

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1963-1964

12 JUNI 1964

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van koophandel betreffende de vervoercontracten.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1)
UITGEBRACHT
DOR DE HEER VAN HERREWEGHE.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft gedurende twee zittingen een grondig onderzoek gewijd aan dit ontwerp van wet.

Alhoewel hoofdzakelijk technisch van karakter, heeft het ontwerp aanleiding gegeven tot breedvoerige gedachtenwisselingen, waarbij de Commissieleden uiting gaven aan een meer dan gewone belangstelling voor de actuele problemen waarvoor het spoorwegvervoer zo op nationaal als op internationaal vlak wordt geplaatst.

In het raam van een modern en rationeel opgevat algemeen vervoerbeleid, wordt met dit ontwerp van wet, dat de versoepeling van de verkeers-economische reglemente-

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer De Paepe.

A. — Leden : de heren Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (R.), Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (B.), Van Herreweghe. — de heren Baccus, Brouhon, Geldof, Gillis, Hicquet, Lacroix, Plovie, Sainte, Van Hoorick, Van Winghe. — de heren Boey Van Doorne.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bode, Delwaide, Mevr. De Riemaecker-Legot, de heren Moriau, Robyns, Verroken. — de heren Cudell, De Sweemer, Grandjean, Van Cleemput, Vercauteren. — de heer Lefebvre (R.).

Zie :

784 (1963-1964) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1963-1964

12 JUIN 1964

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 25 août 1891 portant revision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1)
PAR
M. VAN HERREWEGHE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a consacré deux séances à un examen approfondi de ce projet de loi.

Bien qu'ayant principalement un caractère technique, le projet a donné lieu à un large échange de vues au cours duquel les membres de la Commission ont manifesté un intérêt tout particulier pour les problèmes actuels auxquels les transports par chemin de fer ont à faire face sur le plan tant national qu'international.

Dans le cadre d'une conception moderne et rationnelle de la politique générale des transports, le présent projet de loi qui tend à assouplir la réglementation de l'économie

(1) Composition de la Commission :

Président : M. De Paepe.

A. — Membres : MM. Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (R.), Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (B.), Van Herreweghe. — MM. Baccus, Brouhon, Geldof, Gillis, Hicquet, Lacroix, Plovie, Sainte, Van Hoorick, Van Winghe. — MM. Boey, Van Doorne.

B. — Suppléants : MM. Bode, Delwaide, Mme De Riemaecker-Legot, MM. Moriau, Robyns, Verroken. — MM. Cudell, De Sweemer, Grandjean, Van Cleemput, Vercauteren. — M. Lefebvre (R.).

Voir :

784 (1963-1964) :

— N° 1 : Projet de loi.

ring op het vervoer per spoor op het oog heeft, een merkwaardige stap gezet naar de verdere harmonisatie van de onderscheiden vervoerwijzen in ons land.

De versoepeling van die reglementering heeft hoofdzakelijk betrekking op de vervoerplicht, de verplichtingen inzake voorwaarden van aanneming en verzending van goederen; en de verplichtingen inzake tariefvorming en hun bekendmaking.

De voorgestelde wijzigingen aan de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van koophandel betreffende de vervoercontracten, hebben tot doel het spoor te bevrijden van een deloyale concurrentie waaraan het, gepaard met de geleidelijke aftakeling van zijn oorspronkelijk monopolie, onderhevig is.

Meteen laten die wijzigingen toe onze wetgeving aan te passen aan de door België ondertekende internationale overeenkomsten betreffende het vervoer per spoor.

Hierdoor wil de Regering bijdragen tot een samenhangend vervoerbeleid, dat uiteindelijk als doel moet hebben, ook binnen de internationale zowel als binnen de nationale verhoudingen, met de laagste kostprijs voor de gemeenschap de kwalitatief beste verkeersprestaties te waarborgen.

Waar een lid van de Commissie tijdens de algemene bespreking de wens uitte, dat een vergelijkende tabel, met aan de ene zijde de volledige oorspronkelijke wetteksten en daarnaast de tekst van de voorgestelde wijzigingen, ter beschikking van de leden zou worden gesteld, hebben wij het nuttig geoordeeld dit document, aangevuld met een beknopte commentaar, als bijlage bij huidig verslag te voegen.

Bij wijze van inleiding tot de algemene bespreking verstrekte de heer Minister van Verkeerswezen in een gewaardeerde uiteenzetting gedetailleerde commentaar, welke niet louter beperkt bleef tot de eigenlijke wijzigingen, door huidig ontwerp voorgesteld, doch dieper doordrong en breder uitdeinde op het domein van zijn algemene vervoerpolitiek.

INLEIDING VAN DE MINISTER.

I. — Het algemeen vervoerbeleid.

Overwegend, dat de vervoerpolitiek niet meer kan zijn zoals zij vóór en nog geruime tijd na de eeuwwisseling werd opgevat, maar van deze tijd moet zijn, legt de Minister er nadruk op, dat het hedendaags algemeen vervoerbeleid moet gezien worden in het kader van het modern, sterk ontwikkeld vervoer en van de geleidelijke totstandkoming van de Europese Economische Gemeenschap.

In dit verband herinnert de Minister aan de evolutie op vervoergebied.

« Gedurende tientallen jaren, was er één enkele feitelijke eenheid van middelen die voor het vervoer instond. Dat was het spoor, — zo groot- als buurtspoor —; en dat was niet alleen het geval in ons land, maar in alle geïndustrialiseerde staten.

De vervoerpolitiek was er toentertijd op gericht dat feitelijke monopolie te organiseren, het ten dienste te stellen van het algemeen belang en de gebruikers tegen willekeur te beschermen. Op deze overigens logische en verantwoorde overwegingen werd de wet van 25 augustus 1891 op het vervoercontract opgebouwd.

De technische en wetenschappelijke vooruitgang heeft de opgang van andere vervoerwijzen in de hand gewerkt, niet alleen van het bezoldigd vervoer maar ook van dit voor eigen rekening. Daarbij komt dat de onverpoosd voort-

des transports par chemin de fer, constitue une étape remarquable dans la poursuite de l'harmonisation des divers modes de transport de notre pays.

L'assouplissement de cette réglementation concerne principalement l'obligation de transporter, les obligations en matière de conditions d'acceptation et d'expédition de marchandises, ainsi que les obligations en matière d'établissement des tarifs et de publication de ceux-ci.

Les modifications proposées à la loi du 25 août 1891, portant révision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport, ont pour but de libérer les chemins de fer d'une concurrence déloyale à laquelle ils ont à faire face, en même temps qu'à un affaiblissement progressif de leur monopole initial.

Ces modifications permettent en même temps une adaptation de notre législation aux conventions internationales relatives aux transports par rail, signées par la Belgique.

Le Gouvernement désire contribuer ainsi à une politique coordonnée des transports dont le but final doit être de garantir, au coût le plus bas à la communauté, tant sur le plan international que national les prestations en matière de transport qualitativement les meilleures.

Suite au désir, exprimé par un membre de la Commission au cours de la discussion générale, de voir mettre à la disposition des membres un tableau comparatif reproduisant d'un côté le texte intégral des dispositions légales originales et, en regard le texte des modifications proposées, nous avons estimé utile de reprendre ce document, complété par un commentaire succinct, en annexe au présent rapport.

En guise d'introduction à la discussion générale, M. le Ministre des Communications a donné, dans un exposé fort apprécié, un commentaire détaillé qui ne se limitait pas simplement aux modifications proprement dites proposées par le présent projet, mais qui traitait dans le fond le domaine plus élargi de sa politique générale en matière de transports.

EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE.

I. — Politique générale des transports.

Considérant que la politique des transports ne peut plus être telle qu'on la concevait au siècle dernier et même beaucoup plus tard, mais qu'elle doit être de ce temps, le Ministre met l'accent sur le fait que la politique générale des transports actuelle doit être vue dans le cadre des transports modernes, fortement développés, et de la réalisation progressive de la Communauté Economique Européenne.

A ce propos, le Ministre rappelle quelle a été l'évolution dans le domaine des transports.

Pendant des dizaines d'années, dit-il, les transports étaient assurés par un seul mode de transports : les chemins de fer — aussi bien les chemins de fer proprement dits que les chemins de fer vicinaux; ce n'était pas seulement le cas dans notre pays mais aussi dans tous les pays industrialisés.

A l'époque, la politique des transports tendait à organiser ce monopole de fait, à lui faire servir le bien général et à protéger les usagers contre l'arbitraire. La loi du 25 août 1891 relative au contrat de transport était basée sur ces considérations logiques et justifiées d'ailleurs.

Les progrès de la technique et des sciences ont favorisé le développement des autres modes de transport, non seulement du transport rémunéré mais aussi du transport pour compte propre. En outre, le bien-être social qui ne cesse

schrijdende sociale welstand een belangrijke invloed heeft, meer bepaald op het openbare personenvervoer.

Een en ander hebben tot gevolg gehad, dat het feitelijk monopolie van de spoorweg onherroepelijk verloren is gegaan.

Naast de spoorweg zijn er, nog afgezien van de luchtvaart, twee andere vervoerwijzen die overigens nu reeds als « traditioneel » worden beschouwd.

Intussen worden immer nieuwe technieken uitgedacht welke weldra hun eigen plaats zullen innemen zoals b.v. de pijpleidingen, de gasleidingen, de hoovercraft. Weliswaar hebben deze technieken een specifieke rol en taak te vervullen in deze zin dat zij de vervoerder zullen zijn van slechts één bepaald produkt; maar dat belet niet dat zij de verworven positie van de traditionele vervoerwijzen, en meer bepaald van het spoor, verder zullen kunnen aanvreten. »

Rekening houdend met deze feitelijke toestand, stipt de Minister de basisprincipen aan waarop een coherent vervoerbeleid moet steunen :

— eenheid in de vervoerfunctie, welke ook de verschillende vervoerwijzen mogen zijn;

— laagste kostprijs voor de gemeenschap, met de kwalitatief beste verkeersprestatie;

— rentabiliteit van de onderneming;

— vrije keuze van de gebruiker.

« Deze principen moeten hun uiting vinden in de verwezenlijking van een aantal concrete doelstellingen, zowel op het organisatorisch vlak, als op het gebied van de investeringen, als inzake de verkeers-economische reglementering.

Op het vlak van de organisatie moeten vergelijkbare exploitatievormen nagestreefd worden terwijl inzake investeringen een billijke verdeling moet betracht worden, waarbij de financiële economische rentabiliteit scherp in het oog moet worden gehouden ten einde overinvestering te voorkomen. »

Opmerkend, dat in het kader van huidig ontwerp van wet vooral de verkeers-economische doelstellingen van belang zijn, gaat de Minister hier nader op in.

« Uitgaande van het princip dat de vervoerfunctie één geheel vormt, welke ook de verschillende vervoerwijzen mogen zijn, is het noodzakelijk dat elke vervoerwijze dezelfde kansen krijgt op de vervoermarkt. Men moet er dus toe komen de concurrentievoorwaarden gelijk te schakelen of, in alle geval, zoveel mogelijk te egaliseren », aldus de Minister, die voorts verklaart : « Concreet uitgedrukt betekent dit :

a) het scheppen van gelijke vertrekvoorwaarden door :

— een harmonisatie van de verplichtingen, lasten en prestaties welke op de onderscheidene vervoerwijzen drukken. Indien moest blijken dat verplichtingen van openbare dienst nog gerechtvaardigd zijn in functie van één bepaalde vervoerwijze, dan moet de last welke daaruit voortvloeit door de Overheid worden gedragen;

— een harmonisatie van de bijdragen welke van de onderscheidene vervoerwijzen worden geleverd door de collectiviteit en van de voordelen welke hen door de Staat worden geschonken. Hierbij rijzen problemen van infrastructuurkosten, fiscale lasten, sociale werkvoorwaarden en van de afschaffing van subsidies of andere steunmaatregelen die de concurrentieverhoudingen vervalsen.

de progresser exerce une influence considérable plus précisément sur les transports publics de personnes.

Le tout a eu pour conséquence que le monopole de fait des chemins de fer a été irrémédiablement perdu.

Abstraction faite de la navigation aérienne, il existe, en plus des chemins de fer, deux autres modes de transport qui, d'ailleurs, sont déjà actuellement considérés comme « traditionnels ».

Entretiens, de nouvelles techniques ont vu le jour qui auront bientôt une place propre comme, par exemple, les pipe-lines, les conduites de gaz, le hoovercraft. Ces techniques ont, il est vrai, une tâche spécifique à remplir en ce sens qu'elles ne permettront de transporter qu'un seul produit déterminé; mais ceci n'empêche pas qu'elles pourront continuer à rogner les positions des modes de transport traditionnels et en particulier des chemins de fer.

Tenant compte de cette situation de fait, le Ministre précise les principes de base d'une politique cohérente des transports :

— unité dans la fonction de transport, quels que puissent être les divers modes de transport;

— prix de revient le plus bas pour la communauté, tout en assurant la prestation de transport la meilleure du point de vue qualitatif;

— rentabilité de l'entreprise;

— libre choix de l'usager.

Ces principes doivent s'exprimer dans la réalisation d'un certain nombre d'objectifs concrets, tant sur le plan de l'organisation que dans le domaine des investissements ou en matière de réglementation de l'économie des transports.

Sur le plan de l'organisation, il faut tendre vers des formes d'exploitation comparables tandis qu'en matière d'investissements il convient de veiller à une répartition équitable qui tienne fortement compte de la rentabilité financière et économique afin de prévenir le surinvestissement.

Faisant observer que, dans le cadre du présent projet de loi, les objectifs propres à l'économie des transports ont une importance particulière, le Ministre insiste davantage sur ce point.

Partant du principe que la fonction de transport constitue un tout, quels que puissent être les différents modes de transport, il est nécessaire que chaque mode de transport ait des chances égales sur le marché des transports. Il faut donc parvenir à uniformiser les conditions de concurrence ou, en tout cas, à les rendre égales dans la mesure du possible, précise le Ministre qui déclare : « Exprimé de façon concrète, cela signifie :

a) créer des conditions initiales égales au moyen :

— d'une harmonisation des obligations, charges et prestations qui pèsent sur les divers modes de transport. S'il s'avérait que des obligations de service public se justifient encore dans le cas d'un mode de transport déterminé, la charge qui en résulte doit être supportée par les pouvoirs publics;

— d'une harmonisation des contributions demandées par la collectivité aux divers modes de transport et des avantages que l'Etat leur accorde. Ici se posent des problèmes de coût de l'infrastructure, des charges fiscales, des conditions sociales de travail, ceux de la suppression des subsides ou des autres mesures de soutien qui faussent la concurrence.

b) het scheppen van gelijke of althans vergelijkbare exploitatievoorwaarden, o.m. met betrekking tot :

— de tariefpolitiek, die voor al de verkeerswijzen op eenzelfde principe moet berusten (kostprijs) en die mede steunt op minimum- en maximumtarieven;

— een overzichtelijke verkeersmarkt, wat het probleem stelt van de publikatie der tarieven;

— de particuliere niet bekendgemaakte bijzondere overeenkomsten. »

II. — De spoorweg ten opzichte van het algemeen vervoerbeleid.

Vaststellend dat het hedendaags vervoerbeleid, beheerst door deze principes en doelstellingen, in het algemeen de goedkeuring genoot van het Parlement, onderzoekt de Minister de positie van de spoorweg ten opzichte van dit vervoerbeleid.

Inzake de verkeers-economische reglementering bevindt de spoorweg zich in een inferioriteitspositie tegenover de andere vervoerswijzen. Dat moet niemand verwonderen want de lasten, die de tegenhanger waren van het feitelijk spoorwegmonopolie van weleer, zijn grotendeels gehandhaafd.

Beklemtonend dat sommige van die lasten het rechtstreeks gevolg zijn van de wet van 25 augustus 1891 op het vervoercontract, onderzoekt de Minister de motieven welke nopen tot wijziging van die wet.

Het over tien jaar lopend hervormingsprogramma van de spoorweg waarmee begin 1959 werd gestart, stelde, naast de modernisatie en de rationalisatie, ook in uitzicht de versoepeling van de al te strakke en verouderde wetgeving welke niet meer beantwoordt aan de actuele toestand op de vervoermarkt en niet meer in overeenstemming is met het vervoerbeleid in zijn huidige opvatting.

