

Chambre des Représentants

SESSION 1959-1960.

7 JUILLET 1960.

PROJET DE LOI

portant modification de la loi du 23 juillet 1926
créant la Société Nationale des Chemins de fer
belges.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)

PAR M. DELHACHE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours de la discussion du budget des Communica-
tions, tant au Sénat qu'à la Chambre, le Ministre a exposé
ses vues concernant les modifications qu'il comptait appor-
ter au statut légal de la S. N. C. B., ainsi qu'en même
temps à la législation qui régit le transport de choses par
route pour compte de tiers.

EXPOSE DU MINISTRE.

Le Ministre a attiré spécialement l'attention sur le fait
que les deux projets sont étroitement liés.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Brunfaut.

A. — Membres : MM. Allard, Barbeaux, Claeys, Dehandschutter,
Delhache, De Paepe, Devriendt, Jaminet, Loos, Mertens, Van
Acker (B.), Verhamme. — Anseele, Brouhon, De Kinder, Geldof,
Hicquet, Lacroix, Nazé, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van
Doorne.

B. — Suppléants : MM. Bode, Delwaide, Eeckman, Moriau, Robyns,
Verroken. — Baccus, Christiaenssens, Cudell, De Keuleneir, Van
Hoorick. — D'haeseleer.

Voir :

570 (1959-1960) :

— N° 1 : Projet transmis par le Sénat.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1959-1960.

7 JULI 1960.

WETSONTWERP

houdende wijziging van wet van 23 juli 1926 tot
oprichting van de Nationale Maatschappij der
Belgische Spoorwegen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN (1), UITGEBRACHT

DOOR DE HEER DELHACHE.

DAMES EN HEREN,

Tijdens de behandeling van de begroting van Verkeers-
wezen heeft de Minister, zowel in de Senaat als in de
Kamer, verklaard welke wijzigingen hij van plan is aan te
brengen in het wettelijk statuut van de N. M. B. S. alsmede
in de wetgeving nopens het wegvervoer voor rekening van
derden.

UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

De Minister heeft bijzonder de aandacht gevestigd op
het feit, dat beide ontwerpen nauw met elkaar in verband
staan.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Brunfaut.

A. — Leden : de heren Allard, Barbeaux, Claeys, Dehandschutter,
Delhache, De Paepe, Devriendt, Jaminet, Loos, Mertens, Van
Acker (B.), Verhamme. — Anseele, Brouhon, De Kinder, Geldof,
Hicquet, Lacroix, Nazé, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van
Doorne.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bode, Delwaide, Eeckman, Moriau,
Robyns, Verroken. — Baccus, Christiaenssens, Cudell, De Keuleneir,
Van Hoorick. — D'haeseleer.

Zie :

570 (1959-1960) :

— N° 1 : Ontwerp door de Senaat overgezonden.

Son exposé comporte d'ailleurs des éléments montrant l'interpénétration de ces projets.

Ceux-ci ont pour but d'accorder tant aux transporteurs routiers, qu'à la S. N. C. B., une plus grande souplesse, une liberté d'action élargie, un droit d'initiative plus étendu.

Pour atteindre le résultat escompté, il s'impose d'adapter le statut de la S. N. C. B. par des dispositions légales destinées à donner plus de liberté à ces deux moyens de transport les plus utilisés, le rail et la route.

Le Ministre signale qu'il a été tenu largement compte des suggestions des transporteurs pour apporter ces changements au projet en question.

Examinons les motifs justifiant la modification de la loi de création de la S. N. C. B.

A. — La constitution d'Eurofima.

B. — La nécessité de l'assouplissement des dispositions légales régissant l'activité de la S. N. C. B. :

1° pour des motifs d'ordre commercial, financier, économique et social d'ordre intérieur et en ordre principal à cause de notre intégration européenne tant dans le cadre du Benelux, que dans le Marché Commun;

2° en raison de l'évolution technique: utilisation d'un matériel moderne: rail, route et l'extension considérable du transport routier national et international;

3° pour un meilleur fonctionnement de la S. N. C. B.

Les deux points cités plus haut nécessitent plusieurs modifications essentielles.

A. — Eurofima.

Participation à d'autres organismes ou sociétés.

Quel est donc le but poursuivi par celle-ci?

C'est une société européenne de financement du matériel ferroviaire créée pour une durée de 50 ans.

La convention a été signée à Berne le 20 octobre 1955, à l'initiative de l'Union Internationale des chemins de fer; celle-ci en avait formulé la proposition auprès de la Conférence Européenne des Transports.

C'est par la loi du 16 février 1960 que la Belgique ratifia cette convention publiée au *Moniteur* du 25 avril 1960.

La société en question groupe les administrations ferroviaires de 14 pays, à savoir: l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, la Suisse et la Yougoslavie.

L'idée de base de cette initiative fut l'exemple venu des Chemins de fer américains appliquant avec succès depuis de nombreuses années l'« *Equipment trust* ».

Le fondement de ce système a pour objet l'existence d'une société de financement qui réunit les capitaux nécessaires à la modernisation des parcs ferroviaires.

Cette société sollicite la construction du matériel soit pour compte propre, soit pour le compte d'administrations ou d'organismes ferroviaires membres.

Le matériel peut être vendu ou loué aux administrations intéressées.

Le capital social est fixé à 50 millions de francs suisses et comporte 5.000 actions d'une valeur nominale de 10.000 francs suisses réparties entre les administrations de chemins de fer des pays participants dans des propor-

Zijn uiteenzetting bevat trouwens gegevens waaruit blijkt hoe beide ontwerpen door elkaar lopen.

