende Macht bekrachtigd, hebben, om volle uitwerking te krijgen, een *bindend karakter*.

Maar, zoals voor onze eigen nationale wetgeving, vergt de uitvoering ervan dat bijkomende maatregelen worden getroffen opdat die beschikkingen ook effectief toepassing zouden vinden.

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Lamers.

A. — Leden: de heren Blanckaert, Bode, Claeys, Coucke, De Gryse, Devos (R.), Nothomb, Van Herreweghe. — Brouhon, Hicquet, Lacroix, Lamers, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. — Boey, Bossicart, Cantillon, Corbeau, Philippart. — Goemans, Van Steenkiste. — Boon.

B. — Plaatsvervangers: de heren De Mey, Urbain, Van Rompaey, Willems. — Cools (J.), Cudell, Tibbaut, Vandenhove. — Delruelle (Gérard), Herbage, Holvoet. — Mattheyssens. — Leclercq.

Zie:

89 (B.Z. 1968):

— N° 1: Wetsontwerp.

## Chambre des Représentants

SESSION 1968-1969.

5 DÉCEMBRE 1968.

### PROJET DE LOI

relatif aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

### RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,  
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1),  
PAR M. VAN WINGHE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Ministre des Communications a préalablement précisé devant la Commission la portée et la teneur du présent projet de loi.

Nous croyons utile de reprendre les déclarations essentielles de cet exposé introductif.

#### I. — Economie du projet de loi.

1. Afin de sortir leur plein effet, les dispositions des traités internationaux signés par la Belgique et ratifiés par le Pouvoir législatif ont un *caractère obligatoire*.

Mais, tout comme notre législation nationale, l'exécution de ceux-ci exige que des mesures complémentaires soient prises afin que ces dispositions aussi puissent être effectivement appliquées.

(1) Composition de la Commission:

Président: M. Lamers.

A. — Membres: MM. Blanckaert, Bode, Claeys, Coucke, De Gryse, Devos (R.), Nothomb, Van Herreweghe. — Brouhon, Hicquet, Lacroix, Lamers, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. — Boey, Bossicart, Cantillon, Corbeau, Philippart. — Goemans, Van Steenkiste. — Boon.

B. — Suppléants: MM. De Mey, Urbain, Van Rompaey, Willems. — Cools (J.), Cudell, Tibbaut, Vandenhove. — Delruelle (Gérard), Herbage, Holvoet. — Mattheyssens. — Leclercq.

Voir:

89 (S.E. 1968):

— N° 1: Projet de loi.

Inzonderheid voor de vervoersector is dat het geval.

Immers, het Benelux Verdrag zowel als het Verdrag van Parijs en dit van Rome, beperken zich veelal tot het vastleggen van beginselen die dan een grondige uitwerking vereisen.

2. Die verdragen, nu, hebben wel bijzonder gezorgd voor de effectieve toepassing van de bepalingen die zij inhouden.

In het Benelux Verdrag is het treffen van uitvoeringsmaatregelen inzake vervoer toevertrouwd aan het Comité van Ministers.

In het E.G.K.S.-Verdrag werd een supra-nationaal orgaan, de Hoge Autoriteit, bijzonder belast met het regelen van de verwezenlijking van de doelstellingen van het Verdrag.

In het E.E.G.-Verdrag zijn de Ministerraad en de Commissie de voornaamste uitvoeringsorganen.

Deze uitvoeringsorganen nemen hun beslissingen inzake uitvoeringsmaatregelen onder de vorm van verordeningen en richtlijnen; zij kunnen aanbevelingen doen of ook nog adviezen geven.

3. De verdragen zelf bepalen welke het bindend karakter is van deze diverse akten.

Zo bepaalt het E.E.G.-Verdrag b.v. dat de « verordening » een algemene strekking heeft, dat zij verbindend is in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk is op elke lid-Staat, terwijl de « richtlijn » de Staten bindt voor het te bereiken resultaat, doch het aan de nationale overheid overlaat vorm en middelen te kiezen.

Evengoed dus als de bepalingen van de verdragen zelf, hebben de reglementen uitgevaardigd door de bevoegde uitvoeringsorganen een bindend karakter. Dat bindend karakter is niet alleen toepasselijk op de burgers, maar ook op de Staten, wanneer de beslissingen voor effectieve uitwerking nog staatsinterventie postuleren.