Bovendien zijn daar nog :

— het industrieel karakter van de spoorwegexploitatie, gewild door de wetgever van 1926;

— op internationaal vlak de nieuwe overeenkomsten C. I. M. en C. I. V., waaruit blijkt dat alle betrokken Staten de noodzakelijkheid aanvoelen om de economische spoorwegreglementering te versoepelen en het spoor los te maken van het keurslijf waarin het tot nu toe gespannen zat;

— de concurrentiële positie van de N. M. B. S. tegenover de andere buitenlandse spoorwegnetten;

— de geleidelijke groei van de Europese Economische Gemeenschap waardoor het verkeer van goederen en personen op langere afstand steeds meer uitbreiding zal nemen;;

— de gebruikers, wier belangen niet gediend zijn met de instandhouding van verschillende regimes al naar gelang internationaal of nationaal verkeer;

— het transitoverkeer, dat bijaldien de oude reglementering in stand zou worden gehouden, geschaad zou kunnen worden door eventuele omleiding van trafieken ten voordele van het buitenland.

III. — Onderzoek van de voorgestelde wijziging.

A. — De vervoerplicht.

Het huidig artikel 11 van de wet van 25 augustus 1891 legt aan het spoorwegbestuur de verplichting op, zonder

b) créer des conditions d'exploitation égales ou du moins comparables, notamment en ce qui concerne :

— la politique en matière de tarifs, qui doit reposer pour tous les moyens de transport sur un même principe (le prix de revient) et qui repose également sur des tarifs minima et maxima;

— un marché de la circulation, qui est clair, ce qui pose le problème de la publication des tarifs;

— les conventions spéciales particulières non publiées.

II. — Les chemins de fer et la politique des transports.

Après avoir constaté que la politique actuelle des transports, qui est régie par ces principes et buts, était en général approuvée par le Parlement, le Ministre examine la position des chemins de fer dans cette politique des transports.

En ce qui concerne la réglementation de l'économie des transports, les chemins de fer se trouvent dans une position d'infériorité comparativement aux autres moyens de transport. Ceci ne doit étonner personne, les charges constituant la contre-partie du monopole de fait d'antan des chemins de fer ayant été maintenues pour la plus grande partie.

Tout en mettant l'accent sur le fait que certaines de ces charges sont la conséquence directe de la loi du 25 août 1891 concernant le contrat de transport, le Ministre examine les motifs qui nécessitent une révision de la loi.

Le programme décennal de réforme des chemins de fer, avec lequel on a débuté au début de 1959, a également laissé entrevoir, outre la modernisation et la rationalisation, l'assouplissement de la législation beaucoup trop gênante et désuète qui ne correspond plus à la situation actuelle sur le marché des transports et qui ne concorde plus avec la politique des transports telle qu'on la conçoit actuellement.

Il faut en outre encore tenir compte :

— du caractère industriel, voulu par le législateur de 1926, de l'exploitation ferroviaire;

— dans le domaine international, des nouvelles conventions C. I. M. et C. I. V., dont il résulte que tous les États intéressés ressentent la nécessité d'assouplir la réglementation de l'économie des chemins de fer et de libérer le chemin de fer des règles étroites qui l'ont emprisonné jusqu'à présent;

— de la position concurrentielle de la S. N. C. B. à l'égard des réseaux ferroviaires étrangers;

— du développement graduel de la Communauté Economique Européenne qui provoquera une augmentation continue du trafic des biens et des personnes à longue distance;

— des usagers; le maintien de régimes différents, selon qu'il s'agit de trafic international ou national, ne sert pas leurs intérêts;

— du trafic de transit, qui pourrait être lésé — si on maintient l'ancienne réglementation — par le détournement éventuel des trafics au profit de l'étranger.

III. — Examen des modifications proposées.

A. — L'obligation de transporter.

L'actuel article 11 de la loi du 25 août 1891 impose à l'administration des chemins de fer l'obligation d'assurer,

enige beperking, elk vervoer van reizigers en goederen te verzekeren. Deze absolute, onvoorwaardelijke verplichting, waaraan geen uitzonderingen zijn, is karakteristiek voor de monopolieperiode van de spoorweg en was er vooral op gericht de belangen van de gebruikers te beschermen en het algemeen belang te vrijwaren.

Ten aanzien van de ontwikkeling van de andere klassieke vervoerwijzen heeft deze verplichting ook het karakter gekregen van een last van openbare dienst.

De vraag of het in de huidige omstandigheden en technisch gezien nog verantwoord is een vervoerplicht te leggen op een bepaalde vervoerwijze, wordt door de Minister negatief beantwoord. Naar zijn oordeel is het echter, economisch gezien, noch wenselijk, noch mogelijk de vervoerplicht uit de reglementering te schrappen door er de spoorweg van te ontheffen. Men moet immers in dit land over een vervoerwijze kunnen blijven beschikken die welkdanig vervoeraanbod ook principieel niet mag kunnen weigeren. In het concept van een modern vervoerbeleid zal de spoorweg dus die last van openbare dienst verder moeten dragen. Doch de thans voorgestelde tekst van artikel 11 van de wet van 1891 maakt de verplichting om te vervoeren afhankelijk van de hoedanigheid en van de hoeveelheid van het materieel en de installaties welke nodig zijn om te vervoeren.

En de Minister verklaart nader: « Wat het aspect hoedanigheid betreft, betekent de uitdrukking « kan geschieden met de normale vervoermiddelen » dat de spoorweg een vervoeraanvraag zal kunnen weigeren wanneer zijn normale vervoermiddelen ontoereikend zijn om dat vervoer te verzekeren, gesteld dat de normale vervoermiddelen die zijn welke overeenstemmen met de karakteristieken eigen aan zijn gewoon verkeer.

Het aspect hoeveelheid van de aan te wenden vervoermiddelen wordt bepaald door de woorden die volgen op deze welke de hoedanigheid bepalen, nl. « waarmede aan de regelmatige behoeften van het verkeer kan worden voldaan. »

De uitdrukking houdt in dat de spoorweg niet meer verplicht zal zijn over een park van materieel te beschikken waarvan een gedeelte economisch niet rendabel is, omdat het op niet-regelmatige wijze benut wordt.

Door de vervoerplicht aldus te beperken zal de spoorweg zijn hoeveelheid inzake investeringen alleen nog moeten vastleggen in functie van de « regelmatige » behoeften van het verkeer.

Met inachtneming van de principiële verplichting te vervoeren, waardoor het karakter van openbare dienst gehandhaafd blijft, betekent de tekst van het nieuw artikel 11 dan toch een redelijke egalisatie van de concurrentievoorwaarden en meer bepaald van de vertrekvoorwaarden onder de verschillende vervoerwijzen. Overigens is de nieuwe bepaling van deze verplichting overgenomen van de C.I.M., wat erop wijst dat zij ook op internationaal vlak door de meerderheid wordt aanvaard.

Daarenboven zal de vervoerplicht ook nog kunnen beperkt worden door de Koning.

Het tweede lid van het nieuw artikel 11 bepaalt immers dat een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit het spoorwegbestuur kan machtigen om een vervoerdienst geheel of gedeeltelijk af te schaffen.

Daarbij wordt echter formeel aangeduid dat dergelijke beslissing slechts kan genomen worden mits inachtneming van de belangen van 's lands economie, waardoor andermaal de nadruk wordt gelegd op het karakter van openbare dienst van de spoorweg maar met de mogelijkheid van versoepeling indien dit gerechtvaardigd is.

De Minister vestigt nog de aandacht op het feit dat deze bepaling te onderscheiden is van het bekend vereenvoudigingsprogramma der lijnen met beperkt verkeer, waar reizigerstreinen worden afgeschaft en vervangen door autobussen.

sans limitation aucune, tout transport de voyageurs et de biens. Cette obligation absolue et inconditionnelle, pour laquelle il n'existe aucune exception, est caractéristique pour la période du monopole des chemins de fer et visait surtout à protéger les intérêts des usagers ainsi que l'intérêt général.

Eu égard au développement des autres moyens de transport classiques, cette obligation a également acquis le caractère d'une charge de service public.

Le Ministre répond négativement à la question si, dans les circonstances actuelles et vu du point de vue technique, il se justifie encore d'imposer l'obligation de transporter selon un mode de transport déterminé. A son avis, il n'est ni souhaitable, ni possible, du point de vue économique, de supprimer de la réglementation l'obligation de transporter en exonérant le chemin de fer de celle-ci. Dans ce pays, on doit en effet pouvoir continuer à disposer d'un moyen de transport qui ne pourra refuser, même en principe, n'importe quelle demande de transport. Comme on conçoit la politique moderne des transports, le chemin de fer devra donc continuer à supporter cette charge de service public. Mais le texte qu'on propose maintenant pour l'article 11 de la loi de 1891 fait dépendre l'obligation de transporter de la qualité et de la quantité du matériel et des installations que ce trafic requiert.

Le Ministre précise qu'au point de vue qualitatif, l'expression « compatible avec les moyens de transport normaux » signifie que le chemin de fer peut refuser l'acceptation d'un transport si ses moyens de transport normaux sont insuffisants pour assurer ce transport, dans l'hypothèse où les moyens de transports normaux sont ceux qui sont conformes aux caractéristiques inhérentes à son trafic normal.

L'aspect quantitatif des moyens de transport à utiliser est défini par les mots qui suivent ceux déterminant la qualité, à savoir « permettant de satisfaire aux besoins réguliers du trafic ».

Cette expression signifie que le chemin de fer ne sera plus obligé de disposer d'un parc de matériel dont une partie serait économiquement non-rentable, du fait qu'elle ne serait utilisée que d'une façon irrégulière.

En limitant ainsi l'obligation de transporter, le chemin de fer ne devra plus fixer sa quantité en matière d'investissement qu'en fonction des besoins « réguliers » du trafic.

Compte tenu de l'obligation fondamentale de transporter, qui maintient le caractère de service public, le texte du nouvel article 11 signifie néanmoins une égalisation raisonnable des conditions concurrentielles et, plus spécialement, des conditions de base des divers modes de transport. En outre, la nouvelle définition de cette obligation a été reprise de la C.I.M., ce qui semble indiquer qu'elle est également acceptée par la majorité sur le plan international.

De plus, l'obligation de transporter pourra également être limitée par le Roi.

En effet, au deuxième alinéa du nouvel article 11 il est stipulé qu'un arrêté royal, délibéré en conseil des Ministres, peut autoriser l'administration des chemins de fer à supprimer totalement ou partiellement un service de transport.

Toutefois, il est indiqué formellement qu'une telle décision ne peut être prise qu'en tenant compte des intérêts de l'économie nationale, ce qui attire une fois de plus l'attention sur le caractère de service public du chemin de fer, moyennant toutefois la possibilité d'assouplissement si cela se justifie.

Le Ministre souligne le fait qu'il faut faire une distinction entre cette disposition et le programme déjà connu de simplification des lignes à trafic réduit, sur lesquelles des trains de voyageurs sont supprimés et remplacés par des autobus.

« In het huidige geval », aldus de Minister, « gaat het over een totale, gehele of gedeeltelijke, afschaffing van een vervoerdienst zonder enige substitutiedienst ».

B. — Versoepeling der voorwaarden van verzending en aanneming.

Deze versoepeling ligt vervat in de artikelen 4 en 5 van het ontwerp van wet.

Het betreft drie kwesties.

1. De afschaffing van huidig artikel 28. Dit artikel bepaalt dat, behoudens redenen van voorrang gegrond op het algemeen belang, het spoorwegbestuur de goederen moet verzenden in de volgorde waarin zij worden aangeboden.

De afschaffing van dit artikel steunt op de overweging dat het niet voor alle goederen kan worden in acht genomen. Zo is het duidelijk dat b.v. aan bederf onderhevige goederen in alle geval voorrang moeten genieten.

Bovendien is artikel 28 tegenstrijdig met de commerciële belangen van de spoorweg. Het gaat b.v. niet op, dat een trouwe klant, gebeurlijk, achteruit zou moeten gesteld worden om vooraf een toevallige aanbieding te verzenden.

Gezien in het licht van de versoepeling van de vervoerplicht waar het gaat over de hoeveelheid aan te wenden vervoermaterieel treedt het belang van de voorgestelde afschaffing nog sterker op de voorgrond. De spoorweg, met een park dat geen overtollig potentieel meer biedt, moet immers eventueel zelf de volgorde van verzending kunnen vaststellen, rekening houdend met zijn commerciële belangen.

Hierin schuilt dus weer een maatregel tot egalisatie van de vertrekvoorwaarden onder de verschillende vervoerwijzen.

Een gelijkaardige bepaling werd op internationaal vlak in de C. I. M. op éénstemmig advies eveneens afgeschaft.

2. De afschaffing van het tweede en derde lid van het huidig artikel 29.

Dit artikel handelt over de termijnen waarin de goederen moeten worden aangenomen of de wagens ter beschikking moeten worden gesteld, het vervoer moet geschieden en de goederen aan de geadresseerde moeten worden besteld.

« Het beschikbaarstellen van materieel binnen wettelijke vastgestelde termijnen is, zoals het verzenden van de goederen in de volgorde van hun aanneming, commercieel niet verantwoord », aldus de Minister, die van oordeel is, dat een zekere soepelheid in de actie van het spoorwegbeheer ook hier geboden is.

3. Dagen waarop het spoorwegbeheer niet verplicht is goederen te aanvaarden, wagens ter beschikking te stellen, alsmede de aflevering aan de geadresseerde te verzekeren.

Huidig artikel 31 omvat het algemeen principe dat het beheer niet verplicht is deze prestaties te vervullen op zonen feestdagen.

« De nieuwe lezing van dit artikel is ruimer opgevat. Het zullen de reglementen zijn, die, rekening houdend met de noodwendigheden van het bedrijf, de dagen zullen bepalen waarop deze prestaties al dan niet zullen vervuld worden », aldus de Minister, die in dit verband wijst naar de bijna algemeen ingevoerde vijfdaagse week welke heeft meegebracht dat de industriële activiteit 's zaterdags praktisch volledig is verdwenen.

Le Ministre déclare que dans le présent cas il s'agit d'une suppression totale, complète ou partielle d'un service de transport, sans qu'il soit question d'un service de substitution.

B. — Assouplissement des conditions de transport et d'acceptation.

Cet assouplissement est contenu dans les articles 4 et 5 du projet de loi.

Il faut distinguer trois questions :

1. L'abrogation de l'actuel article 28, qui stipule que l'administration des chemins de fer est tenue d'opérer les transports de marchandises dans l'ordre où ils lui sont confiés, sauf les raisons de préférence fondées sur l'intérêt public.

L'abrogation de cet article est motivée par la considération que son application à toutes les marchandises s'avère impossible. Il est évident par exemple que les marchandises périssables doivent de toute façon avoir priorité.

De plus l'article 28 va à l'encontre des intérêts commerciaux des chemins de fer. Par exemple il est inconcevable de retarder les transports d'un client fidèle pour acheminer d'abord ceux d'un client occasionnel.

Vue sous l'angle de l'assouplissement de l'obligation de transporter, lequel porte sur la quantité de matériel de transport à utiliser, l'importance de l'abrogation proposée n'en devient que plus évidente. Les chemins de fer, dont le matériel disponible ne permet pas d'accroître le volume des transports, doivent en effet demeurer libres de fixer, le cas échéant, l'ordre des transports de marchandises en tenant compte de leurs intérêts commerciaux.

Nous avons donc affaire à une nouvelle mesure tendant à égaliser les conditions de base des divers modes de transport.

Une disposition analogue pour les transports internationaux, contenue dans la C. I. M., a été supprimée à la suite d'un avis unanime.

2. L'abrogation des alinéas 2 et 3 de l'actuel article 29.

Cet article fixe les délais pour l'acceptation des marchandises ou la fourniture de wagons et détermine la façon dont le transport doit être assuré et les marchandises doivent être remises au destinataire.

Le Ministre précise que la fourniture de matériel dans des délais légaux déterminés ne se justifie pas plus au point de vue commercial que le transport de marchandises dans l'ordre où elles sont acceptées. Il est d'avis que les chemins de fer doivent faire preuve d'une certaine souplesse d'action en ce domaine.

3. Jours pendant lesquels les chemins de fer ne sont pas obligés d'accepter des transports, de mettre des wagons à la disposition de l'expéditeur et de délivrer des marchandises au destinataire.

L'actuel article 31 contient le principe général que l'administration n'est pas dans l'obligation d'assurer ces services les dimanches et jours fériés.

Le Ministre déclare que le nouveau texte de cet article est d'une conception plus large. Ce seront les règlements qui détermineront, compte tenu des nécessités de l'exploitation, les jours pendant lesquels ces services devront être assurés. A ce sujet il attire l'attention sur l'instauration, presque généralisée, de la semaine des cinq jours qui a pratiquement mis fin à toute activité industrielle le samedi.

