

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1963-1964.

24 JUNI 1964.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van koophandel betreffende de vervoercontracten.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET VERKEERSWEZEN
EN DE P.T.T. (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. DE BLOCK.

DAMES EN HEREN,

Het onderhavige wetsontwerp is overgezonden door de Kamer, waar het grondig is onderzocht door de leden van de bevoegde Commissie.

De gestelde vragen, de ingebrachte bezwaren en de door de Minister van Verkeerswezen verstrekte nadere uitleg zijn opgenomen in het verslag van de Kamer (Gedr. St. n° 784-2, zitting 1963-1964), dat aldus een zeer gepaste aanvulling is van de Memorie van Toelichting bij hetzelfde ontwerp (Gedr. St. n° 784-1, zitting 1963-1964). Om deze redenen wordt dit verslag zeer beknopt gesteld.

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren G. Goossens, Onder-voorzitter; Coppens, Debucquoy, Dekeyzer, Demarneffe, Feron, Gilson, Henckaerts, Lacroix, Pontus, Stubbe, Trappenniers, Uselding, Vandebussche, Van den Storme, Vandeputte en De Block, verslaggever.

R. A 6711.

Zie :

Gedr. St van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

784 (Zitting 1963-1964) :

- 1 : Ontwerp van wet;
- 2 : Verslag;
- 3 : Amendement.

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

17 en 19 juni 1964.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1963-1964.

24 JUIN 1964.

Projet de loi modifiant la loi du 25 août 1891 portant revision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS
ET DES P.T.T. (1)
PAR M. DE BLOCK.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi nous a été transmis par la Chambre des Représentants, où il a été examiné en détail par la Commission compétente.

Les questions posées, les objections formulées et les précisions fournies par le Ministre des Communications sont reproduites dans le rapport de la Chambre (Doc. n° 784-2, session de 1963-1964), qui complète donc fort opportunément l'exposé des motifs du projet (Doc. n° 784-1, session de 1963-1964). Aussi le présent rapport pourra-t-il être très concis.

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. G. Goossens, Vice-président; Coppens, Debucquoy, Dekeyzer, Demarneffe, Feron, Gilson, Henckaerts, Lacroix, Pontus, Stubbe, Trappenniers, Uselding, Vandebussche, Van den Storme, Vandeputte et De Block, rapporteur.

R. A 6711.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

784 (Session de 1963-1964) :

- 1 : Projet de loi;
- 2 : Rapport;
- 3 : Amendement.

Annales de la Chambre des Représentants :

17 et 18 juin 1964.

Tijdens het onderzoek in Uw Commissie werden verduidelijkingen gevraagd die als volgt kunnen samengevat worden :

1. In verband met de basisprincipes waarop volgens de Minister een coherent vervoerbeleid moet steunen (zie blz. 3 van het verslag van de Kamer), werd door een Commissaris aangedrongen opdat, naast de vier vermelde principes, ook de *egalisation des sociales voorwaarden* zou vermeld worden.

2. In Uw Commissie werd de wens uitgesproken dat de Rijkstoelagen niet zouden dienen om concurrentie aan te doen aan andere vervoerondernemingen. In geen geval mag de N.M.B.S. onder de kostprijs vervoeren.

3. Er werd door een Commissaris betreurd dat de Minister niet voldoende bewezen heeft dat dit ontwerp het spoor een groter rentabiliteit geeft.

Van verschillende zijden werd de opmerking gemaakt dat als de N.M.B.S. onder technisch oogpunt een goede plaats bekleedt, dit niet het geval is met de handelsgeest, die absoluut onvoldoende ontwikkeld schijnt bij deze maatschappij.

4. In het raam van artikel 5 zullen de reglementen moeten rekening houden met de aard der goederen (goederen die snel bederven, enz.). Bij de inrichting der diensten is het onontbeerlijk rekening te houden met het feit dat de spoorwegmaatschappij een openbare dienst vervult die normaal aan het land diensten moet bewijzen die de privé-sector normaal niet kan bewijzen. Het begrip « openbare dienst » werd in Uw Commissie ook ingeroepen om een verbetering te vragen voor het vervoer naar streken waar de verkeersdichtheid minder groot is. Hoe kan men verrechtvaardigen dat aan de N.M.B.S. nog subsidies verleend worden indien deze maatschappij geen openbare dienst meer waarneemt?

