

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1929-1930	N° 250		Zittingsjaar 1929-1930
	SÉANCE du 16 Mai 1930	VERGADERING van 16 Mei 1930	

PROJET DE LOI

autorisant la Société Nationale des Chemins de fer belges à contracter un emprunt de 600,000,000 de francs.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

L'article 18 de la loi du 23 juillet 1926, créant la Société nationale des Chemins de fer belges, stipule qu'aucun emprunt ne pourra être contracté par celle-ci si elle n'y est autorisée par une loi.

Le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de vous soumettre a pour objet d'autoriser, à sa demande, la Société nationale à contracter un emprunt de six cents millions de francs à l'effet de couvrir une partie de ses dépenses de premier établissement.

*
**

Le Gouvernement croit utile de rappeler que la Société nationale dispose couramment de fonds qui représentent :

a) *L'encaisse d'exploitation*, c'est-à-dire la différence entre les recettes d'exploitation et les dépenses d'exploitation;

b) *Le Fonds de réserve*, constitué par un prélèvement de 2 ½ % sur les recettes brutes réalisées par la Société nationale et destiné à parer éventuellement aux malis du compte d'exploitation (art. 39 des statuts);

c) *Le Fonds de renouvellement*, constitué par une dotation prélevée chaque année au compte d'exploitation et destiné à assurer le renouvellement des installations et du matériel. Cette dotation est fixée d'accord avec le Ministre, et calculée de façon à représenter l'amortissement industriel normal des voies, du matériel, etc. (Elle s'élèvera à 362,640,000 francs pour 1930.)

Sur cette dotation, il est prélevé chaque année une somme de 142,200,000 francs. Douze annuités seront ainsi prélevées successivement et versées à la réserve de renouvellement, de façon à constituer, en 1939, grâce à un intérêt composé de 6 %, un capital de

WETSONTWERP

houdende machtiging voor de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen tot het aangaan van een leening van 600,000,000 frank.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Artikel 18 van de wet van 23 Juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen schrijft voor dat deze maatschappij geen leening mag aangaan, indien zij daartoe niet bij een wet gemachtigd is.

Het ontwerp van wet, dat de Regeering de eer heeft U voor te leggen, streeft er naar de Nationale Maatschappij op haar aanvraag, er toe te machtigen een leening van zeshonderd miljoen frank te sluiten tot dekking van een gedeelte van haar eerste inrichtingskosten.

*
**

De Regeering acht het nuttig in herinnering te brengen dat de Nationale Maatschappij doorlopend beschikt over gelden, welke behooren tot :

a) *Het exploitatie-incasso*, wil zeggen, het verschil tusschen de exploitatie-ontvangsten en de exploitatie-uitgaven;

b) *Het Reservefonds*, dat gestijfd wordt door een heffing van 2 ½ t. h. op de bruto-ontvangsten van de Nationale Maatschappij en dienen moet om eventueel in het tekort op de exploitatie-rekening te voorzien (art. 39 van de statuten);

c) *Het Vernieuwingsfonds*, dat gevoed wordt door een jaarlijks op de exploitatie-rekening geheven dotatie en aangewend wordt tot vernieuwing van inrichtingen en materieel. Die dotatie wordt in overleg met den Minister bepaald en dusdanig berekend dat zij overeenkomt met de normale industriële afschrijving van sporen, materieel, enz. (Voor 1930, bedraagt zij 362,640,000 frank.)

Elk jaar wordt op die dotatie een bedrag genomen van 142,200,000 frank. Twaalf annuïteiten worden aldus achtereenvolgens geheven en in de vernieuwingsreserve gestort; zij zullen, in 1929, tegen een samengestelden intrest van 6 t. h., een kapitaal

2,400,000,000 de francs qui reviendra au Fonds de renouvellement pour être affecté à des dépenses massives de renouvellement qui deviendront indispensables à partir de cette époque.

Ainsi la Société nationale possède dans ses caisses des sommes considérables qui sont disponibles. Il serait de mauvaise gestion d'exiger qu'elle empruntât à des tiers à des conditions peut-être onéreuses, tandis qu'elle-même conserverait des liquidités importantes ou devrait en opérer le placement.

Le Gouvernement est d'avis que la Société nationale, comme le ferait un industriel, doit utiliser provisoirement, mais sous certaines conditions, ces disponibilités pour couvrir les dépenses de premier établissement, en attendant le recours à l'emprunt qui lui permettra de les reconstituer.

