

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1966-1967.

5 DECEMBER 1966.

Ontwerp van wet houdende wijziging van de wet van 9 augustus 1955 tot instelling van een wegenfonds 1955-1969.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De wet van 9 augustus 1955 tot instelling van een Wegenfonds heeft de bestaansduur van het Fonds beperkt tot 15 jaar. Tevens heeft zij een grens gesteld aan het totaalbedrag van de uit te schrijven leningen, namelijk 30 miljard frank. Welnu, vier jaar voor het einde van zijn bestaansduur heeft het Fonds reeds voor 28 miljard frank leningen aangegaan, terwijl het op 30 juni 1966 reeds voor ruim 34.275 miljoen frank betalingen had verricht. Het verschil tussen het totaalbedrag van de leningen en dat van de uitbetalingen werd gedekt door middel van Schatkistvoorschotten.

Ten tijde van de instelling van het Fonds rekenden men met een gemiddelde jaarlijkse uitgave van 2 miljard frank, getuige de 30 miljard frank over de periode van 15 jaar. Maar in 1965, tiende levensjaar van het Fonds, bedroegen de totale vastleggingsmiddelen 6.275 miljoen frank, welk bedrag op het einde van het jaar volledig was opgebruikt. Voor het dienstjaar 1966 zijn de vastleggingskredieten gestegen tot een totaal van 7.850 miljoen frank, en alles wijst erop dat genoemd bedrag vóór 31 december 1966 geheel zal zijn vastgelegd. Op de begroting voor 1967 zal in totaal 10.300 miljoen frank aan vastleggingskredieten worden uitgetrokken, hetgeen betekent dat de investeringsuitgaven voor de wegenbouw vijfmaal meer zullen bedragen dan in 1955 werd verwacht, en zulks twee jaar vóór dat de wettelijke bestaansduur van het Fonds ten einde loopt.

Het is bijgevolg noodzakelijk, de macht van het Wegenfonds ter zake van het aangaan van leningen te herstellen, en bij dezelfde gelegenheid zijn bestaansduur

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1966-1967.

5 DECEMBRE 1966.

Projet de loi modifiant la loi du 9 août 1955 instituant un fonds des routes 1955-1969.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi du 9 août 1955 instituant un Fonds des routes a fixé une durée limite de 15 ans à l'existence du Fonds; elle a également déterminé le montant de 30 milliards de francs comme plafond des emprunts à émettre. Or quatre ans avant la fin de la période assignée, le Fonds a emprunté 28 milliards de francs et avait déjà effectué des paiements pour un montant de plus de 34.275 millions de francs au 30 juin 1966. La différence entre le montant global des emprunts, d'une part, et celui des paiements, d'autre part, a été comblée par des avances du Trésor.

A l'époque de la création du Fonds, on avait tablé sur une dépense annuelle de 2 milliards de francs en moyenne, les 30 milliards de francs en 15 ans l'indiquent. Or, en 1965, dixième année d'existence du Fonds, les possibilités totales d'engagement s'élevèrent à 6.275 millions de francs, montant qui fut totalement épuisé en fin d'année. Pour l'année budgétaire 1966, le total des crédits d'engagement est monté à 7.850 millions de francs; tout laisse prévoir que ce montant sera complètement engagé avant le 31 décembre 1966. Le budget déposé en 1967 prévoira un montant global de 10.300 millions de francs en crédits d'engagement; ceci veut dire que les dépenses d'investissement dans le domaine des routes seront cinq fois plus importantes qu'il ne l'a été prévu en 1955, et ceci deux ans avant l'échéance prévue du Fonds.

Il importe donc de restaurer la capacité pour le Fonds des routes d'émettre des emprunts et de prolonger, par la même occasion, son existence. Si sensible

te verlengen. De stijging van de investeringsuitgaven van het Fonds moge nog zo groot zijn, en het voor het jaar 1967 in uitzicht gestelde cijfer van 10,3 miljard nog zo indrukwekkend, toch zal niemand durven beweren dat een dergelijke financiële inspanning niet in verhouding is met de allernoodzakelijkste behoeften.

Het is immers zo, dat de behoeften van het wegverkeer aanzienlijk zijn gegroeid, zonder dat de financiering van de wegenbouwinvesteringen en de verwezenlijkingen van het Fonds er in slaagden, de toenemende achterstand ten opzichte van die behoeften te beperken. Niettemin had de instelling van het Fonds onmiddellijke en heilzame gevolgen, zowel op het stuk van de aan investeringsobjecten bestede kredieten, als wat de uitvoering van de werken zelf betreft. Enerzijds bereikten de wegenbouwinvesteringen voor de periode 1955-1959 een niveau dat gemiddeld ruim 132 ten honderd hoger lag dan tijdens de jaren 1949-1954 terwijl het gemiddelde niveau voor de periode 1960-1965 op zijn beurt 283 ten honderd boven dat van de jaren 1949-1954 lag. De opwaartse beweging van de curve der investeringen is dus mettertijd aanzienlijk toegenomen, en dat is van belang. Anderzijds werd het dank zij het Wegenfonds mogelijk, verscheidende groots opgezette werken voort te zetten of tot stand te brengen : de voltooiing van de autosnelweg Brussel-Oostende, de volledige aanleg van de Koning Boudewijnautosnelweg Antwerpen-Hasselt-Luik-Aken evenals van de autosnelweg Brussel-Waver, de systematische voortzetting van de werken van de Waalse autoweg met inbegrip van de toegangswegen en de nevenverbindingen. En hoeft te worden herinnerd aan de vernieuwing van de stedelijke wegennetten, onder meer te Brussel, evenals aan de verbetering van de gewone wegen in alle delen van het land ?

Het is ook zo dat andere, verder gedreven decentralisatievormen denkbaar zijn. In 1962 heeft de Wetgever bij voorbeeld zijn goedkeuring gehecht aan het systeem van de concessies van autosnelwegen, verleend aan verenigingen van openbare besturen; daaruit ontstond de Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, belast met de aanleg van de autosnelweg Kortrijk-Gent-Antwerpen-Turnhout, die dwars door het Vlaamse landsgedeelte van de Franse naar de Nederlandse grens zal lopen. Ook zijn andere financieringsvormen mogelijk, en daaronder worden er thans enkele vooropgezet die op de medewerking van de particuliere sector gegrondvest zijn. Het Wegenfonds is en blijft nochtans de toetssteen van de financiering, de aanleg en de verbetering van het wegennet. Terwijl daardoor een zekere vorm van decentralisatie wordt bewerkstelligd, voorziet het Fonds immers in de bindingen met de centrale overheid, zodat niet wordt getornd aan de eenheid in de leiding en aan de orde die onmisbaar zijn zowel bij de financiering als bij het ontwerpen en uitvoeren van de werken. Zonder overdrijving mag worden gezegd dat de proef met het Wegenfonds een volledig succes is geworden en dat het Fonds een onontbeerlijk werktuig van ons beleid inzake wegen- en autowegenbouw is geworden. Met het oog op de enorme taak die ons nog wacht, dienen wij zonder aarzelen de tijdelijke fase af te sluiten en aan het Wegenfonds zijn definitief statuut te schenken.

que soit l'augmentation des dépenses d'investissement du Fonds, et si impressionnant que soit le chiffre de 10,3 milliards prévu pour l'année 1967, personne ne prétendra que cet effort dépasse le strict nécessaire.