4. Het gebeurt dus dat de medewerking van de bevoegde nationale machten nog onmisbaar is opdat de bindende reglementen uitgevaardigd door de even bevoegde uitvoeringsorganen van de verdragen, volle uitwerking zouden hebben, al was het b.v. ook maar omdat het bepalen van toezichtsmaatregelen of van sancties aan de lid-Staten toevertrouwd wordt.

Alsdan is het natuurlijk de Grondwet van de lid-Staat die bepaalt welke de bevoegde macht is.

Naar Belgisch grondwettelijk recht, zal het antwoord op de vraag, te weten welke de bevoegde macht zal zijn, van de aard der maatregelen afhangen. Het kan de Uitvoerende Macht zijn, maar het kan ook evengoed nog de Wetgever zijn.

5. Hier stellen zich dan de volgende vragen :

Is het nodig een beroep te doen op de Wetgever telkens als de uitvoeringsmaatregelen die door de nationale overheid moeten genomen worden uiteraard ressorteren onder de *Wetgevende Macht* ?

Kan het niet aan de *Uitvoerende Macht* alleen overgelaten worden alle beslissingen getroffen overeenkomstig de door de wetgever goedgekeurde internationale verdragen, in België verplicht te maken ?

Dit wetsontwerp stelt voor de tweede oplossing te aanvaarden : de wetgever zou dus aan de *Uitvoerende Macht* zijn specifieke macht overdragen voor het nemen van alle nodige maatregelen die hij normaal moet treffen voor de uitvoering van onze internationale verplichtingen inzake

Tel est notamment le cas en matière de transport.

En effet, tant le Traité instituant le Benelux que les Traités de Paris et de Rome se bornent en général à établir des principes qui requièrent ensuite un développement détaillé.

2. Or, ces traités ont, il est vrai, spécialement veillé à l'application effective des dispositions qu'ils contiennent.

Dans le Traité instituant le Benelux, les mesures d'exécution en matière de transport ont été confiées au Comité de Ministres.

Dans le Traité instituant la C.E.C.A., c'est la Haute Autorité, organe supranational, qui fut spécialement chargée d'assurer la réalisation des objectifs visés par le Traité.

Dans le Traité instituant la C.E.E., le Conseil des Ministres ainsi que la Commission constituent les principaux organes d'exécution.

Ces organes d'exécution prennent leurs décisions en matière de mesures d'application sous forme de règlements et de directives; elles peuvent formuler des recommandations ou encore des avis.

3. Les traités eux-mêmes déterminent le caractère obligatoire de ces divers actes.

Ainsi, le Traité de la C.E.E. stipule par exemple, que le « règlement » a une portée générale, qu'il est obligatoire dans tous ses éléments et qu'il est directement applicable dans tout Etat membre, tandis que la « directive » lie les Etats quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens.

Tout comme les dispositions des traités eux-mêmes, les règlements édictés par les autorités exécutives compétentes ont donc un caractère obligatoire. Ce caractère obligatoire s'applique non seulement à l'égard des citoyens, mais également vis-à-vis des Etats, lorsque les décisions postulent encore pour leur exécution effective l'intervention de l'Etat.

4. Il arrive donc que la collaboration des instances nationales compétentes soit encore nécessaire pour que les règlements obligatoires édictés par les autorités exécutives, tout aussi compétentes, instaurées par les traités, puissent avoir pleinement effet, ne serait-ce, par exemple, que parce que la détermination des mesures de contrôle ou des sanctions a été confiée aux Etats membres.

Dans ce cas, c'est évidemment la Constitution de l'Etat membre qui déterminera quelle est l'autorité compétente.

En droit constitutionnel belge, la réponse à la question de savoir quelle sera l'autorité compétente dépendra de la nature des mesures à prendre. L'autorité compétente pourra être le Pouvoir exécutif, mais pourra tout aussi bien être le législateur.

5. Ici se posent dès lors les questions suivantes :

Faut-il recourir au législateur toutes les fois que les mesures d'exécution à prendre par les instances nationales relèvent essentiellement du *Pouvoir législatif* ?

Ne peut-on laisser exclusivement au *Pouvoir exécutif* le soin de rendre obligatoires en Belgique toutes les décisions prises conformément aux traités internationaux approuvés par le législateur ?

Le présent projet de loi propose d'adopter la seconde solution : le législateur délèguerait donc à l'Exécutif son pouvoir spécifique de prendre toute mesure nécessaire à prendre normalement pour l'exécution de nos engagements internationaux en matière de transport par route, par chemin

vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, met inbegrip eventueel van de macht tot opheffing of wijziging van de bestaande of nog te nemen wettelijke bepalingen.

