

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1959-1960.

VERGADERING VAN 7 JUNI 1960.

Ontwerp van wet houdende wijziging van de 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 H. STUBBE.

DAMES EN HEREN,

Reeds tijdens de bespreking van de Begroting van Verkeerswezen had de heer Minister zijn inzichten te kennen gegeven omtrent de wijzigingen die moesten aangebracht worden aan het wettelijk statuut van de N.M.B.S. en tegelijkertijd aan de wetgeving nopens het goederenvervoer op de baan voor rekening van derden.

Uw Commissie heeft twee vergaderingen gewijd aan de bespreking van het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Uiteenzetting van de Minister.

In zijn inleiding wijst de Minister op het feit dat beide bovengenoemde ontwerpen nauw met elkaar verband houden. Daarom zal zijn algemene inleiding beschouwingen bevatten die beide ontwerpen verklaren.

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

De heren Delpont, voorzitter; Emiel Claeys, Cuvellier, Debaise, De Grauw, De Marneffe, Donse, Feron, Hambye, Motz, Neels, Pontus, Uselding, Van den Storme, Vandeputte, Versieren en Stubbe, verslaggever.

R. A 5793.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

60 (Zitting 1959-1960) : Ontwerp van wet;
305 en 323 (Zitting 1959-1960) : Amendementen.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1959-1960.

SÉANCE DU 7 JUIN 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. STUBBE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours de la discussion du Budget des Communications, le Ministre avait déjà fait connaître ses vues quant aux modifications à apporter au statut légal de la S.N.C.B. et, en même temps, à la législation relative au transport des choses par route pour compte de tiers.

Votre Commission a consacré deux réunions à la discussion du projet de loi portant modification de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges.

Exposé du Ministre.

Dans son exposé liminaire, le Ministre a souligné le fait que les deux projets précités sont étroitement liés. C'est pourquoi son introduction générale comportera des éléments qui sont de nature à éclaircir l'un et l'autre de ces projets.

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

MM. Delpont, président; Emiel Claeys, Cuvellier, Debaise, De Grauw, De Marneffe, Donse, Feron, Hambye, Motz, Neels, Pontus, Uselding, Van den Storme, Vandeputte, Versieren et Stubbe, rapporteur.

R. A 5793.

Voir :

Documents du Sénat :

60 (Session de 1959-1960) : Projet de loi;
305 et 323 (Session de 1959-1960) : Amendements.

De Minister beoogt een grotere vrijheid en meer recht op initiatief ten voordele van de N.M.B.S. en van het professioneel baanvervoer.

Diensvolgens is het noodzakelijk het statuut van de N.M.B.S. aan te passen, en door wettelijke beschikkingen aan het baanvervoer voor derden, meer vrijheid te bezorgen.

De Minister deelt mee dat hij rekening gehouden heeft met bepaalde voorstellen van belanghebbende kringen. Dit bracht enkele wijzigingen mede aan het ontwerp.

* *

Het wetsontwerp houdende wijziging van de wet tot oprichting van de N.M.B.S. is gerechtvaardigd door :

A. — De oprichting van EUROFIMA;

B. — De noodzakelijkheid van de versoepeling der wettelijke bepalingen, die de bedrijvigheid van de N.M.B.S. beheersen :

1^o om redenen van commerciële, economische en financiële aard, vooral wegens de Europese integratie (Benelux, Gemeenschappelijke Markt);

2^o wegens de technische evolutie (gebruik van spoor-wegmaterieel; uitbreiding van het baanvervoer).

C. — Gebruik makend van de gelegenheid geboden door de twee voormelde hoofdredeën, worden bovendien enkele andere kwesties met betrekking tot de werking van de N.M.B.S. op punt gesteld.

* *

A. *EUROFIMA. — Deelneming in andere organismen of maatschappijen.*

De Maatschappij « EUROFIMA » - Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel — werd opgericht voor een duur van vijftig jaar door een Conventie ondertekend te Bern, op 20 oktober 1955, dank zij een initiatief van de Internationale Unie van Spoorwegen, die hiertoe een voorstel had ingediend bij de Europese Conferentie der Ministers van Vervoer.

In België werd deze Conventie bekrachtigd door de wet van 16 februari 1960 (*Belgisch Staatsblad* van 25 april 1960).

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

De gedachte die aan de basis ligt van het initiatief was het voorbeeld van de « Equipment trust » met succes sedert talrijke jaren toegepast door de Amerikaanse Spoorwegen.

Le Ministre entend accorder à la S.N.C.B. ainsi qu'aux transporteurs routiers professionnels une plus grande liberté d'action et un droit d'initiative plus étendu.

A cet effet, il s'impose d'adapter le statut de la S.N.C.B. et de prendre certaines dispositions légales, destinées à donner plus de liberté aux transporteurs routiers pour compte d'autrui.

Le Ministre communique qu'il a tenu compte de certaines suggestions qui avaient été faites par les milieux intéressés. En conséquence, il a apporté quelques modifications au projet.

* *

Les raisons justifiant le projet de loi portant modification de la loi de création de la S.N.C.B. sont :

A. — La constitution d'EUROFIMA.

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

1^o pour des motifs d'ordre commercial, économique et financier, principalement à cause de l'intégration européenne (Benelux — Marché Commun);

2^o en raison de l'évolution technique (utilisation d'un matériel rail-route; développement du transport routier).

C. — Mise au point de quelques questions relatives au fonctionnement de la S.N.C.B., les modifications dictées par les deux raisons principales indiquées ci-dessus étant mises à profit pour régler ces questions.

* *

A. *EUROFIMA — Participation à d'autres organismes ou sociétés.*

La Société « EUROFIMA » — Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire — fut créée pour une durée de 50 ans par une convention signée à Berne le 20 octobre 1955, grâce à l'initiative de l'Union Internationale des Chemins de fer qui en avait introduit la proposition auprès de la Conférence Européenne des Ministres de Transport.

En Belgique, cette convention a été ratifiée par la loi du 16 février 1960 (*Moniteur Belge* du 25 avril 1960).

La Société « EUROFIMA » groupe les administrations ferroviaires de 14 pays : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la France, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède, la Suisse et la Yougoslavie.

L'idée se trouvant à la base de l'initiative fut l'exemple de l'« Equipment trust » que les chemins de fer américains appliquaient avec succès depuis de nombreuses années.

Het systeem steunt op het bestaan van een financieringsmaatschappij met het *doel* de concentratie te vergemakkelijken van de nodige kapitalen tot modernisering van de materieelparken van de spoorwegondernemingen.

De maatschappij doet het materieel bouwen hetzij voor eigen rekening, hetzij voor rekening van de deelnemende spoorwegorganismen. In het eerste geval verhuurt of verkoopt zij dit materieel aan de geïnteresseerde spoorwegnetten.

Het *maatschappelijk kapitaal* is vastgesteld op 50 miljoen Zwitserse franken. Het is verdeeld in 5.000 aandelen met een nominale waarde van 10.000 Zwitserse franken die onder de deelhebbende spoorwegen zijn verdeeld als volgt :

Duitse Bondsspoorwegen	1.320
Nationale Maatschappij der Franse Spoorwegen	1.320
Italiaanse Staatsspoorwegen	719
Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen	561
Zwitserse Bondsspoorwegen	400
Nederlandse Spoorwegen	305
Zweedse Staatsspoorwegen	100
Nationale Maatschappij der Luxemburgse Spoorwegen	100
Zuidslavische Spoorwegen	100
Nationaal Net der Spaanse Spoorwegen	25
Maatschappij der Portugese Spoorwegen	20
Deense Staatsspoorwegen	10
Oostenrijkse Bondsspoorwegen	10
Noorse Spoorwegen	10

Deze verhoudingen werden vastgesteld ingevolge algemene overeenkomsten gegrond op de lengte van de lijnen, de omvang van het verkeer en de hoeveelheden gebruikt materieel.

De voordelen dezer aansluiting zijn te onderlijnen:

1^o De oprichting van de maatschappij EUROFIMA vergemakkelijkt de vernieuwing, de modernisering en de standardisatie van het materieel.

2^o Zij laat de gemeenschappelijke aankoop toe in gunstige voorwaarden.

3^o Zij is een meer uitgesproken vorm van Europese integratie inzake spoorwegexploitatie.

4^o Voor de constructeurs van rijdend materieel brengt zij het voordeel van een grotere regelmaat van bestellingen in het raam van programma's van bepaalde duur. In het bijzonder heeft de nationale nijverheid, voor de bouw van spoorwagematerieel, belang in de oprichting van deze maatschappij, die haar moet toelaten deel te nemen in de levering van materieel in de andere Europese landen.

Le système s'appuie sur l'existence d'une société de financement ayant pour *objet* de favoriser la concentration de capitaux nécessaires à la modernisation des parcs de matériel des entreprises ferroviaires.

La Société fait construire le matériel soit pour son propre compte, soit pour le compte des administrations ou organismes ferroviaires intéressés. Dans le premier cas, elle loue ou vend le matériel aux réseaux intéressés.