Le Gouvernement estime que la procédure à suivre par la Société nationale peut être basée sur les principes suivants :

1° La Société nationale ne peut, conformément à l'article 18 de la loi organique et à l'article 24 de ses statuts, procéder à des extensions du réseau comportant la création de lignes nouvelles sans y avoir été préalablement autorisée par une loi;

2° La Société nationale communique chaque année au Parlement, à l'intervention du Ministère des Transports, le programme des nouveaux travaux de premier établissement qu'elle veut commencer l'année suivante (lignes nouvelles exceptées), c'est-à-dire, des travaux qui n'ont pas encore figuré sur l'un des programmes communiqués antérieurement aux Chambres législatives. Ainsi qu'il a été fait pour les programmes déjà déposés sur le bureau des Chambres, les travaux comportant une dépense inférieure à 1 million de francs figurent sous un poste global. Au surplus, chaque programme peut comprendre une certaine somme (pour 1930, cette somme s'élève à 40 millions de francs) pour travaux imprévus, à la condition que le relevé des travaux exécutés dans la limite de cette somme soit joint au programme de l'année suivante;

3° La Société nationale peut utiliser pour l'exécution des travaux prévus sub. 1 et 2 les disponibilités de son encaisse d'exploitation a), qu'elle reconstitue au moyen d'emprunts dont elle demande l'autorisation au Parlement;

4° La Société nationale peut également utiliser les disponibilités du Fonds de renouvellement c) pour l'exécution des travaux prévus sub. 1 et 2, dans la limite des emprunts que la loi a autorisés et qui n'ont pas encore été conclus; elle reconstitue le Fonds de renouvellement en réalisant en temps opportun les emprunts autorisés par le Parlement;

5° L'époque et les modalités des emprunts sont déterminés de commun accord entre le Ministre des Finances et la Société nationale, afin d'éviter que l'État

vormen van 2,400,000,000 frank, dat ten goede zal komen aan het Vernieuwingsfonds, om besteed te worden aan tegen dat tijdstip als noodzakelijk voorziene massale vernieuwingsuitgaven.

Aldus zijn er in de kassen van de Nationale Maatschappij aanzienlijke beschikbare bedragen aanwezig. Het zou onvereenigbaar zijn met de regelen van een goed beheer van haar te eischen dat zij bij derden onder wellicht bezwaarde voorwaarden een leening zou aangaan, terwijl zij zelf belangrijke sommen in handen houdt of moet beleggen.

De Regeering is van oordeel dat de Nationale Maatschappij, zooals een industrieel, haar beschikbare gelden voorloopig, zij het onder zekere voorwaarden, tot dekking van de uitgaven van eersten aanleg moet gebruiken, in afwachting dat zij ze door middel van een leening opnieuw kan aanvullen.

De Regeering meent dat de door de Nationale Maatschappij te volgen procedure kan gesteund worden op de volgende beginselen :

1° Overeenkomstig artikel 18 van de wet tot oprichting van de Maatschappij en artikel 24 van haar statuten, mag zij geen uitbreidingen van het net door aanleg van nieuwe lijnen ondernemen, zonder daartoe vooraf bij een wet gemachtigd te zijn;

2° Elk jaar geeft de Nationale Maatschappij, door tusschenkomst van den Minister van Verkeerswezen, aan het Parlement mededeeling van het programma van de nieuwe werken van eersten aanleg (nieuwe lijnen uitgezonderd) welke zij het daaropvolgend jaar wenscht ter hand te nemen, d. i., van de werken die nog niet voorkwamen op een der vroeger aan de Wetgevende Kamers medegedeelde programma's. Zooals geschiedde voor de reeds bij de Kamers ingediende programma's, worden de werken, welke een uitgave vergen van minder dan 1 miljoen frank, in een gezamenlijken post opgenomen. Overigens kan op elk programma een bepaalde som (over 1930, 40 miljoen frank) voor onvoorziene werken worden uitgetrokken, op voorwaarde dat de lijst der binnen de mogelijkheden van dit bedrag uitgevoerde werken bij het programma van het daaropvolgend jaar worde gevoegd;

3° Voor de uitvoering van de onder 1° en 2° voorziene werken, mag de Nationale Maatschappij de beschikbare gelden van haar exploitatie-incasso a) gebruiken, welk incasso zij opnieuw samenstelt door middel van leeningen, voor het aangaan waarvan zij het Parlement om machtiging verzoekt;

4° De Nationale Maatschappij mag insgelijks, voor de uitvoering van de onder 1° en 2° voorziene werken, de beschikbare gelden van het Vernieuwingsfonds c) gebruiken tot het bedrag van de bij de wet toegelaten leeningen, die nog niet aangaan werden; het Vernieuwingsfonds wordt opnieuw aangevuld door tijdige plaatsing van de door het Parlement toegelaten leeningen;

5° De Minister van Financiën en de Nationale Maatschappij bepalen in gemeen overleg het tijdstip en de modaliteiten van de leeningen, om concurrerend

et la Société se fassent concurrence sur le marché des capitaux;

6° La durée de la concession de la Société nationale étant de 75 ans, il est juste de répartir sur le même terme de 75 ans la charge d'amortissement des emprunts que la Société contractera pour les extensions du réseau, quelles que soient la date des émissions et la période fixée pour le remboursement aux souscripteurs. En effet, cette période variera probablement d'un emprunt à l'autre, selon l'état du marché financier, afin d'obtenir les conditions les plus favorables possibles, ce dont le Ministre des Finances et la Société seront juges.

