

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1961-1962.

19 JULI 1962.

Ontwerp van wet tot vaststelling van een werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden.

VERSLAG

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

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft bovengenoemd ontwerp onderzocht tijdens de vergadering van 18 juli 1962.

Uiteenzetting van de Minister.

De Minister van Verkeerswezen hield in Uw Commissie een inleidende uiteenzetting; deze uiteenzetting was hoofdzakelijk een samenvatting der memorie van toelichting en der uiteenzetting van de Minister in de Kamercommissie, en er kan derhalve verwezen worden naar de Gedrukte Stukken van de Kamer 387 (1961-1962) — n° 1 en 2.

Algemene bespreking.

1. Een commissaris is van oordeel dat het opschrift van het wetsontwerp het juiste voorwerp van het ontwerp niet weergeeft en niet in overeenstemming is met de intenties van de Regering.

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

De heren Delpont, voorzitter; Claeys, Coppens, De Block, Demarneffe, Féron, Gilson, Hambye, Jennard, Pontus, Stubbe, Trappeniers, Uselding, Vandeputte en Goossens, verslaggever.

R. A 6344.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

322 (Zitting 1961-1962) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1961-1962.

19 JUILLET 1962.

Projet de loi établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés.

RAPPORT

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné le présent projet au cours de sa réunion du 18 juillet 1962.

Exposé du Ministre.

Introduisant le débat, le Ministre des Communications reprend, en substance, l'exposé des motifs et les déclarations qu'il a faites devant la Commission de la Chambre. On peut donc se référer aux documents de la Chambre n° 387, 1 et 2 (session de 1961-1962).

Discussion générale.

1. Un commissaire pense que l'intitulé du projet ne correspond pas exactement à son objet et qu'il ne reflète pas les intentions du Gouvernement.

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

MM. Delpont, président; Claeys, Coppens, De Block, Demarneffe, Féron, Gilson, Hambye, Jennard, Pontus, Stubbe, Trappeniers, Uselding, Vandeputte et Goossens, rapporteur.

R. A 6344.

Voir :

Document du Sénat :

322 (Session de 1961-1962) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

Antwoord van de Minister. — De Regering acht van belang het oorspronkelijk opschrift van het wetsontwerp te behouden. Uit dit opschrift moet namelijk blijken dat tot de invoering van een werkgeversbijdrage werd besloten precies omdat de trafiek van de week- en werkabonnementen met verlies wordt verzekerd en dat de lage tarieven ook in het voordeel van de nijverheid zijn geweest.

Ware er geen verlies, dan zou er geen sprake zijn geweest van invoering van een werkgeversbijdrage.

2. Dezelfde commissaris verklaart dat dit wetsontwerp niet toelaat de financiële toestand van de N.M.B.S. grondig te saneren. De stijging van het indexcijfer zal het deficit van de spoorwegen doen stijgen. Waarom worden de tarieven niet gekoppeld aan de schommelingen van het indexcijfer?

Antwoord. — Het is niet aan te bevelen de tarieven te koppelen aan de schommelingen van het indexcijfer en wel om volgende redenen :

1° het niveau van de vervoerprijzen is een commerciële aangelegenheid en de bevoegde instantie van de Maatschappij, de Raad van Beheer, moet kunnen oordelen of commercieel gezien een tariefaanpassing al dan niet gewenst is;

2° het werkabonnement 30 km is een element van de index, elke verhoging van de tarieven heeft dus zijn invloed op het indexcijfer; vandaar het gevaar dat de werkgevers uiteindelijk dubbel zouden worden belast, namelijk door het wetsontwerp zelf en vervolgens door de stijging van het indexcijfer.

3. Volgens dezelfde commissaris, is het wetsontwerp niet precies genoeg, wat betreft de vaststelling van de grootte van de tussenkomst van de werkgevers en de werknemers. Er zou kunnen voorzien worden dat de last die op de werkgevers en op de werknemers zal drukken, gelijk zou zijn (50 % ten laste der werkgevers en 50 % ten laste der werknemers).