De spoorweg moet die evolutie kunnen volgen en er zijn diensten op afstemmen.

C. — Versoepeling inzake tariefvorming.

Overeenkomstig de wet van 1891 moet, voor het sluiten van een geldige overeenkomst inzake spoorvervoer, het toegepast tarief voldoen aan volgende gebiedende voorwaarden :

a) De spoorweg heeft de verplichting alleen maar de wettelijk bekend gemaakte tarieven toe te passen (art. 13). Deze verplichting wordt gehandhaafd.

b) Het tarief moet vastgesteld zijn door de bevoegde overheid (art. 14, eerste lid).

Aan deze voorwaarde wordt evenmin wijziging gebracht.

c) De tarieven moeten in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt en mogen slechts in werking treden 48 uur na hun publikatie (art. 14, tweede lid).

Oorspronkelijk bepaalde de wet van 1891 de toepassings-termijn op vijftien dagen; en het kon zelfs drie maanden zijn wanneer het ging over een tariefverhoging.

Bij de wet van 30 december 1918 werden die termijnen reeds teruggebracht tot 48 uren.

Thans wordt duidelijk bepaald, dat de tarieven, — die én prijzen én voorwaarden bevatten —, in het *Belgisch Staatsblad* moeten bekendgemaakt worden, zelfs indien die zoals voor de N. M. B. S. het voorwerp zijn van een besluit tot goedkeuring. De principiële verplichting van publikatie blijft dus gehandhaafd.

Bovendien wordt bepaald dat zij niet in werking mogen treden vóór de tweede dag na die waarop zij zijn bekendgemaakt.

d) Het beheer moet de tarieven (en ook de uurtabellen) in de stations afkondigen door middel van plakbrieven of anderszins (art. 14, vierde lid).

Ook deze verplichting wordt gehandhaafd.

In zijn commentaar is de Minister van oordeel, dat de principes van bekendmaking, van publikatie en het feit dat de aldus wettelijk bekendgemaakte tarieven moeten worden toegepast « overigens ook moeten verwezenlijkt worden voor de andere vervoerwijzen om in het kader van een coherente vervoerpolitiek tot een egalisatie te komen van de exploitatievoorwaarden en derhalve tot een overzichtelijke verkeersmarkt. »

2. Verbodsbepalingen :

Benevens deze gebiedende voorwaarden houdt de wet van 1891 in zijn artikel 15 ook een verbodsbepaling in, waarbij het mogelijk wordt, onder voorwaarden, afwijkingen toe te staan op de algemene tarieven.

Deze betekent, dat het de spoorweg verboden is bijzondere overeenkomsten af te sluiten die afwijken van de wettelijke bekendgemaakte tarieven; maar dat dan toch ook prijsverminderingen op de algemene tarieven toegelaten zijn welke echter op hun beurt moeten bekendgemaakt en toegepast worden aan alle gebruikers zonder onderscheid die zich in dezelfde omstandigheden bevinden.

Deze verbodsbepaling, karakteristiek voor de tijd waarin de wet van 1891 tot stand kwam, drukt echter sinds de verdwijning van het feitelijk monopolie, als een zware last op de spoorwegexploitatie.

Als de spoorweg een bedreigde trafiek zou veilig stellen door het toestaan van een bijzonder tarief, werd niet zelden vastgesteld dat het beoogde effect toch niet werd bereikt om reden van de verplichte bekendmaking ervan.

Les chemins de fer doivent être en mesure de suivre cette évolution et d'organiser leurs services en conséquence.

C. — Assouplissement des tarifs.

Conformément à la loi de 1891 tout contrat de transport par chemin de fer doit, à peine de nullité, répondre aux conditions tarifaires suivantes :

a) Les chemins de fer ne peuvent appliquer que des tarifs légalement publiés (art. 13).

Cette obligation est maintenue.

b) Le prix du tarif doit être fixé par l'autorité compétente (art. 14, premier alinéa).

Cette condition reste également inchangée.

c) Les tarifs doivent être publiés au *Moniteur Belge* et ne peuvent être mis à exécution que 48 heures après leur publication (art. 14, deuxième alinéa).

Initialement dans la loi de 1891 le délai était fixé à quinze jours et même à trois mois quand il s'agissait d'un relèvement de tarifs.

La loi du 30 décembre 1918 a ramené ces délais à 48 heures.

Dans le texte actuel il est stipulé clairement que les tarifs — comportant les prix et conditions de transport — doivent être publiés au *Moniteur Belge*, même lorsque ces tarifs ne font pas l'objet d'un arrêté d'approbation comme c'est le cas pour la S. N. C. B. L'obligation de principe en matière de publication est donc maintenue.

D'autre part, il est prévu qu'ils ne peuvent entrer en vigueur avant le deuxième jour qui suit le jour de leur publication.

d) L'administration est tenue de publier les tarifs (ainsi que les horaires) dans ses stations, par affiches ou autrement (art. 14, alinéa 4).

Cette obligation est également maintenue.

Dans son commentaire, le Ministre estime que le principe de la publication et la mise en œuvre des tarifs publiés légalement « devront d'ailleurs également être réalisés pour les autres modes de transport afin de parvenir à une égalisation des conditions d'exploitations et, dès lors, à un marché ordonné des transports, dans le cadre d'une politique cohérente des transports ».

2. Interdiction :

En dehors de ces obligations la loi de 1891 contient également, à l'article 15, une interdiction permettant cependant d'accorder des dérogations aux tarifs généraux.

Cette disposition prévoit qu'il est interdit à l'administration du chemin de fer de conclure des accords particuliers dérogeant aux tarifs légalement publiés, mais que des réductions de prix sur les tarifs généraux sont néanmoins autorisées pourvu qu'elles soient également publiées et accessibles à tous les usagers sans distinction se trouvant dans les mêmes circonstances.

Cette interdiction, qui est caractéristique pour la période dans laquelle la loi de 1891 a été élaborée, grève lourdement l'exploitation du chemin de fer depuis la disparition du monopole de fait.

Lorsque l'administration du chemin de fer voulait sauvegarder un trafic compromis en instituant un tarif spécial, on a souvent constaté que l'effet escompté n'était pas atteint en raison de la publication obligatoire de la nouvelle disposition.

Bovendien kon de spoorweg niet altijd met de vereiste spoed optreden om nieuwe trafieken voor zich te winnen of met de vereiste soepelheid handelen, gelet op de verplichting het bijzonder tarief te moeten uitbreiden tot allen die zich in dezelfde voorwaarden bevonden.

De spoorweg bevindt zich ook hier in een inferioriteitspositie ten opzichte van de andere vervoerwijzen voor wie al die verplichtingen en verbodsbepalingen tot voor korte tijd hetzij onbestaande hetzij beduidend minder streng zijn.

In een inferioriteitspositie ook tegenover andere netten waar het afsluiten van bijzondere overeenkomsten toegelaten is, zoals in Nederland, Zwitserland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Italië en in nog andere Staten van Europa.

« Om tot egalisatie of alleszins tot harmonisatie inzake tariefvorming te komen, moet worden uitgegaan van die principiële doelstelling dat de regels die nu worden vastgelegd voor het spoor later ook hun toepassing zullen kunnen vinden voor de andere wijzen van vervoer, eenmaal dat in het kader van de E. E. G. de gemeenschappelijke tariefpolitiek zal bepaald zijn.

Het was dus nodig een soort van gemene deler te zoeken, die in hoofdzaak steunt op :

— het systeem van bekendgemaakte margetarieven met minimum- en maximumprijzen, dat onbetwistbaar gelding kan hebben voor alle vervoerwijzen;

— de gelijkheid van behandeling van alle gebruikers tegenover de bekendgemaakte tarieven, wat, met het systeem van margetarieven, ook voor alle vervoerwijzen moet toepasselijk zijn;

— de mogelijkheid binnen of buiten de aldus gevormde margetarieven bijzondere overeenkomsten af te sluiten.

Deze principes zijn vervat in artikel 3 van huidig wetsontwerp, zijnde het nieuw artikel 15 van de wet van 1891.

§ 1 herneemt het beginsel van gelijkheid der gebruikers inzake bekendgemaakte tarieven.

§ 2 geeft aan de spoorweg de principiële mogelijkheid bijzondere, niet bekend gemaakte overeenkomsten af te sluiten.

Die bijzondere overeenkomsten kunnen prijsverlagingen of andere voordelen toekennen.

Dergelijke versoepeling moet gepaard gaan met het vaststellen van zekere waarborgen en modaliteiten, die de regering moeten toelaten toezicht uit te oefenen op de toepassing van de nieuwe mogelijkheden voor de spoorweg.

Vandaar dat de voorgestelde wettekst algemene voorwaarden voorschrijft waaraan de af te sluiten bijzondere overeenkomsten moeten voldoen evenals aan de door de Koning vast te leggen bijzondere voorwaarden en modaliteiten van toezicht.

De algemene voorwaarden, opgenomen in het tweede lid van § 2, hebben betrekking, enerzijds op de noodzakelijkheid dat de bijzondere overeenkomsten de financiële uitkomsten van het bedrijf moeten verbeteren, wat veronderstelt dat minimum de kostprijs moet gedekt zijn, anderzijds dat de vergelijkbare prijzen en voorwaarden moeten worden toegekend aan gebruikers die zich in vergelijkbare voorwaarden bevinden.

Dit principe van non-discriminatie, reeds opgenomen in C. I. M. en C. I. V., is overgenomen van het Verdrag tot oprichting van een E. G. K. S. waarin het als een fundamenteel beginsel van het vervoerbeleid wordt bekrachtigd.

Voor het vaststellen van de bijzondere voorwaarden en van de modaliteiten van toezicht zal op nationaal vlak de uitvoerende macht zich uitsluitend laten leiden door de zorg

D'autre part, l'administration du chemin de fer ne pouvait pas toujours agir avec toute la célérité ni avec toute la souplesse requise en vue de s'assurer de nouveaux trafics, étant donné l'obligation dans laquelle elle se trouvait d'étendre le tarif spécial à tous ceux qui étaient dans les mêmes conditions.

Sur ce point également le chemin de fer est en état d'infériorité par rapport aux autres modes de transport, pour lesquels toutes ces obligations et interdictions n'existaient pas jusqu'il y a peu de temps ou revêtaient un aspect beaucoup moins strict.

En outre, les chemins de fer se trouvent en état d'infériorité par rapport à d'autres réseaux qui sont autorisés à conclure des accords particuliers, par ex. ceux des Pays-Bas, de la Suisse, de la France, du Royaume-Uni, de l'Italie et d'autres pays européens.

Pour aboutir à une égalisation ou, tout au moins, à une harmonisation en matière tarifaire, il faut se fixer comme objectif qu'en principe les règles, actuellement arrêtées pour les chemins de fer, pourront, à l'avenir, également être appliquées aux autres modes de transport, lorsqu'une politique commune en matière de tarifs aura été fixée dans le cadre de la C. E. E.

Il fallait donc, en quelque sorte, rechercher un dénominateur commun, basé principalement sur :

— le système de tarifs marginaux publiés, prévoyant des prix minima et maxima. Ce système peut, sans conteste, s'appliquer à tous les modes de transport;

— l'égalité de tous les usagers par rapport aux tarifs publiés. Comme le système de tarifs marginaux, ceci doit également être applicable à tous les modes de transport;

— la possibilité de conclure des accords particuliers dans le cadre des tarifs marginaux ou en dehors de ceux-ci.

Ces principes sont contenus dans l'article 3 du présent projet de loi formant le nouvel article 15 de la loi de 1891.

Le § 1 reprend le principe de l'égalité des usagers en matière de tarifs publiés.

Le § 2 autorise, en principe, la possibilité pour le chemin de fer de conclure des accords particuliers non-publiés.

Ces accords particuliers peuvent accorder des réductions de prix ou d'autres avantages.

Un tel assouplissement doit être assorti de certaines garanties et de certaines modalités permettant au Gouvernement de contrôler l'application des nouvelles possibilités offertes au chemin de fer.

C'est pourquoi le texte de la loi, tel qu'il est proposé, prévoit des conditions générales que devront réunir les accords particuliers à conclure ainsi que les conditions particulières et les modalités de contrôle à fixer par le Roi.

Les conditions générales, reprises au § 2, alinéa 2, se rapportent au fait que les accords particuliers doivent être de nature à améliorer les résultats financiers de l'exploitation, d'une part, ce qui implique que le coût doit au moins être couvert, et au fait que des prix et des conditions comparables doivent être offerts aux usagers se trouvant dans des conditions comparables.

Ce principe de non-discrimination, qui figure déjà dans la C. I. M. et la C. I. V., a été repris du Traité de la C. E. C. A. dans lequel il est consacré comme étant un principe fondamental de la politique des transports.

Pour la fixation des conditions particulières et des modalités de contrôle, le pouvoir exécutif s'inspirera uniquement, sur le plan national, de la préoccupation d'har-

om de verplichtingen opgelegd aan de onderscheidene vervoerwijzen te harmoniseren, zoniet te egaliseren. Dit betekent dat de spoorweg bijzondere overeenkomsten zal mogen afsluiten daar waar de andere vervoerwijzen het mogen doen en in dezelfde omstandigheden. Maar dat betekent ook dat die mogelijkheid aan de spoorweg zal worden onttrokken wanneer, ingevolge schikkingen getroffen op nationaal vlak of nog in Beneluxverband b.v., diezelfde mogelijkheid wordt ontzegd aan andere vervoerwijzen.

Hetzelfde wat betreft de modaliteiten van controle.

Ten aanzien van de vraag of die bijzondere overeenkomsten zullen kunnen afgesloten worden binnen of buiten het weerhouden margetarief, zal moeten afgewacht worden wat uiteindelijk door de E. E. G. zal worden bepaald als zijnde verenigbaar met een gemeenschappelijke vervoerpolitiek.

De beschouwde bepaling is intussen ruim genoeg opgevat om elke beslissing te kunnen toepassen die op Europees vlak zal getroffen worden.

§ 3 laat in nationaal verkeer prijsverminderingen toe voor de dienst van de spoorweg, voor de dienst van de openbare besturen of voor weldadigheidswerken, zoals dat reeds in internationaal verkeer door C. I. M. en C. I. V. toegelaten is.

§ 4 bepaalt dat de bijzondere overeenkomsten en de prijsverminderingen, toegestaan ingevolge § 3, niet moeten gepubliceerd worden, onder voorbehoud nochtans van de bepalingen door de uitvoerende macht uit te vaardigen.

§ 5 maakt integraal voorbehoud wat betreft de bepalingen van de internationale overeenkomsten die door de wetgevende macht worden aangenomen en de maatregelen getroffen in uitvoering hiervan. »

* * *

Tenslotte wijst de Minister erop dat huidig wetsontwerp geen opmerkingen ten gronde heeft uitgelokt vanwege de Raad van State en dat het vanwege de Commissie van de E. E. G. een gunstige kwotering heeft gekregen omdat deze oordeelde dat het een vooruitgang betekent in de zin van een toenadering der wetgevingen binnen de gemeenschap en met voldoening vaststelde dat het geen hinderpaal is voor de verwezenlijking van een gemeenschappelijke vervoerpolitiek.

ALGEMENE BESPREKING.

Na deze breedvoerige commentaar van de Minister, vat de Commissie de algemene bespreking aan.

Waar enkele leden om nadere toelichting verzoeken nopens de geest waarin de koninklijke besluiten, — waartoe de wijziging van de wet van 25 augustus 1891 betreffende de vervoercontracten aanleiding zal geven —, zullen worden opgevat, zou de Minister zijn antwoorden op de gestelde vragen telkens plaatsen in het licht van die koninklijke besluiten.

* * *

Door een lid wordt opgemerkt dat huidig wetsontwerp in hoofdzaak een *kaderwet* is.

De Minister kan echter die mening niet volkomen onderschrijven.

En hij verklaart nader : « Men mag inderdaad niet vergeten dat een aantal principes, nu opgenomen in de wet van 1891, blijven bestaan, zij het dan anders geformuleerd om rekening te houden met de gewijzigde toestanden, zoals de principiële verplichting te vervoeren, de principiële bekendmaking der tarieven, het feit dat de gepubliceerde tarieven maar mogen toegepast worden na een bepaalde

moniser, sinon d'égaliser les obligations imposées aux divers modes de transport. En d'autres termes, le chemin de fer doit pouvoir user de la faculté de conclure des accords particuliers au même titre et dans les mêmes conditions, que les autres modes de transport. Mais cela signifie également que cette possibilité pourra être enlevée au chemin de fer, lorsque, suite à des dispositions prises sur le plan national ou dans le cadre de Benelux, cette même possibilité est refusée à d'autres modes de transport.

