(N° 199)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 JUIN 1919

PROJET DE LOI INSTITUANT UNE RÉGIE NATIONALE DES CHEMINS DE FER DE BELGIQUE

EXPOSÉ DES MOTIFS

§ 1er. — RÉTROACTES DE LA QUESTION DE L'AUTONOMIE DES CHEMINS DE FER.

Dès 1846, il a été reconnu impossible d'appliquer aux chemins de fer de l'État, entreprise industrielle en même temps que service public, un régime identique à celui des autres départements administratifs.

Cependant le souci d'uniformité ne l'a emporté que trop sur les nécessités spéciales du service. Il n'a été dérogé aux règles générales qu'avec une réserve extrême.

Au point de vue comptable, nous en sommes encore au régime « transitoire » établi en 1846.

L'article 55 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'État disait :

« L'organisation définitive de la comptabilité du chemin de fer de l'État » fera l'objet d'une loi spéciale, qui sera présentée dans la session 1846-» 1847. »

En exécution de cette décision, des projets de loi furent déposés sur le bureau de la Chambre, le 14 avril 1847 et le 25 janvier 1853. Ils ne furent jamais votés. En 1854, furent institués un Conseil consultatif, puis un Comité consultatif. Leurs travaux, qui durèrent près de deux ans, ne paraissent avoir abouti à aucune proposition.

Cependant les défauts du régime allaient s'accentuant à mesure que s'étendait notre réseau ferré et que les crédits relatifs aux chemins de fer prenaient une place plus considérable dans nos budgets de dépense.

En 1872, le débat fut repris et élargi. Fallait-il adopter la comptabilité commerciale, dresser un bilan annuel, spécialiser les recettes en les affectant particulièrement aux frais d'exploitation? Fallait-il réorganiser la gestion même du service?

Dans la séance du 19 janvier 1872, M. Malou, Ministre des Finances, dit notamment :

« En maintenant le système de l'exploitation par l'État, il est désirable » qu'après les expériences si longues que nous avons faites, on avise enfin » à établir les bases d'une organisation réellement utile pour le chemin de » fer de l'État et qu'aux principes essentiels de cette organisation, on puisse » donner la stabilité d'une loi. »

Au point de vue comptable, il signala les inconvénients des « budgets divisés », de l'inscription des recettes des chemins de fer aux voies et moyens, et de leurs dépenses au budget particulier du Département :

« Nous voyons les choses, non pas en partie-double, mais en partie » beaucoup trop simple, c'est-à-dire que les deux parties divisées n'ont » pas une signification claire et complète pour l'exercice du contrôle » parlementaire. Je voudrais donc, puisque, en définitive, tout en étant » exploités par l'État, les chemins de fer ne perdent pas leur caractère, » leur nature, je voudrais que nous parvinssions, dans la loi de comptabilité » relative aux chemins de fer spécialement, à substituer le système des bilans » au système des budgets séparés et, dès lors, incomplets, inintelligibles » l'un et l'autre ou l'un sans l'autre. Nous pourrions avoir ainsi des situations » correctes, des situations à jour et pour ainsi dire instantanées.

» Il résulte de l'ensemble du système de comptabilité du chemin de fer, » — qui n'est pas tenu par la Cour des Comptes (la Cour des Comptes n'a que » le contrôle), — il en résulte, dis-je, des retards regrettables et qu'il faut » tâcher de supprimer. Ainsi, Messieurs, les plus grandes Compagnies, » celles qui avaient des réseaux plus étendus que ne l'est aujourd'hui » l'exploitation par l'État, forment des bilans et les présentent à leurs » actionnaires au mois de mars ou d'avril qui suit la clôture de l'exercice.

» Pourquoi ne pourrions-nous pas le faire? Pourquoi n'aurions-nous pas » ce même système? »

Au cours du même débat, dans les séances du 16 et du 23 janvier 1872, M. Moncheur, Ministre des Travaux publics, corrobora l'opinion de M. Malou :

« Je vous ai déclaré nettement qu'à mon sens, le vaste établissement » du chemin de fer de l'État doit être géré et administré comme un » établissement industriel, non pas en vue d'en tirer les plus grands » bénéfices possibles, mais pour y appliquer les règles les plus saines » d'une bonne administration.

» Il faut abandonner le système actuel, qui n'est ni naturel ni industriel, » et qui est celui-ci : Le Trésor public commence par encaisser tous les » produits quelconques du chemin de fer, sauf à lui marchander ensuite » quelques subsides, qui souvent ne sont pas suffisants. »

Et il ajouta : « Une autre mesure à prendre encore : Tous les fonction-
» naires et employés qui, par leur travail, par leurs services, par leur zèle,
» contribuent à la régularité, à la prospérité de l'entreprise, devraient
» obtenir une prime proportionnelle aux bénéfices nets. »

Peu de temps après, à l'occasion de la discussion du Budget des Travaux publics (séance du 2 avril 1872), M. Le Hardy de Beaulieu s'exprima comme suit :

« D'après moi, les chemins de fer de l'État devraient faire une adminis-
» tration complètement séparée, non seulement sous le rapport administratif
» et sous celui du personnel, mais encore sous le rapport financier.

» Leurs revenus, leurs dépenses, leurs dettes devraient être entièrement
» distincts des revenus, des dépenses et des dettes appartenant aux autres
» branches de l'Administration publique.

» Je voudrais que l'État restant le seul actionnaire des chemins de fer,
» le seul propriétaire des chemins de fer, en remît l'exploitation à l'initiative
» et à l'activité privées.

» Ce ne sera pas en quelques semaines, ni même en quelques mois, et
» je le crains fort, en quelques années que nous arriverons à une solution.
» Mais cette solution s'imposera un jour d'elle-même. »

Un arrêté royal du 1er février 1872 institua une Commission chargée de préparer un projet de loi sur l'organisation définitive de la comptabilité des chemins de fer de l'État. Installée par M. Malou, elle présenta au Département un avant-projet de loi. Dans l'adresse en réponse au discours du Trône de 1873, la Chambre disait (séance du 20 novembre 1873) :

« Nous attendons dans un bref délai le résultat des études auxquelles le
» Gouvernement se livre en ce moment sur l'organisation financière et la
» police des chemins de fer. »

Et, le 19 mai 1875, M. Beernaert, Ministre des Travaux publics, déclarait :

« Quant à la loi de comptabilité des chemins de fer, mon honorable
» collègue des Finances en fait un dernier examen, et j'espère qu'avant la
» fin du mois, nous pourrons le soumettre à la signature royale. »

Cependant ce projet de loi ne fut jamais soumis aux Chambres. La question n'en continua pas moins à occuper l'attention du Parlement.

En 1882, le Ministre des Finances, M. Graux, nomma une Commission pour « rechercher les moyens de rétablir l'unité dans la confection et le
» vote du budget et de régler les relations financières de l'Administration
» des chemins de fer avec le Trésor. » Mais cette Commission se sépara sans qu'aucune résolution eût été prise.

En 1903, M. Liebaert, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, chargea une Commission « de la rédaction d'un avant-projet de

» modification de la loi et du règlement de comptabilité ayant pour but » de permettre d'établir l'autonomie financière du chemin de fer et l'orga- » nisation, pour cette administration, d'une comptabilité industrielle ». Cette fois des spécimens de relevés comptables et un avant-projet de loi furent présentés au Ministre. Mais la Chambre n'eut pas l'occasion de discuter ces propositions.

Dans la séance du 2 décembre 1910, M. Levie, rapporteur du Budget des Voies et Moyens pour 1911, fit valoir « que la création d'un budget » autonome des chemins de fer apporterait à notre comptabilité budgétaire » une amélioration incontestable.

» Ne convient-il pas de procéder, dit-il, quand il s'agit de l'État industriel, » comme procéderaient nos compagnies industrielles ? Au commencement » de chaque année, le Ministre des Chemins de fer soumettrait aux Chambres » un compte en deux parties.

» La première partie serait consacrée aux prévisions pour l'exercice » courant : d'une part, les recettes; d'autre part, les dépenses, en y compre- » nant toutes les charges, intérêts, pensions et amortissement. Un chapitre » spécial prévoirait les dépenses extraordinaires à couvrir par l'emprunt.

» La seconde partie se composerait d'un bilan et d'un compte de gestion » pour l'exercice ayant pris fin le 31 décembre précédent.

