

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1961-1962.

4 JULI 1962.

WETSONTWERP

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,
DE POSTERIJEN, TELEGRAAF EN TELEFOON (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HEER CLAEYS.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft dit zeer belangrijk ontwerp van wet met de grootste aandacht besproken. Waar elk lid van uw Commissie akkoord gaat met de dringende noodzakelijkheid om de gezondmaking van de financiën van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te bevorderen, is er enige aarzeling over de wijze waarop dit ontwerp daartoe bijdraagt.

Daar het hier gaat over de wijze waarop de betaling van de abonnementen gewijzigd wordt, is het wenselijk een duidelijke beschrijving te geven van de verschillende gegevens.

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer De Paepe.

A. — Leden: de heren Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (R.), Eeckman, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (B.). — Anseele, Baccus, Brouhon, De Kinder, Geldof, Guillaume, Hicquet, Lacroix, Sainte, Van Winghe. — Boey, Demuyter.

B. — Plaatsvervangers: de heren Bode, Delwaide, Mevr. De Riemaecker-Legot, de heren Moriau, Robyns, Verroken. — Cudell, Massart, Van Cleemput, Van Hoorick, Vercauteren. — Van Doorne.

Zie:

387 (1961-1962):

— N° 1: Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1961-1962.

4 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, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1)

PAR M. CLAEYS.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a accordé toute son attention à ce projet important. Si chaque membre de votre Commission se déclare d'accord sur la nécessité absolue d'assainir la situation financière de la Société nationale des Chemins de fer belges, il se manifeste cependant quelque hésitation quant à la manière dont le présent projet contribuera à cette fin.

Comme il s'agit en l'occurrence d'une modification du mode de paiement des abonnements, il apparaît souhaitable de montrer clairement les différents éléments du problème.

(1) Composition de la Commission:

Président: M. De Paepe.

A. — Membres: MM. Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (R.), Eeckman, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (B.). — Anseele, Baccus, Brouhon, De Kinder, Geldof, Guillaume, Hicquet, Lacroix, Sainte, Van Winghe. — Boey, Demuyter.

B. — Suppléants: MM. Bode, Delwaide, M^{me} De Riemaecker-Legot, MM. Moriau, Robyns, Verroken. — Cudell, Massart, Van Cleemput, Van Hoorick, Vercauteren. — Van Doorne.

Voir:

387 (1961-1962):

— N° 1: Projet de loi.

Aan de hand van de gegevens in de toelichting tot het ontwerp en van de uiteenzetting van de heer Minister van Verkeerswezen menen we volgende schets van de huidige toestand te moeten geven :

1. Week- en werkabonnementen.

a) Weekabonnement voor arbeiders.

Dit is een zeer oude vervoertitel, welke afgeleverd wordt, aan arbeiders en leerjongens, op hun aanvraag en mits attest van de werkgever dat bevestigt dat de aanvrager als ondergeschikte hoofdzakelijk handenarbeid verricht.

Weekabonnementen kunnen afgeleverd worden voor 1, voor 6 en voor 7 reizen per week, heen en terug.

Het weekabonnement werd reeds ingevoerd in 1870.

Thans zijn er ongeveer 177.000 arbeiders welke houder zijn van een weekabonnement. 60 % daarvan verplaatsen zich naar de grote industriële centra van Brussel, Antwerpen, Luik, Charleroi en Gent.

b) Werkabonnement voor bedienden.

Dit werd slechts tot stand gebracht in 1939. Het wordt slechts afgeleverd aan de bedienden en het meesterschaps-personeel wier jaarlijks inkomen een bepaald bedrag niet te boven gaat. Dit bedrag is nu bepaald op 65.000 frank brutowedde, en zal verhoogd worden tot 100.000 frank.

Werkabonnementen kunnen afgeleverd worden voor 1 maand, 3 maand of 1 jaar, en zijn evengoed voorzien voor 1^{ste} als voor 2^{de} klas.

Er zijn momenteel ongeveer 19.000 werkabonnementen.

c) Kenmerk van beide abonnementen is dat het tarief sterk vermindert naar gelang de af te leggen afstand verhoogt, terwijl het tarief toch zeer laag gehouden wordt.

Dit wordt duidelijk in onderstaande tabel die de prijs aangeeft in centiem per af te leggen kilometer.

Compte tenu des données figurant dans l'Exposé des Motifs du projet, ainsi que de l'exposé de M. le Ministre des Communications, nous estimons devoir schématiser comme suit la situation actuelle :

1. Abonnements hebdomadaires et abonnements de travail.

a) Abonnement hebdomadaire pour ouvriers.

