

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1974-1975

24 OKTOBER 1974.

**Voorstel van wet tot oprichting
van een Fonds voor openbaar vervoer.**(Ingediend door de heer Ramaekers c.s.).

TOELICHTING

De mobiliteit van de arbeidskrachten is een van de essentiële kenmerken van de Belgische economie.

De bevordering van het openbaar vervoer, noodzakelijk zowel voor de bescherming van het leefmilieu als voor energiebesparingen, moet in de eerste plaats beogen het gemeenschappelijk vervoer tussen de woning en de arbeidsplaats voldoende aantrekkelijk te maken om een degelijk alternatief te bieden voor het particulier vervoer. Dit doel kan slechts bereikt worden door zowel op het gebied van de transportprijs als op het vlak van de kwaliteit van de geboden diensten maatregelen te treffen.

Door kwaliteit van de diensten moet in de eerste plaats verstaan worden het ter beschikking stellen van modern materieel met een aangenaam binnen- en buitenuitzicht als ook met voldoende zitplaatsen. Maar het komt er tevens op aan een voldoende dienstfrequentie te verzekeren en de duur van het traject tussen de woning en de arbeidsplaats in de mate van het mogelijke te verminderen.

Het verbeteren van de dienstkwaliteit onderstelt dus terzelfdertijd de vervanging van het oud materieel dat nog door de openbare vervoermaatschappijen wordt gebruikt (N.M.B.S., N.M.V.B. en maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer) en de verhoging van het beschikbaar vervoervolume om een grotere frequentie te kunnen verzekeren. Het onderhavig wetsvoorstel beoogt dit doel te verwezenlijken.

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1974-1975

24 OCTOBRE 1974.

**Proposition de loi
instituant un Fonds des transports publics.**(Déposée par M. Ramaekers et consorts).

DEVELOPPEMENTS

La mobilité de la main-d'œuvre constitue une des caractéristiques essentielles de l'économie belge.

La promotion des transports publics, rendue indispensable tant dans le cadre de la protection de l'environnement que dans celui de l'économie d'énergie, doit viser en premier lieu à rendre les transports en commun entre le domicile et le lieu de travail suffisamment attractifs pour offrir une alternative valable aux transports privés. Ce but ne peut être atteint qu'en agissant à la fois dans le domaine du prix du transport et sur le plan de la qualité du service offert.

Par qualité du service, il faut entendre en premier lieu la mise à la disposition des usagers d'un matériel moderne d'aspect intérieur et extérieur agréable et offrant des places assises en nombre suffisant. Mais il convient également d'assurer une fréquence de service suffisante et d'abrégé dans la mesure du possible la durée du parcours entre le domicile et le lieu de travail.

Améliorer la qualité du service suppose donc à la fois le remplacement du vieux matériel utilisé encore par les sociétés de transports publics (S.N.C.B., S.N.C.V. et sociétés de transports en commun urbains) et l'augmentation du volume de transport disponible pour permettre d'assurer des fréquences plus élevées. Tel est le but visé par la présente proposition de loi.

Sedert het einde van de tweede wereldoorlog werden belangrijke inspanningen gedaan om de arbeidsomstandigheden in de bedrijven en kantoren te verbeteren en om de arbeidstijd te verminderen.

Wat de verplaatsingen tussen de woning en de arbeidsplaats daarentegen betreft, was de vooruitgang traag, zo niet onbeduidend. Men moet echter deze verplaatsingen als een integrerend deel van de beroepsactiviteiten beschouwen. De verplichtingen welke aan de industrie en de handel worden opgelegd voor de verbetering van de arbeidsomstandigheden mogen niet eindigen aan de deuren van de fabrieken. De Belgische economie moet in staat zijn om aan de arbeiders redelijke transportvoorwaarden te verzekeren.

De noodzakelijkheid van een snelle actie wordt aangetoond door een nauwkeurig onderzoek van het bestaande materieelpark gebruikt voor het vervoer van de arbeidskrachten. Bij de N.M.B.S. dateert meer dan de helft van de rijtuigen van vóór de tweede wereldoorlog. Voor een groot deel zijn die rijtuigen nog voorzien van houten zitbanken. Indien op het gebied van de buurtspoorwegen en de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer een zekere vernieuwing heeft plaatsgehad, voornamelijk door substitutie van spoorvervoer door autobussen, moet niettemin vastgesteld worden dat het comfort van de voertuigen die de laatste jaren werden verworven niet beantwoordt aan de eisen van de gebruikers en in geen geval de vergelijking doorstaat met het privé-transport.