Dit is dus het opzet van dit wetsontwerp.

## II. — Rechtvaardiging van het opzet.

Er zijn drie gegronde redenen om die machtsoverdracht voor de vervoersector voor te staan :

1° De internationale verdragen inzake vervoer kunnen in feite vergeleken worden met kaderwetten. Zoals reeds gezegd stellen zij de beginselen van het beleid vast en zoals voor de kaderwetten ressorteert de toepassing ervan onder de Uitvoerende Macht.

2° Wanneer het gaat om beslissingen van een supranationaal orgaan, is de Staat vaak gebonden. De rol van « uitvoerder » van die beslissingen behoort meer tot de Uitvoerende Macht dan wel tot de Wetgevende Macht, waaraan trouwens moeilijk kan gevraagd worden beslissingen die haar ingevolge haar eigen wil ontsnappen, eenvoudigweg te bekrachtigen.

3° De termijn die vereist is voor het uitwerken van een wet is weinig verenigbaar met de tijd waarover men gewoonlijk beschikt om de op internationaal vlak getroffen beslissingen in toepassing te brengen. Nu dat eindelijk gestart is met het opmaken van een gemeenschappelijk vervoerbeleid voor de E.E.G., is het te verwachten dat eventuele maatregelen gevraagd vanwege de nationale overheid, in een steeds sneller tempo zullen moeten getroffen worden.

Trouwens, op andere domeinen dan het vervoer heeft de wetgever reeds aan de Regering identieke machten toegekend en met name door de wet van 2 mei 1958 betreffende de douanen en accijnzen en door de wet van 11 september 1962 betreffende de in-, de uit- en de doorvoer van goederen.

Er mag vooral niet uit het oog verloren worden dat met dit ontwerp en meer bepaald dan met artikel 1 :

- de wetgever aan de Koning *niet* de macht delegeert om maatregelen van wettelijke aard te nemen die hij, wetgever, *vrij* zou zijn te nemen;
- maar dat hij *slechts* de macht delegeert voor het nakomen van internationale *verplichtingen* ten aanzien van welke de bevoegdheid van de wetgever *reeds verbonden is*.

Dit laatste onbetwistbaar criterium wordt duidelijk door het ontwerp aangegeven met de verwijzing, in artikel 1, naar de « *verplichtingen* » die voortvloeien uit de verdragen en uit de krachtens deze verdragen genomen akten.

\*\*

Een lid kan zich evenwel niet aansluiten bij de opvatting « kaderwet » of de vergelijking hiermee.

Volgens hem heeft men hier te doen met een mini-volmachtwet, wat een gevaarlijk precedent schept, want in de nabije toekomst zou de Regering in meerdere gevallen deze procedure kunnen voorstaan.

Overigens wijst een kaderwet aan de Uitvoerende Macht de beginselen aan welke deze ten uitvoer moet leggen, alsmede de grenzen die zij daarbij in acht moet nemen, wat niet het geval is voor dit ontwerp.

Het argument dat steunt op het spoedeisende karakter van de maatregelen welke ter uitvoering van internationale verdragen worden genomen, komt hem niet als steekhoudend

de fer ou par voie navigable, à l'inclusion éventuellement du pouvoir d'abroger ou de supprimer les dispositions légales existantes ou à prendre encore.

Telle est donc la portée du présent projet de loi.

## II. — Justification de l'économie du présent projet de loi.

Il existe trois motifs fondés de préconiser ce transfert de pouvoir pour le secteur des transports :

1° Les traités internationaux en matière de transport peuvent être assimilés, en fait, à des lois-cadres. Ainsi qu'il a déjà été dit, ils consignent les principes de la politique et, tout comme pour les lois-cadres, leur mise en œuvre incombe au Pouvoir exécutif.

2° Lorsqu'il s'agit de décisions d'un organe supranational, l'Etat est souvent lié. Le rôle d'« exécutant » de ces décisions relève plus du Pouvoir exécutif que du Pouvoir législatif, auquel il est tout de même difficile de demander une ratification pure et simple des décisions qui, de par sa propre volonté, lui échappent.

3° Le délai que requiert l'élaboration d'une loi est peu compatible avec celui dont on dispose habituellement pour mettre en application des décisions prises sur le plan international. Or, à présent que l'établissement d'une politique commune en matière de transport pour la C.E.E. a enfin démarré, il faut s'attendre à ce que d'éventuelles mesures, demandées par les autorités nationales, devront être prises à un rythme de plus en plus accéléré.