Beide hebben ten doel meer soepelheid, een grotere vrijheid en meer recht op initiatief zowel aan de N. M. B. S. als aan het wegvervoer toe te kennen.

Wil men het verhoopte resultaat bereiken, dan moet het statuut van de N. M. B. S. worden aangepast door middel van wetsbepalingen die een grotere vrijheid zullen geven aan het meest gebruikte vervoer, het spoor- en wegvervoer.

De Minister wijst erop dat er in ruime mate rekening gehouden werd met de voorstellen van de transporteurs om die wijzigingen in bedoelde ontwerp aan te brengen.

Laten wij de redenen onderzoeken die de wijziging van de wet tot oprichting van de N. M. B. S. rechtvaardigen.

A. — De oprichting van de Eurofima.

B. — De noodzakelijke versoepeling van de wetsbepalingen die de werking van de N. M. B. S. regelen :

1° om redenen van commerciële, financiële, economische en sociale aard, van particuliere aard, en, hoofdzakelijk, wegens onze Europese integratie zowel in het raam van Benelux als in dat van de Gemeenschappelijke Markt;

2° wegens de technische evolutie: 'aanwending van modern materieel voor spoor- en wegvervoer en aanzienlijke uitbreiding van het nationaal en internationaal wegvervoer;

3° voor een betere werking van de N. M. B. S.

Beide hogervermelde punten vergen verscheidene essentiële wijzigingen.

A. — Eurofima.

Deelneming in andere organismen of maatschappijen.

Welk doel wordt eigenlijk door Eurofima nagestreefd?

Het is een Europese maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel, opgericht voor een duur van 50 jaar.

De Conventie werd op 20 oktober 1955 te Bern ondertekend op initiatief van de Internationale Unie van Spoorwegen, die hiertoe een voorstel had ingediend bij de Europese Conferentie der Ministers voor Vervoer.

België heeft deze Conventie bekrachtigd bij de wet van 16 februari 1960, bekendgemaakt in het *Staatsblad* van 25 april 1960.

Bedoelde maatschappij groepeerde de spoorwegadministraties van 14 landen, met name: Duitsland, Oostenrijk, België, Denemarken, Spanje, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Noorwegen, Nederland, Portugal, Zweden, Zwitserland en Joegoslavië.

De gedachte, die aan de basis ligt van dit initiatief, was het voorbeeld van de « *Equipment trust* », dat door de Amerikaanse Spoorwegen al lange jaren met succes is toegepast.

Dit systeem steunt op het bestaan van een financieringsmaatschappij die de nodige kapitalen bijeenbrengt voor de modernisatie van de spoorwegparken.

Deze maatschappij doet het materieel bouwen, hetzij voor eigen rekening, hetzij voor rekening van bij haar aangesloten spoorwegadministraties of -organismen.

Het materieel kan aan de betrokken administraties worden verkocht of verhuurd.

Het maatschappelijk kapitaal is vastgesteld op 50 miljoen Zwitserse frank en bestaat uit 5.000 aandelen met een nominale waarde van 10.000 Zwitserse frank, onder de spoorwegadministraties der deelnemende landen ver-

tions basées sur la longueur des lignes et l'importance de leur trafic.

A ce jour, la S. N. C. B. a commandé à l'intervention du financement par Eurofima : 411 wagons à marchandises et 35 locomotives Diesel, dont 8 de grande puissance.

a) En résumé, la création d'Eurofima permet le renouvellement, la modernisation et la standardisation du matériel des chemins de fer.

b) Dans d'excellentes conditions, ces acquisitions sont effectuées en commun.

c) En quelque sorte, c'est une forme d'intégration dans le Marché Commun, de l'exploitation des chemins de fer.

d) Les constructeurs peuvent ainsi bénéficier d'une plus grande spécialisation et d'un plus grand nombre de commandes. L'industrie nationale de matériel ferroviaire en profitera en écoulant sa production dans les autres pays européens.

Conséquence de la création d'Eurofima sur le statut légal de la S. N. C. B.

Pour atteindre le but poursuivi par la création d'Eurofima, il est nécessaire d'apporter les assouplissements et les modifications nécessaires à la loi créant la S. N. C. B.

a) Il faut autoriser la S. N. C. B., qui exploite le réseau belge, à participer à des sociétés du genre d'Eurofima ou à d'autres organismes nationaux ou internationaux ou étrangers en vue d'effectuer tous les actes se rapportant aux activités de ces sociétés ou organismes.

La modification proposée répond au vœu exprimé par l'article 4 de la Convention.

Le principe de cette participation est inscrit à l'article 1^{er}, 3^e alinéa, du projet mais chaque cas d'application devra faire l'objet d'une autorisation accordée par le Roi.

b) Dans le cadre des prescriptions de l'article 7 de la Convention de Berne, les Gouvernements intéressés doivent aussi prendre les mesures fiscales nécessaires pour qu'il n'en résulte aucune charge supplémentaire pour aucune des deux sociétés, Eurofima ou S. N. C. B.

L'importation et l'exportation de matériel ferroviaire par Eurofima s'effectuent sans qu'il en résulte des charges financières et douanières supplémentaires pour les deux sociétés en question par rapport aux importations et exportations directes de ce matériel par la S. N. C. B.

c) L'article 6 du projet de loi précise que les deux mesures citées ci-dessus sortent leurs effets au 1^{er} janvier 1957.

C'est d'ailleurs à cette date que la Convention est entrée en vigueur provisoirement, en attendant sa ratification légale en Belgique.