Ceci vaut également pour les modalités de contrôle.

En ce qui concerne la question de savoir si ces conventions particulières pourront être conclues dans le cadre ou en dehors du tarif marginal, tout dépendra de ce que la C. E. E. déterminera en définitive comme étant compatible avec une politique communautaire des transports.

Quoi qu'il en soit, la disposition visée a été conçue d'une manière assez large que pour pouvoir appliquer toute décision pouvant être prise sur le plan européen.

Le § 3 autorise des réductions de prix pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance en trafic national, comme le permettent déjà les C. I. M. et C. I. V. en trafic international.

Conformément au § 4, les accords particuliers et les réductions de prix accordées en vertu du § 3 ne doivent pas être publiés, sous réserve des dispositions arrêtées par le pouvoir exécutif.

Le § 5 réserve intégralement les dispositions des accords internationaux qui sont adoptées par le pouvoir législatif et les mesures prises pour l'application de ces conventions. »

* * *

Enfin le Ministre souligne que le projet actuel n'a pas donné lieu à des observations de la part du Conseil d'État et qu'il a reçu une note favorable de la part de la C. E. E., celle-ci étant d'avis qu'il constitue un progrès dans le sens d'un rapprochement des législations des pays-membres de la communauté et ayant constaté avec satisfaction qu'il ne constitue pas une entrave à la politique communautaire des transports.

DISCUSSION GENERALE.

Après ce commentaire détaillé du Ministre, la Commission entame la discussion générale.

Quelques membres ayant demandé des précisions sur l'esprit dans lequel seront conçus les arrêtés royaux qu'entraînera la modification de la loi du 25 août 1891 concernant les contrats de transport, le Ministre répondra aux questions ainsi posées en les situant chaque fois dans la perspective de ces arrêtés royaux.

* * *

Un membre de la Commission fait observer que l'actuel projet constitue essentiellement une *loi de cadre*.

Cependant, le Ministre ne peut partager entièrement cette opinion.

Il ajoute : « En effet, il ne faut pas oublier qu'un certain nombre de principes consacrés par la loi de 1891 restent en vigueur, bien qu'ils soient formulés autrement pour tenir compte de l'évolution qui s'est produite dans l'intervalle, et notamment de l'obligation de transporter, de la publication des tarifs, du fait que les tarifs publiés ne peuvent être appliqués qu'après un certain délai, des conditions

termijn, de vergelijkbare behandeling van de gebruikers die zich in vergelijkbare voorwaarden bevinden, enz.

Anders uitgedrukt : de nieuwe voorgestelde wet gaat in haar essentiële tendens wellicht niet verder, maar dan toch even ver als de bepalingen die thans gelden.

Wat men nu wel doet is al die bepalingen en principes versoepelen, precies om het spoor uit zijn inferioriteitspositie ten opzichte van de andere vervoerwijzen te halen en hem toch ten minste de kans te geven om zich, verkeers-economisch gezien, op de vervoermarkt aan te bieden in zoniet geëgaliseerde concurrentievoorwaarden, dan toch in min of meer vergelijkbare voorwaarden.

In feite staan wij hier voor een eerste praktische toepassing van een aantal principes waarop het hedendaags vervoerbeleid moet rusten en waarover in de loop van vorige jaren reeds menigmaal van gedachten werd gewisseld.

Dat de uitvoerende macht daarbij moet optreden vooral ten aanzien van een noodzakelijke coördinatie tussen de vervoerwijzen, lijkt logisch en noodzakelijk. »

* * *

De Commissie heeft haar bijzondere aandacht gewijd aan het nieuw artikel 11 betreffende *de verplichting te vervoeren en meer bepaald de afschaffing van vervoerdiensten*.

Enkele leden merken met voldoening op, dat de notie van publieke dienst voor de N. M. B. S. gehandhaafd blijft en stemmen ermee in dat de vervoerplicht versoepeld wordt en binnen redelijke perken wordt gebracht.

Waar sprake is van vrije keuze van vervoer meent een lid, dat deze niet 100 % gewaarborgd is. Zo heeft de N. M. B. S. de radiotreinen afgeschaft, wat nochtans een dienst was welke niet door andere vervoerders kan worden overgenomen. Ditzelfde lid maakt eveneens voorbehoud ten opzichte van andere afschaffingen. De jongste jaren heeft de afschaffing van spoorlijnen en omschakeling naar autobusdiensten voor gevolg gehad, dat het vervoer van arbeiders en bedienden soms in eerder gebrekkige omstandigheden moet geschieden.

Verwijzend naar de Memorie van Toelichting, waarin aangestipt wordt dat de Regering een versoepeling noodzakelijk acht van de bedoelde verplichtingen van de spoorweg door de binnenlandse wetgeving aan te passen aan de bepalingen aangenomen op internationaal vlak, vraagt een ander lid dat toelichting zou worden verstrekt hoe het daarmee op internationaal vlak gesteld is. Dit lid waarschuwt verder tegen het gevaar van een passiviteitspolitiek en van willekeur door een zich al te gemakkelijk vastklampen aan het begrip « gelegenheidsvervoer ». Hij stelt daarom voor het probleem nog te laten uitdiepen door een adviserend lichaam van gebruikers-organismen.

Een lid meent, dat een louter commerciële exploitatie van het spoor een gevaar kan worden voor 's lands bevoorrading. Vertrekkend van de opvatting van « commerciële behoefte » kan § 2 van artikel 11 leiden tot afschaffing van vervoerdiensten. Welk is de juiste bepaling van « vervoerdiensten » ? Zal de afschaffing van bepaalde vervoerdiensten geen beperking betekenen van de vrije keuze ? En zal die afschaffing niet leiden tot de vestiging van een monopolie voor andere vervoerwijzen ?

Een ander lid meent, dat huidig ontwerp meer gericht is op het vervoer van goederen dan op dat van reizigers; en is daarom van oordeel dat er geen sprake kan zijn van afschaffing van bepaalde lijnen door beslissing van de Ministerraad.

Waar artikel 11 voorziet, dat bepaalde vervoerdiensten geheel of gedeeltelijk kunnen afgeschaft worden bij koninklijk besluit, vraagt een lid of niet voorzien kan worden dat

comparables à consentir aux usagers se trouvant dans des situations comparables, etc.

En d'autres termes : le nouveau projet ne va peut-être pas plus loin dans sa tendance fondamentale, mais il va cependant aussi loin que les dispositions en vigueur.

Il offre l'avantage d'assouplir ces dispositions et ces principes, précisément pour libérer le chemin de fer de leur position d'infériorité par rapport aux autres moyens de transport et pour leur donner ne fût-ce que la possibilité de se présenter sur le marché des transports dans des conditions concurrentielles sinon égales, du moins plus ou moins comparables au point de vue économique.

En fait, il s'agit d'une première application pratique de certains principes sur lesquels doit être basée la politique des transports dans le monde d'aujourd'hui qui ont déjà fait l'objet de nombreux échanges de vues au cours des années antérieures.

L'intervention du pouvoir exécutif apparaît logique et nécessaire, surtout en vue de l'indispensable coordination des moyens de transport. »

* * *

La Commission a été particulièrement attentive au nouveau libellé de l'article 11, relatif à l'obligation de transporter, et notamment à la suppression de certains services de transport.

Plusieurs commissaires ont constaté avec satisfaction que la notion de service public est maintenue pour la S. N. C. B., ils sont d'accord pour que l'obligation de transporter soit assouplie et ramenée dans des limites raisonnables.

Un membre estime que le libre choix du transport n'est pas garanti à 100 %. C'est ainsi que la S. N. C. B. a supprimé les trains-radio, alors que ce service n'était pas susceptible d'être repris par d'autres transporteurs. Le même orateur fait également des réserves concernant d'autres suppressions. Au cours des dernières années, la suppression de certaines lignes de chemin de fer et leur transformation en services d'autobus a eu pour conséquence que le transport des ouvriers et des employés doit parfois se faire dans des conditions assez pénibles.

Se référant à l'exposé des motifs, où il est dit que le Gouvernement estime indispensable d'assouplir lesdites obligations des chemins de fer en adaptant notre législation intérieure aux dispositions admises sur le plan international, un autre membre demande des explications sur la situation à cet égard, envisagée dans un cadre international. De plus, le membre dénonce les périls d'une politique passive et arbitraire consistant à s'en tenir, par un souci exagéré de facilité, à la notion de « transport occasionnel ». En conclusion, il propose donc que le problème soit soumis pour un examen plus approfondi à un organisme consultatif qui serait l'émanation d'organisations d'usagers.

Un autre membre pense qu'une exploitation purement commerciale des chemins de fer pourrait compromettre l'approvisionnement du pays. Le § 2 de l'article 11, qui est basé sur la notion de « nécessité commerciale », pourrait entraîner la suppression de certains services de transport. Quelle est la définition exacte des « services de transport » ? La suppression de certains d'entre eux n'aura-t-elle pas pour conséquence de restreindre le libre choix ? Et n'aboutira-t-elle pas à l'établissement d'un monopole en faveur d'autres moyens de transport ?

Un autre membre estime que le projet actuel vise davantage le transport des marchandises que celui des voyageurs; c'est pourquoi il est d'avis qu'il ne saurait être question de supprimer certaines lignes par décision du Conseil des Ministres.

L'article 11 prévoyant que certains services de transport peuvent être supprimés totalement ou partiellement par arrêté royal, un membre demande si le projet ne pourrait

in bepaalde gevallen ook vervoerdiensten, — definitief of tijdelijk —, kunnen opgelegd worden.

Nog in verband met de vervoerplicht merkt een ander lid op, dat te Namen per dag 125 wagens vertraging ondergaan. Betreffende de afschaffing van marginale lijnen vraagt dit lid hoe en binnen welke termijn de aflevering van kleine goederen kan verzekerd worden.

De Minister leidt zijn antwoord op dit spervuur van vragen en opmerkingen in met volgende algemene beschouwing :

« Overeenkomstig het tweede lid van de nieuwe lezing van artikel 11 zal de Koning, met inachtneming van de belangen van 's lands economie, de spoorwegbesturen kunnen machtigen om bepaalde vervoerdiensten geheel of gedeeltelijk af te schaffen.

Ik geloof, dat, wat betreft de tussenkomst van de uitvoerende macht, het voor iedereen duidelijk is dat het hier niet gaat over reglementaire koninklijke besluiten en dat er ook geen nadere bijzonderheden te verstrekken zijn over de inhoud van dergelijke mogelijke besluiten omdat men van nu af aan niet kan voorzien in welke concrete gevallen het nieuw artikel 11 toepassing zal kunnen vinden.

De in dit artikel bedoelde koninklijke besluiten zullen dus meer daden van voogdij zijn ten overstaan van voorstellen ingediend door de spoorwegbesturen, doch waarvan de bekrachtiging of de niet bekrachtiging — t.z. de machtiging om al dan niet tot verwezenlijking over te gaan —, zal afhangen van de feitelijke toestanden welke deze voorstellen zullen motiveren.

Om reden van het belang die dergelijke koninklijke besluiten kunnen hebben, werd voorzien dat erover in Ministerraad moet beraadslaagd worden. Derwijze zullen alle opmerkingen kunnen worden gehoord en onderzocht die sectoren van de economische, industriële, handels- of landbouwactiviteit aanbelangen.

Overigens is de beschouwde tekst zeer klaar in zijn formulering waar het gaat over het belang van 's lands economie. De uitvoerende macht zal dus niet alleen rekening te houden hebben met het specifieke spoorwegbelang maar ook en evenzeer met het algemeen belang. Deze bepaling legt andermaal de klemtoon op het karakter van openbare dienst die aldus op de spoorweg blijft drukken. »

Antwoordend op de eigenlijke vragen, verklaart de Minister verder : « De vervoerdienst, zoals hij normaal door de spoorweg aangeboden wordt, bestaat erin dagelijks reizigers, — luidens het lastenboek van 1866 : minimum drie verbindingen heen en terug per dag —, en goederen te verplaatsen over een bepaalde afstand, tussen het begin- en eindpunt van een reisweg waarvoor het vervoercontract is opgemaakt. Dat is de verplichting te vervoeren en die verplichte vervoerdienst houdt daarmede ook op.

Dit betekent dus dat de spoorweg niet de verplichting heeft haar treinen uit te rusten met radio, noch de verplichting in de reizigerstreinen een restauratie te voorzien, noch de afhaling of de bestelling van goederen aan huis te verzekeren. Dat zijn allemaal facultatieve diensten, waardoor men het de cliënteel gemakkelijk wil maken, maar die strikt genomen niets te maken hebben met de verplichting te vervoeren.

Indien dergelijke facultatieve diensten, zoals de afhaling en bestelling aan huis, in het vervoercontract zijn opgenomen dan is de spoorweg verplicht die diensten ook uit te voeren, gebonden als hij is door de gesloten onderlinge overeenkomst. Maar het zijn geen door de wet geviseerde vervoerdiensten.

pas également disposer que, dans certains cas, des services de transport pourront être obligés de fonctionner, soit définitivement, soit temporairement.

Toujours à propos de l'obligation de transporter, un autre membre fait observer qu'à Namur quotidiennement 125 wagons subissent des retards. Pour ce qui est de la suppression des lignes marginales, il voudrait savoir comment et dans quel délai la livraison des petites marchandises peut-être assurée.

Répondant à ce tir de barrage, sous forme de questions et de remarques, le Ministre commence par une observation d'ordre général :

« En vertu de l'alinéa 2 du texte nouveau de l'article 11, le Roi pourra, compte tenu des intérêts de l'économie nationale, autoriser les administrations du chemin de fer à supprimer totalement ou partiellement certains services de transport.

En ce qui concerne l'intervention du pouvoir exécutif, je crois que chacun comprendra qu'il ne s'agit pas d'arrêtés royaux réglementaires et que, dès lors, il n'y a pas lieu de fournir des précisions sur le contenu de tels arrêtés éventuels, étant donné l'impossibilité de prévoir dès à présent dans quels cas concrets le nouvel article 11 pourra être applicable.

Par conséquent, les arrêtés royaux visés dans cet article seront plutôt des actes de tutelle si on les compare aux propositions présentées par les administrations des chemins de fer, mais dont la ratification ou la non-ratification — c'est-à-dire l'autorisation ou non de passer à la réalisation — dépendra des situations de fait qui motiveront ces propositions.

Vu l'importance que pourraient avoir pareils arrêtés royaux, il est prévu qu'ils devront être délibérés en Conseil des Ministres. C'est ce qui permettra d'entendre et d'examiner toutes les observations intéressantes des secteurs de l'activité économique, industrielle, commerciale ou agricole.

D'ailleurs ce texte est très clair lorsqu'il est question de l'intérêt de l'économie du pays. L'exécutif ne devra pas seulement tenir compte de l'intérêt spécifique des chemins de fer mais également et tout autant de l'intérêt général. Cette disposition met une fois de plus l'accent sur le caractère de service public qui continue à peser sur les chemins de fer.

Répondant aux questions proprement dites, le Ministre déclare encore que le service de transport, comme les chemins de fer l'offrent normalement, consiste à transporter quotidiennement — selon le cahier des charges de 1866 : au moins trois liaisons aller et retour par jour — des voyageurs et des marchandises sur une distance déterminée entre un point de départ et d'arrivée d'un parcours pour laquelle le contrat de transport a été établi. Telle est l'obligation de transporter et ce service de transport obligatoire s'arrête là.

Ceci signifie donc que les chemins de fer n'ont pas l'obligation d'équiper les trains de radios, ni celle de prévoir, dans les trains de voyageurs, la possibilité de se restaurer ni celle d'assurer la prise et la remise à domicile des marchandises. Tous ces services, qui ont pour but de rendre les voyages plus confortables pour la clientèle, sont facultatifs, mais, à strictement parler, ils n'ont rien à voir avec l'obligation de transporter.

Si ces services facultatifs comme la prise et la remise à domicile sont repris dans le contrat de transport, les chemins de fer sont tenus de s'en acquitter, liés qu'ils sont par la conclusion d'une convention réciproque. Mais ce ne sont pas là des services de transport visés par la loi.