Il s'agit en l'occurrence d'un titre de transport très ancien, délivré aux ouvriers et apprentis, à leur demande et sur production d'un certificat de l'employeur mentionnant que le demandeur effectue sous ses ordres des travaux essentiellement manuels.

Les abonnements hebdomadaires peuvent être délivrés soit pour un voyage, soit pour 6 ou pour 7 voyages aller et retour par semaine.

L'abonnement hebdomadaire existe déjà depuis 1870.

En ce moment, environ 177.000 ouvriers détiennent un abonnement hebdomadaire. 60 % de ces ouvriers se rendent dans les grands centres industriels de Bruxelles, Anvers, Liège, Charleroi et Gand.

b) Abonnement de travail pour employés.

Cette catégorie d'abonnements n'existe que depuis 1939. Ne peuvent en bénéficier que les employés et le personnel de maîtrise dont le revenu annuel ne dépasse pas un montant déterminé. Actuellement, ce montant est fixé au traitement brut de 65.000 francs; il sera porté à 100.000 francs.

Les abonnements de travail peuvent être délivrés pour un mois, pour trois mois ou pour un an, aussi bien en première classe qu'en seconde classe.

En ce moment, il existe environ 19.000 abonnements de travail.

c) Les deux sortes d'abonnement se caractérisent par une diminution sensible des tarifs proportionnelle à l'accroissement de la distance à parcourir, alors que le niveau des tarifs reste très bas.

Le tableau ci-après, qui mentionne le prix (en centimes) par kilomètre parcouru, illustrera cette situation.

Afstand	Gewoon biljet Billet ordinaire	Abonnement Abonnement		Distance
		Werkabonnement Abonnement de travail	Weekabonnement Abonnement hebdomadaire	
Basistarief	90	—	—	Tarif de base
15 km	—	28.2	22.8	15 km.
20 km	—	24.9	18.8	20 km.
30 km	—	20.6	14.7	30 km.
100 km	—	10	7.4	100 km.

De gemiddelde afstand welke afgelegd wordt door houders van werk- en weekabonnementen bedraagt rond de 30 km. De tarieven van dewelke deze abonnees genieten bereiken onderscheidenlijk een vermindering van 77 % en 83 %.

d) *Vergelijking met andere transportmiddelen.*

Wanneer wij de vergelijking maken van de vervoertarieven bij de N. M. B. S. enerzijds en de andere vervoermiddelen, anderzijds, dan komt men tot volgende vaststelling wat betreft de weekabonnementen :

La distance moyenne parcourue par les abonnés qui détiennent un abonnement de travail, soit un abonnement hebdomadaire, est de 30 km. Les tarifs dont bénéficient ces abonnés réduisent respectivement le prix normal de 77 % et 83 %.

d) *Comparaison avec les autres moyens de transport.*

Lorsque nous comparons les tarifs de transport en vigueur à la S. N. C. B., d'une part, à ceux des autres moyens de transport, d'autre part, nous arrivons à la constatation suivante en matière d'abonnements hebdomadaires :

Afstand	Per week betaalde prijs Prix hebdomadaire			Distance
	N. M. B. S. S. N. C. B.	N. M. V. B. S. N. C. F. V.	Aanvullende autobusdiensten Services d'autobus de complément	
20 km	45	80	108	20 km.
30 km	53	100	162	30 km.

Voor de gemiddelde verplaatsing van 30 km betekent dit dus dat het tarief gaat van het enkele op de spoorwegen naar het dubbele op de buurtspoorwegen en het drievoudige op de aanvullende autobusdiensten.

e) *Vergelijking met vóóroorlogse tarieven.*

Een weekabonnement op de gemiddelde afstand van 30 km kostte in 1938 16 frank en nu 53 frank. Dit is een verhogingscoëfficiënt van 3,31. Daartegenover staat het verhogingscoëfficiënt voor het gemiddeld weekloon op 6,69 (gemiddeld weekloon van 1937 = 214,08 frank, gemiddeld weekloon april 1961 = 1.433,70 frank).

f) *Vergelijking met de tarieven op buitenlandse spoornetten.*

Ook ten opzichte van de ons omringende landen liggen de Belgische tarieven ver beneden om het even welk buitenlandse tarief.