» Le bilan nous donnerait la situation active du chemin de fer, résultant » d'un inventaire et sa situation passive, c'est-à-dire la partie de la dette » publique qui lui incombe.

» Le compte de profits et pertes comprendrait les recettes et, en regard, » les dépenses, charges diverses et amortissement. S'il y a boni, c'est au » chemin de fer à le garder et à l'utiliser, soit en constituant un fonds » spécial, soit en l'affectant à des dépenses d'extension. S'il y a mali, » assurément le Trésor en fera l'avance, à charge de restitution effective.

» Il va sans dire qu'ici, comme pour les sociétés anonymes, un rapport » du Ministre commenterait et compléterait le compte. »

Le 19 février 1912, une Commission fut créée par les Ministres des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, et des Finances « en vue d'étudier, » sous tous ses aspects, la question de l'autonomie des chemins de fer, ainsi » que toutes les questions qui s'y rattachent (1) ».

Le mémoire rédigé par cette Commission et dont la substance fut exposée dans le rapport de M. Harmignie sur le Budget du Ministère des Chemins de fer pour 1914 (2) concluait à la création d'une « Régie Nationale des

---

(1) Cette Commission était composée de MM. G. Helleputte, président; C. de Burlet, A. Dubois, Jean Jadot, V. Corty, R. Greiner, L. Demarteau, E. Vandersmissen, E. De Rudder, J. Degraux, J. Minet, G. Van Cutsem, E. Rombouts, G. Lammens, membres; comte L. de Lichtervelde, secrétaire; A. Hotton, secrétaire adjoint.

MM. Helleputte et De Rudder furent remplacés respectivement par MM. A. Verhaegen, et V. Tonnelier.

(2) Document de la Chambre, n° 161, pp. 29 et suiv.

chemins de fer de l'État », organisme doté de la personnalité civile et chargé de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat pour compte de celui-ci. La Régie proposée devait exercer une très large autonomie en matière administrative, mais n'agir, au point de vue financier, que comme un mandataire de l'État. Les recettes et les dépenses relatives à l'exploitation des chemins de fer seraient spécialisées et imputées à un budget annexe, subdivisé en budget ordinaire, budget extraordinaire et budget des recettes et dépenses pour ordre. Au compte annuel, établi dans la même forme que le budget, seraient joints un bilan et un compte de profits et pertes, ainsi que des rapports du Conseil d'administration et du Collège des Commissaires de la Régie. Il incombera t au Ministre des Chemins de fer de présenter aux Chambres le budget et les comptes.

L'étude de ce projet par le Département des Chemins de fer fut interrompue par la guerre.

Elle fut reprise dès le retour du Gouvernement à Bruxelles.

Une nouvelle Commission fut instituée le 10 décembre 1918 (1) pour examiner, dans son ensemble, la question de l'autonomie des chemins de fer ; elle avait à tenir compte des conditions résultant de la guerre et de l'occupation ennemie.

Elle s'inspira du projet de 1913 et d'un travail plus récent de l'Institut Solvay, qui, lui-même, avait tiré parti d'une étude publiée en 1914 par M.-A. Verhaegen. Le 15 février 1919, elle présenta au Ministre des Chemins de fer un avant-projet de loi.

Ainsi, depuis près de trois quarts de siècle, l'opportunité de réformer l'organisation comptable et administrative de nos chemins de fer a été reconnue sans conteste. Assurément, des améliorations ont été apportées dans l'entre-temps aux règlements organiques du Département. La reprise des lignes concédées a unifié et simplifié la gestion du réseau.

Mais un remaniement plus radical paraît nécessaire. Le moment est, d'ailleurs, propice pour y procéder : les bouleversements occasionnés par la guerre nous obligent à recommencer, pour ainsi dire, sur nouveaux frais. L'outillage est à reconstituer ou à reconstruire ; l'exploitation à réorganiser. Dans la gestion du service et de ses finances, il faut une latitude adéquate aux responsabilités, une comptabilité qui réponde à l'ampleur et à la diversité des problèmes.

Il devient urgent de passer des études aux actes.

Les charges d'exploitation se sont accrues dans des proportions que nul n'eût pu prévoir, par le renchérissement de toutes les matières, par le relèvement général et nécessaire des rémunérations, par les augmentations de personnel corrélatives à la multiplication des équipes et par l'effet perturbateur de la guerre.

La restauration du pays et le nouvel essor de son industrie et de son

---

(1) Cette Commission était composée de MM. Jules Jadot, président, R. Boulvin, G. Philippe, C. Van Bogaert et H. Van der Rydt.

commerce exigent, par ailleurs, que les relèvements de tarifs qui devront compenser ces charges nouvelles, soient réduits au minimum et que les transports s'effectuent avec le maximum de régularité et de célérité.

Industrialiser l'exploitation, c'est y introduire des méthodes à la fois plus économiques et plus expéditives.

Les travaux des Commissions rappelées ci-dessus ne furent pas sans utilité. Ils ont servi de fondement au présent projet.

Celui-ci s'inspire de trois principes directeurs : Il tend à industrialiser l'exploitation de nos chemins de fer en la confiant à une institution quasi autonome tant au point de vue administratif qu'au point de vue financier; il conserve à cette vaste entreprise son caractère de service public et il maintient, à l'égard de l'ensemble et de chacune des opérations, la responsabilité ministérielle ainsi que le contrôle de la Cour des Comptes et la surveillance des Chambres législatives.

§ 2. — Économie du projet.

A. — *Autonomie administrative.*

La loi transfère à la Régie — qui est dotée de la personnalité civile (art. 2) — la gestion et l'exploitation des chemins de fer appartenant à l'État ou exploités par l'État (1) (art. 1er).

La Régie reprend, avec les charges corrélatives, les biens mobiliers et immobiliers, corporels et incorporels de l'État sur lesquels s'exerce sa gestion (art. 3 et 4).

Cette gestion s'étend naturellement aux accessoires du réseau, tels notamment :

1° Les bâtiments des chemins de fer et les terrains du domaine qui constituent des dépendances des voies et installations;

2° Les bâtiments de l'État dont le coût n'a pas été porté au compte de premier établissement des chemins de fer et pour l'usage desquels la Régie aura à payer un loyer au Trésor;

3° Les services d'électricité dépendant des chemins de fer;

4° Éventuellement, d'autres exploitations auxiliaires, de charbonnage par exemple.

La loi proclame le caractère d'utilité publique de la Régie (art. 1er, alinéa 2). Par là elle écarte le but lucratif et elle confère à la nouvelle

---

(1) Les lignes concédées exploitées par l'État sont actuellement :
Braine-le-Comte à Gand.
Hal à Ath et Tournai à la frontière française.
Jurbise à Tournai.
Welkenraedt à Bleyberg.
Eecloo à Bruges.
Spa à la frontière grand-ducale.

institution les droits et les avantages de l'utilité publique, notamment en matière d'expropriation Comme corollaire du même principe, la Régie bénéficie de franchises fiscales (art. 5) semblables à celles dont jouissent la Caisse d'épargne et les Chemins de fer vicinaux.

Il va de soi que le législateur pourra apporter des restrictions à cette immunité.

Il faut remarquer, en outre, qu'aux termes de l'article 37, il lui appartient de disposer de l'excédent des recettes dès que le fonds de réserve dépasse 100 millions.

La gestion de la Régie est déléguée à un Conseil d'administration et à un Directeur général sous la responsabilité du Gouvernement.

L'article 16 décide que les Administrateurs sont considérés comme chargés d'un service public. De ce fait, les dispositions des articles 246 à 253 du Code pénal leur sont applicables. Le même article 16 définit leur responsabilité civile.

En principe, le Conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus et il est subrogé au Ministre des Chemins de fer pour l'application des lois, arrêtés, règlements et instructions qui concernent les chemins de fer (art. 8).

Toutefois, pour que cette délégation soit conciliable avec l'autorité du Pouvoir législatif et avec le principe de la responsabilité ministérielle, les restrictions suivantes y sont apportées :

1° La Régie est représentée devant le Pouvoir législatif par le Ministre des Chemins de fer et, dans les relations avec les Puissances étrangères, par le Ministre des Affaires Étrangères (art. 6);

2° Les actes énumérés à l'article 9 qui sortent du cadre des opérations courantes ou qui impliquent d'importantes décisions de principe, sont subordonnés à l'approbation du Ministre;

3° Le Ministre peut s'opposer à toute mesure qui serait contraire aux lois et arrêtés ou à l'intérêt public (art. 9, dernier alinéa).