Eurofima ayant déjà effectué des opérations au profit de la S. N. C. B., il convient en conséquence que les dispositions sortent leurs effets à la date en question, de sorte que la Convention puisse atteindre son but.

deeld volgens verhoudingen die gebaseerd zijn op de lengte van de lijnen en de omvang van het verkeer.

Tot op heden heeft de N. M. B. S., dank zij de Eurofima-financiering, de volgende bestellingen gedaan : 411 goederenwagens en 35 diesellocomotieven, waaronder 8 met groot vermogen.

a) Kortom, de oprichting van Eurofima maakt de vernieuwing, de modernisering en de standaardisatie van het spoorwegmaterieel mogelijk.

b) Deze aankopen geschieden tegen gemeenschappelijke gunstige voorwaarden.

c) In zekere zin is het een vorm van integratie van de spoorwegexploitatie in de Gemeenschappelijke Markt.

d) De constructeurs kunnen op die manier voordeel halen uit een grotere specialisatie en een groter aantal bestellingen bekomen. 's Lands spoorwegmaterieelindustrie zal er baat bij vinden door haar materieel af te zetten in de andere Europese landen.

Terugslag van de oprichting van Eurofima op het wettelijk statuut van de N. M. B. S.

Om het door de oprichting van Eurofima beoogde doel te kunnen bereiken, is het noodzakelijk in de wet tot oprichting van de N. M. B. S. de nodige wijzigingen en versoepelingen aan te brengen.

a) De N. M. B. S., die het Belgisch spoorwegnet exploiteert, moet ertoe worden gemachtigd toe te treden tot maatschappijen zoals Eurofima of andere nationale, internationale of vreemde organismen, om alle handelingen te verrichten in verband met de werkzaamheden van deze maatschappijen of organismen.

De voorgestelde wijziging beantwoordt aan de wens die besloten ligt in artikel 4 van de Conventie.

Het principe van deze deelneming is opgenomen in het eerste artikel, 3^e lid, van het ontwerp. Elk geval zal nochtans in het bijzonder het voorwerp moeten zijn van een door de Koning te verlenen machtiging.

b) In het raam van de bepalingen van artikel 7 van de Conventie van Bern, moeten de aan de Conventie deelnemende regeringen ook de nodige fiscale maatregelen treffen opdat er geen enkele bijkomende last, noch voor de maatschappij Eurofima, noch voor de N. M. B. S. zelf, zou uit voortvloeien.

Wanneer Eurofima spoorwegmaterieel in- of uitvoert zijn hiermee voor de twee betrokken maatschappijen niet meer financiële lasten of douanerechten gemoeid dan wanneer de N. M. B. S. dit materieel rechtstreeks in- of uitvoert.

c) Artikel 6 van het wetsontwerp bepaalt nader dat beide bovenvermelde maatregelen ingaan op 1 januari 1957.

Op die datum is trouwens de overeenkomst voorlopig in werking getreden, in afwachting van de wettelijke bekrachtiging ervan in België.

Daar Eurofima reeds operaties heeft verricht ten behoeve van de N. M. B. S., is het nodig de bepalingen op de genoemde datum in werking te doen treden, zodat de overeenkomst ten volle haar doel kan bereiken.

B. — Assouplissement des dispositions légales.

*Possibilité d'effectuer des transports par route.*1) *La position de la S. N. C. B. dans le cadre du Marché Commun.*

Lorsque l'on compare le traitement auquel est soumise la S. N. C. B. à la liberté d'action dont jouissent les réseaux étrangers, on est frappé par l'état d'infériorité dans lequel se trouve notre société pour défendre ses intérêts commerciaux et par conséquent ceux du pays.

N'est-il pas constaté que les réseaux étrangers dûment autorisés à effectuer des transports par camion sont en mesure de mener une dure concurrence à la S. N. C. B. ?

Toutes les sociétés de nos pays limitrophes ont constitué des organismes de transport pour assurer le transport par route en prévision de la libération de ceux-ci pour obtenir une position solide sur le marché des transports internationaux.

Certains pays comme la France et l'Allemagne ont déjà réalisé des accords.

N'est-il donc pas urgent que dans le cadre des Traités, notre réseau dispose des mêmes facilités pour bénéficier de la part des transports qui lui revient sur le marché international ?

2) *L'évolution technique.*

Ne constatons-nous pas une évolution rapide des moyens de transports ?

C'est ainsi que l'infrastructure de nos chemins de fer a été modifiée.

a) Il faut signaler dans la technique moderne la construction de véhicules capables d'effectuer des transports mixtes rail-route.

Mais avant de permettre à la S. N. C. B. d'acheter ce matériel il est nécessaire qu'elle soit assurée de pouvoir l'utiliser.

b) Il faut noter qu'actuellement la S. N. C. B. exerce déjà le service de porte à porte et que certaines marchandises comme les colis et le charbon sont remis à domicile par containers qui connaissent un large succès.

c) Ce sont donc des raisons importantes, nationales, internationales, économiques, financières, techniques et sociales qui mettent dans l'obligation de préciser la notion de chemin de fer.

Nous trouvons cette précision au 2^{me} alinéa de l'article 1bis.

1°) Le chemin de fer, actuellement, n'est plus simplement la voie ferrée, mais c'est aussi, dorénavant, toute forme de transport dans une technique moderne d'exploitation rail-route ou encore monorail en béton ou toute autre infrastructure; 2°) la possibilité d'effectuer par la S. N. C. B. des transports routiers, suivant la définition du 3^e alinéa du nouvel article 1bis; 3°) de placer tous les transporteurs routiers sur un pied d'égalité dans le domaine fiscal (2^e alinéa, art. 14).