En des domaines autres que celui du transport, le législateur a d'ailleurs déjà accordé au Gouvernement des pouvoirs identiques, notamment par la loi du 2 mai 1958 concernant les douanes et par la loi du 11 septembre 1962 relative à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises.

Il ne peut surtout être perdu de vue que le législateur, en vertu du présent projet et plus particulièrement en vertu de l'article premier :

- ne délègue *pas* au Roi le pouvoir de prendre des mesures d'ordre légal qu'en sa qualité de législateur il serait *libre* de prendre;
- mais qu'il délègue *seulement* le pouvoir d'assurer le respect des *obligations* internationales à l'égard desquelles la compétence du législateur se trouve *déjà liée*.

Ce dernier critère incontestable est clairement indiqué dans le projet, là où celui-ci se réfère à l'article premier, aux « *obligations* » résultant des traités et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci.

\*\*

Un membre ne peut toutefois se rallier à la conception « loi-cadre » ou à une comparaison avec celle-ci.

A son avis, nous nous trouvons devant une mini-loi de pleins pouvoirs, ce qui constitue un dangereux précédent, car le législateur pourrait, dans un proche avenir, être amené à préconiser cette procédure dans plusieurs cas.

D'ailleurs, une loi de cadre indique au Pouvoir exécutif les principes qu'il doit mettre en œuvre et les limites qui lui sont assignées dans cette mise en œuvre, ce qui n'est pas le cas pour le présent projet.

L'argument tiré de l'urgence de la mise en œuvre de mesures prises en exécution de traités internationaux ne lui paraît pas déterminant et en conclusion, il souhaite que cette

voor, en tot besluit spreekt hij de wens uit dat een en ander in een gemeenschappelijke vergadering met de Commissie voor de Justitie zal worden onderzocht.

De Minister antwoordt dat de kaderwetten waarop is gezinspeeld in werkelijkheid door België ondertekende internationale verdragen zijn die *in se* bindende maatregelen bevatten en bovendien supranationale gezagslichamen instellen, die bevoegd zijn om beslissingen te nemen welke de lid-Staten moeten nakomen.

Al die bindende maatregelen moeten in een bepaalde Staat uitwerking krijgen, en daartoe machtigt het onderhavige wetsontwerp de Uitvoerende Macht de nodige maatregelen te treffen.

Vandaar de analogie van de internationale verdragen met de kaderwetten: België kan zich onmogelijk onttrekken aan de *verplichtingen* welke het ingevolge de internationale verdragen en de op grond daarvan regelmatig uitgevaardigde regelingen moet naleven. In plaats van het Parlement gewoon als een bekrachtigingsinstrument te beschouwen, dient de Uitvoerende Macht — zoals de Raad van State in zijn advies opmerkt — overeenkomstig ons staatsbestel, de beschikkingen uit te voeren waardoor ons land hoe dan ook is gebonden.

Daar zijn twee essentiële waarborgen aan verbonden:

1° het koninklijk uitvoeringsbesluit moet in de Minister-raad overlegd worden;

2° het Parlement blijft volledig bevoegd om de door de Uitvoerende Macht genomen uitvoeringsmaatregelen te controleren.

De Minister legt er evenwel de nadruk op dat *alleen de verplichtingen* welke voor België voortvloeien uit de internationale verdragen en de ter uitvoering daarvan uitgevaardigde regelingen inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, in België volgens de hierboven beschreven procedure ten uitvoer kunnen worden gelegd.

Wanneer het daarentegen om gewone aanbevelingen van de Europese Economische Gemeenschap gaat, kan de Regering die niet toepassen zonder dat de wetgever haar machtigt om de nodige uitvoeringsmaatregelen te treffen.

De Minister haalt dan twee actuele voorbeelden aan. Zo heeft de Gemeenschappelijke Markt zopas aan België honderd eenenzestig communautaire vergunningen toegekend, waarbij het vervoer van goederen over de weg in de zes E.E.G.-landen mogelijk wordt gemaakt.

Die gewone beschikking moet ten uitvoer worden gelegd en de Regering dient spoedig de nodige macht te krijgen, wil men de Belgische transporteurs niet benadelen.