L'exercice de ce droit de *veto*, qui est absolu, sera précisé dans l'arrêté royal organique;

4° La Régie ne peut emprunter, garantir le capital ou les intérêts d'un emprunt, exécuter des travaux sur ressources extraordinaires que si une loi l'y autorise (art. 25). Exception n'est faite que pour les emprunts à court terme, à concurrence d'un montant de 10 millions et pour un débit en compte courant auprès du Trésor belge limité à 25 millions. Encore ces opérations doivent-elles être autorisées par les Ministres des Finances et des Chemins de fer;

5° Sauf pour la constitution des réserves d'approvisionnements, dont l'opportunité doit être admise par le Ministre des Chemins de fer, la Régie ne peut faire aucune dépense au delà des crédits qui lui sont ouverts par la loi annuelle du budget ou par une loi spéciale (art. 29);

6° La Régie est liée par un règlement de comptabilité ratifié par un arrêté royal (art. 30);

Elle doit constituer et gérer les fonds de renouvellement, d'assurance et de réserve suivant des règles à déterminer par le Roi (art. 34);

7° Ses rapports avec le personnel sont régis par les prescriptions d'un statut (art. 38);

8° Les administrateurs peuvent être démis par le Roi, comme ils sont nommés par Lui (art. 10);

9° Enfin, l'État peut, à la condition de payer à la Régie une indemnité équitable, lui imposer soit la construction de lignes ou l'exécution de travaux, soit l'application de tarifs réduits, l'organisation de services qu'il détermine ou la gratuité de certains transports (art. 42).

Le Conseil d'administration peut déléguer une partie de ses pouvoirs au Comité permanent, qu'il constitue dans son sein (art. 15), ou à d'autres agents de la Régie (art. 8, alinéa 3) et notamment au Directeur général (art. 19, alinéa 2).

Les règles suivant lesquelles ces délégations peuvent être données sont fixées par un règlement d'ordre intérieur soumis à l'approbation du Ministre des Chemins de fer.

Toutefois l'article 19 (alinéa 3) détermine les actes pour lesquels la décision ne peut être déléguée.

Sous cette réserve, c'est le Directeur général qui exerce la gestion journalière de la Régie et exécute les décisions du Conseil d'administration (art. 19, alinéa 1er).

Le Directeur général assiste, avec voix consultative, aux séances du Conseil d'administration et du Comité permanent (art. 20).

Il peut sous-déléguer ses pouvoirs dans les limites que détermine le Conseil (art. 19, alinéa 4).

*
* *

L'autonomie des chemins de fer peut s'étendre à différents domaines — régime administratif, régime financier ou régime comptable — et être réalisée, dans chaque domaine, à des degrés divers.

Au point de vue administratif, l'exploitation peut être gérée soit par l'État, soit par une personne privée, soit par un organisme créé *ad hoc* par l'État.

Le premier de ces systèmes est en vigueur en Belgique et en Prusse.

Il est pratiqué en France, mais atténué par des mesures de décentralisation qui ont pour effet de déléguer aux fonctionnaires dirigeants des pouvoirs très étendus (1).

La Hollande a adopté le système de l'affermage (2).

En Italie, aux termes de la loi du 7 juillet 1907, l'État exploite ses chemins de fer « directement, par l'intermédiaire d'une administration autonome ».

---

(1) Loi du 13 juillet 1911.

(2) Loi du 18 août 1863.

La Suisse, appelée en 1897 à se prononcer sur l'organisation des chemins de fer, dont elle avait décidé le rachat, a fait, de l'administration du réseau, une division spéciale de l'Administration fédérale, organisme absolument autonome, mais soumis au contrôle immédiat de l'État.

« Pour que les chemins de fer de l'État, disait le message du Conseil fédéral » du 25 mars 1897, puissent répondre à notre attente et servir les intérêts » économiques du pays tout entier, il est nécessaire que l'administration de » ces chemins de fer ait dans l'Administration fédérale une situation aussi » indépendante que possible. D'une part, en effet, il est à craindre qu'une » fois centralisée, une organisation aussi vaste, aux ramifications aussi » nombreuses, ne devienne un instrument dont on abuse en faveur de buts » politiques. D'autre part, il faut éviter que, puissante comme elle le sera, » l'Administration des chemins de fer ne forme un État dans l'État, et que » des conflits ne surgissent entre elle et le Conseil fédéral. Si, d'un côté, » pour arriver à de bons résultats, l'exploitation des chemins de fer exige » la plus grande concentration possible de toutes les forces, d'un autre côté » elle doit être organisée d'une manière conforme à notre développement » politique, lequel répugne à toute bureaucratie et tient compte des intérêts » cantonaux et communaux. On tâchera donc de concilier, autant que faire » se pourra, ces points de vue opposés et de trouver une forme qui réponde » à notre manière de voir et à nos institutions politiques. »

Le présent projet s'inspire de semblables préoccupations.

Comme une conséquence de l'autonomie financière qui est concédée à la Régie nationale des chemins de fer de Belgique, il est proposé d'attribuer à celle-ci une personnalité juridique propre. L'autonomie financière ne se borne pas à la gestion des fonds ni à la tenue des comptes : la Régie aura un patrimoine particulier. Ainsi ses prévisions de recettes et de dépenses seront présentées au Pouvoir législatif dans les formes d'un budget annexe; ses opérations seront imputées à des comptes spéciaux, mais elles seront, en outre, en droit comme en comptabilité, tenues distinctes de celles du Trésor.

L'autonomie financière et l'autonomie administrative ne sont pas nécessairement liées.

Dans son rapport sur le Budget des Voies et Moyens pour l'exercice 1911 (document n° 34), M. DE WOUTERS D'OPLINTER disait, à propos de l'autonomie des chemins de fer :

« Je crains que la solution administrative de ce problème ne soit prématurée sous peine de faire échec à l'instauration prochaine de l'autonomie » financière qui est, de loin, la plus urgente et la plus désirable; il faut se » garder de joindre indissolublement les deux questions...

» La rente belge doit être dégagée de tout le poids des emprunts extraordinaires des chemins de fer et la Régie Nationale doit avoir les coudées » franches. Ses emprunts, gagés sur le réseau, autorisés et garantis par » l'État, pourraient assumer toute forme qui paraîtrait comme profitable ..

» La Section centrale des Voies et Moyens exprime le vœu de voir la » Chambre trouver, au cours de 1914, le temps nécessaire pour instaurer » tout au moins l'autonomie financière, la question de l'autonomie adminis- » trative étant disjointe et ajournée jusqu'à plus ample examen. »

Le Gouvernement n'a pas voulu s'arrêter à mi-chemin. Il propose, à la fois, l'autonomie financière et l'autonomie administrative. Il estime que ni l'une ni l'autre de ces réformes ne donnerait ses pleins effets si elle était réalisée isolément.

B. — *Autonomie financière.*

L'actif et le passif de la Régie sont distincts de ceux de l'État belge (art. 2, alinéa 2).

D'aucuns auraient voulu que la Régie ne fût qu'un mandataire de l'État, détenant, acquérant et aliénant au nom et pour le compte de l'État. Mais pour créer une situation juridique nette, pour préciser les relations financières entre le Trésor et la Régie, et les recours des ayants droit du chemin de fer, il paraît préférable que la Régie soit considérée comme propriétaire des biens soumis à sa gestion et comme débitrice principale des obligations corrélatives.

L'État reste tenu des dettes qu'il a transférées à la Régie. Pour les dettes nées depuis l'entrée en exercice de la Régie, le Trésor n'est tenu que si l'État en a garanti le service et le remboursement.

Par l'effet de la séparation des patrimoines, les deniers ou autres biens gérés par la Régie ne sont pas soumis aux lois qui concernent l'usage et la disposition de fonds et autres biens domaniaux. Il n'est pas moins certain que les biens de la Régie continuent à faire partie du gage des créanciers de l'État.

Les articles 3 et 4 énumèrent les éléments d'actif et de passif cédés par l'État à la Régie.