Il est d'ailleurs incontestable que les besoins de la circulation routière se sont accrus considérablement sans que le financement des investissements routiers et les réalisations du Fonds des routes soient parvenus à endiguer les retards accumulés au regard de ces besoins. Il n'en reste cependant pas moins que, dès son instauration, le Fonds a entraîné des conséquences immédiates et bénéfiques tant sur les crédits consacrés aux investissements que sur les réalisations proprement dites. D'une part, le volume des investissements routiers a atteint, pour la période 1955-1959, un niveau moyen supérieur de plus de 132 pourcent à celui des années 1949-1954, tandis qu'à son tour, le niveau moyen pour la période 1960-1965 se situait à 283 pourcent de celui atteint durant les années 1949-1954. La progression du volume s'est donc accrue sensiblement avec le temps; et c'est là l'élément important. D'autre part, grâce au Fonds des routes, divers ouvrages de grande envergure ont été poursuivis ou créés : l'achèvement de l'autoroute Bruxelles-Ostende, la réalisation complète de l'autoroute Baudouin, soit Anvers - Hasselt - Liège - Aix-la-Chapelle, et de l'autoroute Bruxelles-Wavre, la poursuite systématique de l'autoroute de Wallonie y compris ses accès et ses voies satellites. Et faut-il mentionner les aménagements routiers dans les villes notamment à Bruxelles, et l'amélioration des routes ordinaires dans toutes les régions du pays ?

Il est vrai également que d'autres formules de décentralisation plus poussée peuvent être imaginées. Le législateur de 1962 s'est notamment rallié au procédé des concessions d'autoroutes octroyées à des associations de pouvoirs publics; il en est résulté la création de l'Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E 3 chargée de construire l'autoroute Courtrai-Gand-Anvers-Turnhout rejoignant de part et d'autre les frontières françaises et néerlandaises. D'autres formules de financement sont d'ailleurs possibles et certaines fondées sur la collaboration du secteur privé se voient actuellement préconisées. Toutefois le Fonds des routes reste et doit rester la pierre de touche du financement, de la création et de l'aménagement du réseau routier. En effet, tout en réalisant une certaine décentralisation, le Fonds assure les liaisons avec l'autorité centrale, de sorte que l'unité de commandement et l'ordre nécessaire ne s'en trouvent altérés ni sur le plan du financement, ni au niveau de la conception et de l'exécution des travaux. Il n'est pas exagéré de prétendre que l'expérience du Fonds des routes a pleinement réussi et que celui-ci est devenu un instrument indispensable de notre politique dans le domaine des routes et des autoroutes. Devant l'énorme tâche qui reste à accomplir, il convient sans hésitation de sortir de la phase temporaire et de donner au Fonds des routes son statut définitif.

Eigenlijk hoeft er niet zoveel aan de werkwijze van het Fonds te worden veranderd, en het onderhavig ontwerp brengt geen fundamentele wijzigingen aan, noch in het statuut van de instelling noch in de financieringsmethoden. Gelet op de nakende datum waarop een nieuwe lening op de kapitaalmarkt zal moeten worden uitgegeven, beperkt het ontwerp zich tot de opheffing van de beperking van de bestaansduur van het Fonds evenals van het grensbedrag van de leningen die het Fonds mag uitschrijven. Verder worden enkele aan de hand van de ervaring nodig gebleken kleine verbeteringen in de wettekst aangebracht, met het doel de efficiency van het Fonds te verhogen.

Thans volgt een nadere toelichting op de voorgestelde wijzigingen :

1. Tijdsbeperking en leningenplafond.

(Artikelen 1, 4 en 10).

Het lijkt niet meer gewenst, het bestaan van het Wegenfonds in de tijd te beperken, noch een plafond te bepalen ter zake van zijn inkomsten.

Een tijdsbeperking is enkel verantwoord voor een programma met beperkte oogmerken, die binnen korte tijd kunnen worden verwezenlijkt. Het programma van het Wegenfonds betreft echter het gehele object van de bouw van het autowegennet en de verbetering van het net der gewone rijkswegen. Het nagestreefde doel is dus van algemene aard en de taak van het Wegenfonds is verre van volbracht.

Anderzijds is uit de vaststelling van het toegestane leningenplafond op 30 miljard frank gebleken, hoe ijdel de prognoses inzake de kosten van een langlopend programma zijn.

In die omstandigheden wordt in het wertsontwerp voorgesteld, voor het Fonds geen bepaalde bestaansduur meer vast te stellen (artikel 1), het leningenplafond op te heffen (artikel 4) en de titel van de wet te wijzigen (artikel 10).

2. De inkomsten van het Fonds.

(Artikelen 3 en 4).

Met artikel 9 van de wet van 9 augustus 1955 wordt bedoeld, dat het Wegenfonds geld zou lenen door openbare inschrijving, dus op de openbare kapitaalmarkt. De bepalingen van artikel 9 zijn weliswaar de regel voor openbare leningen, maar sluiten toch niet uit dat leningen in de particuliere sector worden geplaatst, onder meer bij een of meer banken of bij een internationale instelling. In de wet is immers niets bepaald omtrent de aard van de leningen, of ze uitsluitend openbaar zijn of niet; ze sluit geenszins uit dat men zich rechtstreeks wendt tot particuliere instellingen of openbare lichamen die geld wensen te plaatsen.

Sommige van de voorgeschreven formaliteiten zijn echter enkel voor openbare leningen gebruikelijk; ze zijn ongeschikt voor leningen op korte termijn, met name wanneer de wet bepaalt dat de Koning de voorwaarden en formaliteiten van de uitgifte vaststelt. De vraag omtrent de uitschrijving van dergelijke leningen kwam nochtans aan de orde ten gevolge van het gemis

A vrai dire, il ne faut guère modifier beaucoup le fonctionnement du Fonds et le présent projet n'apporte guère de changement fondamental ni au statut de l'organisme ni aux méthodes de financement. Eu égard à l'échéance proche d'un nouvel emprunt à émettre sur le marché des capitaux, il se borne à supprimer la limite de durée du Fonds et le plafond des emprunts que ce dernier peut émettre. En outre, il apporte quelques retouches que l'expérience a révélées utiles en vue d'accroître l'efficacité du Fonds.