Le *capital social* est fixé à 50 millions de francs suisses. Il est divisé en 5.000 actions, d'une valeur nominale de 10.000 francs suisses, réparties de la manière suivante entre les administrations de chemins de fer participantes :

Chemin de fer fédéral allemand	1.320
Société nationale des chemins de fer français	1.320
Chemins de fer italiens de l'État	719
Société nationale des chemins de fer belges	561
Chemins de fer fédéraux suisses	400
Chemins de fer néerlandais	305
Chemins de fer de l'État de Suède	100
Société nationale des chemins de fer luxembourgeois	100
Chemins de fer yougoslaves	100
Réseau national des chemins de fer espagnols	25
Compagnie des chemins de fer portugais	20
Chemins de fer de l'État danois	10
Chemins de fer fédéraux autrichiens	10
Chemins de fer norvégiens	10

Ces proportions ont été fixées d'après des accords généraux basés sur la longueur des lignes, l'importance du trafic et les quantités de matériel utilisées.

Les avantages de cette unification sont à souligner :

1^o La création d'EUROFIMA facilite le renouvellement, la modernisation et la standardisation du matériel;

2^o Elle permet de réaliser des achats en commun dans des bonnes conditions;

3^o Elle est une forme d'intégration plus accentuée en matière d'exploitation des chemins de fer sur le plan européen;

4^o Pour les constructeurs de matériel roulant, elle est de nature à apporter le bénéfice d'une plus grande régularité des commandes dans le cadre de programmes d'une certaine durée. En particulier, l'industrie nationale de construction de matériel ferroviaire est intéressée par la constitution de cette société qui doit lui permettre de participer à la fourniture de matériel dans les autres pays européens.

De N.M.B.S. liet tot op heden door een EUROFIMA-financiering reeds volgend materieel bouwen :

411 goederenwagens;
35 diesellocomotieven, waaronder 8 met groot vermogen.

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

Opdat de oprichting van EUROFIMA volledige uitwerking zou hebben, is het nodig aan de nationale wetgeving, — dit is de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S. — de nodige wijzigingen en versoepelingen aan te brengen.

Deze wijzigingen zijn tweërlei :

1^o Men dient voor het organisme dat het spoorwegnet exploiteert in België — de N.M.B.S. — het recht vast te leggen om deel te nemen aan maatschappijen in de aard van EUROFIMA of aan andere nationale, internationale of vreemde organismen en om al de handelingen uit te voeren in verband met de werking van dergelijke maatschappijen of organismen.

Wat EUROFIMA zelf betreft, beantwoordt deze wijziging ten andere aan de wens uitgedrukt in artikel 4 van de Conventie.

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

2^o 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.

Dit objectief is verwezenlijkt in de laatste twee alinea's van artikel 3 en door een bepaling voorkomend in artikel 6 van het ontwerp van wet.

a) De laatste twee alinea's van artikel 3 bepalen immers achtereenvolgens dat :

— het verschaffen van spoorwegmaterieel door EUROFIMA aan de N.M.B.S. geen bijkomende fiscale lasten mag medebrengen noch voor EUROFIMA, noch voor de N.M.B.S. dan indien de N.M.B.S. dat materieel rechtstreeks zou aan-schaffen;

— de in- en uitvoer van spoorwegmaterieel door EUROFIMA geschiedt zonder dat dit meer fiscale lasten en douanerechten medebrengt, noch voor EUROFIMA noch voor de N.M.B.S., dan indien de N.M.B.S. dat materieel rechtstreeks zou in- en uitvoeren.

b) Artikel 6 van het ontwerp van wet bepaalt, anderzijds, dat de twee voormelde maatregelen uitwerking hebben op 1 januari 1957.

Jusqu'à présent, la S.N.C.B. a déjà fait construire à l'intervention d'un financement EUROFIMA le matériel suivant :

411 wagons à marchandises;
35 locomotives diesel, dont 8 de grande puissance.

Répercussion de la création d'EUROFIMA sur le statut légal de la S.N.C.B.

Pour réaliser pleinement le but poursuivi par la création d'EUROFIMA, il importe d'apporter à la législation nationale — la loi du 23 juillet 1926 créant la Société Nationale des Chemins de fer belges — les modifications et assouplissements nécessaires.

Ces modifications sont de deux sortes :

1^o Il faut consacrer pour l'organisme exploitant le réseau en Belgique — la S.N.C.B. — le droit de participer à des sociétés dans le genre d'EUROFIMA ou à d'autres organismes nationaux, internationaux ou étrangers et d'accomplir tous les actes se rapportant à l'activité de pareilles sociétés ou organismes.

En ce qui concerne EUROFIMA proprement dite, cette modification répond d'ailleurs au vœu exprimé par l'article 4 de la convention.

Le principe de cette participation est inscrit dans le projet de loi à l'article 1^{er}, 3^e alinéa. Chaque cas d'application de cette nouvelle disposition devra cependant faire l'objet d'une autorisation préalable à accorder par le Roi.

2^o 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 ni pour la Société « EUROFIMA » ni pour la S.N.C.B. même.

Cet objectif est réalisé par le projet de loi dans les 2 derniers alinéas de l'article 3 par une disposition figurant à l'article 6.

a) Les deux derniers alinéas de l'article 3 disposent, en effet, successivement que :

— l'attribution de matériel ferroviaire par EUROFIMA à la S.N.C.B. ne peut entraîner des charges fiscales supplémentaires, ni pour EUROFIMA, ni pour la S.N.C.B. par rapport à l'acquisition directe du même matériel par la S.N.C.B.;

— l'importation et l'exportation de matériel ferroviaire par EUROFIMA s'effectuent sans qu'il en résulte des charges fiscales et douanières supplémentaires, ni pour EUROFIMA, ni pour la S.N.C.B. par rapport aux importations et exportations directes de ce même matériel par la S.N.C.B.

b) L'article 6 du projet de loi dispose, d'autre part, que les deux mesures indiquées ci-devant sortent leurs effets au 1^{er} janvier 1957.

Inderdaad, de conventie is op die datum voorlopig in voege getreden, in afwachting van haar wettelijke bekrachtiging in België.

Daar EUROFIMA sedertdien enkele handelingen verricht heeft ten voordele van de N.M.B.S., betaamt het te voorzien dat deze bepalingen in voege treden op de voormelde datum, derwijze dat de conventie haar doel volledig zou bereiken.

B. Versoepeling der wettelijke bepalingen.

I. — DE MOGELIJKHEID WEGVERVOER TE VERRICHTEN.

1. De positie van de N.M.B.S. in het raam van de Gemeenschappelijke Markt.

Wanneer men het beheersregime van de N.M.B.S. vergelijkt met de vrijheid van handelen die de spoorwegnetten van de naburige landen genieten, valt onmiddellijk op in welke minderwaardige toestand onze Maatschappij zich bevindt om haar handelsbelangen te verdedigen. Aan vreemde spoorwegnetten is het inderdaad toegelaten vervoer per vrachtwagen te verrichten, zodat zij in staat zijn de N.M.B.S. op haar eigen terrein concurrentie aan te doen.

Deze toestand vindt men terug zowel in Duitsland, waar de « Deutsche Bundesbahn » het recht heeft om het even welke autovervoer dienst te exploiteren, als in Nederland, waar de « Nederlandse Spoorwegen » een filiale oprichtten voor wegvervoer (de « N.V. Algemene Transport en Expeditie-onderneming Van Gend & Loos ») en in Frankrijk, waar de Nationale Maatschappij van Spoorwegen eveneens wegvervoer mag verrichten, in al de gevallen waarvoor zij een inschrijving verkrijgt van de Staatssecretaris van Openbare Werken.

Op het internationaal plan in het vooruitzicht van de toekomstige liberalisatie van het vervoer in het raam van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, zoeken de spoorwegen hun positie te verstevigen op de internationale markt van het wegvervoer.

In Nederland evenals in Frankrijk wordt de oprichting van een maatschappij belast met de organisatie van internationaal goederenvervoer, overwogen.

Anderzijds, werd, in de loop van 1959, een bilateraal akkoord afgesloten tussen de Deutsche Bundesbahn en de Nationale Maatschappij der Franse Spoorwegen om, in gemeen overleg, het goederenvervoer over de weg te verzekeren tussen Duitsland en Frankrijk.

Al deze beschouwingen leiden ons tot het besluit dat, in het raam van de Verdragen Benelux en E.E.G., het dringend nodig is de N.M.B.S. dezelfde faciliteiten te verlenen als die waarover de naburige netten beschikken, ten einde haar op gelijke voet te stellen en haar toe te laten het deel dat haar toekomt in internationaal vervoer op te eisen.

C'est, en effet, à cette date que la convention est entrée en vigueur provisoirement, en attendant sa ratification légale en Belgique.

EUROFIMA ayant effectué certaines opérations au profit de la S.N.C.B. depuis lors, il convient conséquemment de prévoir que ces dispositions sortent leurs effets à la date en question, de sorte que la convention puisse atteindre pleinement son but.