Antwoord. — De memorie van toelichting lijnt duidelijk de grenzen van de bijdragen af. Inderdaad, er wordt gezegd dat het ontwerp ertoe strekt hoogstens de helft van de kostprijs gezamenlijk door de werkgevers en werknemers te laten dragen. Het aandeel van de werkgevers in dit bedrag wordt vastgesteld door de Koning, bij middel van een in de Ministerraad beraadslaagd besluit, na advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

Bij de inwerkingtreding der wet zal volgende verdeling voor een abonnement 30 km (gemiddelde afstand) worden voorgesteld :

Weekabonnement : ten laste van de houder	
van het abonnement	14,7 ct
ten laste van de werkgever	11,7 ct
helft van de kostprijs van 52,8 ct	26,4 ct
Werkabonnement : ten laste van de houder	
van het abonnement	20,6 ct
ten laste van de werkgever	5,8 ct
helft van de kostprijs	26,4 ct

Réponse du Ministre. — Le Gouvernement estime qu'il importe de maintenir l'intitulé initial du projet. Cet intitulé doit, en effet, indiquer que, s'il a été décidé d'établir une intervention des employeurs, c'est précisément en raison du déficit enregistré dans le trafic des abonnements hebdomadaires et de travail et parce que l'industrie a profité elle aussi des tarifs réduits.

S'il n'y avait pas eu ce déficit, il n'aurait pas été question d'imposer une intervention aux employeurs.

2. Le même commissaire déclare que le projet ne permet pas d'assainir à fond la situation financière de la S.N.C.B. La hausse de l'index ne fera qu'aggraver le déficit des chemins de fer. Dès lors, pourquoi ne pas rattacher les tarifs aux fluctuations de l'index ?

Réponse. — Ce rattachement n'est pas souhaitable, et ce pour les motifs suivants :

1° le niveau des prix de transport est une question d'ordre commercial et le Conseil d'administration, organe compétent de la Société, doit pouvoir juger de l'opportunité, au point de vue commercial, d'une adaptation des tarifs;

2° l'abonnement de travail pour un parcours de 30 km constituant un élément de l'index, toute augmentation des tarifs influera sur celui-ci; d'où le danger de voir finalement les employeurs supporter une double charge : d'abord celle qu'impose le projet de loi et ensuite celle qui découle de la hausse de l'index.

3. D'après le même commissaire, l'importance de l'intervention des employeurs et des travailleurs n'est pas clairement définie dans le projet. On pourrait prévoir que la charge à supporter par les employeurs et les travailleurs soit répartie à égalité entre les deux catégories.

Réponse. — L'exposé des motifs précise fort bien l'importance des interventions respectives. Il y est dit en effet que le projet tend à faire supporter conjointement par les employeurs et les travailleurs la moitié au plus du prix de revient. Il appartient au Roi de déterminer la quote-part des employeurs par la voie d'un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, après avis du Conseil central de l'économie.

En ce qui concerne les abonnements pour un parcours de 30 km (distance moyenne), la répartition de la charge sera la suivante au moment de l'entrée en vigueur de la loi :

Abonnement hebdomadaire :	
à charge du titulaire de l'abonnement	14,7 ct
à charge de l'employeur	11,7 ct
moitié du prix de revient de 52,8 ct	26,4 ct
Abonnement de travail :	
à charge du titulaire de l'abonnement	20,6 ct
à charge de l'employeur	5,8 ct
moitié du prix de revient	26,4 ct

Overigens, geeft de behandeling van de begroting van het Departement elk jaar een passende gelegenheid om het financieel rendement van de bedoelde vervoertitels ten gronde te bespreken, zodat daar ook voldoende waarborgen geboden worden, opdat steeds een redelijke verdeling van de last te dragen, enerzijds, door de werknemer, anderzijds, door de werkgever, zou worden in acht genomen.

4. Een tweede commissaris verwijst naar het advies van de Raad van State die de gedwongen bijdrage van de werkgevers beschouwt als een soort belasting. Volgens het lid zou de grondslag en het bedrag van deze belasting binnen door de wetgever aan te geven grenzen moeten worden vastgesteld.

De commissaris is van oordeel dat het ontwerp aan de Regering te ruime machten geeft.

Antwoord. — Volgens de Minister is de bijdrage geen belasting (er bestaan trouwens verschillende voorbeelden van dergelijke bijdragen in ons sociaal en economisch leven). Verder verwijst de Minister naar de memorie van toelichting. Trouwens in artikel 1 zijn waarborgen voorzien (beraadslaging in Ministerraad na advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven).

5. Dezelfde commissaris vraagt welke nieuwe last door dit wetsontwerp op de nijverheid wordt gelegd.

Antwoord. — Deze last kan niet juist berekend worden, omdat in het totaal aantal abonnementen ook deze begrepen zijn afgeleverd aan het personeel van de Staat, van de provincies, van de gemeenten, van verzekeringsinstellingen, banken, leerlingen van de technische scholen, huishoudpersoneel, enz.