Pour un trajet moyen de 30 km nous constatons que le tarif passe du simple, aux chemins de fer, au double, aux chemins de fer vicinaux, et au triple pour les services d'autobus de complément.

e) *Comparaison avec les tarifs d'avant-guerre.*

Pour la distance moyenne de 30 km, un abonnement hebdomadaire coûtait 16 francs en 1938; il coûte actuellement 53 francs. Le coefficient de majoration est donc de 3,31. Pour le salaire hebdomadaire moyen, le coefficient de majoration atteint 6,69 (salaire hebdomadaire moyen en 1937 : 214,08 francs; salaire hebdomadaire moyen en 1961 : 1.433,70 francs).

f) *Comparaison avec les tarifs pratiqués sur les réseaux de chemins de fer étrangers.*

De même, en comparaison avec les pays environnants, les tarifs belges sont largement inférieurs à n'importe quel tarif étranger.

Afstand	Per week door een arbeider betaald prijs in : Prix payé par un travailleur en				Distance
	België Belgique	Frankrijk France	Nederland Pays-Bas	Duitsland Allemagne	
20 km	45 F.	76 F.	65 F.	114 F.	20 km.
30 km	53 F.	90 F.	97 F.	138 F.	30 km.

2. De gevolgen voor de N. M. B. S.

Dat dergelijke toestand zeer erge financiële gevolgen moest hebben voor de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen is meteen duidelijk.

Maar het lijkt tot onze bevolking minder duidelijk te zijn doorgedrongen dat de moeilijke financiële toestand van de spoorweg vooral te wijten is aan het verlies dat veroorzaakt werd door het reizigersverkeer en meer nog door het vervoer tegen uitermate lage prijzen van de abonneementen.

a) *Structuur van het reizigersverkeer van de N.M.B.S.*

In 1961 deden de verhoudingen van trafiek en van de tarifaire ontvangsten zich voor als volgt :

2. Conséquences pour la S. N. C. B.

Il devient clair ainsi qu'une telle situation devait entraîner de très graves conséquences financières pour la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Mais notre population semble se rendre moins clairement compte de ce que la situation financière difficile des chemins de fer est due en ordre principal au déficit occasionné par le transport des voyageurs, et, plus encore, par le transport des abonnés à des prix excessivement réduits.

a) *Structure du trafic des voyageurs de la S. N. C. B.*

En 1961, la proportion entre le trafic et les recettes tarifaires s'établissait comme suit :

Kategorie reizigers	% van de trafiek % du trafic	% van de tarifaire ontvangsten % des recettes tarifaires	Catégories de voyageurs
Gewone biljetten	19,2	46,8	Billets ordinaires.
Biljetten tegen verminderde prijs	14,6	19,4	Billets à prix réduit.
Totaal reizigers met biljetten	33,8	66,2	Total des voyageurs porteurs de billets.
Gewone abonneementen	23,4	16,9	Abonnements ordinaires.
Week- en werkabonneementen	42,8	16,9	Abonnements hebdomadaires et abonnements de travail.
	66,2	33,8	

Uit deze cijfers blijkt duidelijk dat de reizigers met gewone biljetten of biljetten aan verminderde prijs nauwelijks één derde van het reizigerstrafiek uitmaken en twee derde van de ontvangsten vertegenwoordigen, terwijl de abonneementen twee derden van het trafiek uitmaken en nauwelijks één derde van de ontvangsten vertegenwoordigen.

b) *Buitengewoon verlies.*

Het verlies dat geboekt wordt op de trafiek van de abonneementen mag dan ook buitengewoon groot genoemd worden. Volgende tabel (in miljoen) drukt dit duidelijk uit :

Il résulte clairement de ces chiffres que les voyageurs, porteurs de billets ordinaires ou de billets à prix réduit représentent à peine un tiers du trafic des voyageurs mais interviennent pour les deux tiers dans les recettes, tandis que les abonnés représentent les deux tiers du trafic et interviennent à peine pour un tiers dans les recettes.

b) *Déficit extraordinaire.*

On peut dès lors affirmer que le déficit enregistré dans le domaine du trafic des abonnés est excessivement élevé. Le tableau suivant le démontre clairement (en millions) :

	Kostprijs Prix de revient	Ontvangsten Recettes	Verlies Déficit	
Weekabonneementen	1.797	504	1.293	Abonnements hebdomadaires.
Werkabonneementen	165	61	104	Abonnements de travail.
Totaal	1.962	565	1.397	Total.

Dit verlies kon vroeger nog gecompenseerd worden door de winst geboekt op het vervoer van goederen. Deze compensatiemogelijkheid is evenwel niet meer mogelijk, gezien de spoorweg zijn feitelijk monopolium inzake goederenvervoer verloren heeft en herhaaldelijk verplicht is geweest de goederentarieven aan te passen in dalende lijn.

c) *Bijkomende exploitatiekosten.*

Er moet nog onderstreept worden dat het massaal vervoer van arbeiders en bedienden de inzet vergt van belangrijke supplementaire middelen van tractie- en vervoermateriaal welke slechts op de spitsuren kan benuttigd worden. Voor de rest van de dag blijft dit niet alleen onbenuttigd, maar vergt het bovendien uitgebreide installaties om het aan beide zijden van het afgelegd traject behoorlijk te rangeren.