Anderzijds heeft de Gemeenschappelijke Markt zopas een verordening uitgevaardigd waarbij alle vrijstellingen, of verminderingen van de verkeersbelasting ten voordele van internationale transporteurs opgeheven moeten worden.

Die laatste beslissing moet eveneens spoedig ten uitvoer worden gelegd voor een vlotte ontwikkeling van een gemeenschappelijk vervoerbeleid, dat na een moeilijke start eindelijk goed schijnt te vorderen, vooral dan in het voordeel van België, dat in feite hoofdzakelijk van handelsverkeer leeft.

Hetzelfde lid verklaart nog door dit argument niet overtuigd te zijn. De Minister heeft zopas verklaard dat gewone aanbevelingen van de Europese Economische Gemeenschap niet bindend zijn voor elke Staat; zij hebben dus geen bindend karakter en, volgens de uitleg van de Minister, zou de Regering niet de nodige uitvoeringsmaatregelen op grond van het wetsontwerp kunnen nemen.

matière fasse l'objet de l'examen d'une réunion commune avec la Commission de la Justice.

Le Ministre répond que les lois de cadre auxquelles il a fait allusion sont en réalité les traités internationaux auxquels la Belgique a souscrit, qui par eux-mêmes contiennent des mesures obligatoires et qui, d'autre part, instituent des autorités supranationales capables de prendre des décisions s'imposant aux Etats membres.

Ce sont toutes ces mesures obligatoires qu'il convient de rendre effectives dans un Etat déterminé et c'est pour y parvenir que le présent projet de loi permet au Pouvoir exécutif de prendre les mesures nécessaires.

De là, l'analogie des traités internationaux avec les lois-cadre: il est impossible pour la Belgique d'échapper aux *obligations* qui lui incombent en vertu des traités internationaux et des actes régulièrement pris en vertu de ces traités. Plutôt que de faire jouer au Parlement le rôle de simple chambre d'entérinement, il est conforme à nos institutions, comme le rappelle le Conseil d'Etat dans son avis, que ce soit le Pouvoir exécutif qui soit chargé de mettre en œuvre des dispositions qui, de toute façon, lient notre pays.

A ce mécanisme sont rattachées deux garanties essentielles:

1° l'arrêté royal d'exécution doit être délibéré en Conseil des Ministres;

2° le contrôle du Parlement reste complètement ouvert sur les mesures d'exécution prises par le Pouvoir exécutif.

Le Ministre insiste cependant sur le fait, que *seules les obligations* résultant pour la Belgique des traités internationaux et des actes pris en exécution de ceux-ci en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable sont susceptibles d'être exécutées en Belgique par la voie de la procédure qui vient d'être décrite.

Par contre, lorsqu'il s'agit de simples recommandations émanant de la Communauté Economique Européenne, le Gouvernement n'aura pas le pouvoir de les appliquer sans l'intervention du législateur l'habilitant à prendre les mesures d'exécution nécessaires.

Le Ministre cite alors deux exemples actuels: ainsi, le Marché Commun vient d'attribuer à la Belgique cent-soixante et une autorisations communautaires permettant d'effectuer le transport de marchandises par route dans les six pays de la Communauté.

Cette simple décision doit être mise en œuvre et le Gouvernement doit disposer très rapidement des pouvoirs nécessaires, sous peine de pénaliser les transporteurs belges.

D'autre part, le Marché Commun vient d'ordonner la suppression de toute exemption ou réduction de la taxe sur la circulation au profit des transporteurs internationaux.

Cette dernière décision doit également pouvoir être mise rapidement en œuvre sous peine d'entraver le développement d'une politique commune des transports, dont le démarrage, si difficile, promet enfin d'être accéléré au grand profit de la Belgique qui, en fait, vit essentiellement d'échanges.

Le même membre ne se déclare pas convaincu par cette argumentation. Ainsi, le Ministre vient de déclarer que de simples recommandations de la Communauté Economique Européenne ne lient pas chaque Etat; elles ne sont donc pas obligatoires et, d'après les explications du Ministre, le Gouvernement ne pourrait pas prendre les mesures d'exécution nécessaires sur base du projet de loi.

Nu komen de « aanbevelingen » in de commentaar van de Memorie van Toelichting op artikel 1 (blz. 5) voor onder de akten welke de Koning ten uitvoer zou mogen leggen op grond van het onderhavige wetsontwerp.

Ook vreest het lid dat de aan de transporteurs opgelegde belastingen zouden kunnen vermeerderen.