En fin de compte, il s'agit des prises et des remises à domicile qui sont l'aboutissement logique de la voie ferrée.

B. — Versoepeling van de wettelijke bepalingen.

*De mogelijkheid om wegvervoer te verrichten.*1) *Positie van de N. M. B. S. in het raam van de Gemeenschappelijke Markt.*

Wanneer men de regeling, waaraan de N. M. B. S. is onderworpen, vergelijkt met de bewegingsvrijheid die de buitenlandse maatschappijen genieten, blijkt maar al te zeer hoe slecht onze maatschappij er voor staat om haar commerciële belangen, en bijgevolg die van het land, te verdedigen.

Het is een feit dat de buitenlandse maatschappijen, die behoorlijk gemachtigd zijn om vervoer per vrachtwagen te verrichten, in staat zijn de N. M. B. S. scherpe concurrentie aan te doen.

Al de maatschappijen van onze buurlanden hebben in het vooruitzicht van de liberalisatie van het vervoer, transportdiensten ingericht voor wegvervoer ten einde een gunstige positie in te nemen op de markt van het internationaal vervoer.

Sommige landen, zoals Frankrijk en Duitsland, hebben reeds overeenkomsten gesloten.

Is het dan niet dringend nodig dat onze maatschappij, in het kader van de Verdragen, over dezelfde faciliteiten kan beschikken om het haar toekomende aandeel in het transport te krijgen op de internationale markt ?

2) *De technische evolutie.*

Stellen wij niet vast dat de vervoermiddelen snel evolutueren ?

Zo werd, b.v., de infrastructuur van onze spoorwegen gewijzigd :

a) Eerst dient erop gewezen te worden dat de moderne techniek de bouw mogelijk maakt van rytuigen, die zowel voor spoor- als wegvervoer kunnen gebruikt worden.

Maar alvorens de N. M. B. S. in staat te stellen dergelijk materieel aan te kopen, moet deze de zekerheid hebben dit te mogen gebruiken.

b) Er weze opgemerkt, dat reeds nu de N. M. B. S. de dienst rechtstreekse bezorging aan huis verzekert en dat zekere goederen zoals colli, kolen aan huis bezorgd worden in containers, die veel bijval kennen.

c) Het zijn dus belangrijke redenen van nationale, internationale, economische, financiële en technische aard die het noodzakelijk maken het begrip « spoorweg » nader te bepalen.

Deze omschrijving is te vinden in artikel 1bis, 2^e lid.

1° Thans is de spoorweg niet meer eenvoudig de ijzerenweg; hij omvat voortaan elke vorm van vervoer waarbij een moderne exploitatietechniek wordt toegepast : spoorweg of nog monorailbaan in beton of dergelijke; 2° de mogelijkheid voor de N. M. B. S. om wegvervoer te verrichten overeenkomstig de bepaling in het derde lid van het nieuwe artikel 1bis; 3° alle transporteurs in belastingsoptzicht op gelijke voet te behandelen (2^e lid, art. 14).

Per slot van rekening betreft het afhalingen en bezorgingen aan huis, die het logisch verlengstuk van het spoor zijn.

3) *L'élargissement des pouvoirs du Directeur en matière tarifaire.*

C'est en matière tarifaire que la S. N. C. B. doit s'adapter et avoir plus de souplesse.

Les articles 16 et 24 de la loi de 1926 prévoient que le conseil d'administration fixe les tarifs, tandis que l'article 26 des mêmes statuts autorise le conseil à déléguer ses pouvoirs au directeur général.

Ce conseil ne se réunissant qu'une fois par mois, il est normal que le directeur général puisse parer à toute éventualité pour éviter toute perte de trafic.

En conséquence, il a été inséré dans l'article 5 de la loi de 1926 — l'article 2 du projet de loi — que tout en accordant des pouvoirs au directeur général, les délibérations doivent recevoir l'approbation du Ministre des Communications.

4) *Les activités connexes de la S. N. C. B.*

L'article 4 de l'arrêté royal du 7 août 1926 prévoit que la S. N. C. B. a pour objet d'administrer et d'exploiter le réseau suivant des méthodes industrielles tout en sauvegardant les intérêts de l'Etat.

Le projet de loi qui nous est soumis précise l'objet social de la S. N. C. B. tout en stipulant qu'elle peut se livrer à des activités connexes: exploitation de buffets, construction de matériel à son usage, etc... (voir article 1bis).

La législation actuelle permet déjà d'exercer de telles activités dans les ateliers. Le projet en question ne fait que confirmer la volonté du législateur, tout en permettant plus de souplesse à la gestion, à la vie économique et sociale.

Il serait inconcevable que dans le cadre d'une saine gestion économique la S. N. C. B. commande du matériel si, à un moment donné, celui-ci peut être construit plus économiquement par son personnel dans des ateliers devenus disponibles par suite de la modernisation du réseau et équipés pour ce genre de travail.

Il serait antiéconomique et antisocial de ne pas utiliser le personnel à plein rendement et de limiter les activités connexes.

Par ailleurs, il serait inadmissible que la S. N. C. B. ne recoure pas à l'industrie privée si c'est son intérêt. C'est ainsi que depuis le 1^{er} juillet 1958, il a été placé des commandes dans l'industrie privée belge pour plus de 3 milliards et seulement pour 700 millions dans les ateliers de la S. N. C. B.