3. Besluit.

Voormelde elementen van het vraagstuk leiden ons tot het besluit dat het niet opgaat voortdurend de moeilijke financiële toestand van de N. M. B. S. te blijven aanklagen en tevens te weigeren maatregelen te nemen die de verhoging van het rendement van het reizigersverkeer mogelijk maken.

Het is duidelijk dat dit financieel rendement niet kan verbeterd worden indien de prijs van de spoorabonnementen niet dichter gebracht wordt bij de werkelijke kostprijs.

Daar het de Staat is welke verhindert dat die tarieven aangepast worden, is het aangewezen dat het dan ook de Staat is die de nadelige gevolgen daarvan draagt.

De staatstussenkomst, welke voor 1959 het bedrag bereikte van 1.387 miljoen frank, werd teruggebracht tot 612 miljoen in 1961 terwijl ditzelfde bedrag voorzien wordt voor 1962.

Het is niet uitgesloten dat in het kader van het E. E. G. verdrag de bewuste staatstussenkomst als onrechtstreekse steun aan de nijverheid zal beschouwd worden en derhalve niet meer zal worden aanvaard, zodat de verdere opbouw van die tussenkomst zal moeten doorgezet worden.

Rekening houdend met dit alles en vertrekkend van het plan tot hervorming van de spoorwegen, aangenomen op 9 januari 1959, heeft de Ministerraad op 15 september 1961 de mening vooropgesteld dat de helft van de kostprijs van de week- en werkabonnementen zou moeten gedragen worden door de werknemers-treingebruikers en de werkgevers.

4. Besprekingen met patronale en syndikale organisaties.

Op grond van voormelde beslissingen werden de reeds in 1959 ingezette besprekingen met patronale en syndikale organisaties hervat teneinde te komen tot een minnelijke oplossing van dit onontwikkelaar vraagstuk.

Meerdere mogelijkheden voor oplossing werden vooropgesteld doch de « sociale partners » hebben geweigerd het principe van een vrijwillige tussenkomst in de gestelde lasten te aanvaarden.

Waar op zeker ogenblik toch een overeenkomst bereikt scheen, waarbij 300 miljoen zou voorzien worden in het kader van de « sociale programmatie », werd deze spoedig door het V. B. N. afgezegd.

De heer Minister van Verkeerswezen heeft niet gearzeld zelf besprekingen te gaan voeren tot zelfs in de

Auparavant, ce déficit pouvait être compensé par le gain réalisé sur le transport des marchandises. Cette possibilité de compensation ne se présente plus, le chemin de fer ayant perdu le monopole de fait qu'il détenait dans le domaine du transport de marchandises et ayant été obligé, à maintes reprises, de réduire les tarifs de marchandises.

c) *Frais d'exploitation supplémentaires.*

Il est à souligner en outre que le transport massif d'ouvriers et d'employés nécessite la mise en œuvre de moyens de traction et de transport supplémentaires très importants qui ne peuvent servir qu'aux heures de pointe. Non seulement le matériel en question n'est pas utilisé pendant le restant de la journée, mais il nécessite aussi des installations étendues, afin de pouvoir le garer convenablement aux deux terminus du parcours.

3. Conclusions.

De ces éléments du problème nous pouvons conclure qu'il n'est pas indiqué de continuer à dénoncer la situation financière difficile de la S. N. C. B. et de refuser, en même temps, que des mesures soient prises en vue d'augmenter le rendement du trafic des voyageurs.

Il est clair qu'on ne peut améliorer ce rendement financier si le prix des abonnements de chemin de fer ne se rapproche pas davantage du prix de revient réel.

Puisque c'est l'Etat qui empêche le réajustement des tarifs, il n'est que juste que ce soit lui également qui supporte les conséquences défavorables de cette situation.

L'intervention de l'Etat, qui, pour 1959, atteignait la somme de 1.387 millions de francs, fut, en 1961, ramenée à 612 millions, une somme identique étant prévue pour 1962.

Il n'est pas exclu que dans le cadre du traité de la C. E. E., ladite intervention de l'Etat ne soit considérée comme une aide indirecte à l'industrie et que, dès lors, elle ne soit plus admise, si bien qu'il faudra ultérieurement envisager une forme nouvelle pour cette intervention.