Voici les commentaires sur ces modifications proposées :

1. Limitation de durée et plafond des emprunts.

(Articles 1^{er}, 4 et 10).

Il ne paraît plus opportun de limiter la durée du Fonds des routes dans le temps, ni de plafonner ses ressources.

D'une part, une limitation de durée ne s'indique que pour un programme à objectifs limités pouvant être réalisés rapidement dans le temps. Le programme du Fonds des routes se rapporte à l'ensemble de la création du réseau des autoroutes et de l'aménagement des routes ordinaires de l'Etat; l'objectif est donc général et la tâche du Fonds est loin d'être achevée.

D'autre part, le plafonnement de la faculté d'emprunter à concurrence de 30 milliards de francs a montré la vanité des prévisions quant au coût d'un programme à long terme.

Dans ces conditions le projet propose la suppression de la limitation de la durée du Fonds (article 1^{er}), la suppression du plafond des emprunts (article 4), la modification de l'intitulé de la loi (article 10).

2. Les ressources du Fonds.

(Articles 3 et 4).

L'article 9 de la loi du 9 août 1955 a envisagé que le Fonds des routes emprunterait par voies de souscription publique, c'est-à-dire sur le marché public des capitaux. Bien qu'habituelles aux émissions publiques, les dispositions de l'article 9 ne sont cependant pas exclusives d'emprunts contractés dans le secteur privé, notamment auprès d'une ou plusieurs banques ou auprès d'un organisme international; en effet, la loi ne donne aucune indication sur le caractère public ou autre des emprunts et n'exclut aucunement le recours direct aux organismes privés ou publics ayant des fonds à placer.

Toutefois, certaines des formalités prévues sont celles usitées habituellement pour les emprunts publics; elles ne conviennent pas aux emprunts à court terme, notamment lorsque la loi dispose que le Roi fixe ces conditions et les modalités d'émission. Or le recours à de tels emprunts s'est posé en raison de l'absence de ressources du Fonds, lorsque ce dernier ne fut plus

aan middelen van het Fonds, toen het geen toelating meer kreeg zijn leningen uit te geven volgens het ritme van zijn betalingen. De regering was daardoor genoodzaakt, haar toevlucht te nemen tot het middel van de Schatkistvoorschotten, een buitenwettelijk procédé. Desondanks raakte het Fonds met zijn betalingen zozeer ten achteren, en lokte het gebruik van dat middel zulke felle kritiek uit, dat het denkbeeld van het aangaan van kortlopende leningen gerechtvaardigd bleek.

Weliswaar heeft de toestand zich in de laatste tijd hersteld, en werden de Schatkistvoorschotten regelmatig gestort volgens een overeengekomen tijdschema en tot beloop van de in gemeen overleg vastgestelde bedragen. Die bedragen zijn echter in zulke mate gestegen, dat de binnenkort uit te schrijven lening niet zal volstaan om al de voorschotten aan de Schatkist terug te betalen; de voorschotten dreigen integendeel tot in het oneindige te zullen blijven stijgen.

Er is dus geen einde gekomen aan de omstandigheden waarin er grond zou kunnen bestaan tot het uitschrijven van leningen op korte termijn of van leningen buiten de openbare kapitaalmarkt, telkens als het Wegenfonds en de Schatkist er belang bij hebben. Krachtens de voorgestelde tekst zullen de Minister van Financiën en de Ministerbeheerder van het Fonds daarover dienen te oordelen. Het nieuw artikel 9 voorziet uitdrukkelijk in de mogelijkheid, buiten de openbare leningen ook andere soorten van leningen aan te gaan.

3. De onteigeningen.

Artikel 2.

Krachtens de wet van 9 augustus 1955 mocht het Wegenfonds ten name van het Rijk enkel die onteigeningen vorderen, die voor de door hem uitgevoerde werken zelf noodzakelijk bleken. Later, bij artikel 4 van de wet van 26 juli 1962, werd het Fonds gemachtigd tot het onteigenen van bepaalde stroken met een diepte van ten hoogste 100 m., gelegen langs de aansluitingscomplexen en de aanhorigheden van de autosnelwegen. Dergelijke onteigeningen hebben enkel betrekking op ongebouwde eigendommen; ze mogen worden gevorderd met het doel de goederen weder te verkopen of voor het algemeen nut te bestemmen.

Die bevoegdheid dient te worden verruimd, derwijze dat het Fonds gerechtigd zij, onder dezelfde voorwaarden als het Rijk tot strooksgewijze onteigeningen over te gaan, telkens als zulks in verband met de vereisten van de omgeving of van een te voeren grondbeleid wenselijk mocht zijn. Het is des te meer noodzakelijk de wet op dat punt te wijzigen, omdat het Rijk sinds de instelling van het Fonds op zijn begroting over geen kredieten meer beschikt voor de onteigeningen ten behoeve van de aanleg of de modernisering van de wegen en autosnelwegen, en omdat een budgettaire versnippering van de kredieten en de bevoegdheden niet raadzaam is.

Het artikel 2 van het ontwerp bepaalt dat het Fonds ertoe gemachtigd is, in verband met de werken die het uitvoert, strooksgewijze onteigeningen te verrichten.

autorisé à placer ses emprunts sur le marché selon le rythme de ses paiements. Cette situation obligea le gouvernement à recourir à des avances du Trésor, procédé en marge de la loi. Malgré cela, le Fonds enregistra de tels retards dans les paiements et ce régime souleva de telles critiques que l'idée de recourir à des emprunts à court terme parut justifiée.

Depuis ces derniers temps, il est vrai, la situation s'est régularisée et les avances du Trésor ont été versées à un rythme régulier, conformément à un calendrier et à concurrence de montants arrêtés de commun accord. Ces montants ont cependant crû dans une telle mesure que l'emprunt qui sera prochainement émis ne suffira pas pour permettre au Fonds de rembourser la totalité de ces avances au Trésor; celles-ci, au contraire, risquent d'augmenter indéfiniment.

Les circonstances n'ont donc pas disparu, qui pourraient justifier le recours à des emprunts à court terme ou en dehors du marché public des capitaux, chaque fois qu'il en ira de l'intérêt du Fonds des routes et du Trésor. En vertu du texte proposé, le Ministre des Finances et le Ministre gérant du Fonds auront à en juger. L'article 9 nouveau prévoit formellement la faculté de recourir à d'autres formes d'emprunts que l'emprunt public.

3. Les expropriations.

Article 2.