Celle-ci reprend la situation des chemins de fer telle qu'elle est issue de la guerre. Les pertes d'exploitation antérieures au 1er janvier 1919 restent à charge du Trésor; elles peuvent, d'ailleurs, pour leur presque totalité, être comprises parmi les dépenses de guerre. La Régie supporte l'excédent des dépenses d'exploitation de l'exercice 1919. Elle accepte telles quelles les imputations effectuées aux articles de recettes et de dépenses qui concernent le chemin de fer et au compte de premier établissement dans les livres de la Dette publique.

Elle admet le montant qui figure à ce dernier compte comme étant celui dont elle est débitrice envers le Trésor du chef de l'outillage repris (art. 26, alinéas 1 et 2).

Il paraît oiseux de rechercher si ce montant représente bien la valeur du réseau; s'il comprend ou non des sommes qui auraient dû être portées, à titre de charge d'exploitation, parmi les dépenses ordinaires. La guerre a

profondément modifié la valeur du réseau : des éléments de l'outillage ont acquis une plus-value; d'autres ont été détruits ou endommagés.

Dans l'actif initial de la Régie sont comprises les « créances non contractuelles provenant des prestations faites ou de dommages subis par les chemins de fer de l'État, notamment du chef de réquisitions ou de faits de guerre ». Cet ensemble de créances sera du montant nécessaire pour la remise en état des lignes et de leurs accessoires et pour la reconstitution du matériel. La Régie recouvrera ces créances au fur et à mesure des réparations et remplacements effectués par elle pour cette remise en état et cette reconstitution, sans que le Trésor soit débiteur d'intérêts avant le moment où les débours sont exposés.

Des Commissions, dont le mandat est précisé à l'article 26, alinéas 4 et 5, dresseront l'inventaire des biens et des charges de la Régie à la date où prendront cours les droits et les obligations de celle-ci.

Si le chemin de fer doit être exploité industriellement, si nous voulons connaître le rendement effectif de cette exploitation, le bilan initial doit être sincère et exact. L'actif doit être porté en compte à sa valeur vénale. Et c'est d'après les valeurs réelles que devront être calculés notamment les amortissements annuels.

Certes, il ne sera pas facile d'établir les évaluations de l'inventaire d'entrée. Le travail sera beaucoup plus vaste et plus compliqué que celui qui servit de base, en 1857, au mémorable rapport de M. Dumon, Ministre des Travaux publics. Il n'en sera pas moins indispensable d'y procéder.

Hormis les obligations envers les fournisseurs, et les fonds de tiers dont la Régie reprend la gestion, la Régie n'aura, à son entrée en exercice, d'autre créancier que le Trésor.

Vis-à-vis de celui-ci, elle aura une dette à long terme, remboursable en soixante annuités, pour le montant du compte de premier établissement visé ci-dessus (art. 26, alinéas 1 et 2), et une dette en compte courant égale au solde des recettes et des dépenses d'exploitation, effectuées par le Trésor pour le chemin de fer depuis le 1er janvier 1919 jusqu'à l'entrée en exercice de la Régie (art. 26, alinéa 3).

Le premier de ces montants figurera à un compte « Trésor-Dette », où seront portés, le cas échéant, les autres emprunts à long terme que la Régie viendrait à contracter auprès du Trésor.

Le second montant constituera l'inscription initiale d'un compte « Trésor-Compte courant », où seront enregistrées, par la suite, les opérations de caisse que le Trésor effectuera pour la Régie ou vice versa; ce compte sera productif d'intérêts réciproques, calculés semestriellement au taux moyen des emprunts opérés par l'État belge pendant le semestre écoulé (art. 25, alinéa 2).

M. Dumon déplorait qu'à défaut de pareil décompte d'intérêts, il fut impossible d'établir avec précision les recettes que l'exploitation du chemin de fer apporte au Trésor ou les charges qu'elle lui impose.

Il critiquait aussi le fait que « le chemin de fer est débité du montant

» intégral des intérêts afférents à sa part dans les emprunts à partir de la » négociation, alors que les fonds ne sont réellement mis à sa disposition qu'au » fur et à mesure de ses besoins; dans l'intervalle, le Trésor fait usage de » ces fonds et diminue sa dette flottante dans une proportion équivalente ».

La même critique a été formulée par plusieurs des Commissions qui ont étudié le régime financier du chemin de fer. Pour y faire droit, la loi stipule (art. 25, alinéa 3) que la Régie sera créditée immédiatement en compte courant de la totalité des emprunts à terme qu'elle contracte auprès du Trésor.

D'ailleurs, la disposition immédiate des fonds serait assurée à la Régie si celle-ci se procurait des ressources extraordinaires en émettant des obligations particulières, mais le législateur, appelé à statuer sur les propositions d'emprunts, n'autorisera des émissions de l'espèce que pour autant qu'elles soient plus favorables aux intérêts de la Régie et à ceux du Trésor.

En principe, la Régie ne peut emprunter que si une loi l'y autorise. Cette autorisation emporte la garantie de l'État, garantie qui ne pourrait être refusée sans nuire gratuitement au crédit de la Régie (art. 25, alinéa 1er).

Cependant, moyennant l'autorisation des Ministres des Finances et des Chemins de fer, la Régie peut contracter des emprunts à court terme, à concurrence de 10 millions, pour ses besoins de caisse, et son compte courant auprès du Trésor peut présenter un débit ne dépassant pas 25 millions.

La loi prévoit une dérogation transitoire à cette dernière règle (art. 44). Le mali de l'exercice 1919 pourrait légitimement, semble-t-il, eu égard aux conditions exceptionnelles de cette année de reconstruction, être porté à un compte spécial à amortir et converti en un emprunt à long terme auprès du Trésor.

Cette mesure répondrait à l'esprit de la disposition de l'article 34, alinéa 2.

*
* *

La Régie ne peut faire aucune dépense au delà des crédits qui lui sont ouverts par la loi annuelle du budget.

Le projet de budget est élaboré par le Conseil d'administration. Il est soumis au Ministre, qui le présente aux Chambres. Pour le cas où son examen par le Pouvoir législatif subirait des retards, la loi prévoit l'octroi de crédits provisoires. Cette disposition (art. 27, alinéa 2), qui s'inspire de la pratique parlementaire, est reprise de la loi du 18 octobre 1908 sur le Gouvernement du Congo belge. Il en est de même de la clause qui permet au Roi d'ordonner les virements et, en cas d'urgence, les dépenses supplémentaires (art. 29, alinéa 3).

Sous ces réserves, les dépenses de la Régie sont rigoureusement limitées par les crédits alloués.

A l'exemple des chemins de fer fédéraux suisses, la Régie tiendra une comptabilité industrielle en partie double (art. 30). Il paraît superflu

d'insister sur les avantages que présente cette méthode de comptabilité, notamment pour la détermination des prix de revient, dans l'exploitation principale et dans les services auxiliaires.

Le budget constitue en quelque sorte un compte anticipé des opérations de l'exercice qu'il régit. Pour établir une concordance entre les rubriques budgétaires et celles qui sont d'usage dans une entreprise industrielle, le budget reproduira les « comptes généraux » de la comptabilité en partie double de la Régie.

Aussi la loi prévoit — innovation à la pratique actuelle — l'inscription au budget de certaines rubriques où pourront être enregistrées les écritures de l'année qui affectent les postes du bilan antérieur (art. 33, alinéa 2, et art. 28).

Pour des considérations analogues, elle prescrit (art. 28, alinéa 1^er^) des opérations comptables qui permettront d'arrêter des balances annuelles dès le 31 décembre, par l'incorporation des comptes « Débiteurs divers » et « Créditeurs divers ». Le régime du budget par gestion est ainsi substitué à celui du budget par exercice, qui résulte de la loi organique de la comptabilité de l'État et notamment de son article 2.

La législation suisse fournit en ceci un utile précédent.

Les comptes en fin d'année pourront être présentés avant le 30 juin suivant (art. 32), et ainsi sera pleinement réalisé un vœu souvent exprimé au Parlement.

Les opérations de la Régie ne font pas l'objet d'un ordonnancement. Le respect des limites budgétaires est constaté par des relevés mensuels que la Régie est tenue de fournir à la Cour des Comptes et où les écritures de la comptabilité industrielle sont résumées sous les rubriques prévues au budget (art. 33, alinéa 2). Pour l'accomplissement de sa mission de vérification, la Cour se fait délivrer tous documents et donner tous renseignements qu'elle juge utile (art. 33, alinéas 4 et 5).