Tenant compte de l'ensemble de ces éléments et prenant pour base le plan de réforme des chemins de fer, adopté le 4 janvier 1959, le Conseil des Ministres a, le 15 septembre 1961, émis l'opinion qu'il y aurait lieu de faire supporter la moitié du prix de revient des abonnements hebdomadaires et des abonnements de travail par les travailleurs, usagers de ces trains, ainsi que par les employeurs.

4. Pourparlers avec les organisations patronales et syndicales.

Les pourparlers, déjà entamés en 1959 avec les organisations patronales et syndicales, furent, en vertu des décisions susdites, repris en vue de parvenir à un arrangement à l'amiable sur ce problème inéluctable.

Plusieurs solutions de rechange furent préconisées, mais les « partenaires sociaux » refusèrent d'admettre le principe d'une participation volontaire aux charges en question.

Alors que, à un certain moment, un accord paraissait réalisé, prévoyant une intervention de 300 millions de francs dans le cadre de la « programmation sociale », il fut rapidement dénoncé par la F. I. B.

M. le Ministre des Communications n'a pas hésité à poursuivre les discussions en personne jusqu'au sein même

Beheersvergadering van het Verbond der Belgische Nijverheid.

Hoewel reeds heel wat ondernemingen uit allerlei sectoren het vervoer van een groot deel van hun personeel zelf volledig bekostigen, bleek het voormelde V. B. N. niet geneigd vrijwillig een stap verder te zetten om een gemeenschappelijke poging tot oplossing te zoeken.

Derhalve blijft er maar één weg meer open : wettelijke verplichtingen opleggen.

5. Voorgestelde regeling.

Er bleef voor de Regering een tweevoudige mogelijkheid : ofwel een solidariteitsbijdrage door gans de nijverheid te dragen, ofwel een individualisatie van de financiële tussenkomst.

De solidariteitsoplossing werd niet weerhouden om meerdere redenen.

Dus blijft er nog de mogelijkheid om de patronale bijdrage te individualiseren.

Dit zou als volgt gebeuren : de werknemer ontvangt een biljet met 2 stroken, hij betaalt de volle prijs van het abonnement welke op de ene strook vermeld is — hij legt de andere helft aan zijn werkgever voor. Deze betaalt het bedrag uit dat op die strook vermeld staat.

Dit bedrag zal het verschil uitmaken tussen de huidige prijs welke de werknemer betaalt en de helft van de werkelijke kostprijs, volgens het aantal km van het traject.

Algemene bespreking van het ontwerp.

Uw verslaggever meent te mogen vaststellen dat alle leden van de commissie bekommerd zijn om de sanering van de N. M. B. S., en eensgezind over het besluit dat de tarieven van werk- en weekabonnementen dichter dienen gebracht te worden bij de werkelijke onkosten.

Anderzijds was uw commissie eveneens van mening dat het *dienst*-karakter van de spoorwegen niet kan voorbijgegaan worden, zodat een verdere staatstussenkomst gewettigd blijft als vergoeding voor diensten aan de gehele nationale gemeenschap.

Toch blijven er uiteenlopende meningen en opvattingen waarvan de bijzonderste hier samengevat en beantwoord worden.

Vragen :

Is die wettelijke maatregel, die een *verplichting* oplegt, wel te verantwoorden ?

Die maatregel wordt genomen ten gunste van een parastatale instelling die in noodtoestand verkeert, maar de lasten worden op een *deel* van de nijverheid gelegd. Is die discriminatie wel aanvaardbaar ?

Er zijn 1.900.000 onderworpenen aan de RMZ. Slechts 177.000 daarvan zullen van een tegemoetkoming ten gunste van hun verplaatsingsuitgaven genieten.

Er zijn duizenden werknemers die niet de trein, maar bus of buurtspoorweg gebruiken aan veel hogere tarieven. Anderen organiseren zich meer en meer om op eigen kosten de verplaatsing te doen. Al dezen zullen evenwel niets ontvangen als teruggave van hun reiskosten.

Zou de levensstandaard van onze arbeiders niet toelaten dat de verhoging der tarieven door hen zelf betaald wordt ? Waarom de lasten op de rug schuiven der werkgevers ?

du conseil de gestion de la Fédération des Industries de Belgique.

Quoique de nombreuses entreprises de divers secteurs assument, elles-mêmes, tous les frais de transport d'une importante partie de leur personnel, la F. I. B. n'a pas semblé disposée à faire un pas de plus vers la recherche d'une solution commune.

Il ne subsiste donc plus qu'un moyen : celui qui consiste à avoir recours à l'obligation légale.