Nu kunnen de twee grote categorieën vervoerdiensten, — reizigers en goederen —, vele schakeringen vertonen al naar gelang men in beschouwing neemt: de structuur van de tarieven met haar onderverdelingen in klassen, de kilometerafstand (vervoer over X km), de tonnage (vervoer van X ton) ook nauw verbonden met de structuur van de tarieven, de periodiciteit, de reiswegen. Kortom, alle elementen die bepalend zijn voor het afwegen van het algemeen economisch en spoorfinancieel rendement. In verband b.v. met de reiswegen, mag ik aanstippen dat men, inzake internationaal verkeer, reeds tot overeenstemming is gekomen omtrent de concentratie van goederenvervoer op vooraf vastgelegde reiswegen, met uitsluiting van alle andere.

Vandaar dat er in het wetsontwerp sprake is van de mogelijkheid van gedeeltelijke afschaffing van een vervoerdienst al naar gelang de concrete gevallen die zich kunnen voordoen. »

In verband met die afschaffing preciseert de Minister « dat de maatregelen tot afschaffing van reizigerstreinen en hun vervanging door autobussen niet onder de toepassing van deze wet vallen. De vervoerdienst wordt immers niet afgeschaft. Alleen de vorm waarin hij zich vertutwendt wordt gewijzigd. In de plaats van een trein komt, als vervoermiddel, de autobus. »

« De vrije keuze van de gebruiker moet worden gezien in verband met de andere principes die aan de basis liggen van het vervoerbeleid zoals wij dat hebben uitgestippeld, t.t.z. ten opzichte, enerzijds, van de laagste kostprijs voor de gemeenschap met de kwalitatief beste verkeersprestatie, anderzijds, van de rendabiliteit der onderneming.

Zij betekent dus dat met de verwezenlijking van die principes, de keuze van de gebruiker « economisch » vrij zal zijn, daar alle factoren, die de toestand op de verkeersmarkt scheef trekken, moeten uitgeschakeld zijn.

Het gaat hier dus eigenlijk niet over de keuze tussen twee of meer vervoerwijzen die altijd en overal zouden moeten aanwezig zijn.

Betreffende de vervoerplicht tegenover het gelegenheidsvervoer en het gevaar voor een zekere faciliteitspolitiek op dat stuk, mag ik aanstippen dat de principiële verplichting om te vervoeren blijft bestaan.

Gelegenheidsvervoer, dit wil zeggen vervoer dat, bij bepaalde vervoerwijzen, wegens overmacht of andere onvoorzien omstandigheden tijdelijk uitvalt en waarvoor op onregelmatige manier op de spoorweg wordt beroep gedaan, moet de spoorweg eveneens verzekeren.

Alleen wordt die verplichting versoepeld wat betreft de volgorde van aanneming en de volgorde van verzending. Gelegenheidsvervoer zal desnoods moeten wachten tot de trouwe cliënteel bediend is. De spoorweg zal zich hier laten leiden door zijn commerciële belangen. Vergeten wij overigens niet dat ditzelfde commercieel belang van aard is om elke faciliteitspolitiek uit te sluiten omdat men er toch moet op staan de cliënteel te bevredigen, zelfs de gelegenheidsklant, ten einde er een trouwe klant van te maken. »

De Minister bevestigt nog, betreffende de vervoerplicht, dat de spoorweg tot geen vervoerdienst kan verplicht worden welke nooit heeft bestaan. Zo nodig kan men wel een afgeschafte vervoerdienst opnieuw opleggen, eenvoudig door intrekking van het koninklijk besluit van afschaffing.

* * *

Talrijk zijn ook de leden, die beschouwingen wijden aan de problemen van *tarieven en bijzondere overeenkomsten* en van de al dan niet publikatie ervan zoals voorzien bij

Or, les deux grandes catégories de services de transport — voyageurs et marchandises — peuvent présenter de nombreuses différences selon qu'il est tenu compte de : la structure des tarifs avec leurs subdivisions en classes, de la distance kilométrique (transport sur X km), du tonnage (transport de X tonnes) également lié étroitement à la structure des tarifs, de la périodicité, des parcours; bref, de tous les éléments qui sont déterminants pour l'établissement du rendement ferroviaire général, économique et financier. En ce qui concerne les parcours, par exemple, puis-je signaler qu'un accord est intervenu en matière de trafic international à propos de la concentration du transport des marchandises sur des parcours préalablement déterminés, à l'exclusion de tous les autres.

Partant, il est question dans le projet de la possibilité de supprimer totalement ou partiellement certains services de transport, selon les cas concrets qui peuvent se présenter.

Au sujet de cette suppression, le Ministre précise que la présente loi ne s'applique pas aux mesures de suppression des trains de voyageurs et à leur remplacement par des autobus. En effet, le service de transport n'est pas supprimé. Seule la forme sous laquelle il se présente est modifiée. L'autobus remplace le train comme moyen de transport.

Il convient de voir le libre choix de l'usager par rapport aux autres principes qui sont à la base de la politique des transports telle que nous l'avons tracée, c'est-à-dire par rapport, d'une part, au prix de revient le plus bas pour la communauté tout en assurant la prestation de transport la meilleure du point de vue qualitatif et, d'autre part, à la rentabilité de l'entreprise.

Le libre choix signifie donc que, ces principes étant devenus réalité, le choix de l'usager sera « économiquement » libre, étant donné que tous les facteurs qui faussent la situation sur le marché des transports doivent être éliminés.

Il ne s'agit donc pas, à proprement parler, d'un choix entre deux ou plusieurs modes de transport qui devraient être présents partout et toujours.

En ce qui concerne l'obligation de transporter, face aux transports occasionnels et le danger d'une certaine politique de facilité en ce domaine, puis-je signaler que le principe de l'obligation de transporter reste maintenu.

De même les chemins de fer doivent assurer les transports occasionnels, c'est-à-dire les transports incombant momentanément, par suite d'une force majeure ou d'autres circonstances imprévues, et pour lesquels il est fait appel aux chemins de fer à intervalles irréguliers.

Cette obligation est assouplie exclusivement en ce qui concerne l'ordre d'acceptation et l'ordre d'expédition. Les transports occasionnels devront, si nécessaire, se faire après que la clientèle fidèle ait été servie. Les chemins de fer se laisseront guider ici par leurs intérêts commerciaux. N'oublions d'ailleurs pas que ce même intérêt commercial doit exclure toute politique de facilité car il importe de satisfaire la clientèle, et même le client occasionnel, afin d'en faire un client fidèle.

En ce qui concerne l'obligation de transporter, le Ministre confirme que les chemins de fer ne peuvent être contraints d'assurer un service de transport qui n'a jamais existé. Au besoin, un service de transport supprimé peut être imposé à nouveau par la simple abrogation de l'arrêté royal de suppression.

* * *

Nombreux aussi sont les membres qui émettent des considérations sur les problèmes des *tarifs* et des *accords particuliers* ainsi que sur leur publication ou leur non-

artikel 3 van huidig wetsontwerp, dat artikel 15 van de wet van 25 augustus 1891 grondig wijzigt.

Een lid maakt zijn principieel akkoord afhankelijk van de voorafgaandelijke voorwaarde dat de N. M. B. S. volkomen onafhankelijk zal worden door het scheppen van gezonde concurrentiële voorwaarden ten opzichte van wegen binnenvaartvervoer. Waar in de toekomst ten minste de kostprijs zal moeten gedekt zijn, meent hij dat de mogelijkheid niet meer zal bestaan om de tarieven te verlagen.

Een ander lid is van oordeel dat dit wetsontwerp op tijd komt; meer soepelheid bij de bepaling van bijzondere tarieven wordt sinds lang gewenst.

Nog een ander lid stelt evenwel de vraag of het scheppen van concurrentiële exploitatievoorwaarden geen utopie is. Is het stelsel « à fourchette » geen illusie? Wat de publikatievoorwaarden betreft, vraagt dit lid dat maatregelen zouden getroffen worden om discriminatie tussen de gebruikers te voorkomen.

Alhoewel akkoord met de principes, staat een ander lid toch sceptisch tegenover § 2 van artikel 3, waarin bepaald wordt dat de bijzondere overeenkomsten « moeten van aard zijn de financiële uitkomsten van het bedrijf te verbeteren ». Hoe zal dit echter bepaald en hoe zal de kostprijs berekend worden? Hoe zal dit gecontroleerd worden en door wie om de loyale concurrentie ten opzichte van privé-vervoerders te voorkomen?

Een lid, dat eveneens instemt met de versoepeling der tarieven, merkt op, in verband met eventueel gevaar van deloyale concurrentie, dat niet uit het oog mag verloren worden dat de infrastructuur van andere vervoerprijzen dan die van het spoor en zeker van het privé-vervoer, ten laste valt van het Rijk.

Een ander lid is van oordeel, dat de N. M. B. S. altijd in een zekere inferioriteitspositie zal staan ten opzichte van andere vervoermiddelen. Het vervoer van de reizigers gebeurt immers gewoonlijk onder de kostprijs. Vrezend voor het gevaar van toepassing der bepalingen van § 2 op het reizigersvervoer en rekening houdend met het feit, dat het tarief voor vervoer van arbeiders en bedienden voor de nijverheid een weerslag heeft op de kostprijsberekening, dringt hij aan, dat men niet zo ver zou gaan te eisen dat ook de sociale abonnementen de kostprijzen zouden moeten dekken.

Betreffende de bepaling dat de bijzondere overeenkomsten vergelijkbare vervoerprijzen en -voorwaarden moeten bieden aan de gebruikers die in vergelijkbare voorwaarden verkeren, vraagt een lid wie over die vergelijkbaarheid zal oordelen.

Volgens een ander lid betekent het stelsel « à fourchette » dat de tarieven beperkt blijven binnen een maximum en een minimum. Betekent dit ook dat het vervoer van kleine hoeveelheden tegen tamelijk hoge prijs kan geschieden, terwijl het vervoer van grote hoeveelheden zou kunnen geschieden tegen lagere prijzen?

« De nieuwe lezing van artikel 15 voorziet drie mogelijke koninklijke besluiten in verband met de bijzondere overeenkomsten », aldus de Minister in zijn antwoord.

« Ingevolge het laatste lid van § 2 kan de Koning bijzondere voorwaarden stellen voor het sluiten van bijzondere overeenkomsten, andere dan de algemene voorwaarden die zijn: de financiële uitkomsten van het bedrijf verbeteren en vergelijkbare voorwaarden verzekeren. Bovendien stelt hij de modaliteiten van controle van die overeenkomsten vast.

In § 4 wordt aan de Koning de macht gegeven om niet-gepubliceerde bijzondere overeenkomsten toch onder één of andere vorm bekend te maken.

In § 5 tenslotte is voorzien dat de Koning, wanneer dit volstrekt nodig blijkt, uitvoeringsmaatregelen kan voor-

publication, prévue par l'article 3 du présent projet de loi, qui apporte une modification fondamentale à l'article 15 de la loi du 25 août 1891.

Un membre subordonne son accord de principe à la condition préalable que la S. N. C. B. soit rendue entièrement indépendante par la création de saines conditions concurrentielles à l'égard des transports routiers et de la navigation intérieure. Etant donné qu'à l'avenir il faudra couvrir au moins le prix de revient, il estime qu'il ne sera plus possible de diminuer les tarifs.

Un autre membre est d'avis que ce projet vient à temps parce qu'une fixation plus souple des tarifs spéciaux était depuis longtemps souhaitée.

Un autre membre encore se demande cependant si la création de conditions d'exploitation concurrentielles n'est pas une utopie. Le système « à fourchette » n'est-il pas illusoire? Quant aux conditions de publication, il demande que des mesures soient prises en vue d'éviter des discriminations entre les usagers.

Tout en marquant son accord sur les principes, un autre membre est cependant sceptique à l'égard du § 2 de l'article 3, qui dispose que les accords particuliers « doivent être de nature à améliorer les résultats financiers de l'exploitation ». Comment déterminer cela et comment calculera-t-on le prix de revient? Comment et par qui ce prescrit sera-t-il contrôlé pour prévenir la concurrence déloyale à l'égard des transporteurs privés?

Un membre, qui marque également son accord sur l'assouplissement des tarifs, fait remarquer à propos du danger éventuel d'une concurrence déloyale, qu'il ne faut pas perdre de vue que l'infrastructure des modes de transport autres que le chemin de fer, et, en tous cas, du secteur des transports privés constitue une charge pour l'Etat.

Un autre membre pense que la S. N. C. B. se trouvera toujours dans une certaine position d'infériorité par rapport aux autres moyens de communication. En effet, le transport des voyageurs se fait généralement en dessous du prix de revient. Craignant le danger de voir appliquer les dispositions du § 2 au transport des voyageurs et tenant compte de ce que le tarif du transport des ouvriers et employés de l'industrie a une incidence sur le calcul du prix de revient, il insiste pour qu'on n'aille pas jusqu'à exiger que les abonnements sociaux couvrent également les prix de revient.

En ce qui concerne la disposition prévoyant que les accords particuliers doivent offrir des prix et conditions de transport comparables aux usagers se trouvant dans des conditions comparables, un membre voudrait savoir qui appréciera ces éléments de comparaison.

Un autre membre est d'avis que le système « à fourchette » revient à maintenir les tarifs dans les limites d'un maximum et d'un minimum. Peut-on en conclure aussi que le transport de petites quantités pourra se faire à des prix assez élevés tandis que de grandes quantités pourront être transportées à des prix inférieurs?

Le Ministre répond que la nouvelle rédaction de l'article 15 prévoit la possibilité de trois arrêtés royaux pour les accords particuliers.

En vertu du dernier alinéa du § 2, le Roi peut fixer, pour la conclusion d'accords particuliers, des conditions spéciales, autres que les conditions générales, à savoir: améliorer les résultats financiers de l'exploitation et assurer des conditions comparables. Il fixe en outre les modalités du contrôle de ces accords.

Le § 4 donne au Roi le pouvoir de publier, sous l'une ou l'autre forme, les accords particuliers qui n'ont pas été publiés.

Enfin, le § 5 prévoit que le Roi peut, s'il lui paraît indispensable, arrêter des mesures d'exécution en vue de satis-

schrijven om te voldoen aan de bepalingen van de internationale overeenkomsten goedgekeurd door het Parlement ».

« Overeenkomstig een in internationale middens thans algemeen gangbare opvatting moet elke bijzondere overeenkomst minstens de marginale kostprijs dekken, terwijl de integrale kostprijs minstens moet gedekt zijn wanneer men de totalisatie doet van alle particuliere gevallen. Aanvullend weze opgemerkt dat door de U. C. I. welbepaalde maatstaven voor de eenvormige kostprijsberekening van het spoorvervoer zijn vastgesteld.

Het is deze opvatting die ook alsnog zal gelden voor de appreciatie van de bijzondere overeenkomsten af te sluiten door de spoorwegen.

Er is geen sprake van de kostprijs van hun vervoer te laten dekken door de houders van sociale abonnementen. Hiervoor bestaan waarborgen zoals de wet van 23 juli 1926 houdende oprichting van de N. M. B. S. die aan de regering de mogelijkheid geeft zich te verzetten tegen elke voorgestelde tariefwijziging; evenals de wet van 27 juli 1962 op de invoering van een werkgeversbijdrage in het verlies veroorzaakt door de uitgifte van sociale abonnementen. Deze wet wordt niet opgeheven.

Wij moeten het ons nu echter ook niet ontveinzen dat in het kader van een gemeenschappelijk vervoerbeleid er wel stemmen zullen opgaan om de bijdrage van de Staat voor deze abonnementen, die een derde waarborg uitmaakt ten aanzien van mijn bevestiging, te doen afschaffen. Maar zover is het nog niet ! De werkgroep belast met de normalisering der spoorwegrekeningen heeft ten andere dit punt als een te normaliseren post in haar besluiten opgenomen.

Betreffende de vraag of het begrip « vergelijkbare voorwaarden » ook de concurrentievoorwaarden insluit, geldt ook op internationaal vlak reeds een administratieve rechtspraak. Want zowel het E. G. K. S.-Verdrag in zijn artikel 70, als het E. E. G.-Verdrag in artikel 79, sluiten discriminatoire praktijken inzake vervoerprijzen en -voorwaarden uit.

Het « Verslag Kapteyn » van 11 december 1961, uitgebracht namens de Commissie van Vervoer van de Europese Parlementaire Vergadering over een gemeenschappelijke vervoerpolitiek, wijdt daaraan meerdere bladzijden.