En vertu de la loi du 9 août 1955, le Fonds des routes ne fut autorisé à poursuivre au nom de l'Etat que les expropriations auxquelles les travaux exécutés par lui pouvaient donner lieu. Dans la suite, l'article 4 de la loi du 26 juillet 1962 l'autorisa à poursuivre l'expropriation de certaines zones ne pouvant dépasser une profondeur de 100 m., situées le long des dispositifs d'accès et des dépendances des autoroutes. De telles expropriations concernent les seuls immeubles non bâtis; elles peuvent être poursuivies en vue de la vente des biens ou de leur affectation à l'utilité publique.

Il convient d'élargir ces possibilités de manière que le Fonds des routes puisse exproprier par zones dans les mêmes conditions que l'Etat, chaque fois que les exigences de l'environnement ou d'une politique foncière le rendent opportun. La modification de la loi sur ce point est d'autant plus nécessaire que, depuis la création du Fonds, l'Etat n'inscrit plus à son budget les crédits pour acquisitions et expropriations à réaliser à l'occasion de la création ou de la modernisation des routes et autoroutes et qu'il ne paraît pas souhaitable d'opérer dans le budget une dispersion des crédits et des compétences.

L'article 2 du projet dispose que le Fonds peut procéder aux expropriations par zones en relation avec les travaux qu'il exécute.

Artikel 8.

Artikel 13, eerste lid, en artikel 9 van de wet van 9 augustus 1955 zijn bij de wet van 6 juli 1964 gewijzigd in deze zin, dat het stelsel van de inhuurneming vóór onteigening tot het gehele autowegennet wordt uitgebreid. Aanvankelijk gold dat stelsel enkel voor de Boudewijnautosnelweg Antwerpen-Luik-Aken.

De wet van 1964 nu slaat niet alleen op de door het Fonds aangelegde autosnelwegen, maar ook op de geconcessioneerde. Ze heeft echter verzuimd, het tweede en zevende lid van voormeld artikel 13 te wijzigen, waarin nog altijd uitsluitend van « het Fonds » wordt gesproken. Die redactie is fout. Ofschoon er over de wil van de wetgever geen twijfel kan bestaan (1), blijkt de tekst, met die interpretatie niet in overeenstemming te zijn. Het gewijzigde lid betreft inderdaad een principiële tekst, die handelt over de automatische keuze van de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden en niet over de toepassing van het stelsel der inhuurneming vóór onteigening. De niet gewijzigde leden daarentegen handelen over de verschillende stadia van de procedure der inhuurneming, en wijzen enkel het « Fonds » aan.

Men dient zich te behoeden voor het gevaar, dat de toepassing van die procedure ten gunste van de autoweg E 3, en van de geconcessioneerde autosnelwegen in het algemeen, betwist wordt. De voorgestelde wijziging, namelijk de vervanging van de termen « Het Fonds » door « de onteigenaar », strekt enkel tot het regulariseren van de toestand zoals deze door de wetgever was gewild en door de administratie in feite reeds is geschapen.

4. Diverse wijzigingen.

Artikel 2.

Door deze wijziging wordt het Wegenfonds belast met « de constructie van gebouwen, en de aankoop van materieel, in verband met de exploitatie en het onderhoud van de autosnelwegen en wegen ».

Bedoeld worden gebouwen bestemd voor het onderbrengen van de « wegenregies » (diensten van de administratie, belast met de uitvoering van werken die niet aan aannemers worden opgedragen). Voor zover het autowegenregies betreft, zal het geval zich voordoen, dat die gebouwen in het domein zelf van de autoweg opgenomen; in dat geval kunnen ze als aanhorigheden van de autoweg worden beschouwd, en is het Fonds bevoegd om ze op te richten zonder dat een wijziging van de wet noodzakelijk is. Daarentegen kunnen de gebouwen van de regies der gewone wegen niet als aanhorigheden van een bepaalde weg worden aangemerkt, en volgens de huidige wetgeving niet worden gebouwd op initiatief van het Wegenfonds.

De reorganisatie van het bedrijf der regies is thans in studie bij de Administratie; het ware wenselijk dat die reorganisatie zich zowel tot de wegen als tot de autowegen zou uitstrekken, en dat ze ten uitvoer kan

(1) Senaat, Parl. Hand., zitting 1963-1964, tussenkomsten van de HH. Hambye, p. 1722 (1^e kolom) en Bohy, Minister van Openbare Werken, p. 1739 (1^e kolom); Kamer van Volksvertegenwoordigers, Gedr. St., zitting 1963-1964, n^o 825, 1, Memorie van Toelichting, p. 1 (1^e en 2^e lid) en p. 2 (laatste lid, n^o 825, 2, Verslag, p. 1 (1^e lid).

Article 8.

La loi du 6 juillet 1964 a modifié l'article 13 alinéas 1^{er} et 9 de la loi du 9 août 1955 en étendant le régime de la location préalable à l'expropriation au profit de l'ensemble du réseau d'autoroutes. A l'origine ce régime était réservé à la seule autoroute Baudouin : Anvers - Liège - Aix-la-Chapelle.

La loi de 1964 concerne non seulement les autoroutes créées par le Fonds, mais également les autoroutes concédées. Toutefois, la loi n'a pas modifié les alinéas 2 et 7 de cet article 13 qui continue de parler exclusivement du « Fonds ». Cette rédaction est incorrecte. Bien que l'intention du législateur ne laisse planer aucun doute (1), le texte paraît contraire à cette interprétation. En effet, l'alinéa modifié concerne un texte de principe qui a trait au choix automatique de la procédure d'extrême urgence et non à l'application de la location préalable à l'expropriation. Par contre, les alinéas non modifiés ont trait précisément aux différents stades de la procédure de cette location et ne désignent que le « Fonds ».

On ne peut risquer de voir contestée l'application de cette procédure au profit de l'autoroute E 3, ni des autoroutes concédées en général. En substituant aux mots « le Fonds » les mots « l'expropriant », la modification proposée ne fait que régulariser la situation telle qu'elle a été voulue par le législateur de 1964 et telle qu'elle est appliquée par l'administration.

4. Modifications diverses.

Article 2.

Cette modification charge le Fonds des routes de « la construction de bâtiments et de l'achat d'équipement en relation avec l'exploitation et l'entretien des autoroutes et des routes ».

Il s'agit de bâtiments destinés à abriter les « régies des routes » (services de l'administration chargés d'effectuer des travaux qui ne sont pas confiés aux entrepreneurs). Lorsqu'il s'agit de régies d'autoroutes, il arrivera que ces bâtiments soient incorporés dans le domaine même de l'autoroute; dans ce cas, ils peuvent être considérés comme des dépendances de l'autoroute et, à ce titre, le Fonds est déjà habilité à les construire sans modification de la loi. Par contre, les bâtiments des Régies des routes ordinaires ne peuvent être considérés comme des dépendances d'une route déterminée; ils ne peuvent être construits à l'initiative du Fonds des Routes, d'après la législation actuelle.