5. Solution préconisée.

Le Gouvernement restait devant l'alternative : soit de faire supporter la cotisation de solidarité par l'ensemble de l'industrie, soit d'individualiser l'intervention financière.

La solution basée sur la solidarité n'a pas été retenue pour diverses raisons.

Ne subsiste donc que la possibilité d'individualiser la cotisation patronale.

Cette individualisation se ferait comme suit : le travailleur reçoit un billet comportant 2 coupons; il paie la totalité du prix de l'abonnement, mentionné sur l'un des coupons. Il présente l'autre moitié à son employeur. Ce dernier paie la somme figurant sur ce coupon.

Cette somme constituera la différence entre le prix actuel payé par le travailleur et la moitié du prix de revient réel, d'après le nombre de kilomètres du trajet.

Discussion générale.

Votre rapporteur croit pouvoir constater que tous les membres de la Commission se préoccupent de l'assainissement de la S. N. C. B. et qu'ils sont unanimes à reconnaître la nécessité de rapprocher davantage des frais réels les tarifs des abonnements de travail et des abonnements hebdomadaires.

D'autre part, votre Commission a estimé aussi que le caractère de *service* des chemins de fer ne pouvait être nié, en sorte que se trouve justifiée la continuation de l'intervention de l'Etat à titre de compensation des services rendus à toute la communauté nationale.

Il subsiste cependant des divergences d'opinion, dont les principales sont résumées ci-après, en même temps que les réponses aux questions posées.

Questions :

Cette mesure légale, qui impose une *obligation*, est-elle bien justifiée ?

La mesure est prise en faveur d'une institution parastatale qui se trouve dans une situation obérée, mais les charges sont imposées à une *partie* de l'industrie. Cette discrimination est-elle admissible ?

Il y a 1.900.000 assujettis à l'O. N. S. S., dont 177.000 seulement bénéficieront d'une allocation pour leurs frais de déplacement.

Des milliers de travailleurs n'empruntent pas le train, mais l'autobus ou les chemins de fer vicinaux, à des tarifs beaucoup plus élevés. D'autres s'organisent de plus en plus pour effectuer le déplacement à leurs propres frais. Toutes ces personnes ne recevront aucun remboursement de leurs frais de déplacement.

Le niveau de vie de nos travailleurs ne permettrait-il pas de leur faire supporter eux-mêmes le relèvement des tarifs ? Pourquoi faire supporter ces charges par les employeurs ?

Is de last die gelegd wordt op de kleine en middelmatige ondernemingen niet te zwaar bij al de andere moeilijkheden welke deze sector reeds ondervindt?

Wordt de concurrentiemogelijkheid van de onderneming niet te veel vervalst door het feit dat de ene onderneming de vervoerlast der arbeiders zal hebben en de andere niet?

Zal de mobiliteit der arbeiders niet nog meer verhoogd worden door deze wet?

Gaat men wel ver genoeg met dit ontwerp? Zou men het voorbeeld van het Seine departement niet moeten volgen waar men een gelijkaardig vraagstuk op te lossen had? Het is de hoogste tijd dat men in ons land denkt aan het oprichten van een Fonds voor gemeenschappelijk vervoer. De ganse nijverheid zou moeten getakseerd worden want zij wordt het meest door het spoor gediend.

Antwoorden :

De Minister van Verkeerswezen heeft al het mogelijke gedaan om een vrijwillige oplossing voor het vraagstuk te vinden. Er bleef geen andere mogelijkheid dan een wettelijke maatregel.

Het is niet als discriminatie te bestempelen wanneer bepaalde ondernemingen zekere lasten krijgen en andere niet. Onze sociale wetgeving kent meerdere verplichtingen die op bepaalde categorieën van werkgevers drukken en op andere niet.

Het zijn niet de arbeiders in kwestie welke genieten van een teruggave, maar het is de eenvoudigste wijze om de bijdrage te innen welke op de werkgever gelegd wordt, voor de dienst welke het spoor hem bewijst door hem de arbeiders aan te brengen.

Wij zijn nog niet in staat het hele vraagstuk van het vervoer van werknemers in zijn geheel te omvatten in één regeling. Stuk voor stuk wensen we toch een oplossing te geven. Bvb. mag ook binnen kort verwacht worden dat wij een einde zien stellen aan het vervoer van arbeiders per kamion, net alsof het om materiaal ging.

De vraag mag gesteld worden : vinden onze werkgevers er bezwaren in dat de transportkosten van de goederen die zij bewerken, door hen betaald worden? Kunnen zij deze goederen bewerken zonder arbeid? Indien die arbeiders eveneens moeten aangevoerd worden, waarom zouden zij dan niet evengoed die reiskosten kunnen betalen? Dat onderhavig ontwerp slechts een kleine stap is in die richting wordt graag toegegeven. Maar het is een principe dat tot voor kort door weinigen aanvaard werd.