B. Assouplissement des dispositions légales.

I. — LA POSSIBILITÉ D'EFFECTUER DES TRANSPORTS PAR ROUTE.

1. La position de la S.N.C.B. dans le cadre du Marché Commun.

Lorsqu'on compare le traitement auquel est soumise la S.N.C.B. à la liberté d'action dont jouissent les réseaux des pays limitrophes, on est frappé par l'état d'infériorité dans lequel se trouve notre Société pour défendre ses intérêts commerciaux. En effet, les réseaux étrangers dûment autorisés à effectuer du transport par camion, sont en mesure de concurrencer la S.N.C.B. sur son propre terrain.

Cette situation se présente aussi bien en Allemagne où la « Deutsche Bundesbahn » a le droit d'exploiter n'importe quels services d'automobiles, qu'aux Pays-Bas où les « Nederlandse Spoorwegen » ont constitué une société filiale de transports par route (la « N. V. Algemene Transport en expeditie-onderneming Van Gend & Loos ») et en France où la Société Nationale des Chemins de fer peut également assurer le transport par route dans tous les cas où elle reçoit une inscription du secrétaire d'État aux Travaux Publics.

Sur le plan international, en prévision de la libération future des transports dans le cadre du Traité instituant la Communauté Économique Européenne, les chemins de fer des pays limitrophes cherchent à affermir leur position sur le marché international des transports par route.

Aux Pays-Bas, ainsi qu'en France, la constitution d'une société chargée de l'organisation des transports internationaux des marchandises est envisagée.

D'autre part, dans le courant de l'année 1959, un accord a été conclu entre la Deutsche Bundesbahn et la Société Nationale des Chemins de fer Français pour assurer en commun le transport par route de marchandises entre l'Allemagne et la France.

Toutes ces considérations nous amènent à la conclusion qu'il est urgent dans le cadre des Traités Benelux et C.E.E. d'octroyer à la S.N.C.B. les mêmes facilités que celles dont disposent les réseaux voisins afin de la mettre sur un pied d'égalité et de lui permettre de revendiquer la part qui lui revient du trafic international.

2. De technische evolutie.

Men stelt ook vast dat de vervoermethoden evolueren door het invoeren van nieuwe middelen. Sommige hiervan wijzigen volledig de traditionele infrastructuur van de spoorwegen :

a) De moderne bouwtechniek van rijdend materieel tracht zich aan deze evolutie aan te passen, onder meer door de bouw van *omvormbare rijtuigen*, die zowel op de sporen als op de weg kunnen gebruikt worden.

Opdat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen eventueel zou kunnen overwegen dergelijk materieel te bestellen, zou zij de zekerheid moeten hebben dit materieel te mogen gebruiken voor het verlengen van haar vervoer per spoor met vervoer over de weg.

b) Voor het vervoer van sommige goederen gebruikt de N.M.B.S. thans reeds *containers*, om het overladen van de goederen van de spoorwegwagens op de vrachtwagens te vermijden. Alleen de container ondergaat deze behandeling. Deze techniek, die een werkelijk succes blijkt te zijn, neemt geleidelijk aan uitbreiding.

3. Besluit.

Redenen van internationale, economische, financiële en technische aard maken het noodzakelijk :

a) het begrip « *Spoorweg* » nader te bepalen.

Deze bepaling is opgenomen in artikel één van het ontwerp van wet (2^e alinea van het nieuwe artikel 1bis).

Het begrip « *spoorweg* » zal niet meer beperkt blijven tot het begrip « *ijzerenweg* » maar wordt uitgebreid tot « *elke vorm van gemeenschappelijk vervoer door middel van rollend materieel op een daarvoor speciaal ontworpen en bestemde onderbouw* ».

In andere woorden, hetgeen hier bedoeld wordt, is de N.M.B.S. toe te laten eventueel haar exploitatiewijzen aan te passen aan de moderne techniek, bij voorbeeld : spoorwegmaterieel of nog monorail op betonnen palen;

b) de mogelijkheid voor de N.M.B.S. om *baanvervoer* te verrichten.

Deze mogelijkheid vloeit voort uit de bepaling van haar maatschappelijk doel zoals vermeld is in de derde alinea van het nieuwe artikel 1bis;

c) in dit opzicht is het nochtans wenselijk en logisch dat al de wegvervoerders zich, op *fiscal gebied*, in gelijkaardige voorwaarden van mededinging zouden bevinden.

Te dien einde werd een amendement aan de tekst van artikel 3 van het ontwerp van wet ingediend. Dit amendement, dat de tweede alinea van artikel 14 van de huidige wet uitmaakt, beantwoordt aan deze opvatting, wat betreft het *eigenlijke goederenvervoer langs de weg* dat de N.M.B.S. zal verrichten.

Het is inderdaad normaal dat het terminaal vervoer (bv. afhaling en bestelling ten huize, aflevering op werf) voortgaat te genieten van het huidige

2. L'évolution technique.

On constate aussi que les modes de transport évoluent par la mise en œuvre de moyens nouveaux. Certains d'entre eux modifient complètement l'infrastructure traditionnelle des chemins de fer.

a) La technique moderne de fabrication du matériel roulant tend à s'adapter à cette évolution, notamment par la construction de *véhicules transformables* pouvant être *utilisés tant sur rail que sur route*.

Pour que la Société Nationale des Chemins de fer belges puisse envisager, s'il échet, de passer des commandes portant sur pareil matériel, il faut qu'elle soit assurée de pouvoir utiliser ce matériel en prolongeant ses transports sur rail par des transports sur route.

b) Actuellement, la S.N.C.B. a déjà recours pour le transport de certaines marchandises à l'utilisation de *containers*, permettant d'éviter le transbordement de la marchandise même du wagon sur camion, le container seul subissant cette opération. Cette technique qui connaît un réel succès, tend à se développer.

3. Conclusions :

Des raisons d'ordre international, économique, financier et technique obligent :

a) à préciser la notion de « *chemin de fer* ».

Cette précision est inscrite à l'article 1^{er} du projet de loi (2^{me} alinéa du nouvel article 1^{er}bis).

La notion « *chemin de fer* » ne se limitera plus à la notion « *voie ferrée* » mais s'étendra dorénavant à « *toute forme de transport en commun utilisant un matériel roulant sur une infrastructure spécialement conçue et réservée à cet effet*. »

En d'autres termes, ce qui est visé ici, c'est de permettre à la S.N.C.B. d'adapter éventuellement ses modes d'exploitation aux techniques modernes, par exemple : matériel rail-route ou encore monorail en béton;

b) à prévoir la possibilité pour la S.N.C.B. de faire du *transport par route*.

Cette possibilité résulte de la définition de son objet spécial telle qu'elle est inscrite à l'alinéa 3 du nouvel article 1^{er}bis;

c) dans ce domaine, il est cependant souhaitable et logique que tous les transporteurs par route se trouvent placés dans des conditions de compétition comparables dans le *domaine fiscal*.

A cet effet, un amendement au texte de l'article 3 du projet de loi a été introduit. Cet amendement qui constitue le 2^e alinéa de l'article 14 de la loi actuelle répond à cette conception en ce qui concerne les seuls *transports de marchandises par route proprement dits* que la S.N.C.B. effectuera.

Il est, en effet, normal que les services terminaux (par exemple : service de prise et remise à domicile, livraison sur chantier) continuent à bénéf-

stelsel van vrijstelling, vermits het de normale beëindiging is van het vervoer per spoor.

II. — DE BEVOEGDHEID INZAKE TARIEVEN, VERLEEND AAN DE DIRECTEUR-GENERAAL.

In de voorgaande beschouwingen werd de nadruk gelegd op de noodzakelijkheid het wettelijk statuut van de N.M.B.S. te versoepelen, hetgeen haar moet toelaten haar exploitatie aan te passen aan de evolutie en aan de omstandigheden.

Die noodzakelijkheid laat zich ook gevoelen *inzake tarieven*.

Luidens artikel 16 van de wet van 23 juli 1926 en artikel 24 der statuten, stelt de Raad van Beheer de tarieven vast.

Het artikel 26 van dezelfde statuten voorziet nochtans dat de Raad van Beheer zijn bevoegdheden kan overdragen aan de Directeur-Generaal.

Deze overdracht van bevoegdheden is van hoofdzakelijk belang inzake tarieven, aangezien de Raad van Beheer, inderdaad, in principe, eens per maand vergadert.

Welnu, inzake tarieven, moet vlug kunnen beslist worden, gezien de spoed vereist om gelegenheden tot vervoer te baat te nemen of verlies van trafiek te kunnen voorkomen.

De noodzakelijkheid van een overdracht van bevoegdheid aan de Directeur-Generaal inzake tarieven kan werkelijk niet betwist worden.

In deze voorwaarden werd het nodig geacht in artikel 5 van de wet van 1926 — artikel 2 van het ontwerp van wet — de huidige bepalingen van artikel 26 van de statuten in te lassen, terwijl bovendien bepaald wordt dat de beraadslagingen van de Raad van Beheer, betreffende de overdracht van bevoegdheden aan de Directeur-Generaal inzake tarieven, de goedkeuring van de Minister van Verkeerswezen moeten bekomen.