De voor de N.M.B.S. verwachte meerontvangsten belopen echter 382 miljoen, berekend als volgt :

tariefverhoging	459 miljoen
verlies aan trafiek op de gewone abonnementen (ingevolge verhoging van het plafond van 65.000 tot 100.000 F voor de bedienden)	— 77 miljoen
	382 miljoen

6. Dezelfde commissaris vraagt of het wetsontwerp toepasselijk is op de grensarbeiders.

Antwoord. — De grensarbeiders zullen de volledige last van de tariefverhoging moeten dragen omdat de wet niet van toepassing kan worden gesteld op de vreemde werkgevers.

Het aantal betrokken grensarbeiders is echter beperkt en bedroeg, volgens de telling van 1959, slechts 500.

Bovendien, is de afstand die zij afleggen, gewoonlijk niet lang.

7. Dezelfde commissaris vraagt of de werknemer verder meester blijft van de keuze van zijn vervoermiddel; of zal, integendeel, de werkgever hem kunnen verplichten bv. de buurtspoorwegen te nemen, wanneer dit vervoermiddel terzelfdertijd als het spoor, ter beschikking staat ?

En outre, la discussion du budget du Département fournira chaque année l'occasion d'examiner à fond le rendement financier de ces titres de transport, ce qui constitue une garantie suffisante pour assurer une répartition raisonnable de la charge à supporter respectivement par les employeurs et par les travailleurs.

4. Un deuxième commissaire se réfère à l'avis du Conseil d'Etat, lequel considère l'intervention forcée des employeurs comme une sorte d'impôt. D'après l'intervenant, la base et le taux de cet impôt devraient être fixés dans des limites à préciser par le législateur.

Il estime que le projet accorde au Gouvernement des pouvoirs trop étendus.

Réponse. — D'après le Ministre, l'intervention ne constitue pas un impôt (il existe, d'ailleurs, plusieurs exemples d'interventions de ce genre dans notre vie sociale et économique). Pour le surplus, le Ministre renvoie à l'exposé des motifs. Du reste, l'article 1^{er} prévoit des garanties (délibération en Conseil des Ministres après avis du Conseil central de l'Economie).

5. Le même commissaire demande quelle est l'importance de la charge nouvelle que le projet impose à l'industrie.

Réponse. — Il n'est pas possible de chiffrer exactement cette charge, parce que le nombre total d'abonnements comprend notamment ceux délivrés au personnel de l'Etat, des provinces, des communes, des sociétés d'assurances et des banques ainsi qu'aux élèves des écoles techniques, aux gens de maison, etc.

Cependant, on peut dire que les recettes supplémentaires prévues pour la S.N.C.B. s'élèveront à 382 millions, ainsi qu'il résulte du tableau suivant :

augmentation des tarifs	459 millions
pertes de trafic sur les abonnements ordinaires (par suite de l'augmentation du plafond de 65.000 à 100.000 francs pour les employés)	— 77 millions
	382 millions

6. Le même commissaire demande si le projet est applicable aux ouvriers frontaliers.

Réponse. — Les frontaliers devront supporter entièrement la charge de l'augmentation des tarifs, étant donné que la loi ne peut pas être rendue applicable aux employeurs étrangers.

Toutefois, les frontaliers intéressés ne sont pas très nombreux; d'après le recensement de 1959, ils n'étaient que 500.

De plus, la distance qu'ils ont à parcourir est habituellement assez courte.

7. Le même commissaire voudrait savoir si les travailleurs conservent le libre choix de leur moyen de transport ou si, au contraire, les employeurs pourront les obliger, par exemple, à prendre le vicinal, lorsqu'ils ont la possibilité d'utiliser aussi bien ce moyen de transport que le chemin de fer.

Antwoord. — De keuze van vervoermiddel voor de werknemer blijft gevrijwaard. Het is overigens om die reden dat in artikel 2 van het wetsontwerp aan de werkgever de verplichting wordt opgelegd hem het getuigschrift af te leveren dat nodig is tot het bekomen van het sociaal abonnement op het spoor.

8. Een derde commissaris constateert met voldoening dat men voorziet het plafond dat thans van toepassing is voor de aflevering van een werkabonnement, te brengen van 65.000 tot 100.000 F. Hij betreurt dat er toch nog een discriminatie blijft bestaan tussen arbeiders en bedienden.