Le règlement de comptabilité sera élaboré par le Conseil d'administration; il devra être ratifié par un arrêté royal (art. 30, alinéa 2).

Ce règlement indiquera notamment les bases suivant lesquelles seront calculés les amortissements (art. 31). Il importe que ceux-ci soient déterminés suivant des règles fixes de façon que les dirigeants de la Régie soient soustraits à la tentation de faire varier les taux d'amortissement selon les résultats de l'exploitation. Il importe que les amortissements répondent, aussi exactement que possible, à la dépréciation des diverses catégories de biens. Ainsi calculés, ils pourront être différents des amortissements financiers qui résultent des conventions intervenues avec les prêteurs.

La Régie n'est pas, à cet égard, dans la même situation qu'un concessionnaire de chemin de fer, qui doit tenir compte de l'expiration de ses droits. C'est essentiellement au renouvellement de son outillage que doivent servir les prélèvements qu'elle opère pour en compenser la dépréciation.

Les amortissements financiers ne constituent que des opérations de

trésorerie. Les amortissements industriels seront prélevés à charge du compte d'exploitation. Ils seront versés au fonds de renouvellement visé à l'article 35.

Seront prélevées, de même, sur le compte d'exploitation, les sommes nécessaires pour alimenter le fonds d'assurance et le fonds de réserve définis aux articles 36 et 37.

Ces trois fonds seront dotés d'un capital initial à prendre sur les ressources extraordinaires et gérés par la Régie en dehors des autres actifs, suivant des règles que déterminera un arrêté royal (art. 34).

Indépendamment du fonds de roulement, la loi prévoit la constitution de réserves d'approvisionnement (art. 29). Il s'agit de marchés exceptionnels que la Régie peut avoir intérêt à conclure. L'opportunité de ces achats doit être reconnue par le Ministre des Chemins de fer.

Le Conseil d'administration a toute latitude pour l'exécution du budget et, d'une façon générale, pour la gestion financière de la Régie. Toutefois, certains actes d'une importance particulière sont subordonnés à l'approbation du Ministre.

La loi ne donne à la Régie qu'une directive générale : « La Régie, dit l'article 7, a pour mission d'assurer l'exploitation du chemin de fer en s'inspirant de l'intérêt public et de l'obligation de pourvoir à ses charges. »

Peut-être le Conseil d'administration sera-t-il préoccupé surtout des résultats de sa gestion financière. Les contestations qui naîtraient de ce chef entre la Régie et le Gouvernement ne pourraient être que fécondes.

Le Gouvernement reste maître des tarifs (art. 9, 4°). Mais s'il juge nécessaire d'imposer à la Régie des transports gratuits ou à prix réduits ou encore des travaux dont le Conseil d'administration estime que le rendement ne répondra pas à la dépense, l'État sera tenu de verser à la Régie une indemnité équitable (art. 41 et 42). La loi hollandaise a consacré la même règle.

Les bénéfices d'exploitation doivent, aux termes de l'article 37, être versés au fonds de réserve, sur lequel seront prélevées, le cas échéant, les sommes requises pour apurer les déficits passagers. Lorsque le fonds de réserve dépassera 100 millions, le législateur sera appelé à statuer sur l'affectation du boni.

L'autonomie financière des chemins de fer aura pour effet d'élaguer du budget belge des dépenses et des recettes très variables, qui en altèrent l'économie.

La Dette belge ne sera pas, à l'avenir, grossie par les dépenses qu'exige le développement du réseau; elle sera, en outre, allégée, dans le délai relativement court de soixante ans (art. 26, alinéa 1er), du passif qu'elle a assumé pour la constitution du réseau actuel.

Un élément d'instabilité sera éliminé du budget général, l'exploitation des chemins de fer n'y apparaîtra que par l'apport de la redevance fixe des annuités d'intérêts et d'amortissement.

§ 3. — Responsabilité du Gouvernement et contrôle parlementaire.

Le Gouvernement est responsable, vis-à-vis du Pouvoir législatif et de l'opinion, de la politique générale de la Régie, de sa gestion administrative et financière, de la bonne marche de ses services.

Le Roi nomme et démet, sur la proposition du Ministre des Chemins de fer, les membres du Conseil d'administration et, celui-ci entendu, le Directeur général (art. 10, alinéa 2; art. 17, alinéa 1er).

Le Ministre, chaque fois qu'il le juge utile, prend la présidence des réunions du Conseil d'administration et du Comité permanent (art. 10, alinéa 4; art. 15, alinéa 3).

Sont soumises à l'approbation du Ministre, les délibérations du Conseil d'administration qui présentent une importance particulière, en raison soit de leur répercussion sur les intérêts généraux, soit de leur caractère exceptionnel, soit des obligations que la Régie assume (art. 9). En outre, le Ministre est armé pour empêcher, par son *veto*, l'exécution de toute décision qui serait contraire aux lois et arrêtés ou à l'intérêt public (art. 9, dernier alinéa).

L'approbation du Ministre des Finances et du Ministre des Chemins de fer est requise pour les emprunts à court terme ou en compte courant auprès du Trésor (art. 25, alinéa 1er).

Pour la création de lignes nouvelles, le Ministre de la Guerre doit, en outre, marquer son accord (art. 9, 7°).

Le règlement organique, le statut du personnel et le règlement de comptabilité sont sanctionnés par des arrêtés royaux.

Le Gouvernement peut imposer à la Régie, à la condition de lui payer une indemnité équitable, des extensions du réseau, l'institution de services nouveaux ou des réductions de tarifs (art. 42).

Enfin, le Ministre des Chemins de fer présente aux Chambres les budgets, comptes, rapports annuels et projets d'emprunts.

L'autonomie soustrait la Régie aux influences politiques, aux préoccupations électorales. Mais les prérogatives du Pouvoir législatif sont pleinement sauvegardées.

Par le vote du budget, le législateur se prononce sur le programme d'action de la Régie.

La décision lui appartient s'il s'agit d'emprunts qui engagent le patrimoine national; les travaux imposés à la Régie et qui mettent à charge du budget général le paiement d'une indemnité, font naturellement l'objet d'une délibération des Chambres.

Grâce à la plus rapide présentation des comptes, à leur plus grande précision, aux rapports d'un Conseil d'administration pénétré des responsabilités inhérentes à son indépendance, le Parlement sera, bien mieux que par le passé, en mesure d'exercer sa mission.

Outre le rapport du Conseil d'administration et les exposés du Ministre

des Chemins de fer, les Chambres auront, pour les éclairer, les observations de la Cour des Comptes et celles du collège des censeurs.

Aux termes de l'article 33, alinéas 4 et 5, la Cour des Comptes examine si les crédits budgétaires n'ont pas été dépassés, si les virements et dépenses supplémentaires ont été approuvés par la loi ; elle contrôle les mouvements de fonds et, par une innovation qui mérite d'être signalée, elle étend sa vérification aux entrées et sorties des objets et matières, dont les valeurs font, d'ailleurs, l'objet d'imputations budgétaires.

Le collège des censeurs, émanation directe du Pouvoir législatif, exerce un contrôle différent (art. 21 à 24).

Les six membres de ce collège sont nommés et démis par la Chambre des Représentants, dont les prérogatives en matière de finances sont ainsi affirmées.

Les censeurs ont pour mission de surveiller l'application des tarifs, de vérifier la sincérité des inventaires et autres documents comptables ainsi que l'exécution des prescriptions réglementaires relatives aux amortissements, aux fonds de renouvellement, d'assurance et de réserve et à la participation du personnel aux résultats de l'exploitation (art. 21).

Cette mission ne fait point double emploi avec celle de la Cour des Comptes, qui ne vérifie que la régularité formelle des recettes et des dépenses et leur concordance avec les crédits budgétaires.

Les censeurs vérifient la régularité réelle des opérations, la sincérité des bilans et des comptes, l'application impartiale des tarifs.

Par une disposition empruntée aux amendements que la loi du 25 mai 1913 a introduits dans la loi sur les sociétés, pour rendre plus effective la surveillance des commissaires, l'article 23 permet aux censeurs de se faire assister par des experts de leur choix, dont les émoluments sont à charge de la Régie.

Le collège des censeurs consigne ses observations dans un rapport annuel, qui est présenté aux Chambres.