Samengevat, komt het juridisch statuut van deze overdracht van bevoegdheid als volgt voor :

- artikel 16 van de wet van 23 juli 1926 en artikel 24 van de Statuten *leggen een principe vast* : de Raad van Beheer stelt de tarieven vast;
- de nieuwe alinea van artikel 5 (artikel 2 van het ontwerp van wet) *volledigt* dit principe : de Raad van Beheer kan zijn bevoegdheid overdragen;
- ten slotte *mildert* het nieuw artikel 18, 4^o (artikel 5 van het ontwerp van wet) dit principe : de overdracht van de bevoegdheid van de Raad van Beheer, inzake tarieven, aan de Directeur-Generaal, moet de goedkeuring bekomen van de Minister.

III. — DE AANVULLENDE ACTIVITEITEN VAN DE N.M.B.S.

Het doel van de Maatschappij, zoals bepaald door artikel 4 van het koninklijk besluit van

ficier du système actuel d'exemption puisqu'ils ne constituent que l'aboutissement normal du transport ferré.

II. — LES POUVOIRS ACCORDÉS AU DIRECTEUR GÉNÉRAL EN MATIÈRE TARIFAIRE.

Les considérations qui précèdent ont mis l'accent sur la nécessité de doter la S.N.C.B. d'un statut souple lui permettant d'adapter son exploitation à l'évolution et aux circonstances. D'ailleurs, une société commerciale doit pouvoir évoluer.

Cette nécessité se fait sentir principalement en *matière tarifaire*.

Suivant l'article 16 de la loi du 23 juillet 1926 et l'article 24 des statuts, il appartient au Conseil d'Administration de fixer les tarifs.

Cependant, l'article 26 des mêmes statuts autorise le Conseil d'Administration à déléguer ses pouvoirs au directeur général.

Cette délégation de pouvoirs est d'une importance capitale en matière tarifaire, le Conseil d'Administration ne se réunissant en principe qu'une fois par mois.

Or, en matière tarifaire, il faut pouvoir agir vite, la promptitude des décisions permettant de saisir des occasions ou d'éviter des pertes de trafic.

La nécessité d'une délégation de pouvoirs à accorder au directeur général en matière tarifaire ne peut donc être contestée.

Dans ces conditions, il a été jugé nécessaire d'insérer dans l'article 5 de la loi de 1926 — article 2 du projet de loi — les dispositions actuelles de l'article 26 des statuts, tout en prévoyant que les délibérations du Conseil d'Administration portant sur les délégations de pouvoirs accordées au directeur général en matière tarifaire, doivent recevoir l'approbation du Ministre des Communications.

En résumé, le statut juridique de ces délégations de pouvoirs se présente comme suit :

- l'article 16 de la loi du 23 juillet 1926 et l'article 24 des statuts *établissent un principe* : le Conseil d'Administration fixe les tarifs;
- le nouvel alinéa de l'article 5 (article 2 du projet de loi) *complète* ce principe : le Conseil d'Administration peut déléguer ses pouvoirs;
- enfin, le nouvel article 18, 4^o (article 5 du projet de loi), *aménage* ce principe : les délégations de pouvoirs consenties par le Conseil d'Administration au directeur général en matière tarifaire doivent recevoir l'approbation du Ministre.

III. — LES ACTIVITÉS CONNEXES DE LA S.N.C.B.

L'objet de la Société tel qu'il est défini par l'article 4 de l'arrêté royal du 7 août 1926, portant

7 augustus 1926, houdende Statuten, is « de thans door de Staat beheerde en geëxploiteerde spoorwegen volgens de industriële methodes, maar onder vrijwaring van de belangen der Nationale economie, te beheren en te exploiteren. »

Hoewel bij de rechtspraak (Raad van State, arrest n° 4588 van 6 oktober 1955) aangenomen is dat die bepaling de uitoefening niet uitsloot van enige met dat doel verband houdende of aanvullende activiteit, die de exploitatie van het spoorweginet kan vergemakkelijken, werd aan de N.M.B.S. dit recht betwist.

Het voorgelegd ontwerp van wet preciseert dan ook het maatschappelijk doel door te bepalen dat de Maatschappij, rechtens, alle aanvullende activiteit mag uitoefenen, zoals uitbating van restauratiezalen, van buffetten, enz. evenals de bouw van materieel bestemd om door haar te worden gebruikt.

Dit principe is opgenomen in alinea 3 van het nieuw artikel 1bis (artikel 1 van het ontwerp van wet).

De mogelijkheid van de uitoefening van aanvullende activiteiten heeft reacties uitgelokt in sommige middens.

Dienaangaande betaamt het andermaal te onderstrepen dat de huidige wetgeving de N.M.B.S. reeds toelaat dergelijke activiteiten uit te oefenen (Raad van State : Fabrimétal c/N.M.B.S. betreffende de bouw van rijdend materieel in de eigen werkplaatsen van de Maatschappij).

Het ontwerp van wet beperkt zich dus tot het acteren van deze mogelijkheid, die, zoals de Raad van State het onderstreept, in volmaakte overeenstemming is met de intentie van de wetgever van 1926 die wilde dat aan de Maatschappij een autonomie zou verleend worden, die haar niet enkel een meer soepele administratie zou toelaten, maar ook een voordeliger beheer onder *economisch oogpunt*.

Deze voorwaarde is belangrijk en overwegend. Het is, inderdaad, duidelijk dat een politiek van plaatsing van bestellingen van rijdend materieel in de private nijverheid onverenigbaar zou zijn met een economisch beheer van het net op een ogenblik dat hetzelfde materieel kan gebouwd worden door *het geschoold personeel van de N.M.B.S., dat beschikbaar kwam ingevolge de modernisering van het net, en in werkplaatsen die ertoe ingericht zijn*. Men spreekt van werkloosheidsbestrijding in de private sector, en dat is goed. Maar men moet ook begrijpen dat ook de N.M.B.S. haar personeel optimaal moet benutten.

Op dit punt terugkomen, zou, anderzijds, betekenen gelegenheid geven tot handelingen als deze, die de N.M.B.S. er juist toe brachten vroeger een deel van het nodige materieel zelf te bouwen. Dezelfde gedachte van economisch beheer had, ten andere, aanleiding gegeven tot deze beslissingen.

Het is dus niet aan te bevelen van terug te komen op dit principe, zelfs niet van de aanvullende activiteiten met name te beperken, des te minder

statuts, est « d'administrer et d'exploiter, suivant les méthodes industrielles, mais tout en sauvegardant les intérêts de l'économie, les chemins de fer actuellement administrés et exploités par l'Etat ».

Bien que la jurisprudence (Conseil d'État, arrêt n° 4588 du 6 octobre 1955) ait admis que cette disposition n'excluait pas l'exercice de toute activité connexe ou complémentaire de nature à faciliter l'exploitation du réseau, on a contesté ce droit à la S.N.C.B.

Le projet de loi qui vous est soumis précise donc l'objet social en stipulant que la Société peut de droit se livrer à toute activité connexe, notamment l'exploitation de buffets, de buvettes, etc. ainsi que la construction de matériel destiné à son usage.

Ce principe est également repris à l'alinéa 3 du nouvel article 1^{er} bis (article 1^{er} du projet de loi).

La possibilité de se livrer à des activités connexes a suscité des réactions dans certains milieux.

A cet égard, il convient de souligner une nouvelle fois que la législation actuelle permet déjà à la S.N.C.B. de telles activités (Conseil d'État : Fabrimétal c/ S.N.C.B. au sujet de la construction de matériel roulant dans les ateliers mêmes de la Société).

Le projet de loi se borne donc à acter cette faculté qui, comme le souligne le Conseil d'État, est en parfaite conformité avec l'intention du législateur de 1926 qui « a voulu que fût attribué à cette société une autonomie lui permettant non seulement une gestion administrative plus souple, mais aussi une *gestion plus avantageuse du point de vue économique* ».

Cette condition est d'importance et prépondérante. En effet, il est clair qu'une politique consistant à passer à l'industrie privée des commandes de matériel roulant serait inconcevable avec une gestion économique du réseau à un moment où ce même matériel peut être construit par *le personnel qualifié de la S.N.C.B. rendu disponible par suite de la modernisation du réseau et dans des ateliers qui sont déjà équipés pour le faire*. On parle de lutte contre le chômage dans le secteur privé et c'est très bien. Mais il faut admettre que la S.N.C.B. doit, elle aussi, s'efforcer d'employer son personnel d'une manière optima.

D'autre part, revenir sur ce point serait laisser le champ libre à des agissements semblables à ceux qui ont précisément décidé la S.N.C.B. à construire auparavant elle-même une partie du matériel qui lui était nécessaire. La même idée d'une gestion économique plus avantageuse avait d'ailleurs présidé à ces décisions.

Il n'est donc pas recommandable de revenir sur le principe, ni même de limiter nominativement les activités connexes, d'autant moins qu'on ne

dat men niet inzielt waarom de Maatschappij haar toevlucht tot de private nijverheid niet zou nemen wanneer dit strookt met haar eigen belangen, zoals zij die, volgens de wens van de wetgever, moet verdedigen. Zo werden, sedert 1 juli 1958, door de N.M.B.S. bij de Belgische privaatinijverheid bestellingen geplaatst voor ongeveer 3,4 miljard, en slechts voor ongeveer 700 miljoen bij haar eigen werkhuizen.