Antwoord. — Voor de sociale abonnementen, is er een zeer belangrijke vooruitgang te noteren naar de gelijkgeschakeling van arbeiders en bedienden. De Minister hoopt later één soort sociaal abonnement te kunnen invoeren dat nog andere soorten abonnementen zou vervangen.

9. Dezelfde commissaris vraagt of de nieuwe tarieven niet hoger komen te liggen dan deze van toepassing bij de buurtspoorwegen.

Antwoord. — De nieuwe tarieven zullen nog enigszins lager liggen dan deze van de Buurtspoorwegen :

Voorbeelden	(per week)	
	N.M.B.S.	N.M.V.B.
10 km	53 F	60 F
30 km	95 F	100 F
50 km	122 F	135 F

10. Een vierde commissaris constateert dat het wetsontwerp alleen voorziet in een tussenkomst van de werkgevers ten voordele van de arbeiders en bedienden die het spoor gebruiken. Ten overstaan van de gebruikers van de buurtspoorwegen en van de aanvullende autobusdiensten brengt dit wetsontwerp een zekere discriminatie.

Antwoord. — Niets wordt gewijzigd aan de door de arbeiders thans betaalde vervoerprijzen zowel op het spoor als op de buurtspoorwegen en op de aanvullende autobusdiensten. Men kan dus niet spreken van een discriminatie tussen de gebruikers van de verschillende vervoermiddelen.

11. Dezelfde commissaris verklaart dat het personeel van het Ministerie van Verkeerswezen en van de Regie van Telegraaf en Telefoon een vermindering van 50 % op het normaal tarief geniet voor de week- en werkabonnementen. Zal het wetsontwerp voor hen geen hogere uitgave medebrengen ?

Antwoord. — Het principe van de wet blijft van toepassing; ook voor dit personeel mag de wet voor het ogenblik dus geen hogere uitgave medebrengen.

12. Een vijfde commissaris vraagt of het niet mogelijk was een regeling voor het besproken probleem te treffen in het kader van de sociale programmatie.

Betekent het ontwerp dat de Regering de huidige door de treingebruikers betaalde vervoerprijzen blokkeert ?

Réponse : Le libre choix du moyen de transport reste garanti aux travailleurs. C'est d'ailleurs pour cette raison que l'article 2 du projet oblige l'employeur à leur délivrer le certificat nécessaire à l'obtention de l'abonnement social de chemin de fer.

8. Un troisième commissaire constate avec satisfaction que le plafond actuellement applicable à la délivrance d'un abonnement de travail sera porté de 65.000 à 100.000 francs. Mais il déplore qu'une discrimination subsiste entre ouvriers et employés.

Réponse. — Pour les abonnements sociaux, des progrès très importants ont été réalisés dans le sens de l'égalité entre ouvriers et employés. Le Ministre espère pouvoir instaurer plus tard l'abonnement social unique, qui remplacerait d'autres abonnements encore.

9. Le même commissaire demande si les nouveaux tarifs ne seront pas supérieurs à ceux des chemins de fer vicinaux.

Réponse. — Les nouveaux tarifs seront encore légèrement inférieurs à ceux des vicinaux.

Exemples :	(par semaine)	
	S.N.C.B.	S.N.C.V.
10 km	53 F	60 F
30 km	95 F	100 F
50 km	122 F	135 F

10. Un quatrième commissaire constate que le projet ne prévoit qu'une intervention des employeurs en faveur des ouvriers et des employés qui voyagent en train. Il en résultera une certaine discrimination au détriment des usagers des vicinaux et des services d'autobus de complément.

Réponse. — Rien n'est changé au prix du transport actuellement payé par les ouvriers, tant en ce qui concerne les chemins de fer que les vicinaux ou les services d'autobus de complément. On ne saurait donc parler d'une discrimination entre les usagers des différents moyens de transport.

11. Le même commissaire rappelle que le personnel du Ministère des Communications et de la Rése des Télégraphes et Téléphones jouit d'une réduction de 50 % sur le tarif normal pour les abonnements hebdomadaires et de travail. Le projet n'entraînera-t-il pas un surcroît de dépenses pour les membres de ce personnel ?

Réponse. — Le principe de la loi reste applicable; dans l'état actuel des choses, la loi ne pourra donc entraîner aucune augmentation des dépenses pour les intéressés, pas plus que pour les autres usagers.

12. Un cinquième commissaire demande s'il n'est pas possible de régler le problème dans le cadre de la programmation sociale.

Faut-il déduire du texte du projet que le Gouvernement entend bloquer les prix actuellement payés par les usagers des chemins de fer ?