Enkel een krachtige aanpak, in aanvulling van de gewone programma's van de maatschappijen voor openbaar vervoer zou het mogelijk maken deze toestand binnen een redelijke termijn te verhelpen.

Vandaar een noodzaak om een speciaal fonds op te richten, voorzien van voldoende financiële middelen om deze actie zo snel mogelijk tot een goed einde te brengen.

Het personenvervoer over relatief kleine afstanden is inderdaad een niet rendabele activiteit. De maatschappijen voor openbaar vervoer beschikken niet over voldoende financiële middelen om een regelmatige vernieuwing van het materieel gebruikt voor personenvervoer te verzekeren. Vandaar de belangrijke achterstand opgelopen zowel in de uitvoering van het tienjarenplan van de N.M.B.S. als in de vernieuwing van het autobuspark van de N.M.V.B. en van de maatschappijen voor intercommunaal vervoer.

Het Fonds voor openbaar vervoer moet bijgevolg over voldoende financiële middelen kunnen beschikken om een continuïteit in de actie te verzekeren. Naast de financiering door de jaarlijkse budgettaire dotaties moet enerzijds in de mogelijkheid tot lenen en anderzijds in een jaarlijkse bijdrage van de ondernemingen in functie van het belang van de arbeidskrachten die ze gebruiken, voorzien worden.

De oprichting van het Fonds kan bovendien bijdragen tot een heropleving van de constructienijverheid van spoorwagematerieel die een crisisperiode doormaakt. Een gedeelte van de nieuwe constructies zou bovendien moeten gebouwd worden in de werkplaatsen van de N.M.B.S. om de werk-

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, des efforts considérables ont été faits pour améliorer les conditions de travail dans les usines et les bureaux et pour diminuer la durée du travail.

Par contre, en ce qui concerne les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, les progrès ont été lents, voire parfois insignifiants. Or, il faut considérer que ces déplacements font partie intégrante des activités professionnelles. Les obligations imposées à l'industrie et au commerce pour améliorer les conditions de travail ne peuvent s'arrêter aux portes des usines. L'économie belge doit être en mesure d'assurer des conditions de transport raisonnables aux travailleurs.

La nécessité d'une action rapide est démontrée par un examen du parc du matériel existant affecté au transport de la main-d'œuvre. A la S.N.C.B., plus de la moitié des voitures datent d'avant la seconde guerre mondiale. Elles sont en grande partie munies encore de sièges en bois. Si, dans le domaine des chemins de fer vicinaux et des sociétés de transports en commun urbains, un certain renouvellement s'est opéré, principalement par substitution d'autobus aux transports par rail, il faut néanmoins constater que le confort des véhicules acquis ces dernières années ne répond pas aux exigences des usagers et ne supporte d'aucune façon la comparaison avec le transport privé.

Seule une action vigoureuse, menée en complément aux programmes habituels des sociétés de transports publics, permettrait de remédier à cette situation dans des délais raisonnables.

D'où la nécessité de créer un fonds spécial doté de moyens financiers suffisants pour mener à bien cette action dans les plus brefs délais.

En effet, le transport de personnes sur des distances relativement courtes constitue une activité non rentable. Les sociétés de transports en commun ne disposent pas de moyens financiers suffisants pour assurer un renouvellement régulier du matériel affecté au transport des voyageurs. De là le retard considérable relevé tant dans l'exécution du plan décennal de la S.N.C.B. que dans le renouvellement du parc des autobus de la S.N.C.V. et des sociétés de transports intercommunaux.

Dès lors, le Fonds des transports publics doit pouvoir disposer de moyens financiers suffisants pour assurer une continuité dans l'action. Outre le financement par des dotations budgétaires annuelles, il convient de prévoir d'une part la possibilité d'emprunt et d'autre part une contribution annuelle des entreprises en fonction de l'importance de la main-d'œuvre utilisée par celles-ci.

Par ailleurs, l'institution du Fonds peut contribuer à assurer une relance de l'industrie de la construction de matériel ferroviaire, qui traverse une période de crise. En outre, une partie des constructions nouvelles devraient être assurées dans les ateliers de la S.N.C.B. pour garantir l'emploi dans ce

gelegenheid in deze belangrijke sector te verzekeren. Door het bevorderen van de bouw van prototypes en door de financiering van studies op het gebied van de techniek en de design van nieuwe rijtuigen, kan het Fonds tenslotte een belangrijk element worden voor de vernieuwing van het openbaar vervoer door de kwaliteit en het comfort van de rijtuigen voortdurend te verbeteren.