Actuellement l'Administration étudie la réorganisation du service des Régies; il serait souhaitable que cette réorganisation puisse s'étendre aux routes comme aux autoroutes et se faire aussitôt que des décisions

(1) Sénat, Ann. Parl. sess. 1963-1964, interventions de MM. Hambye, p. 1722 (2^e colonne) et Bohy, Ministre des Travaux publics, p. 1739 (1^{re} colonne); Chambre des représentants, Doc. Parl. sess. 1963-1964, n^o 825, 1, Exposé des Motifs, p. 1 (alinéas 1^{er} et 2) et p. 2 (dernier alinéa) et n^o 825, 2, Rapport p. 1 (alinéa 1^{er}).

worden gelegd zodra concrete beslissingen zullen zijn genomen. De in artikel 2 voorgestelde tekst maakt het mogelijk, een positieve bijdrage tot die reorganisatie te leveren.

Artikel 5.

Hierin wordt de opheffing voorgesteld van artikel 10 van de wet op het Wegenfonds, waarbij de intresten en de eventuele terugbetalingspremie betreffende de door het Fonds uitgegeven leningen vrijgesteld wordt van alle tegenwoordige en toekomstige zakelijke belastingen en taksen ten bate van het Rijk, de provinciën en de gemeenten.

De bedoeling is, de wet op het Wegenfonds in overeenstemming te brengen met de vigerende belastingwetgeving.

Artikel 6.

Luidens dit artikel mag het Fonds alleen bij de Postcheck- en girodienst en bij de Nationale Bank een rekening laten openen, behoudens door de Minister van Financiën verleende speciale afwijking. Het betreft hier een normaliseringsmaatregel waarbij het Wegenfonds, dat een gedecentraliseerde instelling van de categorie A is, in overeenstemming met de bepalingen van de wet van 16 maart 1954 wordt gebracht. Die maatregel ligt in de lijn van de algemene strekking van het ontwerp, dat erop gericht is de handelingsbevoegdheid van het Fonds te verruimen, onverminderd het recht van toezicht van de Minister van Financiën. Het mag niet zijn dat een door laatstgenoemde toegestane handeling onuitvoerbaar wordt gemaakt door het bestaan van een zuiver formele hinderpaal.

Artikel 7.

Dit artikel stelt voor, de ambtenaren van de registratie en de domeinen bevoegd te maken om op te treden inzake de inning van de schuldvorderingen van het Wegenfonds, zoals zij voor de schuldvorderingen van het Rijk doen.

Thans zijn zij daartoe niet bevoegd. Het Wegenfonds, als rechtspersoonlijke instelling, is bekwaam zijn rechten uit te oefenen, en alle rechtsbehandelingen te verrichten om zijn bezittingen te verdedigen, daarin begrepen het recht om uitstaande schulden te innen en de bekwaamheid om in rechte te staan. Het Fonds kan dus in rechte optreden om zijn materiële belangen te verdedigen en langs wettelijke weg de tenuitvoerlegging van een verkregen executeriale titel te vervolgen. De ambtenaren van de registratie en de domeinen hebben niet de bevoegdheid om inzake de handelingsbekwaamheid, door de wetgever verleend aan de instellingen die van hem rechtspersoonlijkheid hebben verkregen, in de plaats van die instellingen te treden, tenzij een uitdrukkelijke bepaling hen daartoe machtigt.

Die uitdrukkelijke bepaling ligt vervat in de voorgestelde wijziging, waardoor een enkele én voor de Staat én voor het Wegenfonds geldende regeling kan worden behouden, terwijl een afzonderlijke procedure toch geen voordelen oplevert.

De Minister van Openbare Werken,

concrètes seront prises. Le texte proposé par l'article 2 constitue un élément positif de cette réorganisation.

Article 5.

Cet article propose la suppression de l'article 10 de la loi du Fonds des routes exemptant les intérêts et la prime de remboursement éventuelle afférente aux emprunts émis par le Fonds, de tous impôts et taxes réels, présents et futurs au profit de l'Etat, des provinces et des communes.

Il s'agit d'une mise en concordance de la loi du Fonds des routes avec la législation fiscale en vigueur.

Article 6.

Cet article prévoit que le Fonds ne peut se faire ouvrir de compte, qu'à l'Office des chèques et virements postaux et à la Banque Nationale, sauf dérogation spéciale accordée par le Ministre des Finances. Il s'agit d'une mesure de normalisation qui aligne le Fonds des Routes, organisme décentralisé de catégorie A, sur les dispositions de la loi du 16 mars 1954. Cette mesure participe à la tendance du projet d'élargir les possibilités d'action du Fonds moyennant la tutelle du Ministre des Finances. Il ne faudrait pas qu'une opération autorisée par ce dernier ne puisse être accomplie pour un motif purement formel.

Article 7.

Cet article propose d'habiliter les fonctionnaires de l'enregistrement et des domaines en vue d'agir en matière de recouvrement des créances du Fonds, comme ils le font pour les créances de l'Etat.

Actuellement ils ne le peuvent pas. Le Fonds des routes jouissant de la personnalité juridique a la capacité d'exercer ses droits et de faire tous actes juridiques nécessaires pour défendre son patrimoine, ce qui comprend la faculté de recouvrer ses créances et la capacité d'ester en justice. Le Fonds peut donc agir en justice pour la défense de ses intérêts matériels et poursuivre l'exécution, par les voies légales, du titre exécutoire obtenu. Les fonctionnaires de l'enregistrement et des domaines n'ont pas le pouvoir de se substituer en ce qui concerne la capacité juridique conférée par le législateur aux organismes que celui-ci a dotés de la personnalité juridique, à moins qu'un texte formel ne les y autorise.

La modification proposée est précisément ce texte formel qui permettra de maintenir un régime unique pour l'Etat et le Fonds des routes, là où un procédé spécial ne comporte aucun avantage.

Le Ministre des Travaux publics,

ONTWERP VAN WET.**BOUDEWIJN,****KONING DER BELGEN,**

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën
en van Onze Minister van Openbare Werken, en op
in Raad overlegd advies van Onze Ministers,

Gelet op het advies van de Raad van State,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Financiën en Onze Minister van
Openbare Werken zijn gelast in Onze Naam bij de
Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen,
waarvan de tekst volgt :

ART. 1.