Antwoord. — De kwestie van de verhoging van het financieel rendement van de week- en werkabonnementen is reeds door de vorige Minister van Verkeerswezen, in januari 1959, met de sociale partners besproken geworden. Toen werd voorzien dat, naast een verhoging van de tarieven ten laste van de treingebruikers, de werkgevers eveneens een bijdrage hadden te leveren om het zwaar verlies voor de Maatschappij enigszins draaglijker te maken.

De tariefverhoging ten laste van de treingebruikers is doorgevoerd geworden op 1 maart 1959 en de vorige Minister had aan de sociale partners voorgesteld dat de tussenkomst van de werkgevers door het akkoord dat in mei 1960 tot stand kwam, zou worden geregeld. Spijtig genoeg is dit niet kunnen verwezenlijkt worden.

De huidige Minister heeft de besprekingen opnieuw opgenomen, maar is er niet in gelukt de sociale partners te bewegen een vrije overeenkomst af te sluiten. — Anderzijds, betekent het wetsontwerp niet dat de vervoerprijzen ten laste van de treingebruikers worden geblokkeerd op hun huidig peil.

13. Een paar leden vragen of de Regering heeft gedacht aan een mogelijke weerslag van het ontwerp op de rationalisatiepolitiek van de Spoorwegen. Wellicht kan het ontwerp voor gevolg hebben dat het vervangen van treinen door autobussen op bepaalde lijnen van het net nog meer zal worden bemoeilijkt.

Zullen de arbeiders en bedienden, die zich nu per trein verplaatsen en later aangewezen zullen zijn op een autobusdienst, niet benadeeld worden door het ontwerp?

Antwoord. — Op de vervangingsautobusdiensten (d.w.z. de diensten die een spoorlijn vervangen) blijven de spoortarieven van toepassing en dus ook de door de N.M.B.S. afgeleverde sociale abonnementen.

Dit wetsontwerp zal dus geen weerslag hebben op de politiek van vereenvoudiging der exploitatie van de lijnen met beperkt verkeer, en de gebruikers zullen er derhalve ook geen nadeel door ondervinden.

14. Is het juist dat de Regering het principe heeft aanvaard om 50 % van de kostprijs der sociale abonnementen te dekken? Zo ja, dan dient toch de Staatstussenkomst van 612 miljoen opgedreven te worden tot meer dan 950 miljoen F.

Antwoord. — De staatstussenkomsten ten voordele van de exploitatierekening van de N.M.B.S. moeten in een geheel worden beschouwd. Zo de Staat principieel aanneemt 50 % van de kostprijs te dekken, mag daarbij niet uit het oog worden verloren dat de dotatie van het Vernieuwingsfonds — dat eveneens een deel van de kostprijs uitmaakt — reeds volledig door een staatstussenkomst wordt verzekerd.

Bovendien, is er het gevaar dat de staatstussenkomst voor de weekabonnementen, in het kader van de E.E.G. en bij nadere omschrijving van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek, kan beschouwd worden als een onrechtstreekse steun aan de nijverheid en dat men uiteindelijk ertoe zal komen deze staatstussenkomst te schrappen.

Réponse. — La question de l'augmentation du rendement financier des abonnements hebdomadaires et de travail a déjà été discutée, en janvier 1959, par le Ministre des Communications de l'époque, avec les partenaires sociaux. Il fut alors prévu non seulement une augmentation des tarifs à charge des usagers des chemins de fer mais aussi l'obligation pour les employeurs de payer une intervention afin de rendre le lourd déficit de la société un peu plus supportable.

L'augmentation des tarifs à charge des usagers a eu lieu le 1^{er} mars 1959 et le prédécesseur du Ministre avait proposé aux partenaires sociaux que l'intervention des employeurs soit réglée sur la base d'un accord, qui fut conclu en mai 1960. Malheureusement, cette idée n'a pas pu se réaliser.

Le Ministre actuel a repris les pourparlers, mais n'est pas parvenu à amener les partenaires sociaux à conclure librement une convention. D'autre part, le projet ne tend pas à bloquer les prix à leur niveau actuel, à charge des usagers des chemins de fer.

13. Plusieurs membres demandent si le Gouvernement a songé aux répercussions éventuelles du projet sur la politique de rationalisation des chemins de fer. Peut-être le projet aura-t-il pour conséquence de rendre plus difficile le remplacement des trains par des autobus sur certaines lignes du réseau.

Le projet ne lésera-t-il pas les ouvriers et les employés qui se déplacent actuellement en train et qui, plus tard, devront recourir à un service d'autobus?