De administratieve regelen in verband met de werking van het Fonds voor openbaar vervoer zijn in grote mate overgenomen uit de wet van 9 augustus 1955, gewijzigd door die van 25 november 1967, met betrekking tot het Wegenfonds.

Het onderhavige voorstel van wet is volgens zijn promotors een essentieel element in de bevordering van het openbaar vervoer. Het snel aanvaarden ervan blijkt een noodzakelijkheid die overeenkomt enerzijds met de betrachtingen van de gebruikers van dit transport en anderzijds met de huidige economische en sociale omstandigheden.

J. RAMAEKERS.

**

VOORSTEL VAN WET

ARTIKEL 1.

In het Ministerie van Verkeerswezen wordt een Fonds voor Openbaar vervoer opgericht dat rechtspersoonlijkheid heeft.

ART. 2.

Het Fonds wordt belast :

1° met het verwerven van nieuw transportmaterieel voor personenvervoer door de Belgische maatschappijen voor openbaar vervoer zowel voor het spoor- als wegvervoer;

2° met het ter beschikking stellen aan de maatschappijen voor openbaar vervoer van het aldus door het Fonds verworven materieel door middel van huurovereenkomsten;

3° met de financiering van elke studie, onderzoek en constructie van prototypes ter verbetering van de kwaliteit van het materieel voor openbaar vervoer.

ART. 3.

Elk jaar wordt aan de begroting van Verkeerswezen toegevoegd :

1° het aankoopprogramma, uit te voeren in de loop van het begrotingsjaar;

2° de volledige lijst van de gedane aankopen en hun bestemming;

3° het programma inzake studies, onderzoeken en constructie van prototypes;

4° de boekhoudkundige toestand van het Fonds.

secteur important. Enfin, par la promotion de la construction de prototypes et par le financement d'études dans les domaines de la technique et du design des véhicules neufs, le Fonds peut constituer un élément important du renouveau des transports publics, améliorant constamment la qualité et le confort des véhicules.

Les règles administratives relatives au fonctionnement du Fonds des transports publics sont reprises dans une large mesure de la loi du 9 août 1955, modifiée par celle du 25 novembre 1967 relative au Fonds des routes.

La présente proposition de loi doit constituer, dans l'esprit de ses auteurs, un élément essentiel de la promotion des transports publics. Son adoption rapide apparaît comme une nécessité, eu égard, d'une part, aux aspirations des usagers de ces transports et, d'autre part, aux conditions économiques et sociales actuelles.

**

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE 1^{er}.

Il est créé au Ministère des Communications un Fonds des Transports publics jouissant de la personnalité civile.

ART. 2.

Le Fonds est chargé :

1° d'acquérir du matériel neuf de transport destiné au transport de personnes par les sociétés de transports publics belges, tant par rail que par route;

2° de mettre à la disposition des sociétés de transports publics, par la voie de contrats de louage, le matériel ainsi acquis;

3° de financer toute étude, recherche ou construction de prototypes tendant à améliorer la qualité du matériel de transport public.

ART. 3.

Sont annexés chaque année au budget des Communications :

1° le programme des acquisitions à effectuer au cours de l'année budgétaire;

2° le relevé complet des acquisitions réalisées et de leur affectation;

3° le programme des études, recherches et constructions de prototypes;

4° la situation comptable du Fonds.

ART. 4.

De Staat stelt het personeel, de diensten, de uitrusting en de installaties die nodig zijn gratis ter beschikking van het Fonds.

Het Fonds kan tijdelijk personeel aanwerven dat gedetacheerd wordt van de maatschappijen voor openbaar vervoer tegen vergoeding van deze laatste : dit personeel behoudt al zijn statutaire rechten.

ART. 5.

Het Fonds kan aan elke associatie deelnemen die gelijklopende doeleinden nastreeft of de realisatie van zijn objectieven vergemakkelijkt.

ART. 6.

Het Fonds wordt beheerd door de Minister van Verkeerswezen.

ART. 7.