Aan de mogelijkheid aanvullende activiteiten uit te oefenen, zijn, in alle geval, twee beperkingen gesteld :

- de belangen van 's Lands economie vrijwaren;
- deze activiteiten zijn begrensd door de behoeften van de Maatschappij.

Het is in deze zin dat de aanvullende activiteiten vervat zijn in de bepalingen van het nieuw artikel 1bis van de wet van 1926 (art. één van het ontwerp van wet).

C. *Oppuntstelling van andere kwesties betreffende de werking van de N.M.B.S.*

I. — WIJZIGINGEN AAN HET SPOORWEGNET.

In de wet van 23 juli 1926 bestaat er geen enkele bepaling betreffende de afschaffing van een trafiek of van een spoorlijn.

De economische exploitatie van het net en de uitbreiding van het reizigersvervoer per autobus, noodzaken de vervanging van de treindienst door autobusdienst op de lijnen met gering verkeer.

De administratieve rechtspraak, steunend op het advies van het Raadgevend Comité voor Geschillen van Bestuur en voor Algemeen Bestuur (advies van 23 februari 1933 en van 18 oktober 1934), aanvaardde dat de N.M.B.S. een trafiek en zelfs een spoorlijn mag afschaffen met de goedkeuring van de Regering, t.t.z. van de Koning.

Deze schikking wordt vastgelegd door de voorlaatste alinea van het nieuw artikel 1bis, dat, met het doel van eenvormigheid, de eventuele, doch zeer problematische, *uitbreiding van het net* aan dezelfde procedure onderwerpt. Inderdaad, met het oude statuut kon bv. de spoorweg Mechelen-Terneuzen slechts door de N.M.B.S. overgenomen worden, ingevolge een bijzondere wet. Thans wordt uitbreiding mogelijk door een koninklijk besluit.

II. ASSIMILATIE VAN DE N.M.B.S. MET DE STAAT OP HET STUK VAN RECHTSTREEKSE OF ONRECHTSTREEKSE BELASTINGEN.

Het artikel 3 van het ontwerp van wet voegt bij de wet van 23 juli 1926 een nieuw artikel 14 waarvan de eerste alinea geen enkele nieuwigheid bevat betreffende de assimilatie van de N.M.B.S. met de Staat op het stuk van rechtstreekse of onrechtstreekse belastingen.

Deze bepaling brengt evenmin iets nieuws aan gaande de vrijstelling die de N.M.B.S. reeds genoot

voit d'ailleurs pas pourquoi la Société ne recourrait pas à l'industrie privée lorsqu'un tel recours est conforme à ses intérêts propres tels qu'elle doit les défendre au vœu même du législateur qui l'a créée. C'est ainsi que depuis le 1^{er} juillet 1958 la S.N.C.B. a placé des commandes dans l'industrie privée belge pour 3,4 milliards environ, et seulement pour 700 millions environ dans ses propres ateliers.

De toute façon, il y a deux réserves à la faculté de se livrer à des activités connexes :

- sauvegarder les intérêts de l'économie nationale;
- limiter ces activités aux besoins propres de la Société.

C'est dans cet esprit que les activités connexes sont comprises dans les dispositions du nouvel article 1^{er}bis de la loi de 1926 (article 1^{er} du projet de loi).

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

I. — MODIFICATIONS DU RÉSEAU FERROVIAIRE.

Il n'existe dans la loi du 23 juillet 1926 aucune disposition relative à la suppression d'un trafic ou d'une ligne ferrée elle-même.

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

La jurisprudence administrative, se fondant sur les avis du Comité Consultatif de Contentieux Administratif (avis des 23 février 1933 et 18 octobre 1934) a admis que la S.N.C.B. peut supprimer un trafic ou même une ligne ferrée avec l'approbation du Gouvernement, c.à.d. du Roi.

C'est ce que consacre l'avant-dernier alinéa du nouvel article 1bis, qui soumet dans un but d'uniformité à la même procédure les éventuelles *extensions du réseau*, devenues d'ailleurs très problématiques. En effet, l'ancien statut ne permettait, par exemple, à la S.N.C.B. de reprendre la ligne Malines-Terneuzen qu'en vertu d'une loi particulière. Dorénavant, cette extension pourra se faire sur la base d'un simple arrêté royal.

II. — ASSIMILATION DE LA S.N.C.B. A L'ÉTAT EN MATIÈRE D'IMPÔTS DIRECTS OU INDIRECTS.

L'article 3 du projet introduit dans la loi du 23 juillet 1926 un nouvel article 14 dont le premier alinéa ne constitue aucune innovation en ce qui concerne l'assimilation de la S.N.C.B. à l'État en matière d'impôts directs ou indirects.

Cette disposition n'innove pas non plus quant à l'exemption dont jouissait déjà la S.N.C.B., en

ingevolge artikel 14 van de wet van 23 juli 1926 op het stuk van belastingen of taxes ten voordele van de provinciën en van de gemeenten. Zij strekt er alleen toe er de betekenis van te preciseren.

De N.M.B.S. heeft, inderdaad, steeds beweerd dat artikel 14 van de wet van 23 juli 1926 welk bepaalt dat : « Zij (de N.M.B.S.) is vrijgesteld van alle belastingen of taxes ten bate van de provinciën en de gemeenten » haar vrijstelde van om het even welke belasting ten voordele van de gezegde provinciën en gemeenten, *behalve van de belastingen ter vergoeding van diensten die haar zouden verstrekt worden.*

De juridische rechtspraak stelde haar op dit punt in het gelijk.

Daarom werd de gelegenheid te baat genomen om het artikel 14 van de wet van 23 juli 1926 te preciseren om er het nauwkeurig begrip te bepalen van de vergeldende taxes waaraan de N.M.B.S. onderworpen blijft, t.t.z. « heffingen ter vergoeding van diensten die haar verstrekt worden, op haar verzoek ».

III. DE KWESTIES VAN POLITIE EN VAN VEILIGHEID.

Volgens het advies van de Raad van State, was de bepaling van artikel 17 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de kwesties van politie en van veiligheid op de spoorwegen overbodig ingevolge de wet van 1835 zeggend dat de Koning gemachtigd is reglementen voor de exploitatie en de politie der spoorwegen uit te vaardigen.

Anderzijds, inzake het door de N.M.B.S. verrichte wegvervoer, is het eveneens niet nodig het bewuste artikel 17 te behouden of aan te vullen.

De suggestie van de Raad van State werd derhalve ingevolg en het ontwerp van wet voorzag in zijn artikel 4 de afschaffing van de desbetreffende wettelijke beschikking.

Het kan nochtans wenselijk blijken in de organieke wet van de N.M.B.S. te herinneren aan de beschikkingen van de wet van 1835 en deze herinnering aan te vullen met een bepaling betreffende de politie en de veiligheid van de autovervoerdiensten door de Maatschappij geëxploiteerd.

Vandaar het amendement dat werd ingediend.

IV. INSTELLINGEN DIE DE KANDIDATEN VOORSTELLEN MET HET OOG OP DE BENOEMING VAN DE BEHEERDERS.

Een lid van Uw Commissie heeft doen opmerken dat het gewenst is in artikel 7, a), van de wet van 23 juli 1926, de juiste benaming van het organisme (Hoge Raad voor de Middenstand) in te lassen geroepen om kandidaturen voor te dragen met het oog op de benoeming van beheerders, ingevolge het verdwijnen van de Hoge Raad van Handel en Nijverheid en de Hoge Raad van Neringen en Ambachten. Er werd overeengekomen dat de Regering een amendement in die zin zou indienen.

vertu de l'article 14 de la loi du 23 juillet 1926, en matière d'impôts ou taxes au profit des provinces et des communes. Elle tend tout simplement à en préciser le sens.

La S.N.C.B. a, en effet, toujours prétendu que l'article 14 de la loi du 23 juillet 1926 qui dispose que : « Elle (la S.N.C.B.) est exempte de tous impôts ou taxes au profit des provinces et des communes », l'exonérerait de toute imposition quelconque au profit des dites provinces et communes, *sauf en ce qui concerne les taxes « rémunératoires », c'est-à-dire les redevances qui lui sont réclamées en raison d'un service personnel et particulier qui lui est rendu.*

La jurisprudence judiciaire lui a donné raison sur ce point.

C'est pourquoi, l'occasion est mise à profit pour préciser l'article 14 de la loi du 23 juillet 1926 et pour y définir la notion exacte des taxes rémunératoires dont la S.N.C.B. reste tenue, c'est-à-dire « des redevances destinées à rémunérer des services rendus à sa demande ».

III. — LES QUESTIONS DE POLICE ET DE SÉCURITÉ.

Suivant l'avis du Conseil d'État, la disposition de l'article 17 de la loi du 23 juillet 1926 relative aux questions de police et de sécurité sur les chemins de fer était superflue en raison de la loi de 1835 prévoyant que le Roi est autorisé à établir des règlements pour l'exploitation et la police des voies.