De kleine en middelmatige ondernemingen zullen door die maatregel het minst getroffen worden omdat deze categorie ondernemingen het meest met werknemers uit de omgeving werkt.

Er kan moeilijk worden beweerd dat de concurrentiemogelijkheden zullen worden aangetast door deze last welke in zijn ware verhouding dient gezien : nml. 14 centiem per km., ten laste van de werkgever.

Het lijdt geen twijfel dat de mobiliteit der arbeiders grotelijks werd bevorderd door de lage tarieven voor het vervoer der arbeiders per spoor. Deze tarieven hebben enorm bijgedragen tot de industriële concentratie in enkele centra. De 5 centra die 60 % van de week- en werkabonnementen benutten hebben steeds aanvoer nodig, zo in laag- als in hoogconjunctuur.

De regionale economische politiek is in alle landen uitgegaan van de gedachte dat men meer de nijverheid moet spreiden om de arbeiders de te grote verplaatsingen te besparen.

Dit ontwerp gaat in dezelfde lijn.

S'ajoutant à toutes les autres difficultés déjà éprouvées par ce secteur, la charge qui pèse sur les petites et moyennes entreprises n'est-elle pas trop lourde?

Le pouvoir concurrentiel de l'entreprise n'est-il pas trop faussé par le fait qu'une entreprise donnée devra supporter les frais de transport des ouvriers, sans qu'il en soit de même pour une autre?

Cette loi ne contribuera-t-elle pas à augmenter encore la mobilité de la main-d'œuvre?

Ce projet va-t-il assez loin? Ne faudrait-il pas suivre l'exemple du département de la Seine, où un problème analogue a dû être résolu? Il est grand temps que l'on envisage dans notre pays la création d'un Fonds des transports en commun. Il faudrait taxer l'industrie dans son ensemble, car c'est à elle que les chemins de fer rendent le plus de service.

Réponses :

Le Ministre des Communications a fait tout ce qui était en son pouvoir afin de trouver à ce problème une solution librement consentie. En fin de compte, il ne subsistait qu'une seule possibilité : décréter une mesure légale.

Le fait que des entreprises déterminées aient à supporter certaines charges, contrairement à d'autres entreprises, ne peut être qualifié de discrimination. Notre législation sociale connaît diverses obligations qui pèsent sur certaines catégories d'employeurs et pas sur d'autres.

Ce ne sont pas les travailleurs en question qui bénéficient d'un remboursement : il s'agit de la manière la plus simple de percevoir la contribution demandée de l'employeur en compensation des services que les chemins de fer lui rendent en lui amenant ses ouvriers.

Nous ne pouvons pas encore englober dans un seul régime l'ensemble du problème du transport des travailleurs. Nous voulons toutefois résoudre successivement chaque problème. Ainsi, par exemple, l'on peut s'attendre à voir mettre fin, d'ici peut, au transport des ouvriers en camion, comme de simples matériaux.

Il est permis de se demander si nos employeurs verraient un inconvénient à payer les frais de transport des marchandises qu'ils transforment? Seraient-ils en mesure de transformer ces marchandises sans travail? Et lorsqu'il s'agit d'amener sur place, ces travailleurs, pourquoi ne paieraient-ils pas tout aussi bien leurs frais de transport? Nous concédons bien volontiers que le présent projet ne constitue qu'un progrès minime dans ce sens, mais il s'agit d'un principe qui, il n'y a pas bien longtemps, n'était admis que par fort peu de gens.

Les petites et les moyennes entreprises seront les moins atteintes par cette mesure, car cette catégorie d'entreprises travaille généralement avec de la main-d'œuvre de la région même.

Il serait difficile de prétendre que les capacités concurrentielles seront affaiblies par cette charge, qu'il faut se représenter dans son exacte proportion : par kilomètre, 14 centimes tombent à charge de l'employeur.

Indubitablement, la mobilité de la main-d'œuvre a été fortement encouragée par les bas tarifs des transports par rail. Ces tarifs ont grandement contribué à la concentration des industries dans quelques centres. Les 5 centres, absorbant 60 % des bénéficiaires d'abonnements hebdomadaires et d'abonnements de travail ont constamment besoin d'apports de main-d'œuvre, aussi bien en période de haute que de basse conjoncture.

Dans tous les pays, la politique économique régionale aura eu pour fondement l'idée d'un étalement plus accentué des industries, afin d'éviter à la main-d'œuvre de trop longs déplacements.