De Hoge Autoriteit van de E. G. K. S. heeft op gebied van discriminatie en van vergelijkbare voorwaarden der gebruikers een opvatting weerhouden die door het Hof van Justitie werd bekrachtigd en nu ook in de kringen van de E. E. G. schijnt gedeeld te worden.

De heer Kapteyn drukt zich daarover als volgt uit : Het is klaar dat de economische toestand van de ondernemingen zo verschillend kan zijn dat een vergelijking in geen geval dienstig kan zijn voor de toepassing van een notie die zo genuanceerd is als de notie van discriminatie. Het is daarom dat de Hoge Autoriteit, als basis van de vergelijkbaarheid voor de toestand van de gebruikers, criteria heeft weerhouden die uitsluitend betrekking hebben op de uitvoering van het transport als dusdanig. Onder deze criteria moeten worden geciteerd : de afstand van het transport, de degressiviteit van de vervoerprijzen in functie van de afstand en van de aard van de vervoerde goederen, de frequentie van de transporten, de functionele bijzonderheden van de bevorderingsreisweg et de concurrentie van de andere vervoerwijzen.

Hieruit blijkt dus dat de spoorweg niet aan discriminatie doet wanneer hij een bepaald tarief toepast voor een vervoer dat de concurrentie ondergaat van andere vervoerwijzen en een ander tarief voor een zelfde vervoer dat niet aan die concurrentie is onderworpen.

Het zal dus volgens het « Verslag Kapteyn » en volgens de arresten van het Hof van Justitie zijn, dat de algemene

faire aux dispositions des conventions internationales, ratifiées par le Parlement.

Conformément à une conception généralement admise à l'heure actuelle par les milieux internationaux, chaque accord particulier doit couvrir au moins le prix de revient marginal, le prix de revient intégral devant au moins être couvert en faisant la totalisation de tous les cas particuliers. Il convient d'ajouter à ce sujet que l'U. I. C. a établi des critères bien déterminés de calcul uniforme des prix de revient des transports par chemin de fer.

C'est également cette conception qui doit déterminer jusqu'à présent l'appréciation des accords particuliers à conclure par les chemins de fer.

Il n'est pas question de faire couvrir par les titulaires d'abonnements sociaux le prix de revient de leur transport. A cet effet, il a été prévu des garanties, telles que la loi du 23 juillet 1926 portant création de la S. N. C. B., qui donne au Gouvernement la possibilité de s'opposer à toute proposition de modification des tarifs, ainsi que la loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par l'émission d'abonnements sociaux. Cette loi n'est pas abrogée.

Toutefois, il ne faut pas se dissimuler que, dans le cadre d'une politique commune des transports, des voix s'élèveront pour faire supprimer l'intervention de l'Etat dans ces abonnements, intervention qui constitue une troisième garantie de mon affirmation. Mais nous n'en sommes pas encore là ! Le groupe de travail chargé de la normalisation des comptes des chemins de fer a d'ailleurs repris ce point dans ses conclusions comme un poste à normaliser.

Quant à la question de savoir si la notion de « conditions comparables » comprend également les conditions concurrentielles, elle fait aussi déjà l'objet d'une jurisprudence sur le plan international. En effet, tant le Traité sur la C. E. C. A., en son article 70, que le Traité de la C. E. E., en son article 79, excluent toute pratique discriminatoire en matière de prix et conditions de transports.

Le rapport du 11 décembre 1961, fait par M. Kapteyn au nom de la Commission des Transports de l'Assemblée parlementaire européenne sur une politique communautaire des transports, consacre plusieurs pages à cette question.

La Haute Autorité de la C. E. C. A. a retenu, en matière de discrimination et de conditions comparables des usagers, une conception qui a été confirmée par la Cour de Justice et qui semble maintenant être partagée aussi par les autorités de la C. E. E.

M. Kapteyn s'exprime comme suit à ce sujet : Il est évident que la différence de situation économique des entreprises peut être si grande que toute comparaison serait inutile pour appliquer une notion aussi nuancée que celle de la discrimination. C'est pour cette raison que la Haute Autorité a retenu comme éléments de base comparables de la situation des usagers, des critères se rapportant exclusivement à l'exécution des transports comme tels. Parmi ces critères, il a lieu de mentionner : la distance du transport, la dégressivité des prix des transports en fonction de la distance et de la nature des marchandises transportées, la fréquence des transports, les particularités fonctionnelles du parcours d'acheminement et la concurrence des autres modes de transport.

Il en résulte que le chemin de fer ne pratique pas de discrimination lorsqu'il applique un tarif déterminé à un trafic, qui subit la concurrence d'autres modes de transport, et un autre tarif à ce même trafic lorsque celui-ci ne subit pas ladite concurrence.

Ce sera donc d'après le « rapport Kapteyn » et d'après les arrêts de la Cour de Justice que la condition générale de

voorwaarde van vergelijkbaarheid op de bijzondere overeenkomsten zal worden toegepast en gecontroleerd ».

Wat de koninklijke besluiten en hun inhoud, meer bepaald betreffende de bijzondere voorwaarden inzake het sluiten van bijzondere overeenkomsten aangaat, deelt de Minister verder mede : « Het sluiten van bijzondere overeenkomsten is geen doel op zichzelf, want het wetsontwerp is er in de eerste plaats op gericht een politiek van egalitatie, van harmonisatie mogelijk te maken, zowel op nationaal als op internationaal vlak.

Die politiek moet als één geheel worden beschouwd en de verplichtingen, zoals de noodzakelijkheid marge-tarieven te eerbiedigen of een zekere publiciteit inzake bijzondere overeenkomsten in acht te nemen of nog het verbod contracten af te sluiten wanneer aan sommige voorwaarden niet is voldaan, zullen door de Koning maar aan de spoorweg kunnen worden opgelegd in de mate dat dergelijke verplichtingen eveneens voor de andere vervoerwijzen gelden. »

Betreffende het marge-tarief verklaart de Minister dat dit tariefsysteem nu, in zijn principieel, algemeen aanvaard wordt als zijnde, inzake coördinatie op gebied van tariefvorming, dat wat best aan de noden op dat stuk beantwoordt. De Minister gelooft niet dat het een utopie zal zijn voor het spoorwegvervoer. Veeleer zou het een utopie kunnen zijn voor de andere vervoerwijzen. Maar alles zal afhangen van de controlemaatregelen en van de sancties in geval van overtreding.

Nopens de modaliteiten van controle, die door de uitvoerende macht zullen worden voorzien, drukt de Minister zich concreet uit.

« Ik heb de intentie de modaliteiten van toezicht als volgt te bepalen :

a) De Minister zal zich elke bijzondere overeenkomst binnen de tien dagen na de afsluiting kunnen doen meedelen. Derwijze zal het beleid inzake bijzondere overeenkomsten quasi dag aan dag kunnen gevolgd worden.

b) Zonder voorafgaande toelating van de Minister zal geen enkele bijzondere overeenkomst voor een duur van meer dan één jaar kunnen afgesloten worden. Derwijze zal de Minister voor geen onherroepelijk feit worden geplaatst en worden de belangen van de vervoeronderneming en de rechten van de klant ook gevrijwaard.

c) Op vraag van de Minister zullen de afsluiting of, wat veel belangrijker is, het niet afsluiten van bijzondere overeenkomsten moeten gerechtvaardigd worden.

d) Indien de Minister oordeelt dat de afsluiting of het niet afsluiten van bijzondere overeenkomsten niet beantwoordt aan de gestelde voorwaarden, zal de vervoerder er moeten aan verhelpen en de Minister kennis geven van de in die zin getroffen maatregelen.

e) De Minister zal zich te allen tijde mogen verzetten tegen de verlenging van een bijzondere overeenkomst. Inderdaad, wanneer er een overtreding gebeurt van de verplichting inzake de overeenkomsten, dan kan zij niet worden verbroken gelet op de door de klant verworven rechten. Maar aan dit bezwaar wordt verholpen, enerzijds door het feit dat de bijzondere overeenkomst niet voor langer dan één jaar mag worden afgesloten en, anderzijds door de beschikking van verzet die aan de Minister zal toelaten de gevolgen van een eventuele overtreding tot een minimum te herleiden. »

Aan de hand van de modaliteiten van toezicht doet de Minister opmerken dat de bijzondere overeenkomsten geen

comparabiliteit sera appliquée aux accords particuliers et qu'elle sera soumise au contrôle ».

Quant au contenu des arrêtés royaux, plus spécialement en ce qui concerne les conditions spéciales pour la conclusion d'accords particuliers, le Ministre déclare encore : « La conclusion d'accords particuliers ne constitue pas un but en soi, car le projet de loi tend en premier lieu à permettre une politique d'égalisation, d'harmonisation, tant sur le plan national que sur le plan international.

Cette politique doit être considérée dans son ensemble et les obligations qu'elle implique, telle que celle consistant à respecter les tarifs marginaux ou à pratiquer une certaine publicité en matière d'accords particuliers ou encore l'interdiction de conclure des contrats particuliers ne répondant pas à certaines conditions, ne pourront être imposées au chemin de fer par le Roi que dans la mesure où elles s'appliquent également aux autres modes de transport. »

En ce qui concerne le tarif marginal, le Ministre déclare qu'actuellement ce régime tarifaire est généralement accepté en principe, et est considéré comme étant celui qui répond le mieux aux nécessités en matière de coordination tarifaire. Le Ministre ne croit pas qu'il se révélera une utopie pour le transport par chemin de fer. Il se pourrait qu'il s'avère plutôt une utopie pour les autres modes de transport. Cependant, tout dépendra des mesures de contrôle et des sanctions en cas d'infraction.

En ce qui concerne les modalités de contrôle qui seront appliquées par le pouvoir exécutif, le Ministre fait une déclaration très nette :

« J'ai l'intention de définir comme suit les modalités de contrôle :

a) Le Ministre pourra se faire communiquer tout accord particulier dans les dix jours de sa conclusion. Ainsi la politique en matière d'accords particuliers pourra-t-elle être suivie pour ainsi dire de jour en jour.

b) Aucun accord particulier pour une durée de plus d'un an ne pourra être conclu sans l'autorisation préalable du Ministre. Ainsi le Ministre ne sera-t-il pas placé devant un fait irrévocable. D'autre part, les intérêts de l'entreprise de transport et les droits du client seront également sauvegardés.

c) A la demande du Ministre, la conclusion ou la non-conclusion — ce qui est beaucoup plus important — d'accords particuliers devront être justifiées.

d) Si le Ministre estime que la conclusion ou la non-conclusion d'accords particuliers ne répondent pas aux conditions requises, le transporteur devra remédier à la situation ainsi créée en portant à la connaissance du Ministre les mesures prises à cet effet.

e) Le Ministre pourra, à tout moment, s'opposer à la prorogation d'un accord particulier. En effet, en cas de non-observation des obligations imposées par ces accords, ceux-ci ne pourront être résiliés, étant donné les droits acquis par les clients. Mais il est remédié à cet inconvénient par le fait que l'accord particulier ne pourra être conclu pour une période de plus d'un an d'une part, et par la disposition d'opposition permettant au Ministre de réduire au minimum les conséquences d'une éventuelle non-observation des conditions imposées, d'autre part. »

Le Ministre fait observer, en se référant aux modalités de contrôle, que les accords particuliers ne sont pas des

« geheime » overeenkomsten zijn, die aan niemand mogen worden medegedeeld, zoals een lid ten onrechte veronderstelde.

Het is ten andere mogelijk dat zij, buiten de mededeling aan de Minister, ook nog aan andere instanties dienen meegedeeld te worden, hetzij volledig, hetzij gedeeltelijk of in een bepaalde vorm, wanneer daartoe op nationaal vlak moet worden beslist of op internationaal vlak ingevolge een algemene voor alle landen geldende verordening. Die mogelijkheid staat open met § 4 en zo nodig met § 5 van het nieuw artikel 15 waarin aan de Koning daartoe de macht wordt gegeven.

De bestendige controle waaraan de bijzondere overeenkomsten onderworpen zullen worden, ondervangt, zo meent de Minister, ook de vrees van willekeur waaraan een lid uiting gaf.

En de Minister voegt eraan toe: « Dergelijke willekeur zal ook principieel uitgesloten worden wanneer men deze moest beschouwen in functie van de andere vervoerwijzen; want de eventuele bijzondere voorwaarden zullen voor alle wijze van transport identiek, of nagenoeg identiek moeten zijn. Bevoordeling van de ene vervoerwijze tegenover de andere mag er niet zijn. Zij moeten allen op dezelfde voet worden geplaatst. »

* * *

In verband met het *ter beschikking stellen van spoorwagens* waarvan sprake in artikel 5, wijst een lid er op hoe de haven van Antwerpen onder sterke concurrentiële druk staat b.v. van de zijde van Rotterdam. Tot nu toe is een grote troef voor Antwerpen de snelle aan- en afvoer waarbij het spoor een belangrijke rol speelt. Zal een eventuele inkrimping van de vervoermogelijkheden geen vertraging in het verkeer veroorzaken, wat schadelijke gevolgen zou meeslepen?

De Minister stelt het lid gerust. Hij bevestigt dat de Nationale Maatschappij alles doet wat mogelijk is om de haven te bevoorraden in nodige wagens; en dat in de toekomst ook zal blijven doen. Zij zal haar diensten zelf nog verbeteren. De Minister is persoonlijk van oordeel dat er b.v. een handelsagent uitsluitend voor de haven moet worden aangesteld.

* * *

Nog tijdens de algemene bespreking wordt, naar aanleiding van de antwoorden door de Minister verstrekt, commentaar uitgebracht nopens bepaalde aspecten van het wetsontwerp vooral betreffende de afschaffing van vervoerdiensten, de opvatting van gelegenheidsvervoer en margetarief.

De Minister beklemtont dat de ontworpen wijzigingen opgevat werden in de optiek van een gecoördineerd beleid in alle vervoerwijzen.

Op de vraag van een lid of de Regering voorgedijrecht uitoefent bij de controle over bijzondere overeenkomsten, antwoordt de Minister bevestigend.

Een lid is van oordeel, dat een ruime publiciteit zou dienen gegeven aan het artikel betreffende de verplichting tot vervoer, waarbij zou kunnen gewezen worden op de verantwoordelijkheid van de gebruikers wat betreft het materieel voor vervoer van mazout, gas, enz.

De Minister stemt hiermee in, er echter op wijzend dat het bestendig contact en overleg van het beheer van het spoor met de bedoelde industrieën daartoe kan bijdragen.

* * *

Het breedvoerig antwoord van de Minister op de onderscheidene vragen en zijn concrete toelichting nopens de

accords « secrets », qui ne peuvent être communiqués à personne, comme un membre en avait fait, à tort, la supposition.

Il se pourrait d'ailleurs qu'en dehors de la communication au Ministre, ces accords doivent également être communiqués soit intégralement, soit en partie ou sous une forme déterminée, à d'autres instances, s'il en était décidé ainsi sur le plan national ou sur le plan international, conformément à un règlement général s'appliquant à tous les pays. Cette possibilité est réservée par le § 4 et, au besoin, par le § 4 du nouvel article 15 qui accorde ce pouvoir au Roi.

Ce contrôle permanent des accords particuliers est également, estime le Ministre, de nature à dissiper la crainte de l'arbitraire qu'avait exprimée un membre.

Et le Ministre d'ajouter: « L'arbitraire sera, en principe, également exclu, lorsqu'on le considère en fonction des autres modes de transport, car les conditions spéciales éventuelles devront être identiques, ou pratiquement identiques pour tous les modes de transport. On ne peut favoriser un moyen de transport par rapport à un autre. On doit les mettre tous sur le même pied. »

* * *

En ce qui concerne la *mise à la disposition des wagons* dont traite l'article 5, un membre attire l'attention sur le fait que le port d'Anvers doit subir une forte concurrence, par exemple, de la part de Rotterdam. Jusqu'à présent, le transport rapide à destination et au départ d'Anvers, dans lequel le chemin de fer joue un rôle important, constitue un atout majeur pour cette ville. Une réduction éventuelle des possibilités de transport n'occasionnera-t-elle pas un ralentissement du trafic, ce qui entraînerait des conséquences néfastes?

Le Ministre rassure le membre. Il affirme que la Société Nationale fait tout ce qui est possible afin de procurer au port les wagons nécessaires; et qu'elle continuera à le faire à l'avenir. Elle améliorera même encore ses services. Le Ministre est, personnellement, d'avis qu'il faut par exemple désigner un agent commercial affecté uniquement au port.