D'autre part, en ce qui concerne les transports par route de la S.N.C.B., il n'est pas non plus nécessaire de maintenir ou de compléter l'article 17 en question.

Dès lors, la suggestion du Conseil d'État avait été suivie et le projet de loi prévoyait en son article 4 la suppression de la disposition relative à cet objet.

Il peut cependant paraître souhaitable de faire dans la loi organique de la S.N.C.B. un rappel de la disposition de la loi de 1835, en complétant ce rappel par une disposition relative à la police et à la sécurité des services automobiles exploités par la Société.

D'où l'amendement introduit.

IV. — ORGANISMES APPELÉS A PRÉSENTER DES CANDIDATS A LA NOMINATION D'ADMINISTRATEURS.

Un membre de la Commission ayant fait remarquer qu'il y aurait lieu d'insérer à l'article 7, a), de la loi du 23 juillet 1926 la dénomination exacte de l'organisme (Conseil Supérieur des Classes Moyennes) appelé à introduire les candidatures à la nomination d'administrateurs par suite de la disparition du Conseil Supérieur de l'Industrie et du Commerce et du Conseil Supérieur des Métiers et Négoces, il est convenu qu'un amendement gouvernemental sera introduit.

Bespreking.

Een lid verklaart zich akkoord over de algemene wijzingen aan het statuut van de N.M.B.S., voorzien in dit ontwerp. Hij had echter meer verlangd. Zo b.v. een duidelijke omschrijving van « spoorweg » en « publieke maatschappij », evenals het onderwerpen van de N.M.B.S. aan de controle van het Rekenhof. Verder ontwikkelt hij enkele opvattingen waarover in de uiteenzetting van de Minister reeds uitvoerig werd gehandeld, in verband met de fiscale maatregelen en mogelijkheid van leningen. Hij wenst dat op dat stuk de N.M.B.S. niet zou bevoordeligd worden tegenover de private maatschappijen van goederenvervoer.

In zijn antwoord verwijst de Minister naar het feit dat de term : « onderbouw » precies het te enge begrip « ijzerenweg » vervangt, en toch beperkend is wegens de bijvoeging « rollend materieel ». Bijgevolg wordt bv. de luchtvaart uitgesloten. Hij verklaart dat de N.M.B.S. op gebied van fiscaliteit en tarieven met de private maatschappijen zal gelijkgesteld worden, inzake baanvervoer.

Bij artikel 1, eerste alinea, vraagt een lid of men niet beter nog wat meer zou preciseren waarover het juist gaat.

De Minister antwoordt dat dit niet wenselijk is. Bedoeld wordt : alle gemeenschappelijk vervoer. Wij moeten de deur openlaten voor alle toekomstige mogelijkheden en aanpassingen.

Een ander lid verklaart zich akkoord met de huidige tekst. Er bestond inderdaad vrees bij de geïnteresseerde kringen voor een breedlopende interpretatie.

De Minister antwoordt : wij hebben niet het inzicht de gedachte te offeren dat de N.M.B.S. zal blijven : een openbare dienst, met de waarde die daaraan moet gehecht worden, maar we willen gaan in de richting van een industriële en commerciële uitbating. Daarom is bv. aanpassing van tarieven en organisatie noodzakelijk. Nieuwe investeringen zullen slechts gebeuren met het oog daarop.

Een lid vraagt naar de betekenis van de laatste alinea : « De verbintenissen van die maatschappij worden geacht handelsverbintenissen te zijn ».

De Minister verklaart dat wel degelijk bedoeld wordt dat bij gebeurlijke geschillen de handelsrechtbanken kunnen bevoegd zijn.

Artikel 1 wordt samen met het amendement van de Regering goedgekeurd met 7 stemmen bij 4 onthoudingen.

Bij artikel 2 onderlijnt de Minister dat het hier gaat om de bevestiging in de wet, van wat reeds in het statuut is bepaald.

Artikel 2 wordt goedgekeurd met 7 stemmen bij 4 onthoudingen.

Discussion.

Un commissaire marque son accord sur les modifications générales que le projet tend à apporter au statut de la S.N.C.B. Néanmoins, il aurait préféré qu'il y en eût davantage. Ainsi par exemple, il aurait voulu que le projet fournisse une définition nette des notions « chemin de fer » et « société publique »; d'autre part, il aurait aimé que la S.N.C.B. soit soumise au contrôle de la Cour des Comptes. Il développe ensuite quelques idées que le Ministre avait déjà traitées en détail au cours de son exposé, et qui ont trait aux mesures fiscales et aux possibilités d'emprunt. Il a exprimé le vœu qu'à cet égard, la S.N.C.B. ne soit pas favorisée au détriment des sociétés privées de transport des marchandises.

Dans sa réponse, le Ministre souligne que le terme « infrastructure » remplace adéquatement l'appellation trop étroite de « voie ferrée », tout en étant limitatif en raison de l'adjonction des mots « matériel roulant ». Ceci a pour effet d'exclure notamment les transports aériens. Il déclare qu'en matière fiscale et tarifaire, la S.N.C.B. serait mise sur pied d'égalité avec les sociétés privées de transport par route.

A l'article premier, 1^{er} alinéa un membre demande s'il ne vaudrait pas mieux de préciser encore davantage de quoi il s'agit exactement.

Le Ministre répond que ce n'est pas souhaitable. Cette disposition vise tous les transports en commun. Il convient de laisser la porte ouverte à toutes les possibilités et adaptations ultérieures.

Un autre membre marque son accord sur le texte actuel. Car, en effet, les milieux intéressés avaient craint qu'on n'adopte une interprétation trop large.

Le Ministre répond qu'il n'entre pas dans ses intentions de renoncer à l'idée que la S.N.C.B. restera un service public, dans toute la force du terme, mais qu'il entend s'engager dans la voie d'une exploitation industrielle et commerciale. C'est pour cette raison qu'il est notamment nécessaire de réadapter les tarifs et l'organisation. Les investissements nouveaux auront uniquement pour but de réaliser cet objectif.

Un autre membre demande quel est le sens du dernier alinéa : « Les engagements de cette Société sont réputés commerciaux ».

Le Ministre déclare que cet alinéa signifie que les litiges éventuels pourraient être portés devant les tribunaux de commerce.

L'article premier, amendé par le Gouvernement, a été adopté par 7 voix et 4 abstentions.

A l'article 2, le Ministre souligne qu'il s'agit uniquement de consacrer par la loi ce qui est déjà prévu par les statuts.

L'article 2 a été adopté par 7 voix et 4 abstentions.

Vervolgens wordt besproken artikel 2bis, dat onder vorm van amendement werd ingediend door de Regering. De verantwoording geeft voldoende uitleg nopens dat amendement. De « Hoge Raad voor de Middenstand » wordt voorzien als organisme dat kandidaturen mag voordragen voor de samenstelling van de raad van beheer.

Artikel 2bis wordt goedgekeurd met 7 stemmen en 4 onthoudingen, en wordt aldus in de nieuwe tekst : artikel 3.

Bij artikel 4 (oud 3) onderlijnt de Minister dat hier voorzien wordt; de beschikkingen nopens EUROFIMA om te vermijden dat twee fiscale aanslagen zouden toegepast worden.

Een lid vraagt ophelderingen nopens de laatste zin van alinea 1 : « Zij is vrijgesteld van alle belastingen, enz. ».

Het lid wenst derhalve klaar en duidelijk te weten of de nieuwe tekst van artikel 14 van de wet van 23 juli 1926 de N.M.B.S. niet bevoordeelt op het stuk van de gemeentelijke en provinciale belastingen ten overstaan van de vroegere teksten.

De Minister verklaart dat het antwoord ontkennend is.

De wetgever van 1926 stelde de N.M.B.S. gelijk met de Staat wat betreft de toepassing van de wetten op de rechtstreekse en onrechtstreekse belastingen.

Rekening houdend nochtans, met de industriële en commerciële aard die hij aan de N.M.B.S. wou geven — daar waar de Staat slechts zelden handelingen van die aard uitvoert — heeft hij de N.M.B.S. ontslagen van alle belastingen of taxes ten voordele van de provincies en van de gemeenten.

In toepassing van de wet van 1926, moet de N.M.B.S. dus aan de provincies en gemeenten slechts heffingen betalen ter vergoeding van diensten die haar zouden verstrekt worden op haar verzoek.

De nieuwe tekst van artikel 14 beperkt er zich toe deze toestand duidelijker uit te drukken omdat meerdere provincies en gemeenten aan sommige belastingen en taxes (waarvan de N.M.B.S. ontslagen is) het uitzicht gaven van retributies te dragen door de N.M.B.S.

De N.M.B.S. verdedigde zich voor de rechtbanken die haar in het gelijk stelden, door namelijk te beschouwen als belastingen waarvan de N.M.B.S. ontslagen is :

1° de wegenistaxe (arrest van het Hof van Verbreking van 2 maart 1937) ;

2° de taxe op de gaanpaden (arrest van het Hof van Verbreking van 16 februari 1951) ;

3° de taxe op de riolen (Besluit van de Bestendige Deputatie van Antwerpen van 15 december 1959).