Artikel 1 van de wet van 9 augustus 1955 tot instel-
ling van een Wegenfonds 1955-1969 wordt door de
volgende bepalingen vervangen :

« *Artikel 1.* — Het Wegenfonds is een van de Staat
onderscheiden administratie met rechtspersoonlijk-
heid. »

ART. 2.

Artikel 2 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van
26 juli 1962, wordt door de volgende bepaling ver-
vangen :

« *Artikel 2.* — Het Fonds is belast met de uitvoe-
ring, voor rekening van het Rijk, van de werken tot
aanleg van de niet geconcessioneerde autosnelwegen,
tot verbetering en vernieuwing van de rijkswegen, als-
mede met de constructie van gebouwen en de aankoop
van materieel in verband met de exploitatie en het
onderhoud van de autosnelwegen en wegen.

» Het verricht ten name van het Rijk de aankopen
en onteigeningen waartoe de werken aanleiding kun-
nen geven. In verband met deze werken kan het tot
strooksgewijze aankopen en onteigeningen overgaan,
overeenkomstig de wetten waarbij deze macht aan
publiekrechtelijke personen wordt toegekend.

» Het kan deelnemen in publiekrechtelijke vereni-
gingen, opgericht overeenkomstig artikel 2 van de wet
betreffende de onteigeningen ten algemenen nutte en
de concessies voor de bouw van de autosnelwegen. »

ART. 3.

Artikel 8 van dezelfde wet wordt door de volgende
bepaling vervangen :

« *Artikel 8.* — De middelen van het Fonds zijn :

» a) de opbrengst van de in artikel 9 bedoelde
leningen;

PROJET DE LOI.**BAUDOUIN,****ROI DES BELGES,**

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances
et de Notre Ministre des Travaux publics, et de l'avis
de Nos Ministres qui en ont délibérés en Conseil,

Vu l'avis du Conseil d'Etat,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances et Notre Ministre des
Travaux publics sont chargés de présenter en Notre
nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont
la teneur suit :

ART. 1^{er}.

L'article 1^{er} de la loi du 9 août 1955 instituant un
Fonds des routes 1955-1969 est remplacé par la dispo-
sition suivante :

« *Article 1.* — Le Fonds des Routes est une adminis-
tration distincte de l'Etat, jouissant de la personnalité
civile. »

ART. 2.

L'article 2 de la même loi modifiée par la loi du
26 juillet 1962 est remplacé par les dispositions sui-
vantes :

« *Article 2.* — Le Fonds est chargé de l'exécution,
pour le compte de l'Etat, des travaux de construction
des autoroutes non concédées, d'aménagement et de
modernisation des routes de l'Etat ainsi que de la con-
struction de bâtiments et de l'achat d'équipement
affectés à l'exploitation et à l'entretien des autoroutes
et des routes.

» Il effectue au nom de l'Etat les acquisitions et ex-
propriations auxquelles les travaux peuvent donner
lieu. Il peut, en relation avec ces travaux, procéder à
des acquisitions et expropriations par zones, conformé-
ment aux lois qui confèrent ce pouvoir aux personnes
de droit public.

» Il peut participer à des associations de droit pu-
blic constituées conformément à l'article 2 de la loi
relative aux expropriations pour cause d'utilité pu-
blique et aux concessions en vue de la construction des
autoroutes. »

ART. 3.

L'article 8 de la même loi est remplacé par les dis-
positions suivantes :

« *Article 8.* — Les ressources dont dispose le Fonds
sont :

» a) le produit des emprunts visés à l'article 9;

» b) de eventuele Schatkistvoorschotten;
 » c) het bedrag van een jaarlijkse dotatie; dat bedrag mag niet lager zijn dan de sommen, nodig om de financiële last van de in artikel 9 bedoelde leningen te dragen. »

ART. 4.

Artikel 9 van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« *Artikel 9.* — Het Fonds is ertoe gemachtigd, met de toestemming van de Minister van Financiën leningen te sluiten.

» De leningen worden door de Staat gewaarborgd. De effecten waarin ze verdeeld zijn, dragen het visum van de Schatkist en van het Rekenhof; de erop aan te brengen handtekeningen mogen door naamstempels worden vervangen.

» Het Fonds voorziet in de betaling van de renten en de terugbetaling van het kapitaal der leningen; het draagt de kosten van het aanmaken der effecten, evenals de kosten van uitgifte en beheer der leningen.

» In geval van een openbare lening worden het tijdstip en de voorwaarden van de uitgifte bepaald door de Koning op de voordracht van de Ministers van Financiën en van Openbare Werken. »

ART. 5.

Het artikel 10 van dezelfde wet wordt opgeheven.

ART. 6.

Artikel 11 van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« *Artikel 11.* — Behoudens speciale afwijking, toegestaan door de Minister van Financiën, mag het Fonds enkel bij de Postcheck en girodienst en bij de Nationale Bank een rekening laten openen. »

ART. 7.

Artikel 12 van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« *Artikel 12.* — § 1. De in artikel 2 bedoelde aankopen en onteigeningen worden door het Fonds gedaan, overeenkomstig de wetten en besluiten die voor de Rijksbesturen gelden.

» De opbrengst van de wederverkoop der onroerende goederen die niet in het openbaar domein worden opgenomen, alsmede alle om het even welke opbrengsten van de in eigendom verkregen onroerende goederen worden aan het Fonds toegekend.

» § 2. De ambtenaren van het Bestuur der registratie en der domeinen zijn bevoegd om ten name van het Fonds op te treden in alle in § 1 bedoelde zaken, alsmede om uitstaande schulden in te vorderen.

» b) les avances éventuelles du Trésor;

» c) le montant d'une dotation annuelle; ce montant ne peut être inférieur aux sommes nécessaires en vue de supporter les charges financières résultant des emprunts visés à l'article 9. »

ART. 4.

L'article 9 de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Article 9.* — Le Fonds est autorisé à emprunter moyennant l'accord du Ministre des Finances.

» Les emprunts sont garantis par l'Etat et les titres qui les représentent, portent le visa du Trésor et celui de la Cour des Comptes. Les signatures à y apposer peuvent être remplacées par des griffes.

» Le Fonds assure le paiement des intérêts et le remboursement du capital des emprunts; les frais de confection des titres, d'émission et de gestion des emprunts sont à sa charge.

» Lorsqu'il s'agit d'emprunts publics, l'époque et les conditions de leur émission sont fixées par le Roi, sur proposition des Ministres des Finances et des Travaux publics. »

ART. 5.

L'article 10 de la même loi est abrogé.

ART. 6.

L'article 11 de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Article 11.* — Sauf dérogation spéciale accordée par le Ministre des Finances, le Fonds ne peut se faire ouvrir de compte qu'à l'Office des chèques et virements postaux et à la Banque nationale. »

ART. 7.