* * *

Au cours de la discussion générale, et à l'occasion des réponses faites par le Ministre, certains aspects du projet de loi, surtout en ce qui concerne la suppression de services de transport, la notion de transport occasionnel et de tarif marginal, ont encore fait l'objet de commentaires.

Le Ministre met l'accent sur le fait qu'on a conçu les modifications proposées dans l'optique d'une gestion coordonnée pour tous les modes de transport.

Le Ministre répond affirmativement à la question d'un membre demandant si le Gouvernement exerce un droit de tutelle lors du contrôle des conventions spéciales.

Un membre estime qu'il faudrait donner une large publicité à l'article concernant l'obligation de transporter; à cette occasion on pourrait attirer l'attention sur la responsabilité des usagers en ce qui concerne le matériel pour le transport de mazout, de gaz, etc.

Le Ministre marque son accord à ce sujet tout en signalant que les contacts et les consultations que l'administration des chemins de fer a, en permanence, avec les industries en question peuvent y contribuer.

* * *

Un membre déclare que la réponse détaillée du Ministre aux diverses questions et le commentaire concret qu'il a

geest waarin de te treffen koninklijke besluiten zullen opgevat zijn, hebben, naar de verklaring van een lid, veel aarzeling weggenomen.

Aan het einde van deze vruchtbare bespreking tekent zich, in algemene zin, een ruime eensgezindheid af ten gunste van huidig wetsontwerp.

BEPREKING VAN DE ARTIKELEN.

Eerste artikel.

Wordt eenparig aangenomen.

Art. 2.

Een lid wijst op het onderscheid tussen het advies van de Raad van State en de tekst van het ontwerp betreffende het in werking stellen van de tarieven. De ene tekst voorziet drie, de andere twee dagen na bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Dit onderscheid berust op een misverstand. De bedoeling is wel dat de tarieven in werking mogen gesteld worden de tweede dag na die waarop zij zijn bekendgemaakt.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 3.

Een lid vraagt bijkomende toelichting nopens de kostprijsberekening.

De Minister onderstreept nogmaals dat het spoor een deloyale druk ondergaat wegens de verplichting tot publicatie ook van de bijzondere tarieven. Hieraan wordt door huidig wetsontwerp verholpen. De marginale kostprijs kan onmiddellijk berekend worden; en daartoe schikt men zich naar de internationale conventies.

Een ander lid vraagt zich af of de tekst van het tweede lid van § 2 niet beter zou luiden: « Elk van deze overeenkomsten... ».

De Commissie is evenwel van oordeel, dat de huidige tekst volstaat.

Ditzelfde lid stelt de vraag of het begrip « marginale kostprijs » niet in de tekst van de desbetreffende koninklijke besluiten dient opgenomen.

De Minister verklaart dat een contract nooit onder de marginale kostprijs mag worden afgesloten. Maar het geheel van de kostprijs moet bekeken worden in het geheel van de exploitatie der vervoermaatschappij.

In het raam van de geleidelijke coördinatie van het beleid voor alle vervoerwijzen, zal, op stuk van kostprijsberekening het sociaal aspect van b.v. de binnenscheepvaart met haar uitgesproken familiaal karakter evenmin uit het oog mogen verloren worden.

Een ander lid meent dat dit artikel voor de haven van Antwerpen een zware concurrentie in het leven zal roepen.

De Minister verklaart echter formeel dat elke overeenkomst onder de marginale kostprijs afgesloten, verbroken kan worden.

Op vraag van een lid wat begrepen moet worden onder de term « weldadigheidssperken », verwijst de Minister, het Rode Kruis als voorbeeld aanstippend, naar de teksten der internationale conventies.

Artikel 3 wordt eenparig, op één onthouding na, aangenomen.

Art. 4.

Eenparig aangenomen.

donné au sujet de l'esprit dans lequel seront pris les arrêtés royaux, ont mis fin à beaucoup d'hésitations.

A la fin de cette fructueuse discussion se dégage une large unanimité en faveur du présent projet de loi.

DISCUSSION DES ARTICLES.

Article premier.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 2.

Un membre attire l'attention sur la différence entre l'avis du Conseil d'Etat et le texte du projet concernant la mise en vigueur des tarifs. Le premier texte prévoit la mise en vigueur trois jours, le second deux jours après la publication au *Moniteur belge*.

Cette différence est la conséquence d'un malentendu. L'intention est bien que ces tarifs puissent être mis en vigueur le deuxième jour qui suit le jour de leur publication.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 3.

Un membre demande une explication complémentaire au sujet du calcul du prix de revient.

Le Ministre souligne, une fois de plus, que le chemin de fer subit une pression déloyale, du fait de l'obligation de publier également les tarifs spéciaux. Le présent projet de loi apporte un correctif sur ce point. Le prix de revient marginal peut être calculé immédiatement; et, pour ce faire, on se conforme aux conventions internationales.

Un autre membre se demande s'il ne vaudrait pas mieux libeller le texte du deuxième alinéa du § 2 comme suit: « Chacun de ces accords doit... ».

La Commission estime toutefois que le texte actuel suffit.

Le même membre demande si la notion de « prix de revient marginal » ne doit pas être reprise dans le texte des arrêtés royaux relatifs à cette question.

Le Ministre déclare qu'un contrat ne peut jamais être conclu en dessous du prix de revient marginal. Il faut toutefois considérer l'ensemble du prix de revient par rapport à l'ensemble de l'exploitation de la société de transport.

Dans le cadre de la coordination progressive de la politique pour tous les modes de transport, il ne faudra pas non plus, en ce qui concerne le calcul du prix de revient, perdre de vue l'aspect social de la navigation intérieure par exemple, avec le caractère nettement familial de celle-ci.

Un autre membre estime que cet article fera naître une forte concurrence au détriment du port d'Anvers.

Le Ministre déclare toutefois formellement que toute convention, conclue en dessous du prix de revient marginal, peut être rompue.

Un membre ayant demandé ce qu'il fallait entendre par le terme « œuvre de bienfaisance », le Ministre, citant la Croix-Rouge comme exemple, se réfère aux textes des conventions internationales.

L'article 3 est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Art. 4.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 5.

Een lid vraagt of de reglementen gewijzigd, aangevuld of verbeterd zullen worden.

De Minister verklaart dat de schrapping uit de wet en verwijzing naar de reglementen een versoepeling voor de activiteit van het spoorwegbeheer betekent. De samenstelling van de raad van beheer van de N. M. B. S. is een waarborg voor een objectieve reglementering betreffende de dagen waarop dit beheer niet verplicht is goederen te aanvaarden, wagens ter beschikking te stellen of goederen af te leveren.

Een ander lid stelt voor de term « spoorwagens » te vervangen door « vervoermiddelen ». De Minister is echter van oordeel dat het bezwaar tegen vermeende beperking opgevangen wordt door het slot van dit artikel : « ... en de goederen aan de geadresseerde worden geleverd ».

Artikel 5 wordt eenparig aangenomen.

Art. 6.

Eenparig aangenomen.

* * *

Het gehele ontwerp wordt goedgekeurd met 12 stemmen en één onthouding.

De Verslaggever,

M. VAN HERREWEGHE.

De Voorzitter,

PI. DE PAEPE.

Art. 5.

Un membre demande si les règlements seront modifiés, complétés ou corrigés.

Le Ministre déclare que la suppression de la disposition légale et la référence aux règlements constitue un assouplissement des activités d'administration des chemins de fer. La composition du conseil d'administration de la S. N. C. B. est la garantie d'une réglementation objective quant aux jours auxquels cette administration n'est pas tenue d'accepter des marchandises, de mettre des wagons à disposition des intéressés ou de livrer des marchandises au destinataire.

Un autre membre propose de remplacer le terme « wagons » par « moyens de transport », mais le Ministre estime toutefois que la difficulté que présente cette restriction est éliminée par la fin de l'article « ... et de la livraison des marchandises au destinataire ».

L'article 5 est adopté à l'unanimité.

Art. 6.

L'article 6 est adopté à l'unanimité.

* * *

L'ensemble du projet est adopté par 12 voix et une abstention.

Le Rapporteur,

M. VAN HERREWEGHE.

Le Président,

PI. DE PAEPE.

BIJLAGE. — ANNEXE.

**WET VAN 25 AUGUSTUS 1891 HOUDENDE HERZIENING
VAN DE TITEL VAN HET WETBOEK VAN KOOPHANDEL
BETREFFENDE DE VERVOEROVEREENKOMSTEN.**

HOOFDSTUK II.

Van het vervoer per spoorweg.

I. — De verplichting alles te vervoeren wat wordt aangeboden.

ARTIKEL.	HUIDIGE TEKST.	VOORGESTELDE TEKST.	COMMENTAAR.
11	Het beheer van elke spoorweg is verplicht tot het vervoer van personen en goederen waarvoor die spoorweg werd aangelegd.	<i>Artikel 11.</i> Het bestuur van elke spoorweg moet alle vervoer van personen of goederen verrichten dat kan geschieden met de normale vervoermiddelen waarmede aan de regelmatige behoeften van het verkeer kan worden voldaan. Een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit kan, met inachtneming van de belangen van 's lands economie, de spoorwegbesturen machtigen om bepaalde vervoerdiensten geheel of gedeeltelijk af te schaffen.	De nieuwe tekst brengt een versoepeling aan de huidige strakke «verplichting te vervoeren alles wat wordt aangeboden. Hij <i>herneemt de verplichting om te vervoeren</i> (zoals deze in de CIM sinds 1952 voorkomt) maar <i>onder bepaalde voorwaarden</i>. Hij bevat nl. twee nieuwe aspecten : het ene aangaande de hoedanigheid; het andere aangaande de hoeveelheid van het materieel en de installaties nodig voor het vervoer. <i>Aspect hoedanigheid</i> : de uitdrukking «het vervoer dat kan geschieden met de normale vervoermiddelen» betekent dat de spoorweg de aanneming van een vervoer mag weigeren, indien de normale vervoermiddelen, alsmede de normale laad- en losinstallaties niet volstaan om dat vervoer te verzekeren. <i>Aspect hoeveelheid</i> : de uitdrukking «waarmede aan de regelmatige behoeften van het verkeer kan worden voldaan» betekent dat de spoorweg niet meer verplicht is over het materieel te beschikken dat economisch niet rendabel is, omdat het slechts sporadisch of onregelmatig benuttigd wordt. <i>Geen enkele toelating</i> is nodig om die beginsels in praktijk te stellen. Met de tweede alinea van de nieuwe tekst, wordt de spoorweg de mogelijkheid gegeven zekere diensten geheel of gedeeltelijk af te schaffen. Aangezien het over een zo belangrijke zaak gaat dient evenwel om het algemeen belang te vrijwaren de Koning machtiging te geven, zoals voor de demontering van een lijn en de overdracht van de exploitatie van een lijn. In onderhavig geval wordt zelfs vereist dat het besluit getroffen wordt na overleg in de Ministerraad. Anderzijds past het uitdrukkelijk te wijzen op het algemeen belang in de tekst.
12	Bijzondere reglementen bepalen de boeken en stukken ter inschrijving van de zendingen en ter heffing van de vrachtprijzen. Voor de Staatsspoorwegen worden die reglementen vastgesteld door de Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien; voor de vergunde spoorwegen en buurtspoorwegen door hun eigen beheer, onder goedkeuring van de bevoegde Minister. Voor het gerecht gelden die boeken en stukken als die van handelaars en commissionarissen.	Onveranderd. Onveranderd. Onveranderd.	

LOI DU 25 AOUT 1891
CONCERNANT LES CONTRATS DE TRANSPORT.

CHAPITRE II.

Des transports par chemins de fer.

1. — Obligation d'exécuter toutes les demandes de transport.

ARTICLE.	TEXTE ACTUEL.	TEXTE PROPOSE.	COMMENTAIRES.
11	L'administration de tout chemin de fer mis à la disposition du public est tenue d'effectuer les transports de personnes et de marchandises en vue desquels le chemin de fer a été établi.	<i>Article 11.</i> L'administration de tout chemin de fer est tenue d'effectuer tout transport de personnes ou de marchandises compatible avec les moyens de transport normaux permettant de satisfaire aux besoins réguliers du trafic. Un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres peut, compte tenu des intérêts de l'économie nationale, autoriser les administrations du chemin de fer à supprimer totalement ou partiellement certains services de transport.	Le nouveau texte assouplit le caractère rigoureux de l'actuelle « obligation de transporter » tout ce qui est offert au transport. Il reprend l'obligation de transporter (telle qu'elle est stipulée par la C.I.M. depuis 1952), mais <i>sous certaines conditions</i>. Il contient notamment deux aspects nouveaux : le premier concerne la qualité; le second se rapporte à la quantité de matériel et d'installations indispensables pour assurer le transport. <i>Aspect qualité</i> : la formule : à condition que le transport demandé soit « compatible avec les moyens de transport normaux » signifie que les chemins de fer peuvent refuser d'accepter un transport déterminé, si les moyens de transport normaux ou les installations normales de chargement ou de déchargement ne suffisent pas à assurer le transport en question. <i>Aspect quantité</i> : la formule « permettant de satisfaire aux besoins réguliers du trafic » signifie que les chemins de fer ne sont plus dans l'obligation de disposer d'un matériel qui n'est pas économiquement rentable en raison de son utilisation sporadique ou irrégulière. <i>Aucune autorisation</i> n'est nécessaire pour appliquer ces principes. Le second alinéa du nouveau texte donne la possibilité aux chemins de fer de supprimer partiellement ou totalement certains services. Cependant, étant donné l'importance de la question et en vue de sauvegarder l'intérêt général, il y a lieu d'attribuer ce pouvoir au Roi, tout comme dans les cas de suppression de ligne ou de transfert d'exploitation d'une ligne. En l'occurrence, il est même exigé que l'arrêté soit pris après délibération du Conseil des Ministres. D'autre part, il convient dans le texte d'invoquer explicitement l'intérêt général.
12	Les livres et écritures pour l'enregistrement des transports et la perception des taxes seront déterminés par des règlements particuliers. Ces règlements seront arrêtés par le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes, pour les chemins de fer de l'Etat; ils le seront, pour les chemins de fer concédés et pour les chemins de fer vicinaux, par leur administration et sous l'approbation du Ministre compétent. Ces livres et écritures auront la même valeur en justice que les livres et les écritures des commerçants et des commissionnaires.	Inchangé. Inchangé. Inchangé.	

ARTIKEL.	HUIDIGE TEKST.	VOORGESTELDE TEKST.	COMMENTAAR.
2. — Verplichtingen betreffende de voorwaarden van aanneming en verzending.			
16 tot 27		Onveranderd.	
28	Behalve bij het bestaan van redenen van voorrang gegrond op het algemeen belang of de dienstvereisten, moet het Beheer de goederen verzenden in de volgorde, waarin zij werden aangeboden.	Wordt afgeschaft.	Deze bepaling is zonder praktisch belang. Zij kan niet in alle gevallen in acht genomen worden (voorbeeld : vervoer van bederfelijke goederen). Zij is bovendien strijdig met de commerciële belangen van de spoorweg, wanneer toevallige vervoeren worden aangeboden. Ook in de CIM - 1962 werd deze beschikking afgeschaft op eenstemmig advies van al de Staten.
29	De reglementen bepalen de tijd waarbinnen :	Onveranderd.	
	1° de goederen moeten aangenomen worden of de wagens ter beschikking van de afzender gesteld;		
	2° het vervoer moet geschieden;		
	3° de goederen aan de bestemming moeten besteld worden.		
	Voor de aanneming van zendingen binnen het Rijk mogen geen termijnen worden bepaald behalve voor :		Het stellen van materieel binnen wettelijk vastgestelde termijnen is commercieel niet verantwoord. Een zekere soepelheid in de actie van het spoorwegbeheer is volstrekt nodig. Deze soepelheid kan geen aanleiding tot misbruik geven, aangezien het beginsel van de verplichting om te vervoeren blijft bestaan.
	1° volle wagenladingen vrachtgoed;	Wordt afgeschaft.	
	2° levende dieren.		
	De termijn is hoogstens twee dagen voor zendingen waarvoor minder dan vijf wagens en hoogstens vier dagen, wanneer meer wagens gevraagd worden.	Wordt afgeschaft.	
	De levering, binnen een bepaalde termijn, van het bijzonder materieel, door de reglementen bepaald, is niet verplichtend.	Onveranderd.	
	Het Beheer is niet verplicht goederen te aanvaarden vóórdat de lading moet geschieden.	Onveranderd.	
31	Op zon- en feestdagen is het Beheer niet verplicht goederen te aanvaarden, wagens ter beschikking van de afzender te stellen of de bestemming goederen af te leveren. Als de dag na die afgifte ter station van vertrek een zon- of feestdag is, begint de leverings-tijd vierentwintig uren later.	Artikel 31. De reglementen bepalen, met inachtneming van de behoeften van de exploitatie, de dagen en uren waarop de goederen in ontvangst worden genomen, de spoorwagens ter beschikking van de gegadigden worden gesteld en de goederen aan de geadresseerde worden geleverd.	De huidige tekst verplicht de aanneming ten vervoer en de aflevering aan de geadresseerde op alle dagen, behalve op zon- en feestdagen. Deze beschikking is niet meer aan de huidige toestand aangepast vooral als men rekening houdt met de bijna algemene invoering van de vijfdagen-week. Ook op dit gebied dient versoepeling gebracht. De spoorweg moet een zekere commerciële vrijheid gelaten om zijn diensten in te richten naar de noodwendigheden.
	Evenzo, als een zon- of een feestdag de laatste dag is van de leveringstijd, vervalt deze laatste de onmiddellijk daarop volgende dag.		
	Deze verschillende uitzonderingen zijn niet van toepassing op bepaalde goederen, opgegeven in een reglement.		
	Als het Beheer in zijn reglementen bepaalt dat het goederenvervoer op zon- en feestdagen niet zal geschieden, wordt de termijn voor de levering van materieel en de leveringstijd van de zendingen in evenredigheid verhoogd.		