La Commission examine ensuite l'article 2bis, dont l'insertion est proposée par un amendement présenté par le Gouvernement. La justification de cet amendement fournit des explications suffisantes à son sujet. Le « Conseil supérieur des classes moyennes » y est désigné comme étant l'organisme habilité à présenter les candidatures en vue de la constitution du conseil d'administration.

L'article 2bis a été approuvé par 7 voix et 4 abstentions et devient dès lors l'article 3 du texte nouveau.

A l'article 4 (ancien article 3), le Ministre a fait observer que ce texte vise les dispositions relatives à Eurofima et qu'il est destiné à éviter les doubles impositions.

Un membre demande des éclaircissements sur la dernière phrase de l'alinéa premier : « Elle est exempte de tous impôts, etc. ».

Aussi, il demande au Ministre de lui faire savoir, avec toute la clarté désirable si comparativement aux textes actuellement en vigueur, le texte proposé de l'article 14 de la loi du 23 juillet 1926 n'a pas pour effet de placer la S.N.C.B. dans une position privilégiée en matière de taxes communales et provinciales.

Le Ministre déclare que la réponse est négative.

Le législateur de 1926 a assimilé la S.N.C.B. à l'Etat pour l'application des lois sur les impôts directs ou indirects.

Toutefois, eu égard à la forme industrielle et commerciale qu'il entendait donner à la S.N.C.B., l'Etat — n'exécutant que rarement des opérations de cette nature — a exonéré la S.N.C.B. de tous impôts et taxes quelconques au profit des provinces et des communes.

D'après la loi de 1926, la S.N.C.B. n'était donc tenue de payer aux provinces et aux communes que les redevances rémunérant des services qui lui seraient rendus à sa demande.

Le texte nouveau de l'article 14 se borne à expliciter cette disposition, plusieurs provinces et communes ayant donné à certains impôts et à certaines taxes (dont la S.N.C.B. est exempte) l'apparence de rétributions à supporter par la S.N.C.B.

Celle-ci s'est défendue devant les tribunaux, lesquels lui ont donné raison, en considérant comme impôts dont la S.N.C.B. est exonérée :

1° La taxe de voirie (arrêt de la Cour de Cassation en date du 2 mars 1937) ;

2° Taxe de trottoir (arrêt de la Cour de Cassation en date du 16 février 1951) ;

3° La taxe sur les égouts (délibération de la Députatie permanente d'Anvers en date du 15 décembre 1959).

De nieuwe tekst bevestigt dus de wet van 1926 in het licht van de rechtspraak en behoudt in feite het « statu quo ».

**

Het lid vraagt nadere uitleg aan de hand van een geval van toepassing : zal de N.M.B.S. gehouden zijn de taxes voor stationnement van autobussen te betalen ?

De Minister antwoordt : Bij het lezen van wat voorafgaat zal men vaststellen dat het antwoord genuanceerd kan zijn.

1^o Gaat het om het recht van stationneren, van politie, van toezicht ? De geheven belasting heeft in werkelijkheid de aard van een belasting waarvan de N.M.B.S. ontslagen is.

2^o Gaat het om het gebruik van een gewone aanpassing van de wegenis ? Daar deze aanpassing gedaan werd voor het verkeer en in het eigen voordeel van de gemeente, zou het hier weer gaan om een taxe die de aard heeft van een belasting waarvan de N.M.B.S. eveneens moet ontslagen zijn.

3^o Gaat het om het oprichten of de aanpassing van bijzondere instellingen (zoals de autobusstations, schuilplaatsen enz.) uitgevoerd voor de autobussen van de N.M.B.S. ? Het is klaar dat de taxe alsdan niet de aard van belasting heeft maar wel van een vergeldende retributie. Het betreft in werkelijkheid dan een recht tot gebruik van deze instelling. Dit recht heeft dan een conventionele aard, vast te stellen bij overeenkomst tussen de N.M.B.S. en de gemeenten, ofwel de aard van een vergeldende taxe waaraan de N.M.B.S. zou onderworpen zijn.

Na deze uitleg wordt artikel 4 (nieuw nummer) goedgestemd met 8 ja-stemmen en 4 onthoudingen.

Bij artikel 5 (oud nummer 4) verwijst de Minister naar het Gedrukt Stuk 305 (amendement, artikel 4).

Dit amendement wordt goedgestemd met 8 ja-stemmen en 4 onthoudingen.

Bij de lezing van artikel 6 (oud nummer 5) verklaart de Minister dat drie punten te onthouden zijn : a) het geldt een perekwatie van de bedragen en cijfers voorzien in de wet van 1926 aan de moderne toestand; in het vervolg kunnen wijzigingen aangebracht worden per koninklijk besluit;

b) de machten toegekend aan de Directeur-Generaal voor de tarieven : de snelheid waarmee sommige beslissingen dienen genomen zonder de Raad van Beheer te moeten passeren, eist deze wijziging, mits nochtans goedkeuring van de Minister;

c) geen lening kan aangegaan worden dan bij een bijzondere wet.

Het artikel wordt goedgestemd met 7 ja-stemmen en 4 onthoudingen.

Bij artikel 7 (oud nummer 6) onderlijnt de Minister de noodzakelijkheid der retroactiviteit wegens het feit dat Eurofima reeds in werking is sinds 1957, en dat

Le texte nouveau confirme donc la loi de 1926, à la lumière de la jurisprudence qui s'est établie, et il maintient en fait le « statu quo ».

**

Le même commissaire demande des précisions en citant un cas d'application concrète : la S.N.C.B. sera-t-elle tenue de payer des taxes pour le stationnement de ses autobus ?

Le Ministre répond qu'à la lecture de ce qui précède, on constatera que la réponse à cette question peut être nuancée.

1^o S'agit-il du droit de stationnement, de police, de surveillance ? La taxe perçue a, en effet, le caractère d'un impôt dont la S.N.C.B. est exemptée.

2^o S'agit-il de bénéficier d'un simple aménagement de la voirie ? Comme celui-ci a été réalisé en vue d'améliorer la circulation et dans l'intérêt spécifique de la commune, il s'agirait, ici encore, d'une taxe ayant le caractère d'un impôt dont la S.N.C.B. doit être exonérée.

3^o S'agit-il de créer ou d'aménager certaines installations spéciales (par exemple, des gares d'autobus, des abris, etc.) à l'usage des services d'autobus de la S.N.C.B. ? Il est évident qu'en l'occurrence la taxe ne constitue, pas un impôt, mais qu'elle aura un caractère rémunérateur. Il s'agira, en fait, du droit de faire usage d'une installation. Ce droit a donc un caractère conventionnel et doit être réglé par un accord entre la S.N.C.B. et les communes, ou bien il a le caractère d'une taxe rémunératoire à laquelle la S.N.C.B. serait assujettie.

Après ces explications, l'article 4 (nouvelle numérotation) a été adopté par 8 voix et 4 abstentions.

A l'article 5 (ancien article 4), le Ministre se réfère au Document 305 (amendement, article 4).

Cet amendement a été adopté par 8 voix et 4 abstentions.

A l'article 6 (ancien article 5), le Ministre déclare qu'il y a trois points qui méritent d'être retenus : a) il s'agit d'une adaptation à la situation actuelle des taux et des montants prévus par la loi de 1926; des modifications ultérieures pourront être apportées par arrêté royal;

b) les pouvoirs attribués au Directeur général en matière tarifaire : la modification proposée est motivée par la nécessité de prendre certaines décisions avec la célérité indispensable; il ne sera plus nécessaire de passer par le Conseil d'Etat, mais l'approbation du Ministre reste requise;

c) aucun emprunt ne peut être contracté par la S.N.C.F. si elle n'est pas autorisée par une loi particulière.

L'article a été adopté par 7 voix et 4 abstentions.

A l'article 7 (ancien article 6), le Ministre a souligné la nécessité de prévoir la rétroactivité, en égard au fait qu'Eurofima fonctionne déjà depuis 1957 et qu'aussi

bijgevolg langs wettelijke weg de niet-toepassing van sommige fiscale maatregelen moet goedgekeurd worden.

Met 7 ja-stemmen en 4 onthoudingen wordt dit artikel goedgekeurd.

*
**

Het geamendeerde wetsontwerp werd goedgekeurd met 7 ja-stemmen en 4 onthoudingen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
J. STUBBE.

De Voorzitter,
H. DELPORT.

bien la non-application de certaines mesures fiscales requiert l'approbation du législateur.

Cet article a été adopté par 7 voix et 4 abstentions.

*
**

Le projet amendé a été adopté par 7 voix et 4 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
J. STUBBE.

Le Président,
H. DELPORT.

TEKST VOORGEDRAGEN
DOOR DE COMMISSIE.

EERSTE ARTIKEL.

In de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt een artikel 1bis ingevoegd, luidende :

« Artikel één bis. — De Maatschappij heeft ten doel de spoorwegen volgens industriële methodes, doch onder vrijwaring van de belangen van 's Lands economie, te beheren en te exploiteren.