Le présent projet s'inspire de la même préoccupation.

Bespreking van de artikelen.

Artikel 1 : de uitdrukking « werknemers », sluit die ook op de dienstmeiden en op de leerjongens?

Het begrip werknemer dient inderdaad in zijn breedste betekenis opgevat te worden en omvat zowel de dienstmeiden als de jongens die met een leercontract bij een werkgever tewerkgesteld worden.

De verplichting tot terugbetaling kon niet gelegd worden op de werkgever die werknemers tewerk stelt welke zouden kunnen aanspraak maken op een sociaal abonnement maar gebruik maken van een ander vervoermiddel.

Het 2^e alinea van dit artikel wordt aangevuld met het woord « insgelijks », om te voorkomen dat men een beperkende interpretatie aan de verplichting zou geven.

Het amendement voorgedragen door de heer De Paepe waarbij de raadpleging van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven wordt opgelegd vooraleer het Koninklijk Besluit van uitvoering genomen wordt, is door de Minister, overgenomen.

Het aldus gewijzigd artikel 1 wordt met 12 stemmen voor en 3 onthoudingen goedgekeurd.

Artikel 2 is aangenomen met 12 stemmen voor en 3 onthoudingen.

Artikel 3 is aangenomen met 12 stemmen voor en 3 onthoudingen.

Het gehele gewijzigde ontwerp wordt goedgekeurd met 12 stemmen voor en 3 onthoudingen.

De Verslaggever,

A. CLAEYS.

De Voorzitter,

P. DE PAEPE.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

Eerste artikel.

Werkgevers die werknemers te werk stellen aan wie door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, tegen de voorwaarden van de regelmatig bekendgemaakte tarieven, een sociaal abonnement kan worden toegestaan om zich van hun verblijfplaats naar de plaats van hun werk, en omgekeerd, te begeven, zijn ertoe gehouden, niettegenstaande enige hiermee strijdige overeenkomst, in de prijs van dat abonnement bij te dragen.

Deze bepaling vindt insgelijks toepassing op de gecentraliseerde en gedecentraliseerde diensten van Staat, provincies en gemeenten.

De Koning bepaalt het bedrag en de wijze van betaling van deze bijdrage bij een in Ministerraad beraadslaagd besluit na het advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven te hebben ingewonnen.

Art. 2.

Op het verzoek van de werknemer is de werkgever verplicht hem het getuigschrift af te leveren nodig tot het bekomen van het sociaal abonnement.

Elke afstand van het recht, aan de werknemer bij dit artikel toegekend is zonder kracht.

Art. 3.

Onderhavige wet treedt in werking op 1 augustus 1962.

Discussion des articles.

Article 1^{er} : Le mot « travailleurs » englobe-t-il également les servantes et les apprentis par exemple ?

Il y a, en effet, lieu de concevoir la notion « travailleurs » dans son sens le plus large; elle comprend tout aussi bien les servantes que les jeunes gens occupés chez un employeur en vertu d'un contrat d'apprentissage.

Il ne peut être question d'imposer le remboursement obligatoire à l'employeur occupant des travailleurs qui pourraient utiliser un abonnement social mais qui ont recours à un autre moyen de transport.

Le deuxième alinéa de cet article est complété par le mot « également », afin de prévenir toute interprétation restrictive de l'obligation.

L'amendement, présenté par M. De Paepe et prescrivant la consultation du Conseil central de l'Economie avant que ne soit pris l'arrêté royal d'exécution, est repris par le Ministre.

L'article premier ainsi modifié est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

L'article 2 est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

L'article 3 est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

L'ensemble du projet ainsi modifié est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

Le Rapporteur,

A. CLAEYS.

Le Président,

P. DE PAEPE.

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION.

Article premier.

Les employeurs qui occupent des travailleurs pouvant bénéficier d'un abonnement social délivré par la Société nationale des Chemins de fer belges aux conditions des tarifs régulièrement publiés, pour leur permettre de se rendre du lieu de leur résidence au lieu de leur travail, et inversement, sont tenus d'intervenir dans le prix de cet abonnement, nonobstant toute convention contraire.

Cette disposition est également applicable aux services centralisés et décentralisés de l'Etat, des provinces et des communes.

Le Roi détermine le montant et les modalités du paiement de cette intervention par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil central de l'Economie.

Art. 2.

Si le travailleur en fait la demande, l'employeur doit lui délivrer le certificat nécessaire à l'obtention de l'abonnement social.

Toute renonciation au droit reconnu au travailleur par le présent article est sans effet.

Art. 3.

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} août 1962.