L'article 12 de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Article 12.* — § 1. Les acquisitions et expropriations visées à l'article 2 sont effectuées par le Fonds, conformément aux lois et arrêtés auxquels sont assujetties les administrations de l'Etat.

» Le produit de la revente des immeubles non incorporés dans le domaine public, ainsi que toute recette généralement quelconque à provenir des immeubles acquis sont attribués au Fonds.

» § 2. Les fonctionnaires de l'administration de l'enregistrement et des domaines sont habilités à agir au nom du Fonds pour toutes les matières visées au § 1 ainsi que pour les recouvrements de créances.

» De voorzitters van de aankoopcomités van onroerende goederen voor rekening van de Staat zijn bevoegd om het Fonds in rechte te vertegenwoordigen. »

ART. 8.

In het tweede en zevende lid van artikel 13 van dezelfde wet worden de woorden « Het Fonds » door de woorden « de onteigenaar » vervangen.

ART. 9.

Het artikel 17 van dezelfde wet wordt opgeheven.

ART. 10.

Het opschrift van dezelfde wet wordt door het volgende opschrift vervangen : « Wet betreffende het Wegenfonds ».

Gegeven te Brussel, 24 november 1966.

» Les présidents des comités d'acquisition d'immeubles, pour le compte de l'Etat sont compétents pour représenter le Fonds en justice. »

ART. 8.

A l'article 13, alinéas 2 et 7, de la même loi, les mots « le Fonds » sont remplacés par les mots « l'expropriant ».

ART. 9.

L'article 17 de la même loi est abrogé.

ART. 10.

L'intitulé de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant : « Loi relative au Fonds des routes ».

Donné à Bruxelles, 24 novembre 1966.

BAUDOUIN.

Van Koningswege :

De Minister van Financiën,

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

R. HENRION.

De Minister van Openbare Werken,

Le Ministre des Travaux publics,

J. DE SAEGER.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 4^e oktober 1966 door de Minister van Openbare Werken verzocht hem *binnen een termijn van ten hoogste drie dagen*, van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende wijziging van de wet van 9 augustus 1955 tot instelling van een Wegenfonds 1955-1969 », heeft de 6^e oktober 1966 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp strekt ertoe, gelet op de algemene aard van het door het Wegenfonds nagestreefd doel, een bestendige instelling ervan te maken, het financieel vermogen van het Fonds uit te breiden en de hulpmiddelen waarover het beschikt te verruimen.

**

ART. 1.

Het Wegenfonds is een reeds bestaande rechtspersoon. De bepaling dient derhalve zo te worden geredigeerd, dat zij niet laat veronderstellen dat thans een nieuwe rechtspersoon wordt opgericht. Dienvolgens zou artikel 1 beter luiden als volgt :

« *Artikel 1.* — Artikel 1 van de wet van 9 augustus 1955 tot instelling van een Wegenfonds 1955-1969 wordt door de volgende bepaling vervangen :

« *Artikel 1.* — Het Wegenfonds is een van de Staat onderscheiden administratie met rechtspersoonlijkheid. »

**

ART. 2.

Het Wegenfonds is thans gemachtigd strooksgewijze onteigeningen uit te voeren, binnen de door artikel 4, § 1, tweede lid, van de wet van 26 juli 1962 betreffende de onteigeningen ten algemene nutte en de concessies voor de bouw van de autosnelwegen vastgestelde perken.

De strooksgewijze onteigening om redenen van algemeen belang wordt evenwel nog door drie wetten geregeld :

1. de wet van 28 juni 1930 betreffende de onteigening bij stroken van algemeen of provinciaal belang;

2. de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, artikel 25;

3. de wet van 18 juli 1959 tot invoering van bijzondere maatregelen ter bestrijding van de economische en sociale moeilijkheden in sommige gewesten, gewijzigd bij de wet van 30 juli 1963, artikel 16.

Het ontwerp bedoelt het Wegenfonds de bevoegdheid te verlenen tot strooksgewijze onteigeningen over te gaan, in de gevallen en onder de voorwaarden waarin publiekrechtelijke personen gemachtigd zijn dergelijke onteigeningen uit te voeren, overeenkomstig de bij de verschillende wetten vastgestelde procedures. Bijvoorbeeld zou het Wegenfonds tot strooksgewijze onteigeningen kunnen overgaan ten einde een door de Koning goedgekeurd plan van aanleg uit te voeren (wet van 29 maart 1962) of toegangswegen tot een industriezone aan te leggen (wet van 18 juli 1959).

Om van deze bedoeling duidelijker in de tekst te laten blijken, zou men het voorgesteld nieuw artikel 2, tweede lid, van de wet als volgt moeten stellen :

« Het verricht ten name van het Rijk de aankopen en onteigeningen waartoe de werken aanleiding kunnen geven. In verband met deze werken kan het tot strooksgewijze aankopen en onteigeningen overgaan, overeenkomstig de wetten waarbij deze macht aan publiekrechtelijke personen wordt toegekend. »

In het voorgestelde artikel 2, eerste lid, van de wet dient het woord « invoering » door het woord « uitvoering » te worden vervangen.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics, le 4 octobre 1966, d'une demande d'avis, *dans un délai ne dépassant pas trois jours*, sur un projet de loi « modifiant la loi du 9 août 1955 instituant un Fonds des routes 1955-1969 » a donné le 6 octobre 1966 l'avis suivant :

Le projet tend, eu égard au caractère général de l'objet du Fonds des routes, à ériger celui-ci en un organisme permanent, à augmenter sa capacité financière et à élargir ses moyens d'action.

**

ART. 1^{er}.

Le Fonds des routes étant une personne morale déjà existante, la disposition de l'article 1^{er} devrait être conçue de manière à ne pas faire croire à la création d'une nouvelle personne morale. Elle gagnerait dès lors à être rédigée en ces termes :

« *Article 1^{er}.* — L'article 1^{er} de la loi du 9 août 1955 instituant un Fonds des routes 1955-1969 est remplacé par la disposition suivante :

« *Article 1^{er}.* — Le Fonds des routes est une administration distincte de l'Etat, jouissant de la personnalité civile. »

**

ART. 2.

Dans l'état actuel de la législation, le Fonds des routes est autorisé à effectuer des expropriations par zones dans les limites fixées par l'article 4, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi du 26 juillet 1962 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux concessions en vue de la construction des autoroutes.

L'expropriation par zones pour motifs d'intérêt général est toutefois régie par trois autres lois encore :

1. la loi du 28 juin 1930 relative à l'expropriation par zones d'intérêt général ou provincial;

2. la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, article 25;

3. la loi du 18 juillet 1959 instaurant des mesures spéciales en vue de combattre les difficultés économiques et sociales de certaines régions, modifiée par la loi du 30 juillet 1963, article 16.