5. In Uw Commissie was men ook bevreesd voor de gevolgen die eventueel zouden kunnen voortspruiten uit het feit dat de N.M.B.S. langs een dochtermaatschappij om, nauwe relaties heeft met een buitenlands vervoerbedrijf. Kunnen daardoor de Belgische vervoerondernemingen niet benadeeld worden, te meer daar de dochtermaatschappij sommige bijzondere overeenkomsten zal kennen?

6. Aangedrongen werd opdat de jaarbalans van de dochtermaatschappij aan de bevoegde Commissie zou medegedeeld worden.

7. Dit wetsontwerp beoogt hoofdzakelijk de N.M.B.S. op gelijke voet te plaatsen met privaatschappijen, wat het afsluiten van speciale tarieven betreft voor het spoor. Het geldt hier geen geheime tarieven. Het gaat hier enkel om het niet-publiceren van deze tarieven.

In zijn antwoord wees de Minister o.a. op de volgende punten :

1. De tarieven worden gelijkelijk toegepast op allen onder dezelfde voorwaarden en in dezelfde omstandigheden. De besturen van de spoorweg mogen evenwel bijzondere overeenkomsten afsluiten, waarbij

Au cours de l'examen du projet par votre Commission, un certain nombre d'explications ont été demandées; les interventions des commissaires peuvent se résumer comme suit :

1. En ce qui concerne les principes de base, sur lesquels, d'après le Ministre, doit être fondée une politique cohérente des transports (voir p. 3 du rapport de la Chambre), un membre a insisté pour que les quatre principes définis par le Ministre soient complétés par celui de l'*égalité des conditions sociales*.

2. Un commissaire a souhaité que les subventions accordées par l'Etat ne soient pas utilisées pour faire concurrence à d'autres entreprises de transport. En aucun cas, la S.N.C.B. ne peut effectuer des transports en dessous du prix de revient.

3. Un autre membre a regretté que le Ministre n'ait pas démontré suffisamment que le vote du projet aura pour effet d'améliorer la rentabilité des chemins de fer.

Plusieurs commissaires ont fait observer que, si la S.N.C.B. se classe favorablement du point de vue technique, on ne peut en dire autant de son sens commercial, qui paraît absolument insuffisant.

4. Aux termes de l'article 5, les règlements devront tenir compte de la nature des marchandises (denrées périssables, etc.). Dans l'organisation des services, il est indispensable de tenir compte du fait que la société de chemins de fer est un service public chargé normalement d'apporter au pays une aide que le secteur privé ne sera habituellement pas en mesure de lui fournir. Un commissaire a aussi invoqué la notion de « service public » pour demander que soient améliorés les transports à destination de régions où la densité du trafic est plus réduite. Comment justifier que les subventions continuent à être allouées à la S.N.C.B. si celle-ci n'assure plus un service public ?

5. D'autre part, un membre s'inquiète des conséquences qui pourraient résulter du fait que, par l'intermédiaire d'une filiale, la S.N.C.B. entretient des relations étroites avec une entreprise étrangère de transport. Les entreprises belges de transport ne pourraient-elles s'en trouver lésées, d'autant plus que la filiale passera certains accords particuliers ?

6. Un commissaire a insisté pour que le bilan actuel de la filiale soit communiqué à la Commission compétente.

7. Le présent projet vise essentiellement à placer la S.N.C.B. sur pied d'égalité avec les sociétés privées en ce qui concerne l'établissement de tarifs spéciaux pour les chemins de fer. En l'espèce, il ne s'agit pas de tarifs secrets. Il y a simplement le fait que ces tarifs ne sont pas publiés.

Dans sa réponse, le Ministre a fait notamment les observations suivantes :

1. Les tarifs sont appliqués uniformément à tous, dans les mêmes conditions et dans des circonstances identiques. Toutefois, les administrations du chemin de fer peuvent conclure des accords particuliers pré-

prijsverlagingen of andere voordelen toegekend worden. Deze overeenkomsten moeten echter van aard zijn de financiële uitkomsten van het bedrijf te verbeteren en vergelijkbare vervoerprijzen en -voorwaarden beiden aan de gebruikers die in vergelijkbare voorwaarden verkeren. Daar de kostprijs stijgt op een lijn met weinig vervoer, zal de marginale kostprijs dalen bij een verhoging der vervoerde tonnage. Dat is een factor waarmee, volgens de Minister, rekening zal gehouden worden bij de vaststelling der bijzondere overeenkomsten. De N.M.B.S. zal nochtans aan een bepaalde onderneming geen privilege mogen verlenen. De Belgische vervoerondernemingen zullen derhalve nooit ten opzichte van een buitenlands vervoerbedrijf benadeeld worden.