§ 4. — Personnel.

La loi prévoit la publication d'un « statut du personnel », dont elle détermine les bases (art. 38).

Il importe de bien préciser les droits et obligations respectifs de la Régie et du personnel.

Sous le régime de l'État, le fonctionnaire, employé ou ouvrier, à moins qu'il ne se rende coupable d'une faute lourde, est pratiquement inamovible.

La Régie qui, dans l'intérêt général, a pour obligation de limiter les charges de l'exploitation comme le ferait un industriel, doit pouvoir licencier les membres du personnel dont les services ne sont pas requis par les nécessités du trafic (art. 38, 2°).

Si cette faculté lui est reconnue, tout fonctionnaire ou agent doit avoir,

de son côté, le droit de quitter, quand il le désire, le service de la Régie (art. 38, 1°).

De part et d'autre, toutefois, un préavis est nécessaire pour que les intérêts de l'agent ou ceux du public n'aient pas à souffrir d'un départ précipité.

Tout agent quittant la Régie, sauf le cas de révocation, obtient, s'il compte au moins dix années de services (1), une allocation de retraite correspondant à son ancienneté (art. 38, 3°, et 40).

La Régie aura plus de latitude que n'en possède une administration d'État pour proportionner les rémunérations aux services rendus.

En outre, afin d'associer le personnel aux progrès de l'exploitation, la loi prévoit l'octroi d'allocations basées sur la réduction du coût de la tonne-kilomètre transportée et sur le volume du trafic (art. 38, 4°).

Il ne s'agit pas d'une participation aux bénéfices. Les gros bonis ne sont pas l'objectif d'un service public. En l'occurrence, les bénéfices sont aléatoires et ils dépendent, d'ailleurs, dans une large mesure, d'éléments sur lesquels le personnel est sans action.

La formule envisagée n'est pas non plus un système généralisé de primes à l'économie. Pareil système pourrait provoquer une parcimonie préjudiciable à la bonne marche et à l'amélioration des services.

La participation envisagée dépendra de deux facteurs :

1° Le prix de revient de la tonne-kilomètre.

Les éléments du prix de revient — traitements, salaires, matières de consommation et de renouvellement, intérêts et amortissements — étant supposés fixes, toute réduction du prix de revient de la tonne-kilomètre peut être considérée comme le résultat d'une gestion meilleure de l'exploitation. Intéresser le personnel, dans son ensemble, à cette réduction, c'est faire en sorte que l'activité de chaque agent, de chaque ouvrier, profite à tous les autres, que la négligence ou le gaspillage de chacun cause un préjudice à la collectivité; c'est provoquer une surveillance réciproque, une émulation et une solidarité fécondes;

2° Le volume du trafic.

Le nombre de tonnes-kilomètres transportées dépend, dans une grande mesure, des efforts que fait le personnel pour répondre, aussi rapidement et aussi complètement que possible, aux besoins du public. Par ce facteur, le personnel est intéressé à développer le trafic; la réduction du prix de revient l'incitera spécialement à ménager la dépense.

La répartition pourra être proportionnée, à la fois, aux traitements ou salaires et au terme de service. Il sera possible d'étendre le bénéfice des

(1) Ce délai est celui que prévoit la loi du 21 juillet 1844 pour les magistrats, fonctionnaires et employés reconnus hors d'état de continuer leurs fonctions par suite d'infirmités.

participations aux agents ayant quitté le service pour une cause légitime ainsi qu'à leurs veuves et enfants mineurs.

*
* *

Les agents de la Régie sont chargés d'un service public. En conséquence, quels que soient leur grade et leurs fonctions, ils sont assimilés aux agents de l'État.

Tout agent a le droit de quitter le service en observant les délais de préavis prescrits par la loi et l'usage. Réciproquement, et dans les mêmes conditions, la direction a le droit de licencier l'agent qui ne lui conviendrait plus. Dans cette dernière hypothèse, si l'agent a une certaine ancienneté, il est tenu compte de ses droits à la pension.

Les agents ont le droit de se syndiquer pour la défense de leurs intérêts matériels et professionnels. Mais il importe d'établir un moyen régulier d'aplanir les différends et de résoudre les conflits sans que la marche d'un service, dont la régularité touche à l'existence de la population entière et à la sécurité du pays, puisse en être affectée.

C'est pourquoi le personnel aura le droit de faire connaître aux dirigeants de la Régie, par des mandataires autorisés, choisis dans son sein, ses desiderata et ses griefs.

Des Conseils de conciliation seront établis dans chaque circonscription et un tribunal supérieur composé, moitié de représentants du personnel, moitié de représentants du Conseil d'administration et d'un président, désigné par le Ministre, à défaut d'entente entre les membres sur le choix du président, tranchera les conflits par des décisions qui seront obligatoires pour les parties.

Ce système a le grand avantage d'assurer la bonne solution des différends sans compromettre aucun des intérêts en cause.

*
* *

La réforme de l'organisation administrative exige une simplification des rouages et un rajeunissement des cadres.

La reprise des effectifs tels qu'ils sont actuellement constitués, pourrait entraver l'œuvre de la Régie.

Les règlements organiques en vigueur permettraient les licenciements nécessaires. En effet, les arrêtés royaux des 13 septembre et 15 novembre 1877 prévoient :

1° La mise en disponibilité des fonctionnaires et employés dont les fonctions viendraient à être supprimées ou réunies à un autre service par suite de réorganisation, et l'octroi, en pareil cas :

a) De l'intégralité des rétributions d'activité si elles ne sont pas supérieures à 1,800 francs par an ;

b) Des trois quarts, au maximum, de ces rétributions si elles dépassent 1,800 francs.

2° Le licenciement, par suite de cessation de travaux ou d'inutilité, des ouvriers appartenant au cadre permanent et l'allocation aux intéressés d'une, deux ou trois quinzaines de salaires, selon la durée de leurs services.

Mais convient-il d'appliquer ces dispositions avec rigueur à des fonctionnaires, employés et ouvriers ayant une longue carrière?

Lorsqu'en 1907, fut décrétée, en Italie, l'autonomie des chemins de fer de l'État, il fut stipulé que « dans une période de trois ans à partir de la » mise en vigueur de la loi, l'Administration aura la faculté de mettre à la » retraite les agents jusqu'au neuvième degré qui ont accompli 50 ans » d'âge et vingt-cinq années de service et dont elle ne croit pas, d'après » l'avis définitif du Conseil d'administration, pouvoir utiliser les services » avec avantage ».

L'article 43 du projet prévoit une mesure analogue. Moins générale, toutefois, elle ne vise que les fonctionnaires et agents de 60 ans et plus, et elle sauvegarde davantage les droits acquis. Les fonctionnaires, employés et ouvriers, admis à la retraite, obtiendront la pension qui leur eût été allouée à 66 ans (âge actuel de la retraite à l'Administration des chemins de fer) et ils recevront, jusqu'à cet âge, sous forme d'indemnité, la différence entre leur traitement d'activité et le montant de cette pension.

§ 5. — Entrée en exercice.

« Les lois concernant les chemins de fer de l'État, dit l'article 8, restent » en vigueur pour autant qu'elles ne soient pas contraires aux dispositions » de la présente loi. Il en est de même des arrêtés royaux, des arrêtés » ministériels, des règlements et des instructions pour autant qu'ils ne soient » pas modifiés par la présente loi ou par les dispositions qui seront prises » en exécution de la présente loi. »

Mais pour que les dérogations que cette loi apporte à la législation existante puisse être mises à exécution, pour que les transferts de pouvoirs et la réorganisation administrative que le nouveau régime implique puissent s'effectuer sans troubler l'exploitation, des mesures préparatoires devront être prises.

Les droits et obligations de la Régie prendront cours, non pas immédiatement, mais à la date que déterminera un arrêté royal (art. 45, alinéa 1er).

Quatre mois avant cette date, le Conseil d'administration entrera en fonctions. Il aura à prendre les dispositions préliminaires pour le bon fonctionnement des services et notamment à élaborer son règlement d'ordre intérieur, le règlement organique de la Régie et le règlement de comptabilité, qui, tous trois, devront être soumis en temps utile à la ratification du Gouvernement (art. 45, alinéa 2).