Réponse. — Les services d'autobus de substitution (c'est-à-dire les services qui remplacent une ligne de chemin de fer) continuent à appliquer les tarifs ferroviaires, notamment en ce qui concerne les abonnements sociaux délivrés par la S.N.C.B.

Par conséquent, le projet n'aura aucune incidence sur la politique de simplification de l'exploitation des lignes à trafic réduit et, partant, les usagers n'en subiront aucun préjudice.

14. Est-il exact que le Gouvernement a accepté, en principe, de prendre à sa charge 50 % du prix de revient des abonnements sociaux? Dans l'affirmative, l'intervention de l'Etat devra évidemment être portée de 612 millions à plus de 950 millions.

Réponse. — Les interventions de l'Etat en faveur du compte d'exploitation de la S.N.C.B. doivent être considérées dans le cadre de l'ensemble dont elles font partie. Si l'Etat accepte, en principe, de couvrir le prix de revient jusqu'à concurrence de 50 %, il ne faut pas oublier que la dotation du Fonds de Renouveau — qui intervient pour partie dans le prix de revient — est déjà assurée entièrement par une intervention de l'Etat.

De plus, il est à craindre que l'intervention de l'Etat en matière d'abonnements hebdomadaires ne puisse être considérée, dans le cadre de la C.E.E. et au cas où la politique commune des transports serait précisée, comme une aide indirecte à l'industrie et que l'on ne finisse par la supprimer.

Men moet dus de toekomst veilig stellen en derhalve vooropstellen dat de staatstussenkomst niet altijd gelijk zal zijn aan 50 % van de kostprijs.

15. Tenslotte, werd in Uw Commissie nog gevraagd of, in geval van tariefverhoging, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen een tussenkomst kan vragen ten laste van de werkgever.

Antwoord. — Zo, bij de N.M.V.B., bij een tariefverhoging, de kwestie van een tussenkomst van de werkgevers zou worden gesteld, dan zal die kwestie te gelegeren tijd moeten worden onderzocht.

Artikelsgewijze bespreking.

Artikel 1.

Een lid stelt een amendement voor dat ertoe strekt het laatste lid aan te vullen als volgt :

« Deze bijdrage mag 25 % van de kostprijs van het transport niet overschrijden ».

De Minister kan het amendement niet aanvaarden o.a. om volgende redenen :

1° de kostprijzen zijn een commercieel element van de spoorwegexploitatie;

2° de tussenkomst van de werkgevers zoals zij nu voor de eerste maal zal vastgesteld worden, belooft geen 25 %; de aanvaarding van het amendement zou kunnen een aanleiding zijn om die tussenkomst tot 25 % op te voeren.

Het amendement wordt, op één stem na, eenparig verworpen.

Artikel 1 wordt, op één onthouding na, eenparig goedgekeurd.

Artikels 2 en 3.

Deze artikels worden zonder verdere bespreking aangenomen.

**

Het ontwerp is, op één stem na, eenparig aangenomen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
G. GOOSSENS.

De Voorzitter,
H. DELPORT.

Il faut donc sauvegarder l'avenir et c'est pourquoi il est nécessaire de partir de l'idée que l'intervention de l'Etat ne sera pas toujours égale à 50 % du prix de revient.

15. Enfin, un membre de votre Commission voudrait savoir si, en cas d'augmentation des tarifs, la Société nationale des Chemins de fer vicinaux pourra demander une intervention à charge de l'employeur.

Réponse. — Au cas où la question d'une intervention des employeurs serait posée à la S.N.C.V. dans l'hypothèse d'une augmentation des tarifs, il faudra que cette question soit examinée en temps opportun.

Discussion des articles.

Article premier.

Un membre propose un amendement visant à compléter le dernier alinéa par la disposition suivante :

« Cette intervention ne peut dépasser 25 % du prix de revient du transport ».

Le Ministre ne peut pas accepter cet amendement, notamment pour les raisons que voici :

1° les prix de revient constituent un élément commercial de l'exploitation des chemins de fer;

2° l'intervention des employeurs, telle qu'elle va être fixée pour la première fois, n'atteint pas 25 %; l'acceptation de l'amendement pourrait être un encouragement à porter cette intervention à 25 %.

L'amendement est rejeté à l'unanimité moins une voix.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Articles 2 et 3.

Ces articles sont adoptés sans discussion.

**

L'ensemble du projet a été adopté à l'unanimité moins une voix.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
G. GOOSSENS.

Le Président,
H. DELPORT.