En cas de reprise du réseau par l'État, celui-ci prendra à sa charge le service de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux restant à amortir.

Le Gouvernement pense que cette procédure, à laquelle la Société nationale se rallie, concilie les intérêts généraux dont il a la garde, avec l'autonomie dont la loi organique a doté la Société nationale pour permettre l'exploitation du réseau suivant les méthodes industrielles.

*
**

Les programmes des travaux de premier établissement communiqués au Parlement en 1928 et en 1929 comportent une dépense totale de 1,920 millions, comprenant 420 millions pour l'application du frein continu au matériel à marchandises.

Les devis, établis depuis quelque temps déjà, devront vraisemblablement subir une majoration d'environ 20 %, par suite de l'augmentation constante du coût de la main-d'œuvre et des matières.

Au 31 décembre 1929, les dépenses effectuées atteignent environ 590 millions et elles doivent atteindre environ 1.100 millions à la fin de 1930, dont 175 pour le frein continu.

Jusqu'ici, la Société a fait face aux dépenses de premier établissement au moyen de ses disponibilités et des 80 millions de francs que le Fonds d'amortissement de la Dette publique lui a versés, conformément à l'article 18 des statuts, à valoir sur les 10 % du produit du placement des actions privilégiées. Le solde de ces 10 %, soit 420 millions, est destiné à faire face aux dépenses du frein continu.

Comme on l'a vu plus haut, la Société peut utiliser provisoirement pour ses immobilisations les disponibilités du Fonds de renouvellement, mais seulement dans la limite des emprunts autorisés par la loi et non encore émis. Dans ces conditions, elle estime qu'une autorisation d'emprunter à concurrence de 600 millions de francs lui est nécessaire, mais que les émissions pourraient ne porter, en 1930, que sur un montant de 300 à 400 millions de francs.

optreden van den Staat en de Maatschappij op de kapitalenmarkt te voorkomen;

6° Wilt de vergunningsduur voor de Nationale Maatschappij gesteld is op 75 jaar, is het billijk de lasten van de aflossing der leeningen, welke de Maatschappij voor de uitbreiding van het net zal aangaan, over denzelfden termijn van 75 jaar te verdeelen, om het even op welken datum de uitgifte geschiedt en welk tijdperk voor de terugbetaling aan de inschrijvers wordt bepaald. Inderdaad is het waarschijnlijk dat dit tijdperk, volgens den toestand op de financiële markt, van leening tot leening zal verschillen, zulks met het oog op het bekomen van zoo gunstig mogelijke voorwaarden, over welk punt de Minister van Financiën en de Maatschappij zullen beslissen.

In geval van naasting van het net door den Staat, zal deze de uitbetaling van den intrest en de aflossing van de nog te delgen kapitalen op zich nemen.

De Regering oordeelt dat deze procedure, waarmede de Nationale Maatschappij instemt, de behartiging van de algemeene belangen welke haar zijn toevertrouwd, overeenbrengt met de zelfstandigheid, welke aan de Nationale Maatschappij bij de oprichtingswet werd toegekend ten behoeve van de exploitatie van het net volgens industriële methodes.

*
**

De in 1928 en in 1929 aan het Parlement medege-deelde programma's van werken van eersten aanleg voorzien een gezamenlijke uitgave van 1,920 miljoen, waarin 420 miljoen voor het toerusten van het goederenmaterieel met de doorgaande rem.

De reeds sedert enkelen tijd opgemaakte bestekken zullen waarschijnlijk met ongeveer 20 t. h. moeten verhoogd worden, ten gevolge van de gestadige verhooging van de loonen en den prijs der grondstoffen.

Op 31 December 1929 bedragen de gedane uitgaven ongeveer 590 miljoen; zij zullen einde 1930 ongeveer 1.100 miljoen bereiken, waarvan 175 voor de doorgaande rem.

Totnogtoe heeft de Maatschappij in de uitgaven van eersten aanleg voorzien door middel van haar beschikbare gelden en van de 80 miljoen frank welke het Fonds tot delging van de Staatsschuld haar overeenkomstig artikel 18 der statuten heeft voorgeschoten op de 10 t. h. van de opbrengst der plaatsing van de preferente aandeelen. Het saldo van die 10 t. h., zegge 420 miljoen, is bestemd om te voorzien in de uitgaven voor de doorgaande rem.