Le Conseil d'administration sera entendu pour la désignation du Directeur

général (art. 17), dont le concours lui sera manifestement précieux dès le début de ses travaux.

C'est à la date de l'entrée en exercice que l'actif et le passif initiaux de la Régie devront être déterminés. Il y aura lieu de préciser avec soin les règles suivant lesquelles l'avoir et les obligations seront fixés et évalués et d'ordonner méthodiquement les opérations de l'inventaire.

Le Conseil d'administration aura à désigner des délégués pour l'établissement contradictoire des comptes entre la Régie et le Trésor (art. 26, alinéa 4). Il participera à la détermination et à l'estimation des biens et charges dont les éléments fourniront les données de la balance d'entrée.

Le dépouillement des relevés demandera quelque temps. Or certains articles du Budget de la Régie seront en corrélation avec les chiffres de l'inventaire.

Ne fût-ce que pour cette raison, le premier projet de budget ne pourra, si la Régie doit entrer en exercice dès l'année prochaine, être présenté au Ministre à la date que prescrit l'article 27. C'est pourquoi la loi prévoit un régime transitoire (art. 45, alinéa 3) : le Conseil d'administration soumettra au Ministre des Chemins de fer des propositions budgétaires provisoires un mois avant l'entrée en exercice de la Régie et présentera un projet définitif avant la fin du quatrième mois de l'exercice.

Le chemin de fer constitue un des facteurs essentiels du relèvement de notre pays. Si le Pouvoir législatif adopte le projet au cours de la présente session, la gestion du réseau passera aux mains d'une administration autonome dès le 1er janvier 1920.

Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.

J. RENKIN.

Le Ministre des Finances,

LÉON DELACROIX.

Projet de loi instituant une Régie nationale des chemins de fer de Belgique.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut!

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes et de Notre Ministre des Finances, et de l'avis de Notre Conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes et Notre Ministre des Finances présenteront, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Il est créé une Régie Nationale des chemins de fer de Belgique chargée de reprendre la gestion et l'exploitation des chemins de fer appartenant à l'État ou exploités par l'État.

Cette institution est d'utilité publique.

Elle a son siège à Bruxelles.

ART. 2.

La Régie possède la personnalité civile.

Ontwerp van wet tot instelling eener Nationale Regie der Belgische spoorwegen.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomenden, Heil!

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen en van Onzen Minister van Financiën, en volgens het advies van Onzen Ministerraad,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen en Onze Minister van Financiën zullen, in Onzen naam, bij de Wetgevende Kamers indienen het wetsontwerp waarvan de inhoud volgt :

EERSTE ARTIKEL.

Er wordt eene Nationale Regie der Belgische spoorwegen opgericht, die gelast is het beheer en de exploitatie van de aan den Staat behoorende of door den Staat geëxploiteerde spoorwegen over te nemen.

De instelling is van openbaar nut.

Zij is gevestigd te Brussel.

ART. 2.

De Regie bezit rechtspersoonlijkheid.

Son actif et son passif sont distincts de ceux de l'État belge.

ART. 3.

L'actif de la Régie comprend :

1° Les biens mobiliers et immobiliers affectés à l'exploitation des chemins de fer au 1er janvier 1919;

2° Les biens mobiliers et immobiliers payés depuis cette date à charge des crédits du Budget des Chemins de fer pour l'exercice 1919 ou à charge du Budget des Dépenses extraordinaires;

3° Le montant des recettes de l'exploitation perçues ou à percevoir, imputable à l'article 23 du Budget des Voies et Moyens pour l'exercice 1919;

4° Le produit perçu ou à percevoir de la réalisation de biens visés au primo;

5° Les fonds de tiers ou de remploi visés aux articles 1, 2, 22, 33, 35, 37, 38, 56, 77 à 80, 102, 129 à 135, 148 et 150 du Budget pour ordre de 1919, tels que ces fonds existaient au 31 décembre 1918, majorés des recettes enregistrées à ces comptes depuis cette date et déduction faite des dépenses qui y sont imputables;

6° Les avantages de tous contrats en cours relatifs au personnel, à l'outillage et à l'exploitation du réseau ferré de l'État ou des lignes affermées;

7° Les créances non contractuelles provenant de prestations faites ou de dommages subis par les chemins de fer de l'État, notamment du chef de réquisitions ou de faits de guerre;

Haar actief en haar passief zijn onderscheiden van die van den Belgischen Staat.

ART. 3.

Het actief der Regie begrijpt :

1° De op 1 Januari 1919 tot de exploitatie der spoorwegen dienende roerende en onroerende goederen;

2° De roerende en onroerende goederen, sedert dien datum betaald ten laste van de kredieten van de Begrooting der Spoorwegen voor het dienstjaar 1919 of ten laste van de Begrooting der Buitengewone Uitgaven;

3° Het bedrag der reeds geïnde of nog te innen ontvangsten der exploitatie, in te deelen in artikel 23 van de Begrooting der Wegen en Middelen over het dienstjaar 1919;

4° De opbrengst reeds ontvangen of nog te ontvangen uit het tot geld maken van in primo bedoelde goederen;

5° De fondsen van derden of van wedergebruik, bedoeld in artikelen 1, 2, 22, 33, 35, 37, 38, 56, 77 tot 80, 102, 129 tot 135, 148 en 150 van de Begrooting voor order van 1919, zooals die fondsen bestonden op 31 December 1918, vermeerderd met de ontvangsten, sedert dien datum op die rekeningen ingeschreven en verminderd met de uitgaven die in dezelve hoeven ingedeeld;

6° De voordeelen van al de loopende overeenkomsten betreffende het personeel, de inrichting en de exploitatie van het net der Staatsspoorwegen of van de verpachte lijnen;

7° De niet bij verdrag geregelde schuldvorderingen, voortkomende van prestaties gedaan of van schade geleden door de Staatsspoorwegen, inzonderheid uit hoofde van opeischingen of van oorlogsfeiten;

8° Les biens corporels et incorporels acquis par la Régie à partir de la date qui sera fixée à l'arrêté royal visé à l'article 45.

ART. 4.

Le passif de la Régie comprend :

1° Le montant des sommes figurant au compte de premier établissement des chemins de fer de l'État et formant la part de ceux-ci dans la Dette belge ;

2° Le montant des dépenses d'exploitation ordonnancées ou à ordonnancer à charge des crédits du Budget des Chemins de fer pour l'exercice 1919 ;

3° Les charges résultant des contrats et autres engagements en cours concernant le personnel, l'outillage et l'exploitation des chemins de fer de l'État ;

4° Les fonds de tiers et de remploi tels qu'ils sont définis au 5° de l'article 3 ;

5° Les obligations contractées par la Régie à partir de la date qui sera fixée à l'arrêté royal visé à l'article 45.

ART. 5.

La Régie ne peut être soumise à aucune imposition au profit de l'État, des provinces ou des communes. Les actes qui la concernent sont exempts du timbre et enregistrés gratis.

ART. 6.

La Régie est représentée devant le Pouvoir législatif par le Ministre des Chemins de fer, et dans les relations

8° De stoffelijke en onstoffelijke goederen, verworven door de Regie te rekenen van den dag die zal worden bepaald door het bij artikel 45 bedoeld koninklijk besluit.

ART. 4.

Het passief der Regie begrijpt :

1° Het bedrag der sommen, gebracht op de rekening van eersten aanleg der Staatsspoorwegen en zijnde dezer aandeel in de Belgische Schuld ;

2° Het bedrag der exploitatie-uitgaven, betaalbaar gesteld of betaalbaar te stellen ten laste van de kredieten van de Begrooting der Spoorwegen over het dienstjaar 1919 ;

3° De lasten voortspruitende uit loopende verdragen en andere verbintenissen, betreffende het personeel, de inrichting en de exploitatie der Staatsspoorwegen ;

4° De fondsen van derden en van wedergebruik, zooals zij bepaald zijn in 5° van artikel 3 ;

5° De verplichtingen aangegaan door de Regie, te rekenen van den dag die zal bepaald worden bij het in artikel 45 bedoeld koninklijk besluit.

ART. 5.

De Regie mag onderworpen worden aan geenerlei belasting ten voordeele van den Staat, de provinciën of de gemeenten. De handelingen die dezelve betreffen zijn vrij van zegel en worden kosteloos geregistreerd.

ART. 6.