Des réserves doivent donc être faites; il s'agit de protéger les intérêts de l'économie belge et limiter les activités aux besoins propres de la société.

5) *Mise au point d'autres questions relatives au fonctionnement de la S. N. C. B.*

I. — *Réforme de structure.*

Dans la loi du 23 juillet 1926 n'existe aucune disposition relative à la suppression d'un trafic ou d'une ligne.

3) *Verruiming van de bevoegdheid van de Directeur inzake tarieven.*

In het bijzonder inzake tarieven wordt van de N.M.B.S. aanpassing en meer soepelheid vereist.

Volgens de artikelen 16 en 24 van de wet van 1926 worden de tarieven vastgesteld door de raad van beheer, terwijl artikel 26 van dezelfde statuten de raad machtigt om zijn bevoegdheden over te dragen aan de directeur-generaal.

Daar die raad slechts eenmaal per maand vergadert, is het normaal dat de directeur-generaal aan ieder eventualiteit het hoofd moet kunnen bieden om elk verlies van vervoer te voorkomen.

Dienvolgens werd in artikel 5 der wet van 1926 — artikel 2 van het wetsontwerp — de bepaling ingevoegd dat, al worden bevoegdheden verleend aan de directeur-generaal, de beraadslagingen dienen te worden goedgekeurd door de Minister van Verkeerswezen.

4) *Aanverwante activiteiten van de N. M. B. S.*

Luidens artikel 4 van het koninklijk besluit van 7 augustus 1926 heeft de N. M. B. S. tot doel het net te beheren en te exploiteren volgens industriële methodes, maar onder vrijwaring van de belangen van de Staat.

Het voorgelegd ontwerp preciseert het maatschappelijk doel van de N. M. B. S. door te bepalen dat zij aanvullende activiteiten mag uitoefenen: exploitatie van restauratiezalen, bouw van materieel voor haar gebruik, enz. (zie artikel 1bis).

Reeds volgens de huidige wetgeving mogen dergelijke activiteiten worden uitgeoefend in de werkplaatsen. Het onderhavige ontwerp bevestigt eenvoudig de wil van de wetgever, terwijl het meer soepelheid mogelijk maakt bij het beheer en bij de economische en sociale activiteiten.

Het ware onverenigbaar met een gezond beheer dat de N. M. B. S. materieel zou bestellen op een ogenblik dat dit voordeliger kan worden gebouwd door eigen personeel in de werkplaatsen die beschikbaar zijn gekomen ingevolge de modernisering van het net, en in werkplaatsen die voor dergelijk werk uitgerust zijn.

Het ware strijdig met de belangen van de N. M. B. S. en tevens asociaal, het personeel niet ten volle te benutten en de aanverwante activiteiten te beperken.

Bovendien ware het onaanvaardbaar dat de N. M. B. S. geen beroep zou doen op de private nijverheid indien dit strookt met haar eigen belangen. Zo werden, sedert 1 juli 1958, door de N. M. B. S. bij de Belgische privaattijverheid bestellingen gedaan voor ongeveer 3,4 miljard, en slechts voor ongeveer 700 miljoen bij haar eigen werkplaatsen.

Derhalve dient een dubbel voorbehoud te worden gemaakt: de belangen van de Belgische economie moeten worden gevrijwaard en de activiteiten dienen te worden beperkt tot de eigen behoeften van de maatschappij.

5) *Regeling van andere kwesties betreffende de werking van de N. M. B. S.*

I. — *Structuurhervorming.*

In de wet van 23 juli 1926 komt geen enkele bepaling voor betreffende de afschaffing van transporten of van spoorlijnen.

L'exploitation économique du réseau et le développement du transport des voyageurs nécessitent la substitution sur les lignes à faible trafic d'un service d'autobus au service des trains.

La jurisprudence administrative établie a admis que la S. N. C. B. peut supprimer un trafic avec l'approbation du Roi.

L'avant-dernier alinéa du nouvel article 1bis précise qu'il peut y avoir des extensions — ce qui est peu probable — comme lors de la reprise du Nord-Belge; cette extension pourra se faire par arrêté royal.

II. — Assimilation de la S. N. C. B. à l'Etat en matière d'impôts directs ou indirects.

Un nouvel article 14 est introduit par l'article 3, ce qui ne change rien en ce qui concerne l'assimilation de la S. N. C. B. à l'Etat en matière d'impôts directs ou indirects, ainsi que des impôts ou taxes au profit des provinces et des communes.

La S. N. C. B. a toujours affirmé que l'article 14 l'exempte de tous impôts, l'exonère de toute imposition au profit des provinces et des communes *excepté les redevances qui lui sont réclamées en raison d'un service personnel et particulier qui lui est utile*. Sur ce point la jurisprudence lui a toujours donné raison.

C'est pourquoi sont précisées les taxes que la société est tenue de payer par « redevances destinées à rémunérer des services rendus à sa demande ».

III. — La question de police et de sécurité.

L'avis du Conseil d'Etat signale que l'article 17 de la loi du 23 juillet 1926, relatif aux questions de police et de sécurité, est superflu.

Par ailleurs, en ce qui concerne les transports routiers de la S. N. C. B. il n'est pas nécessaire de maintenir ou de compléter cet article.

Il a seulement paru souhaitable de faire un rappel de la loi de 1835 par une disposition relative à la police et à la sécurité des services automobiles exploités par la S. N. C. B.