1° De Minister van Verkeerswezen wordt bijgestaan door een technisch adviserende Raad. Deze Raad is samengesteld uit de Secretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeerswezen, de administrateur-generaal van het Fonds, een ambtenaar respectievelijk van het Ministerie van Verkeerswezen, van het Ministerie van Financiën en van het Ministerie van Economische Zaken, 5 vertegenwoordigers van de maatschappijen voor openbaar vervoer, twee vertegenwoordigers van de meest representatieve syndicale organisaties in de maatschappijen voor openbaar vervoer en twee vertegenwoordigers van de mechanische en elektrische nijverheid.

2° De Directeur-Generaal van het Bestuur van het Vervoer is administrateur-generaal van het Fonds. Hij is belast met het dagelijks beheer van het Fonds. De Minister van Verkeerswezen kan bepaalde bevoegdheden delegeren aan de administrateur-generaal van het Fonds.

3° Het mandaat van de leden van de technische adviserende Raad is niet bezoldigd.

ART. 8.

De middelen waarover het Fonds beschikt zijn de volgende :

1° de opbrengst van de leningen bedoeld in artikel 9;

2° de eventuele voorschotten van de Schatkist;

3° het bedrag van een jaarlijkse dotatie uitgetrokken op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen; dit bedrag mag niet lager zijn dan de sommen vereist om de financiële lasten te dragen voortvloeiend uit de leningen bedoeld in artikel 9;

4° een bijdrage van de industriële en commerciële ondernemingen die meer dan 25 personen tewerkstellen; deze bijdrage zal jaarlijks vastgesteld worden door de Koning, nadat de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de technisch adviserende Raad werden geraadpleegd.

ART. 4.

L'Etat met gratuitement à la disposition du Fonds le personnel, les services, l'équipement et les installations nécessaires.

Le Fonds peut recruter du personnel temporaire détaché des sociétés de transports publics moyennant indemnisation de ces dernières; ce personnel conserve tous ses droits statutaires.

ART. 5.

Le Fonds peut participer à toute association poursuivant des buts analogues aux siens ou facilitant la réalisation de ses objectifs.

ART. 6.

Le Fonds est géré par le Ministre des Communications.

ART. 7.

1° Le Ministre des Communications est assisté d'un Conseil technique consultatif. Ce Conseil est composé du Secrétaire général du Ministère des Communications, de l'Administrateur général du Fonds, d'un fonctionnaire respectivement du Ministère des Communications, du Ministère des Finances et du Ministère des Affaires Economique, de 5 représentants des sociétés de transports publics, de deux représentants des organisations syndicales les plus représentatives dans les sociétés de transports publics et de deux représentants du secteur de la construction mécanique et électrique.

2° Le Directeur général de l'Administration des Transports est Administrateur général du Fonds. Il est chargé de la gestion journalière de celui-ci. Le Ministre des Communications peut déléguer certains pouvoirs à l'Administrateur général du Fonds.

3° Les mandats des membres du Conseil technique consultatif et de l'Administrateur général du Fonds ne sont pas rémunérés.

ART. 8.

Les ressources dont dispose le Fonds sont :

1° le produit des emprunts visés à l'article 9;

2° les avances éventuelles du Trésor;

3° le montant d'une dotation annuelle inscrite au budget du Ministère des Communications; ce montant ne peut être inférieur aux sommes nécessaires pour couvrir les charges financières résultant des emprunts visés à l'article 9;

4° une contribution des entreprises industrielles et commerciales occupant plus de 25 personnes; cette contribution sera fixée annuellement par le Roi, après avis du Conseil central de l'Economie et du Conseil technique consultatif.

ART. 9.

Het Fonds is ertoe gemachtigd leningen aan te gaan op lange, middellange en korte termijn na akkoord van de Minister van Financiën. De leningen zijn door de Staat gewaarborgd en de effecten die ze vertegenwoordigen dragen het visum van de Schatkist en dat van het Rekenhof. De handtekeningen die er moeten op aangebracht worden kunnen vervangen worden door naamstempels.

Het Fonds waarborgt de betaling van de interesten en de terugbetaling van het kapitaal van de leningen; de kosten voor het maken van de effecten, van de uitgifte en van het beheer van de leningen, vallen ten laste van het Fonds.

Het tijdstip en de voorwaarden voor de uitgifte worden bepaald door de Koning op voordracht van de Minister van Verkeerswezen en Financiën wanneer het om openbare leningen gaat op meer dan één jaar; zij worden in gemeen overleg vastgesteld door voornoemde Ministers en de Nationale Bank wanneer het gaat om leningen met een looptijd van maximum één jaar.