Zooals hooger gezegd is, mag de Maatschappij, voor haar beleggingen, voorloopig de beschikbare gelden van het Vernieuwingsfonds bezigen, doch enkel binnen de perken van de bij de wet veroorloofde leeningen, die nog niet uitgeschreven zijn. In die omstandigheden acht zij dat haar machtiging tot het aangaan van een leening van de noodige 600 miljoen frank dient verleend, doch dat, in 1930, mogelijk slechts voor een bedrag van 300 tot 400 miljoen frank zal uitgegeven worden.

**

Aux termes de l'article 14 de la loi du 23 juillet 1926, la Société nationale des Chemins de fer belges est assimilée à l'État en ce qui concerne l'application des lois sur le droit de timbre et sur les taxes assimilées au timbre. Sans qu'il soit nécessaire de prévoir des dispositions légales nouvelles, il en résulte que les titres émis par la Société nationale ainsi que les documents relatifs à leur souscription sont exempts du timbre; que les affiches annonçant la mise en souscription sont exemptes de la taxe d'affichage; que la souscription aux emprunts de la Société est exonérée de la taxe sur les opérations de bourse; enfin que la Société peut faire inscrire ces titres à la cote sans acquitter la taxe établie par le titre X du Code des taxes assimilées au timbre.

D'autre part, afin de rendre aussi favorables que possible les conditions d'émission de l'emprunt dont il s'agit, le Gouvernement a décidé de vous proposer d'exonérer de tout impôt au profit de l'État, des provinces ou des communes les revenus du dit emprunt. Les titres représentatifs du capital de la Société nationale bénéficient déjà de pareille exemption; il est logique d'étendre celle-ci aux obligations que la Société va émettre.

Le Ministre des Transports,
Maurice LIPPENS.

PROJET DE LOI

ALBERT, ROI DES BELGES,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Transports est chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

En conformité de l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926, la Société nationale des Chemins de fer belges est autorisée à emprunter jusqu'à concurrence d'une somme effective de six cents millions de francs (600,000,000 de francs) à l'effet de couvrir une partie de ses dépenses de premier établissement.

ART. 2.

L'époque et les modalités de l'emprunt seront déterminées de commun accord entre le Ministre des

**

Luidens artikel 14 van de wet van 23 Juli 1926 is de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen met den Staat gelijkgesteld voor de toepassing van de wetten op het zegel en op de met het zegel gelijkgestelde taxes. Hieruit vloeit voort, zonder dat nieuwe wettelijke bepalingen dienen voorzien, dat de door de Nationale Maatschappij uitgegeven titels, zoodat de bescheiden tot inschrijving op die titels vrijgesteld zijn van het zegelrecht; dat de plakbrieven tot bekendmaking van de opening der inschrijving vrijgesteld zijn van de aanplaktaxe; dat de inschrijving op de leeningen der Maatschappij vrijgesteld is van de taxe op de beursverhandelingen; ten slotte, dat de Maatschappij die titels op de beurs kan doen noteeren zonder de taxe te moeten betalen voorzien bij titel X van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes.

Anderzijds, opdat de leening tegen zoo voordeelig mogelijke voorwaarden kunne uitgeschreven worden, heeft de Regeering besloten U voor te stellen de inkomsten wegens die leening vrij te stellen van alle belasting ten voordeele van den Staat, de provinciën of de gemeenten. De kapitaal-aandeelen van de Nationale Maatschappij genieten reeds die vrijstelling; het is logisch deze uit te breiden tot de obligatiën welke de Maatschappij zal uitgeven.

De Minister van Verkeerswezen,
Maurice LIPPENS.

WETSONTWERP

ALBERT, KONING DER BELGEN,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op voorstel van Onzen Minister van Verkeerswezen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Verkeerswezen is er mee belast, in Onzen naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de inhoud volgt :

EERSTE ARTIKEL.

Overeenkomstig artikel 18 der wet van 23 Juli 1926, is de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen er toe gemachtigd een leening aan te gaan tot een werkelijk bedrag van zeshonderd miljoen (600,000,000 frank) tot dekking van een gedeelte harer uitgaven van eersten aanleg.

ART. 2.

Het tijdstip en de modaliteiten der leening worden in gemeen overleg bepaald door den Minister van

Finances et la Société nationale des Chemins de fer belges.

ART. 3.

Les revenus de l'emprunt visé à l'article 1^{er} sont exempts de tout impôt au profit de l'État, des provinces ou des communes.

Donné à Bruxelles, le 15 mai 1930.

Financiën en de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

ART. 3.

De inkomsten wegens de bij artikel 1 bedoelde leening zijn vrij van alle belasting ten bate van den Staat, de provinciën of de gemeenten.

Gegeven te Brussel, op 15 Mei 1930.

ALBERT

PAR LE ROI :

Le Ministre des Transports,

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

Maurice LIPPENS.