IV. — Organismes appelés à présenter des candidats à la nomination d'administrateurs.

L'ancienne dénomination de Conseil supérieur de l'Industrie et du Commerce et de Conseil supérieur des Métiers et Négoces est remplacée à l'article 7a, par le « Conseil supérieur des Classes moyennes ».

Discussion générale.

Un commissaire approuve les modifications d'ordre général, mais demande des précisions sur la portée de l'article 1bis, § 3. Est-ce à dire que la Société Nationale des Chemins de fer doit se limiter à son activité sociale? A l'article 6, alinéa 2, n'existe-t-il pas le danger de voir le conseil d'administration de la société décomposer ses adjudications, notamment celles de plus de dix millions en les ramenant à des lots de 2 millions pour ne pas devoir les soumettre à l'approbation du ministre.

Le Ministre répond que l'article 1bis est suffisamment clair: la Société peut, moyennant autorisation accordée par le Roi, faire toutes opérations commerciales, industrielles ou financières se rapportant directement ou indirectement, en

De zuinige exploitatie van het net en de uitbreiding van het reizigersvervoer maken de vervanging van de treindienst door autobusdienst noodzakelijk op de lijnen met gering verkeer.

De administratieve rechtspraak heeft aanvaard dat de N. M. B. S. een bepaald verkeer kan afschaffen met de goedkeuring van de Koning.

Het voorlaatste lid van het nieuwe artikel 1bis bepaalt dat het net mag worden uitgebreid, — wat echter weinig waarschijnlijk is, — zoals bij de overname van de Nord-Belge; deze uitbreiding is thans bij koninklijk besluit mogelijk.

II. — Gelijking van de N. M. B. S. met de Staat op het stuk van directe of indirecte belastingen.

Een nieuw artikel 14 wordt bij artikel 3 ingevoegd, waarbij geen verandering wordt ingevoerd wat betreft de gelijking van de N. M. B. S. met de Staat op het stuk van directe of indirecte belastingen, evenmin als op het stuk van de belastingen of taksen ten bate van provincies en gemeenten.

De N. M. B. S. heeft reeds verklaard dat zij bij artikel 14 is vrijgesteld van alle belastingen en van om 't even welke belasting ten bate van de provincies en van de gemeenten, *behalve van de belastingen die van haar zouden geëist worden ter vergoeding van diensten die haar worden verstrekt*. Op dit punt werd zij door de rechtspraak steeds in het gelijk gesteld.

Daarom wordt nader aangegeven welke taksen de Maatschappij gehouden is te betalen, met name « heffingen ter vergoeding van op haar verzoek verstrekte diensten ».

III. — Politie en veiligheid.

De Raad van State wijst er in zijn advies op dat artikel 17 der wet van 23 juli 1926 betreffende de kwesties in verband met de politie en de veiligheid overbodig is.

Wat anderzijds het wegvervoer van de N. M. B. S. betreft, is het niet nodig dit artikel te behouden of aan te vullen.

Het is alleen maar wenselijk gebleken te herinneren aan de wet van 1835, wat betreft een bepaling in verband met de politie en de veiligheid van de door de N. M. B. S. geëxploiteerde autovervoerdiensten.

IV. — Instellingen die kandidaten voordragen met het oog op de benoeming van de beheerders.

De vroegere benamingen van Hoge Raad voor Handel en Nijverheid en van Hoge Raad voor Ambachten en Neringen worden in artikel 7a vervangen door « Hoge Raad voor de Middenstand ».

Algemene bespreking.

Een Commissielid is het eens met de algemene wijzigingen, doch vraagt opheldering omtrent de draagwijdte van artikel 1bis, § 3. Moet de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen zich beperken tot haar maatschappelijke taak? Bestaat bij artikel 6, lid 2, niet het gevaar dat de Raad van Beheer van de maatschappij zijn aanbestedingen, en met name die van meer dan 10 miljoen, gaat onderverdelen in partijen van 2 miljoen, om ze niet ter goedkeuring aan de Minister te moeten voorleggen?

De Minister antwoordt dat artikel 1bis volkomen duidelijk is: de Maatschappij kan, met de machtiging van de Koning, alle commerciële, industriële of financiële handelingen verrichten die rechtstreeks of zijdelings, geheel of

tout ou en partie à son but social ou qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la stabilisation ou le développement.

Quant au danger de voir présenter des adjudications par lots, le Ministre précise qu'il faut envisager l'application de l'article 6, alinéa 2, à l'ensemble du marché fixé à dix millions de francs.

Un autre membre marque son accord sur 5 des 6 points que contient le projet, mais où le bât blesse, c'est lorsque la société peut créer de nouvelles sociétés de transports routiers et de ce fait démantibuler les chemins de fer. Selon un jugement rendu tout récemment les agents de la S. N. C. B. seraient exclus du bénéfice de la défense de leurs intérêts professionnels devant le conseil de Prud'hommes, et n'auraient d'autre protection que le statut administratif. C'est pourquoi il est disposé à déposer un amendement rétablissant leurs droits.

A propos de l'article 1bis, alinéa 3, un autre commissaire demande si le Ministre ne craint pas que la S. N. C. B. soit trop libre dans ses dispositions et prenne des mesures regrettables ?

Un autre commissaire déclare qu'il accepte le projet, car la S. N. C. B. appartient à la collectivité, mais il craint que le projet ne donne trop d'avantages à la S. N. C. B. N'y a-t-il pas trop de différence entre le secteur privé et cette société ? Il demande aussi s'il n'y a pas de souci du côté du personnel ?