» Onder spoorweg dient te worden verstaan iedere vorm van gemeenschappelijk vervoer door middel van rollend materieel op een daarvoor speciaal ontworpen en bestemde onderbouw.

» De Maatschappij kan, op eigen gezag, of met machtiging van de Koning door middel van deelneming in bestaande of op te richten, Belgische, vreemde of internationale organismen of maatschappijen, alle commerciële, industriële of financiële handelingen verrichten die rechtstreeks of zijdelings, geheel of ten dele in verband staan met haar maatschappelijk doel dan wel de verwezenlijking of de uitbreiding van dat doel kunnen vergemakkelijken of bevorderen.

» De Maatschappij kan eveneens, met machtiging van de Koning, lijnen afschaffen, de exploitatie ervan stopzetten of het net uitbreiden.

» De verbintenissen van die Maatschappij worden geacht handelsverbintenissen te zijn. »

ART. 2.

Artikel 5 van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt :

» De raad van beheer kiest buiten zijn leden een directeur-generaal die de hem door de raad overgedragen bevoegdheden uitoefent.

» De directeur-generaal kan, binnen de door de Raad van Beheer bepaalde grenzen, zijn bevoegdheden op zijn beurt overdragen. »

ART. 3.

Littera a) van de 3° van het eerste lid van artikel 7 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt :

» a) door de Hoge Raad voor de middenstand; »

ART. 4.

Artikel 14 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt :

« Artikel 14. — Onverminderd de bepalingen van de Wetboeken der registratie-, hypotheek- en griffierechten, der successierechten, der zegelrechten en der met

TEXTE PRESENTE
PAR LA COMMISSION.

ARTICLE PREMIER.

Un article 1^{er} bis, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 23 juillet 1926 créant la Société Nationale des Chemins de fer belges :

« Article premier bis. — La Société a pour objet d'administrer et d'exploiter les chemins de fer suivant les méthodes industrielles, mais tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale.

» Par chemin de fer, il faut entendre toute forme de transport en commun utilisant un matériel roulant sur une infrastructure spécialement conçue et réservée à cet effet.

» La Société peut, par elle-même, ou moyennant autorisation accordée par le Roi par voie de participation à des organismes ou sociétés existants ou à créer, belges, étrangers ou internationaux, faire toutes opérations commerciales, industrielles ou financières se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son but social ou qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la réalisation ou le développement.

» La Société peut également, moyennant autorisation accordée par le Roi, supprimer des lignes ou en cesser l'exploitation ou procéder à des extensions de réseau.

» Les engagements de cette Société sont réputés commerciaux. »

ART. 2.

L'article 5 de cette loi est complété par la disposition suivante :

» Le conseil d'administration choisit hors de son sein un directeur général, lequel exerce les pouvoirs qu'il lui délègue.

» Dans les limites que détermine le Conseil d'administration, le directeur général peut sousdéléguer ses pouvoirs. »

ART. 3.

Le littéra a) du 3° du premier alinéa de l'article 7 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

» a) par le Conseil supérieur des classes moyennes, »

ART. 4.

L'article 14 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Article 14. — Sans préjudice des dispositions des Codes des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, des droits de succession, des droits de timbre et

het zegel gelijkgestelde taxen, wordt de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen met de Staat gelijkgesteld voor de toepassing der wetten inzake directe of indirecte belastingen. Zij is vrijgesteld van alle belastingen en taxen ten bate van provinciën en gemeenten, met uitzondering echter van heffingen ter vergoeding van op haar verzoek verstrekte diensten.

» De bepalingen van het voorgaand lid zijn echter niet toepasselijk op het vervoer van zaken over de weg door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen verricht, behoudens wat het eindvervoer en de daartoe bestemde voertuigen betreft.

» De akten van de hier genoemde Maatschappij worden in het *Belgisch Staatsblad* en zijn bijlagen kosteloos bekendgemaakt.

» De handelingen door de Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel verricht met het oog op de verschaffing, door die Maatschappij, aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, van spoorwegmaterieel — hetzij de eigendom daarvan onmiddellijk dan wel eerst later overgaat —, geschieden op zodanige wijze dat dit noch voor de Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel, noch voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, meer fiscale lasten medebrengt dan indien de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen dat materieel rechtstreeks zou aanschaffen.

» De in- en uitvoer van spoorwegmaterieel, die plaatsvindt binnen het raam van de in het vorig lid bedoelde handelingen, geschiedt eveneens op zodanige wijze dat dit noch voor de Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel, noch voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, meer fiscale lasten en douanerechten medebrengt dan indien de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen dat materieel rechtstreeks zou in- en uitvoeren.»

ART. 5.

Artikel 17 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt :

« *Artikel 17.* — De Koning regelt de politie en verzekert de veiligheid van de spoorwegen en van de door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen of door haar toedoen geëxploiteerde autovervoerdiensten. »

ART. 6.

Artikel 18 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt :

« *Artikel 18.* — Aan de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, dienen ter goedkeuring te worden voorgelegd de beslissingen van de raad van beheer betreffende :

1° Het vervreemden, verkrijgen en ruilen van onroerende goederen of rechten, indien de waarde meer dan drie miljoen frank bedraagt;

2° De aanbestedingsovereenkomsten voor een termijn van meer dan 10 jaar of ten bedrage van meer dan drie miljoen frank, en de onderhandse overeenkomsten ten bedrage van meer dan een miljoen vijfhonderdduizend frank.

des taxes assimilées au timbre, la Société Nationale des Chemins de fer belges est assimilée à l'Etat pour l'application des lois sur les impôts directs ou indirects. Elle est exempte de tous impôts et taxes quelconques au profit des provinces et des communes, à l'exception toutefois des impositions en vue de rémunérer des services rendus à sa demande.

» Toutefois, sauf en ce qui concerne les transports terminaux et les véhicules y affectés, les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas applicables en matière de transports de choses par route effectués par la Société Nationale des Chemins de fer belges.

» La publication, par la voie du *Moniteur belge* et de ses annexes, des actes concernant la susdite Société a lieu gratuitement.

» Les opérations faites par la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, en vue de l'attribution par elle du matériel ferroviaire à la Société Nationale des Chemins de fer belges, en propriété immédiate ou différée, s'effectueront sans qu'il en résulte de charges fiscales supplémentaires, ni pour la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, ni pour la Société Nationale des Chemins de fer belges par rapport à l'acquisition directe du même matériel par la Société Nationale des Chemins de fer belges.

» De même, les importations et les exportations de matériel ferroviaire effectuées dans le cadre des opérations visées à l'alinéa précédent, s'effectueront sans qu'il en résulte de charges fiscales et douanières supplémentaires, ni pour la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, ni pour la Société Nationale des Chemins de fer belges par rapport aux importations et aux exportations directes de ce même matériel par la Société Nationale des Chemins de fer belges. »

ART. 5.

L'article 17 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« *Article 17.* — Le Roi règle la police et assure la sécurité des chemins de fer et des services de transports automobiles exploités par la Société Nationale des Chemins de fer belges ou à son intervention ».

ART. 6.

L'article 18 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« *Article 18.* — Seront soumises à l'approbation du Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions, les délibérations du Conseil d'administration sur les objets suivants :

1° Les aliénations, acquisitions, échanges de biens ou de droits immobiliers, si la valeur dépasse trois millions de francs;

2° Les contrats d'adjudication conclus pour un terme de plus de 10 ans ou dont le montant dépasse trois millions de francs et les marchés de gré à gré dont le montant excède un million cinq cents mille francs.

De bedragen sub 1° en 2° kunnen bij koninklijk besluit worden gewijzigd;

3° De overeenkomsten voor het huren van alle onroerende goederen en de concessies die gesloten, respectievelijk verleend zijn voor een periode van meer dan negen jaar;

4° De overdrachten van de bevoegdheid inzake tarieven verleend aan de directeur-generaal.

» Wanneer de door de Maatschappij genomen beslissingen de goedkeuring behoeven van de bevoegde Minister, wordt die goedkeuring geacht verkregen te zijn, wanneer de Minister aan het verzoek geen gevolg heeft gegeven binnen twintig dagen na de datum van ontvangst van dat verzoek.

» De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen kan geen lening aangaan, indien zij daartoe niet bij een wet gemachtigd wordt. »

ART. 7.

Behoudens wat betreft de laatste twee leden van het artikel 4 die uitwerking hebben op 1 januari 1957, treedt deze wet in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Les montants sub. 1° et 2° pourront être modifiés par arrêté royal;

3° Les contrats de location de tous biens immobiliers et les concessions conclus pour une période excédant 9 années;

4° les délégations de pouvoirs accordées au directeur général en matière tarifaire.

» Quand les décisions prises par la Société devront recevoir l'approbation du Ministre compétent, l'approbation sera considérée comme acquise lorsque cette autorité n'aura pas donné suite à la demande dans les vingt jours de la date de sa réception.

» Aucun emprunt ne pourra être contracté par la Société Nationale des Chemins de fer belges, si elle n'y est pas autorisée par une loi. »

ART. 7.

Sauf en ce qui concerne les deux derniers alinéas de l'article 4 qui sortent leurs effets le 1^{er} janvier 1957, la présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur Belge*.