ARTICLE.	TEXTE ACTUEL.	TEXTE PROPOSE.	COMMENTAIRES.
2. — Obligations relatives aux conditions d'acceptation et d'expédition.			
16 à 27		Inchangés.	
28	L'Administration est tenue d'opérer les transports de marchandises dans l'ordre où ils lui sont confiés, sauf les raisons de préférence qui seraient fondées sur l'intérêt public ou les nécessités du service.	Supprimé.	Cette stipulation n'a aucune portée pratique. Il n'est pas possible d'en tenir compte dans tous les cas (exemple : transport de denrées périssables). Elle est d'ailleurs en opposition avec les intérêts commerciaux des chemins de fer, lors des offres de transport occasionnelles. La C.I.M.-1962, à l'unanimité, a supprimé également ces dispositions.
29	Les règlements déterminent les délais dans lesquels doivent s'opérer : 1° l'acceptation des transports ou la mise des wagons à la disposition de l'expéditeur; 2° les transports ; 3° la remise des marchandises au destinataire. Il ne peut être stipulé de délais pour l'acceptation des transports destinés à l'intérieur du pays que s'il s'agit : 1° d'expédition par charge complète en service de petite vitesse; 2° d'animaux vivants. Le délai ne peut être de plus de deux jours pour les transports qui nécessitent l'emploi de moins de cinq wagons et de quatre jours lorsque le matériel demandé est plus considérable. La fourniture, dans un délai déterminé du matériel spécial tel qu'il sera défini par les règlements n'est pas obligatoire. L'Administration n'est pas tenue de recevoir la marchandise avant que le chargement doive en avoir lieu.	Inchangé. Supprimé. Supprimé. Inchangé. Inchangé.	La mise à disposition de matériel dans des délais fixés légalement est commercialement injustifiable. Une certaine souplesse de mouvement est absolument indispensable à l'administration des chemins de fer. Etant donné le maintien du principe de l'obligation de transporter, il est impossible que cette souplesse donne lieu à des abus.
31	L'acceptation des transports ou la mise des wagons à la disposition de l'expéditeur, ainsi que la délivrance des marchandises au destinataire ne sont pas obligatoires les dimanches et jours fériés. Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche ou un jour férié, le délai de livraison commence à courir vingt-quatre heures plus tard. De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement. Ces diverses exceptions ne sont pas applicables à certaines marchandises qui seront déterminées par un règlement. Dans le cas où l'administration introduirait dans ses règlements l'interruption de transport des marchandises pendant les dimanches et les jours fériés, les délais de livraison du matériel et les délais de transport seront augmentés à proportion.	Article 31. Les règlements déterminent, compte tenu des nécessités de l'exploitation, les jours et heures de l'acceptation des marchandises, de la mise des wagons à la disposition des intéressés et de la livraison des marchandises au destinataire.	Le texte actuel impose l'acceptation au transport et la délivrance au destinataire tous les jours de la semaine sauf les dimanches et jours fériés. Cette disposition n'est plus adaptée à la situation actuelle, surtout si l'on considère que la semaine des cinq jours est d'application quasi générale. Un assouplissement s'impose également en ce domaine. Les chemins de fer doivent jouir d'une certaine liberté dans l'organisation de leurs services.

ARTIKEL.	HUIDIGE TEKST.	VOORGESTELDE TEKST.	COMMENTAAR.
3. — De verplichtingen inzake tarieven. — Publicatie. — Gelijkheid van behandeling der gebruikers. Particuliere contracten.			
13	De vrachtovereenkomst is gesloten tegen de prijzen en voorwaarden van wettelijke uitgegeven tarieven en reglementen.	Onveranderd.	
14	De prijzen en voorwaarden van het vervoer worden bepaald : voor Rijksspoorwegen, bij een bijzondere wet of krachtens die wet; voor de vergunde spoorwegen en buijtspoorwegen, door hun bestuur, binnen de perken van het lastenkohier en met de goedkeuring van de bevoegde Minister, behoudens de afwijkingen toegestaan krachtens een bijzondere wet. Elk besluit tot goedkeuring of wijziging van de vervoerprijzen en -voorwaarden kan in werking worden gesteld acht en veertig uren na afkondiging in het <i>Staatsblad</i> . Het beheer van elke spoorweg moet de tarieven en uurtabellen in zijn stations afkondigen bij middel van plakbrieven of anderszins.	Onveranderd. De tarieven die de vervoerprijzen en -voorwaarden bevatten, worden in het <i>Belgisch Staatsblad</i> bekendgemaakt. Zij mogen niet in werking worden gesteld vóór de tweede dag na die waarop zij zijn bekendgemaakt. Onveranderd.	Op te merken dat krachtens de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S. de tarieven van deze Maatschappij door haar Raad van Beheer worden geregeld. Regularisatie van een voorlopige toestand. De wet van 30 december 1918 had de termijnen van 15 dagen respectievelijk 3 maanden reeds voorlopig op 48 u. teruggebracht. Het beginsel van de publicatie wordt behouden.
15	Het is elk spoorwegbeheer verboden bijzondere verdragen te sluiten; die afwijken van de prijzen en bepalingen der tarieven. Prijsverminderingen zijn echter toegelaten als zij behoorlijk afgekondigd zijn en in zoverre zij binnen dezelfde bepalingen en omstandigheden aan allen kunnen toegestaan worden.	§ 1. — De tarieven worden gelijkelijk toegepast op allen onder dezelfde voorwaarden en in dezelfde omstandigheden. § 2. — De besturen van de spoorweg mogen bijzondere overeenkomsten afsluiten, waarbij prijsverlagingen of andere voordelen toegekend worden. Deze overeenkomsten moeten van aard zijn de financiële uitkomsten van het bedrijf te verbeteren en vergelijkbare vervoerprijzen en -voorwaarden bieden aan de gebruikers die in vergelijkbare voorwaarden verkeren. De Koning stelt de voorwaarden vast waaronder de overeenkomsten bedoeld in deze paragraaf mogen afgesloten worden, evenals de modaliteiten van het toezicht er op. § 3. — Prijsverminderingen mogen toegestaan worden voor de dienst van de spoorweg, voor de dienst van de openbare besturen of voor weldadigheidswerken. § 4. — Bekendmaking van de vervoerprijzen en -voorwaarden toegepast in uitvoering van de paragrafen 2 en 3 van dit artikel, is niet verplicht, onder voorbehoud van de door de Koning uitgevaardigde bepalingen.	In deze eerste paragraaf wordt het beginsel hernomen van de gelijkheid van behandeling der gebruikers inzake <i>alle</i> (gewone en deze met vermindering) <i>bekendgemaakte tarieven</i> , dat opgenomen is in het tweede gedeelte van het tweede lid van de huidige tekst. § 2 versoepelt aanzienlijk de huidige verplichtingen van de spoorwegen inzake tarieven. Hij stelt het principe vast van de vrijheid van handelen mits drie reserves : — verbetering van de financiële resultaten van de exploitatie; — vergelijkbaarheid van de vervoerprijzen en voorwaarden toegestaan aan de gebruikers die aan vergelijkbare voorwaarden voldoen; — koninklijke voogdij. Deze nieuwe bepalingen laten toe een beter evenwicht tot stand te brengen in de exploitatievoorwaarden der diverse vervoerwijzen. In onderhavig geval wil de voorgestelde hervorming bijgevolg de concurrentievoorwaarden der onderscheidene vervoerwijzen egaliseren en dit zowel voor het internationaal vervoer als voor het nationaal vervoer. De Koning zal de modaliteiten bepalen voor de controle door de overheid, belast met de voogdij, voor het doen naleven van de voorwaarden waaraan het sluiten van de betrokken overeenkomsten onderworpen is. Ook in internationaal verkeer worden, door de C. I. M. en C. I. V., dergelijke prijsverminderingen toegestaan en dit sedert bijna 30 jaar. Dit is een versoepeling van de verplichting alle tarieven te publiceren. Zoals voor de andere vervoerwijzen, zullen de particuliere contracten dus niet gepubliceerd worden. In de huidige stand van zaken zullen zij, volgens beschikkingen vastgesteld door de Koning, alleen medegedeeld worden aan de toezichhoudende overheid. Indien zij later ook moeten bekendgemaakt worden aan andere overheden of instanties, in de vorm van prijsnoteringen, zal de Koning de voorwaarden van deze mededeling eveneens bepalen. Het is echter wel verstaan dat de spoorweg op dat stuk in dezelfde voorwaarden zal moeten behandeld worden als de mededingende vervoerwijzen.

ARTICLE.	TEXTE ACTUEL.	TEXTE PROPOSE.	COMMENTAIRES.
3. — Obligations relatives aux tarifs. — Publication. — Egalité de traitement des usagers. Accords particuliers.			
13	Le contrat de transport est conclu aux prix et aux conditions des tarifs et des règlements légalement publiés.	Inchangé.	
14	Les prix et les conditions du transport sont fixés : sur les chemins de fer de l'Etat, par une loi spéciale ou en vertu de cette loi; sur les chemins de fer concédés et sur les chemins de fer vicinaux, par leur administration, dans les limites du cahier des charges et sous l'approbation du Ministre compétent, sauf les dérogations consenties en vertu d'une loi spéciale. Tout arrêté approuvant ou modifiant les prix et conditions des transports, peut être mis à exécution quarante-huit heures après sa publication au <i>Moniteur</i>. L'administration de tout chemin de fer est tenue de publier les tarifs et horaires dans ses stations, par affiches ou autrement.	Inchangé. Les tarifs comportant les prix et conditions de transport sont publiés au <i>Moniteur belge</i>. Ils ne peuvent être mis en vigueur avant le deuxième jour qui suit le jour de leur publication. Inchangé.	Il y a lieu de faire remarquer que, en vertu de la loi du 23 juillet 1926 instituant la S.N.C.B., les tarifs de cette Société sont fixés par son Conseil d'administration. Régularisation d'une situation provisoire. La loi du 30 décembre 1918 avait déjà ramené provisoirement à 48 heures les délais de 15 jours et de 3 mois. Le principe de la publication est maintenu.
15	Il est interdit à toute administration de chemin de fer de conclure des traités particuliers dérogeant aux prix et conditions des tarifs. Toutefois sont autorisées les réductions de prix, dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions et dans les mêmes circonstances.	§ 1. — Les tarifs sont appliqués également à tous aux mêmes conditions et dans les mêmes circonstances. § 2. — Les administrations de chemin de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages. Ces accords doivent être de nature à améliorer les résultats financiers de l'exploitation et offrir des prix et conditions de transport comparables aux usagers qui se trouvent dans des conditions comparables. Le Roi fixe les conditions de la conclusion des accords visés au présent paragraphe ainsi que les modalités de leur contrôle. § 3. — Des réductions de prix peuvent être accordées pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance. § 4. — La publication des prix et conditions de transport appliqués en vertu des paragraphes 2 et 3 du présent article n'est pas obligatoire, sous réserve des dispositions arrêtées par le Roi.	Ce premier paragraphe reprend le principe exprimé dans la deuxième partie du deuxième alinéa du texte actuel : égalité de traitement des usagers en ce qui concerne tous les tarifs <i>publiés</i> (ordinaires ou réduits). Le 2^e paragraphe assouplit considérablement les obligations actuelles des Chemins de fer en matière tarifaire. Il fixe le principe de la liberté d'action sous trois réserves : — amélioration des résultats financiers de l'exploitation, — comparabilité des prix et conditions de transport accordés aux usagers qui se trouvent dans des conditions comparables, — tutelle par le Roi. Ces nouvelles dispositions permettent d'établir un meilleur équilibre des conditions d'exploitation des divers modes de transport. En l'occurrence, la réforme proposée tend donc à égaliser les conditions de concurrence des différents modes de transport tant en trafic national qu'en trafic international. Le Roi déterminera les modalités de contrôle par l'autorité de tutelle du respect des conditions auxquelles est subordonnée la conclusion des accords en question. De puis près de 30 ans, la C.I.M. et la C.I.V. accordent de tels abattements de prix en transport international. Ceci est un assouplissement apporté à l'obligation de publier tous les tarifs. Les contrats particuliers, à l'instar de ce qui se passe pour les autres moyens de transport, ne seront donc pas publiés. Dans l'état actuel des choses, ils seront simplement communiqués à l'autorité de surveillance conformément aux dispositions édictées par le Roi. Au cas où ils devraient être ultérieurement portés à la connaissance d'autres autorités ou d'autres instances, sous forme de liste de prix, le Roi déterminera également les conditions de cette communication. Il est toutefois bien entendu que les Chemins de fer doivent être soumis aux mêmes conditions que les modes de transport concurrents.

ARTIKEL.	HUIDIGE TEKST.	VOORGESTELDE TEKST.¹	COMMENTAAR.
		§ 5. — De paragrafen 2, 3 en 4 worden alleen toegepast onder voorbehoud van de bepalingen van de internationale overeenkomsten die de instemming van de Kamers hebben verkregen, en van de maatregelen vastgesteld voor de toepassing van die overeenkomsten. De Koning stelt de maatregelen ter uitvoering van genoemde overeenkomsten vast.	Deze paragraaf is een <i>integraal</i> voorbehoud in verband met beslissingen die eventueel zouden genomen worden in uitvoering of in het raam van internationale verdragen, overeenkomsten of arrangementen, zelfs voor tarifaire bepalingen in <i>binnenverkeer</i>. Voorbeeld: In uitvoering van het E. E. G. of E.G. K. S.-verdrag, wordt beslist dat absoluut geen particuliere contracten mogen afgesloten worden. Welnu, de Koning zal alsdan een besluit uitvaardigen om deze beslissing te doen naleven, zelfs al is ze, in wezen, tegenstrijdig met § 2. De uitwerking van die paragraaf zal dus, in feite, moeten geschorst worden of zelfs opgeheven. Hetzelfde voor wat betreft de publicatie van de bijzondere overeenkomsten, waarvoor de E. G. K. S. of de E. E. G. zekere vormen van publicatie zouden kunnen opleggen.

ARTICLE.	TEXTE ACTUEL.	TEXTE PROPOSE.	COMMENTAIRES.
		§ 5. — Les paragraphes 2, 3 et 4 ne sont appliqués que sous réserve des stipulations des conventions internationales qui auront reçu l'assentiment des Chambres et des mesures prises pour l'application de ces conventions. Le Roi arrête les mesures destinées à assurer l'exécution des conventions précitées.	Ce paragraphe insère une réserve <i>intégrale</i>, même en matière de dispositions tarifaires de <i>trafic intérieur</i>, en rapport avec les décisions qui seraient prises en exécution ou dans le cadre des traités, accords ou arrangements internationaux. Exemple : En exécution du Traité de la C.E.E. ou de la C.E.C.A. il est décidé d'interdire de façon absolue de conclure des contacts particuliers. Quoique, en réalité, cette décision soit en contradiction avec le § 2, le Roi prendra un arrêté destiné à la faire appliquer. En fait, les effets du paragraphe 2 devront être suspendus ou même anéantis. De même, en matière de publicité des contrats particuliers, la C.E.C.A. ou la C.E.E. pourraient édicter certaines formes de publication.