ART. 10.

Behalve verrichtingen voorzien in artikel 9, is het Fonds ertoe gemachtigd, met de instemming van de Minister van Financiën, de wisselbrieven te aanvaarden door de constructieondernemingen van rollend materieel opgemaakt met een vervalt termijn van maximum 120 dagen tot regeling van de uitgevoerde of ontvangen leveringen.

De verbintenissen van het Fonds betreffende de verrichtingen bedoeld in de eerste alinea worden beschouwd als handelsverrichtingen; ze genieten de Staatswaarborg.

ART. 11.

Behoudens bijzondere afwijking toegestaan door de Minister van Financiën, mag het Fonds slechts een rekening openen bij het Bestuur der Postchecks en bij de Nationale Bank.

ART. 12.

1° De aankopen bedoeld in artikel 2 worden door het Fonds gedaan in overeenstemming met de wetten en besluiten waaraan de Rijksadministraties onderworpen zijn.

2° Alle overeenkomsten voor werken en leveringen op naam van het Fonds zijn onderworpen aan de bepalingen van de wet van 4 maart 1963 op de Rijkscomptabiliteit.

3° Jaarlijks bepaalt de Minister van Verkeerswezen het percentage van de bestellingen die door het Fonds bij de constructiewerkplaatsen en onderhoudsateliers van het rollend materieel van de N.M.B.S. en van de maatschappijen voor intercommunaal vervoer worden gedaan nadat de respectievelijke beheerraden werden gehoord.

ART. 9.

Le Fonds est autorisé, moyennant l'accord du Ministre des Finances, à contracter des emprunts à long, moyen ou court terme. Les emprunts sont garantis par l'Etat et les titres qui les représentant 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 garantit 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.

L'époque et les conditions d'émission sont fixées par le Roi sur proposition des Ministres des Communications et des Finances lorsqu'il s'agit d'emprunts publics à plus d'un an; elles sont fixées d'un commun accord par les Ministres précités et la Banque Nationale lorsqu'il s'agit d'emprunts à un an au maximum.

ART. 10.

Outre les opérations prévues à l'article 9, le Fonds est autorisé, moyennant l'accord du Ministre des Finances, à accepter des lettres de change créées à 120 jours d'échéance au maximum par les entreprises de construction de matériel roulant en règlement des fournitures exécutées ou réceptionnées.

Les engagements du Fonds relatifs aux opérations visées à l'alinéa premier sont réputés commerciaux; ils bénéficient de la garantie de l'Etat.

ART. 11.

Sauf dérogation spéciale accordée par le Ministre des Finances, le Fonds ne peut se faire ouvrir compte qu'à l'Office des chèques et virements postaux et à la Banque Nationale.

ART. 12.

1° Les acquisitions visées à l'article 2 sont effectuées par le Fonds conformément aux lois et arrêtés auxquels sont soumises les administrations de l'Etat.

2° Tous les marchés pour travaux et fournitures au nom du Fonds sont soumis aux dispositions de la loi du 4 mars 1963 sur la comptabilité de l'Etat.

3° Annuellement, le Ministre des Communications fixe le pourcentage des commandes à passer par le Fonds auprès des ateliers de construction et d'entretien de matériel roulant de la S.N.C.B. et des sociétés de transports intercommunaux, leurs conseils d'administration respectifs étant entendus.

ART. 13.

Het Fonds is gelijkgesteld met de Staat voor de toepassing van de wetten betreffende de taksen en directe belastingen ten voordele van de Staat, de provincies, de agglomeraties en de gemeenten.

ART. 14.

Het Fonds wordt gerangschikt onder de instellingen van categorie A, opgesomd in artikel 1 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op bepaalde instellingen van openbaar nut.

De bepalingen van die wet zijn erop van toepassing.

J. RAMAEKERS.
W. VERNIMMEN.
A. BOGAERTS.
E. LACROIX.
W. SCHUGENS.

ART. 13.

Le Fonds est assimilé à l'Etat pour l'application des lois relatives aux taxes et impôts directs au profit de l'Etat, des provinces, des agglomérations et des communes.

ART. 14.

Le Fonds est classé parmi les organismes de la catégorie A, énumérés à l'article 1^{er} de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

Les dispositions de cette loi lui sont applicables.