Un autre commissaire se dit anxieux devant la possibilité offerte au ministre de permettre l'extension ou la suppression de certaines sections de réseau. Il voudrait que les lignes ne soient supprimées qu'avec l'accord du Parlement.

Deux choses sont à prendre en considération dans le projet présenté : enlever un certain nombre d'emplois à la S. N. C. B.; par ailleurs, c'est la commission paritaire des transports qui fonctionne le moins bien.

Le ministre répond que la loi à l'examen ne modifie en rien celle qui a créé la S. N. C. B. Elle ne fait que lui donner des bases juridiques plus solides. La loi de 1926 demandait l'accord du Parlement pour la reprise de lignes comme le Nord Belge. Mais par nécessité de simplification, la décision est prise par arrêté royal.

La création d'une société sœur de la S. N. C. B., a pour but de rendre viable la Société Nationale tant à l'intérieur du pays qu'à l'extérieur, lui accorder la possibilité de se moderniser et d'assurer le transport au-delà du rail. Elle doit pouvoir travailler dans les meilleures conditions économiques et sociales avec une plus grande liberté. Les conditions sociales et le statut du personnel seront respectés, mais à accorder les mêmes avantages aux sociétés sœurs, le ministre ne peut s'y engager. Il y a tout le personnel éventuel à recruter, les commis, les dactylos, les chauffeurs, les techniciens, etc. Demander d'organiser le transport routier comme à la S. N. C. B. sans tenir compte de la concurrence, et appliquer toutes les règles statutaires des cheminots, serait excessif. Le ministre ne peut envisager de créer une telle société et refuserait plutôt d'augmenter l'activité de la S. N. C. B. Contrairement à ce qui peut être dit, il ne veut sous aucun prétexte réduire les avantages des cheminots; ce qu'il souhaite c'est augmenter l'activité professionnelle de la S. N. C. B. S'il arrive à ce résultat, ce qu'il espère, s'il clôture en boni, ce sera dans l'intérêt du personnel même et du contribuable belge.

L'amendement présenté paraît sympathique au ministre qui est favorable; mais il ne peut l'accepter, car un collègue vient de déposer une proposition de loi assurant la défense

ten dele in verband staan met haar maatschappelijk doel dan wel de verwezenlijking of de uitbreiding van dat doel kunnen vergemakkelijken of bevorderen.

Wat het gevaar betreft dat de aanbestedingen in partijen worden onderverdeeld, verklaart de Minister dat artikel 6, lid 2, van toepassing moet zijn op de globale overeenkomst ten bedrage van 10 miljoen frank.

Een lid stemt in met vijf punten op de zes die het ontwerp bevat, maar waar de schoen wringt is dat de maatschappij nieuwe maatschappijen voor wegvervoer kan oprichten, en zo de spoorwegen te gronde richten. Volgens een pas gewezen vonnis kunnen de ambtenaren van de N. M. B. S. voor de verdediging van hun belangen geen beroep doen op de werkrechtshoven, en is het administratief statuut hun enige bescherming. Om deze reden is spreker voornemens een amendement in te dienen, waarbij zij hun rechten terugkrijgen.

Bij artikel 1bis, lid 3, vraagt een lid of de Minister niet vreest dat de N. M. B. S. eigenmachtig zou beslissen en betreurenswaardige maatregelen zou nemen.

Een ander lid verklaart zich met het ontwerp te kunnen verenigen, want de N. M. B. S. behoort toe aan de gemeenschap. Doch hij vraagt zich af of het ontwerp niet te veel voordelen verleent aan de N. M. B. S. Hij vraagt ook of geen bezwaren bestaan vanwege het personeel.

Een ander lid vreest dat de Minister in de gelegenheid wordt gesteld bepaalde vakken van het net uit te breiden of af te schaffen. Hij wenst dat afschaffing van lijnen enkel met goedvinden van het Parlement zou geschieden.

In het voorgelegd ontwerp zijn twee dingen te overwegen: de N. M. B. S. een aantal betrekkingen ontnemen; het is trouwens het paritair comité voor het vervoer die het minst goed werkt.

De Minister antwoordt dat het behandelde ontwerp geen wijziging brengt in de wet waarbij de N. M. B. S. is opgericht. Het geeft haar alleen maar een steviger juridische basis. De wet van 1926 wenste de instemming van het Parlement voor het overnemen van lijnen, b.v. de Nord-Belge, maar eenvoudigheidshalve wordt de maatregel genomen bij koninklijk besluit.

De oprichting van een nevenmaatschappij van de N. M. B. S. heeft tot doel de Nationale Maatschappij zowel binnen als buiten onze grenzen leefbaar te maken door het haar mogelijk te maken zich te moderniseren en ook wegvervoer te verzorgen. Zij moet in betere economische en sociale voorwaarden vrijer kunnen werken. De sociale voorwaarden en het statuut van het personeel zullen worden geëerbiedigd, maar de Minister kan er zich niet toe verbinden dezelfde voordelen toe te kennen aan de nevenmaatschappijen. Al het eventuele personeel is aan te werven: klerken, typisten, chauffeurs, technici, enz. Vragen echter dat het wegvervoer zou georganiseerd worden zoals bij de N. M. B. S., zonder rekening te houden met de concurrentie, en dat alle voor de spoorwegmannen geldende statutaire regelen zouden worden toegepast, ware overdreven. De Minister kan de oprichting van een dergelijke maatschappij niet in overweging nemen en zou veeleer weigeren de activiteit der N. M. B. S. uit te breiden. In strijd met wat sommigen mogen beweren, wil hij de voordelen der spoorwegmannen onder geen voorwendsel verminderen. Wat hij wel meent is de beroepsactiviteit der N. M. B. S. op te voeren. Zo hij dat bereikt, — en hij hoopt het —, zo er een batig saldo is, zal dit het personeel zelf en de Belgische belastingplichtigen ten goede komen.