Le projet se propose d'habiliter le Fonds des routes à effectuer des expropriations par zones dans les cas et aux conditions auxquels les personnes de droit public sont autorisées à poursuivre de telles expropriations, conformément aux procédures arrêtées par les diverses lois en la matière. Le Fonds des routes pourrait par exemple procéder à des expropriations par zones en vue de l'exécution d'un plan d'aménagement approuvé par le Roi (loi du 29 mars 1962) ou en vue de la création d'une voie d'accès à une zone industrielle (loi du 18 juillet 1959).

Le texte proposé pour le nouvel article 2, alinéa 2, de la loi traduirait cette intention avec plus de clarté s'il était rédigé ainsi qu'il suit :

« Il effectue au nom de l'Etat les acquisitions et expropriations auxquelles les travaux peuvent donner lieu. Il peut, en relation avec ces travaux, procéder à des acquisitions et expropriations par zones, conformément aux lois qui confèrent ce pouvoir aux personnes de droit public. »

Dans le texte néerlandais du nouvel article 2, alinéa 1^{er}, de la loi, il faut lire « uitvoering » au lieu de « invoering ».

In de Franse tekst van dit artikel, derde lid, is het woord « également », dat geen equivalent in de Nederlandse tekst heeft, overbodig en kan het worden weggelaten.

..

ART. 3.

In de tekst ter vervanging van artikel 8 van de wet leze men « middelen » in plaats van « inkomsten ».

..

ART. 4.

De commentaar op artikel 9 in de memorie van toelichting stemt niet overeen met de tekst van het artikel, wat de vormen betreft die op de in de privé-sector geplaatste leningen toepasbaar zijn. Aangezien de tekst van het artikel de juiste bedoeling van de Regering tot uiting brengt, dient de commentaar te worden aangepast.

..

ART. 7.

Om de bepalingen van de wet houdende instelling van een Wegenfonds in overeenstemming te brengen met de gelijkaardige bepalingen van de wetten van 18 juli 1959 en 29 maart 1962, wat betreft de bevoegdheid van het Bestuur der registratie en domeinen inzake onteigeningen, zou artikel 12, § 2, van die wet moeten worden aangevuld met een tweede lid, luidend als volgt :

« De voorzitters van de aankoopcomités van onroerende goederen voor rekening van de Staat zijn bevoegd om het Fonds in rechte te vertegenwoordigen. »

..

ART. 8.

Men schrijve dit artikel als volgt :

« Artikel 8. — In het tweede en het zevende lid van artikel 13 van dezelfde wet worden de woorden « Het Fonds » door de woorden « de onteigenaar » vervangen. »

..

ART. 9.

De opheffing van de eerste zin van artikel 17, waarbij reeds de wet van 11 juli 1952 tot instelling van een speciaal en tijdelijk Wegenfonds werd opgeheven, heeft geen praktische betekenis. De opheffing van de tweede zin kan slechts verantwoord zijn in de mate waarin de overdracht van het eventueel saldo en van de niet vereffende kredieten van het speciaal en tijdelijk Wegenfonds reeds is voltooid.

..

ART. 10.

Men schrijve dit artikel als volgt :

« Artikel 10. — Het opschrift van dezelfde wet wordt door het volgende opschrift vervangen :

« Wet betreffende het Wegenfonds ». »

..

In de artikelen 2, 3, 4, 6 en 7 schrijve men :

« Artikel ... van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen ... ».

A l'article 2, alinéa 3, le mot « également », qui n'a pas d'équivalent dans la version néerlandaise, est superflu et peut être supprimé.

..

ART. 3.

Dans le texte néerlandais proposé pour l'article 8 de la loi, il convient de remplacer le mot « inkomsten » par le mot « middelen ».

..

ART. 4.

Le commentaire que l'exposé des motifs consacre à l'article 9 ne cadre pas avec le texte de celui-ci en ce qui concerne les formalités applicables aux emprunts placés dans le secteur privé. Comme c'est le texte de l'article qui reflète les intentions exactes du Gouvernement, il y a lieu de remanier le commentaire.

..

ART. 7.

Afin de mettre les dispositions de la loi instituant un Fonds des routes en concordance avec les dispositions analogues des lois du 18 juillet 1959 et du 29 mars 1962, en ce qui concerne les pouvoirs attribués à l'Administration de l'enregistrement et des domaines en matière d'expropriations, il y aurait lieu de compléter l'article 12, § 2, de la loi par un alinéa 2 ainsi conçu :

« Les présidents des comités d'acquisition d'immeubles pour le compte de l'Etat sont compétents pour représenter le Fonds en justice. »

..

ART. 8.

Cet article gagnerait à être rédigé ainsi qu'il suit :

« Article 8. — A l'article 13, alinéas 2 et 7, les mots « le Fonds » sont remplacés par les mots « l'expropriant ». »

..

ART. 9.

L'abrogation de la première phrase de l'article 17, qui a déjà abrogé la loi du 11 juillet 1952 instituant un Fonds spécial et temporaire des routes, n'a pas de portée pratique. Celle de la seconde phrase ne peut se justifier que dans la mesure où le report du reliquat éventuel et des crédits non liquidés du Fonds spécial et temporaire des routes est déjà réalisé.

..

ART. 10.

Le texte suivant est proposé pour cet article :

« Article 10. — L'intitulé de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant :

« Loi relative au Fonds des routes ». »

..

Aux articles 2, 3, 4, 6 et 7, il y a lieu d'écrire :

« L'article ... de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes : ... ».

De kamer was samengesteld uit :

De Heren F. LEPAGE, staatsraad, voorzitter; H. BUCH en G. BAETEMAN, staatsraden; R. DE RYKE en J. DE MEYER, bijzitters van de afdeling wetgeving; M. JACQUEMIN, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. BAETEMAN.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. HOEFFLER, substituit.

De Griffier, — Le Greffier,

(get.) M. JACQUEMIN.
(s.)

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Openbare Werken.

De 13 oktober 1966.

De Griffier van de Raad van State,

La Chambre était composée de :

MM. F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président; H. BUCH et G. BAETEMAN, conseillers d'Etat; R. DE RYKE et J. DE MEYER, assesseurs de la section de législation; M. JACQUEMIN, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. G. BAETEMAN.

Le rapport a été présenté par M. J. HOEFFLER, substitut.

De Voorzitter, — Le Président,

(get.) F. LEPAGE.
(s.)

Pour expédition délivrée au Ministre des Travaux publics.

Le 13 octobre 1966.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.