De Minister antwoordt daarop dat de in de Memorie van Toelichting bedoelde aanbevelingen in werkelijkheid die zijn van het verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal.

De misvatting spruit voort uit het feit dat de aanbevelingen krachtens artikel 14 van het verdrag bindende kracht hebben, terwijl dezelfde aanbevelingen op grond van artikel 189 van het verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap niet dezelfde bindende uitwerking hebben.

Dezelfde term « aanbeveling » heeft dus een verschillende juridische waarde al naar hij in het raam van het ene dan wel van het andere verdrag wordt beschouwd.

Maar in dezelfde passage van de Memorie van Toelichting wordt uitdrukkelijk verklaard dat de Koning alleen die maatregelen kan nemen welke noodzakelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van de internationale akten, voor zover deze voor België « *verplichtingen* » bevatten.

De Minister heeft overigens *in fine* van zijn inleidende uiteenzetting de nadruk op dat punt gelegd, en in artikel 1 van de wet zelf wordt het begrip « *verplichtingen* » aangehaald, ten einde de aard te schetsen van de regelingen welke de Koning ten uitvoer kan doen leggen in opdracht van de Wetgevende Macht.

De Minister verklaart dat in dezen geen misvatting mogelijk is: artikel 1 van het wetsontwerp evenals de desbetreffende commentaar van de Memorie van Toelichting en de bespreking in de Commissie stellen duidelijk in het licht dat de Koning altijd slechts die internationale regelingen ten uitvoer zal kunnen leggen welke voor België bindende kracht hebben en waaraan ons land zich niet kan onttrekken.

Daarom is hij van oordeel dat de inwerkingstelling van de beschikkingen welke ons aldus worden opgelegd, normaal ressorteert onder de Uitvoerende Macht, die in het onderhavige wetsontwerp de voor de naleving onontbeerlijke controlemiddelen en strafmaatregelen zal vinden.

\*\*

#### Bespreking van en stemming over de artikelen.

De artikelen 1 tot en met 4, alsmede het gehele wetsontwerp zijn met 8 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

*De Verslaggever,*  
J. VAN WINGHE.

*De Voorzitter,*  
R. LAMERS.

Or, l'Exposé des motifs, dans son commentaire de l'article premier, à la page 5, cite cependant les « recommandations » parmi les actes que le Roi pourrait mettre en œuvre sur base du présent projet de loi.

Le membre exprime également ses craintes quant à l'augmentation des taxes que pourraient subir les transporteurs.

Le Ministre répond que les recommandations dont il est question audit passage de l'Exposé des motifs visent en réalité celles du traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier.

Le malentendu provient de ce que, en vertu de l'article 14 dudit traité, les recommandations ont une force obligatoire, alors que les mêmes recommandations n'ont pas la même portée contraignante en vertu de l'article 189 du traité instituant la Communauté Economique Européenne.

Le même terme « recommandation » a donc une valeur juridique différente suivant qu'on le considère dans l'un ou dans l'autre traité.

Mais le même passage de l'Exposé des motifs déclare explicitement que les seules mesures que le Roi peut prendre sont celles qui sont nécessaires pour exécuter les actes internationaux, dans la mesure où ces actes comportent des « *obligations* » pour la Belgique.

Le Ministre a d'ailleurs mis l'accent sur ce point *in fine* de son exposé introductif, et l'article premier lui-même de la loi reprend la notion « *d'obligations* » pour caractériser la nature des actes dont le Roi peut assurer la mise en œuvre, par délégation du Pouvoir législatif.

En bref, le Ministre déclare qu'aucun malentendu n'est possible en la matière: l'article premier du projet de loi, comme les commentaires qu'y consacre l'Exposé des motifs ainsi que la discussion en commission, mettent clairement en lumière que le Roi ne pourra jamais exécuter que des actes internationaux comportant force obligatoire pour la Belgique et auxquels il n'y a pas moyen de se soustraire.

C'est bien pourquoi il estime que la mise en œuvre des dispositions qui nous sont ainsi imposées, relève normalement du Pouvoir exécutif qui trouvera dans le présent projet de loi les mesures de contrôle et les mesures pénales destinées à les faire respecter.

\*\*

#### Examen et vote des articles.

Les articles 1 à 4 ainsi que l'ensemble du projet de loi ont été adoptés par 8 voix et 4 abstentions.

*Le Rapporteur,*  
J. VAN WINGHE.

*Le Président,*  
R. LAMERS.