De Minister vindt het voorgestelde amendement sympathiek en is het gunstig gezind, doch hij kan het niet aanvaarden. Een collega heeft zopas een wetvoorstel ingediend ter

des intérêts du personnel; c'est à lui que revient la primeur. Il prend donc note de l'idée mais ne peut en accepter l'examen que sur le plan parlementaire. S'il acceptait cet amendement, le projet en discussion devrait retourner au Sénat.

En prévision de Benelux et du Marché Commun, nous ne pouvons plus attendre des mois; ces projets sont interdépendants et nous devons être prêts à appliquer des mesures qui défendent les droits de nos concitoyens.

Un commissaire insiste encore pour l'adoption d'un amendement.

Le Ministre propose de retirer l'amendement et d'intervenir personnellement auprès de la société pour qu'elle s'inspire dès maintenant et provisoirement des idées exprimées et contenues dans la proposition en faveur de la défense des intérêts des agents parce qu'il n'est plus possible de discuter et de faire voter cette loi avant les vacances.

Le Ministre déclare avoir pris conscience de l'importance de ces deux projets; il en a fait la balance; pour l'ensemble le risque est le plus grand pour la S. N. C. B. et d'autres projets concernant les transports seront soumis au Parlement, car le problème de la batellerie reste encore à régler.

Un autre membre marque son accord sur l'ensemble des articles du projet. Cependant, tout comme les autres commissaires, il s'inquiète de la jurisprudence que vient d'être créée au désavantage du personnel; il remercie le Ministre pour sa déclaration selon laquelle, en attendant le vote d'une loi, il prendra contact avec la S. N. C. B. Il faut remarquer que par le vote du premier projet, la concurrence jouera contre la S. N. C. B., mais il aura l'avantage de régulariser des situations existantes où il y avait énormément d'abus; tandis que le projet à l'examen permettra d'augmenter l'efficacité de la S. N. C. B. par la modernisation de l'exploitation et lui donnera les moyens de se mettre au niveau de nos concurrents des pays limitrophes. Ce projet ne fait en somme que mettre en valeur notre patrimoine national.

Le Ministre remercie le commissaire et déclare que les projets en discussion n'ont qu'un seul but: accorder une plus grande liberté d'action à tous les transports, que ce soit sur rail ou sur route, et posséder un instrument pour développer son efficacité et nous préparer à l'entrée dans le Marché Commun.

Tous les articles de même que l'ensemble du projet ont été adoptés par 11 voix et 5 abstentions.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

L. DELHACHE.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

verdediging van de personeelsbelangen. De eer hiervoor komt toe aan hem. Hij neemt dus nota van de suggestie, doch kan niet aanvaarden dat zij voor het Parlement wordt gebracht. Indien hij het amendement aanvaardde, moet het ontwerp naar de Senaat worden teruggezonden.

Ten aanzien van Benelux en de Gemeenschappelijke Markt kunnen wij ons niet veroorloven maandenlang te wachten; deze ontwerpen zijn interdependent en wij moeten bereid zijn om maatregelen te treffen ter verdediging van de belangen van onze medeburgers.

Een commissielid dringt nog aan op aanneming van een amendement.

De Minister stelt voor het amendement in te trekken en persoonlijk stappen te doen opdat de maatschappij zich van nu af en voorlopig zou laten leiden door de in dit voorstel besloten denkbeelden ten gunste van de personeelsbelangen, omdat het niet meer mogelijk is nog vóór het reces deze wet te bespreken en goed te keuren.

De Minister verklaart dat hij het belang van beide ontwerpen inziet; hij maakt er de balans van op; in het geheel genomen is het risico het grootst voor de N. M. B. S. en er zullen nog andere ontwerpen aan het parlement worden voorgelegd, vermits ook nog de kwestie van de binnenscheepvaart moet worden geregeld.

Een ander lid betuigt zijn instemming met alle artikelen van het ontwerp. Evenals de andere leden maakt hij zich echter zorgen over de rechtspraak die thans ten nadele van het personeel is; hij dankt de Minister voor zijn verklaring dat hij, in afwachting van de goedkeuring van een wet, contact met de N. M. B. S. zal opnemen. Hij doet opmerken dat in het eerste ontwerp de concurrentie in het nadeel van de N. M. B. S. zal werken; doch het ontwerp zal het voordeel bieden de talrijke bestaande misbruiken uit de weg te ruimen, terwijl het ontwerp dat thans wordt besproken de efficiëntie van de N. M. B. S. zal bevorderen door de modernisering van het bedrijf en haar middelen zal verschaffen om hetzelfde niveau te bereiken als dit van onze concurrenten in de aangrenzende landen. Per slot van rekening komt dit ontwerp neer op het produktief maken van ons nationaal patrimonium.

De Minister dankt het lid en verklaart dat de behandelde ontwerpen niets anders beogen dan de verschillende vervoertakken, zowel het spoor- als het wegvervoer, meer vrijheid van actie te geven en te beschikken over een degelijk instrument om zijn efficiëntie uit te breiden en ons op onze toetreding tot de Gemeenschappelijke Markt voor te bereiden.

Al de artikelen evenals het ontwerp in zijn geheel werden met 11 stemmen en 5 onthoudingen aangenomen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

L. DELHACHE.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.