2. De N.M.B.S. blijft een openbare dienst waarmen daar het bestuur van elke spoorweg alle vervoer van personen of goederen moet verrichten dat kan geschieden met de normale vervoermiddelen waarmede aan de regelmatige behoeften van het verkeer kan worden voldaan. De subsidies die aan de N.M.B.S. verleend worden, worden aan deze maatschappij verleend als tegenprestatie voor onvoldoend vergoede diensten. Als voorbeeld citeert de Minister o.a. het reizigersvervoer : tegen 0,62 fr. per kilometer-reiziger kan het personenvervoer zonder verlies geschieden; is het dan niet normaal dat de Staat in de gevallen waarin tegen 0,26 fr. vervoerd wordt, een subsidie verleent? Het is vanzelfsprekend dat de verdeling der stukgoederen in de streken met een kleine verkeersdichtheid zeer zware problemen doet rijzen.

Artikelsgewijze bespreking.

Artikel 3.

In verband met het begrip « vergelijkbare voorwaarden » werd in Uw Commissie verwezen naar bladzijde 14 van het verslag van de Kamer. Een Commissaris heeft nochtans voorbehoud gemaakt voor deze interpretatie. Vroeger werd door het Departement verklaard dat men het rendement der lijnen niet kan berekenen. Hoe zal men in de toekomst niet alleen de kostprijs van iedere lijn, maar ook de kostprijs van ieder vervoer berekenen? De Commissaris vreest dat het derde artikel elke controle uitsluit.

Het ontwerp is met algemene stemmen aangenomen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
A. DE BLOCK.

De Ondervoorzitter,
G. GOOSSENS.

voyant l'octroi de réductions de prix ou d'autres avantages. Mais il faut que ces accords soient de nature à améliorer les résultats financiers de l'entreprise et qu'ils offrent des prix et des conditions de transport comparables aux usagers se trouvant dans des situations comparables. Etant donné que le prix de revient augmente sur une ligne à trafic réduit, le prix de revient marginal baissera en cas d'accroissement du tonnage transporté. C'est là un facteur dont, d'après le Ministre, il sera tenu compte dans l'établissement des accords particuliers. Cependant, la S.N.C.B. n'aura pas le droit d'accorder un privilège à une entreprise déterminée. Par conséquent, les entreprises belges de transport ne seront jamais lésées par rapport à une entreprise étrangère.

2. La S.N.C.B. continue à assurer un service public, puisque l'administration de chaque chemin de fer doit assurer tout transport de personnes ou de marchandises susceptible de se faire par les moyens normaux permettant de satisfaire aux besoins réguliers du trafic. Les subventions allouées à la S.N.C.B. le sont en contrepartie de l'insuffisance de la rémunération de ses services. A titre d'exemple, le Ministre cite notamment le transport des voyageurs : à raison de 0,62 francs par voyageur-km, le transport des personnes peut se faire sans perte; dès lors, n'est-il pas normal que l'Etat accorde une subvention dans les cas où le transport n'est payé qu'à raison de 0,26 francs par voyageur-km? Evidemment, la répartition des charges incomplètes dans les régions à faible densité de trafic pose des problèmes très ardues.

Discussion des articles.

Article 3.

Au sujet de la notion de « conditions comparables », un commissaire s'est référé à la page 14 du rapport de la Chambre, mais un autre membre a fait des réserves sur cette interprétation. Naguère, le Département avait déclaré qu'il était impossible de calculer le rendement des lignes. Comment pourra-t-on donc, à l'avenir, établir non seulement le prix de revient de chaque ligne, mais celui de chaque transport? L'intervenant craint que l'article 3 n'empêche tout contrôle.

Le projet a été adopté à l'unanimité.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
A. DE BLOCK.

Le Vice-Président,
G. GOOSSENS.