De Regie wordt voor de Wetgevende Macht vertegenwoordigd door den Minister van Spoorwegen, en in de

avec les Puissances Étrangères, par le Ministre des Affaires Etrangères.

betrekkingen met de vreemde Mogendheden door den Minister van Buitenlandsche Zaken.

ART. 7.

La Régie est gérée par un Conseil d'administration et par un Directeur général.

Elle a pour mission d'assurer l'exploitation des chemins de fer en s'inspirant de l'intérêt public et de l'obligation de pourvoir à ses charges financières.

ART. 7.

De Regie wordt beheerd door een Raad van beheer en door een Algemeenen Bestuurder.

Zij heeft tot taak de exploitatie der spoorwegen te verzekeren, zich leidende naar het openbaar belang en naar de verplichting om in hare geldelijke lasten te voorzien.

ART. 8.

Sauf les restrictions établies par la présente loi, le Conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus pour faire ou ratifier les actes qui intéressent la Régie. Les lois concernant les chemins de fer de l'État restent en vigueur, pour autant qu'elles ne soient pas contraires aux dispositions de la présente loi. Il en est de même des arrêtés royaux, des arrêtés ministériels, des règlements et des instructions pour autant qu'ils ne soient pas modifiés par la présente loi ou par les dispositions qui seront prises en exécution de celle-ci.

Sauf disposition contraire de la présente loi, le Conseil d'administration est subrogé aux droits du Ministre des Chemins de fer pour l'application des lois, arrêtés royaux, arrêtés ministériels, règlements et instructions qui concernent les chemins de fer.

Les actes engageant la Régie sont signés par les personnes que le Conseil d'administration désigne à cette fin.

ART. 8.

Behoudens de door deze wet vastgestelde beperkingen, heeft de Raad van beheer de uitgestrektste bevoegdheid tot het doen of bekrachtigen der handelingen die de Regie aanbelangen. De wetten betreffende de Staatsspoorwegen blijven van kracht, in zooverre zij niet strijdig zijn met de bepalingen van de tegenwoordige wet. Hetzelfde geldt voor de koninklijke besluiten, de ministerieele besluiten, de reglementen en onderrichtingen, in zooverre zij niet worden gewijzigd door de tegenwoordige wet of door de beschikkingen die zullen worden genomen tot uitvoering dezer wet.

Behoudens andersluidende bepaling van de tegenwoordige wet, is de Raad van beheer in de plaats gesteld in de rechten van den Minister van Spoorwegen voor de toepassing van de wetten, koninklijke besluiten, ministerieele besluiten, reglementen en onderrichtingen betreffende de spoorwegen.

De handelingen welke de Regie verbinden, worden onderteekend door de personen, daartoe aangewezen door den Raad van beheer.

ART. 9.

Seront soumises à l'approbation du Ministre des Chemins de fer, les délibérations du Conseil d'administration sur les objets suivants :

1° Les contrats d'adjudication conclus pour un terme de plus de dix ans ou dont l'import atteint 500,000 francs et les marchés de gré à gré dont l'import atteint 200,000 francs;

2° Les aliénations, acquisitions, échanges de biens ou de droits immobiliers de la Régie si la valeur atteint 50,000 francs;

3° Les compromis;

4° Les modifications de tarifs ou de conditions réglementaires applicables au transport de voyageurs, de bagages ou de marchandises;

5° Les mesures de police;

6° Les changements essentiels aux dispositions qui concernent la sécurité de l'exploitation;

7° Les créations de lignes nouvelles. Elles sont subordonnées, en outre, à l'approbation du Ministre de la Guerre;

8° Les conventions avec les entreprises de transports étrangères, sauf celles qui se rapportent à l'exécution courante du service et notamment à l'usage des gares communes;

9° Les dispositions qui régissent les pensions du personnel;

10° Les propositions budgétaires.

Les mesures visées aux 4°, 5° et 9° doivent, en outre, être ratifiées par des arrêtés royaux.

Le Ministre peut s'opposer à toute mesure qui serait contraire aux lois et arrêtés ou à l'intérêt public.

ART. 9.

Zijn onderworpen aan de goedkeuring van den Minister van Spoorwegen, de beraadslagingen van den Raad van beheer omtrent de volgende zaken :

1° De aanbestedingsovereenkomsten gesloten voor een termijn van meer dan tien jaren of waarvan het bedrag 500,000 frank bereikt en de overeenkomsten in der minne waarvan het bedrag 200,000 frank bereikt;

2° De vervreemdingen, verkrijgingen, ruilingen van goederen of van onroerende rechten der Regie, zoo de waarde 50,000 frank bereikt;

3° De vergelijken;

4° De wijzigingen van tarieven of van bepalingen van toepassing op het vervoer van reizigers, reisgoed of goederen;

5° De politiemaatregelen;

6° De belangrijke veranderingen in de bepalingen betreffende de veiligheid der exploitatie;

7° De totstandbrenging van nieuwe lijnen. Deze zijn, bovendien, onderworpen aan de goedkeuring van den Minister van Oorlog;

8° De overeenkomsten met de vreemde vervoerondernemingen, ter uitzondering van die welke betrekking hebben op de loopende uitvoering van den dienst en inzonderheid op het gebruik der gemeenschappelijke statiën;

9° De bepalingen omtrent de rustgelden van het personeel;

10° De voorstellen die de begrooting betreffen.

De bij 4°, 5° en 9° bedoelde maatregelen moeten, bovendien, bij koninklijke besluiten bekrachtigd zijn.

De Minister kan zich verzetten tegen elken maatregel die strijdig wezen zou met de wetten en besluiten of met het openbaar belang.

ART. 10.

Le Conseil d'administration est composé de onze administrateurs.

Le Roi nomme et démet les administrateurs, sur la proposition du Ministre des Chemins de fer.

Le Conseil d'administration élit, parmi ses membres, à la majorité absolue, un président et un vice-président.

Le Ministre des Chemins de fer, chaque fois qu'il le juge utile, assiste aux séances du Conseil d'administration et les préside.

ART. 11.

Les administrateurs doivent être Belges de naissance ou avoir reçu la grande naturalisation. Ils ne peuvent être membres des Chambres, ni âgés de plus de 70 ans.

Les fonctionnaires auxquels un mandat d'administrateur est conféré sont placés dans la section de disponibilité. Ils conservent les titres qu'ils ont acquis à une pension de retraite proportionnée à leurs années de service.

ART. 12.

Sous réserve de la limite d'âge, les administrateurs sont nommés pour six ans. Ils sortent par moitié tous les trois ans, suivant l'ordre que déterminera l'arrêté royal de nomination.

L'administrateur sortant peut être renommé. En cas de vacance par décès ou autrement, l'administrateur nommé achève le mandat de celui qu'il remplace.

ART. 10.

De Raad van beheer is samengesteld uit elf beheerders.

De Koning benoemt en ontslaat de beheerders, op voorstel van den Minister van Spoorwegen.

De Raad van beheer kiest onder zijne leden, met volstrekte meerderheid van stemmen, een voorzitter en een ondervoorzitter.

Telkens als de Minister van Spoorwegen het oorbaar acht, woont hij de zittingen van den Raad van beheer bij, en neemt hij daarbij het voorzitterschap waar.

ART. 11.

De Beheerders moeten Belg zijn van geboorte of de groote inburgering ontvangen hebben. Zij mogen geen deel uitmaken van de Kamers, noch meer dan 70 jaar oud zijn.

De ambtenaren aan wie een mandaat van beheerder opgedragen wordt, worden in beschikbaarheid gesteld. Zij behouden hunne verworven aanspraak op een rustgeld, naar verhouding tot hunne jaren dienst.

ART. 12.

Onder voorbehoud van de beperking van leeftijd, worden de beheerders voor zes jaren aangesteld. Zij treden bij helft om de drie jaren af, naar de volgorde welke zal worden bepaald door het koninklijk besluit van aanstelling.

De aftredende beheerder kan herbenoemd worden. Valt eene plaats open door overlijden of anderszins, dan zet de benoemde beheerder het mandaat voort van hem dien hij vervangt.

ART. 13.

Le Conseil arrête le règlement organique de la Régie. Ce règlement est soumis à l'approbation du Roi.

Le Conseil arrête son règlement d'ordre intérieur, qui est soumis à l'approbation du Ministre des Chemins de fer.

ART. 14.

Le traitement annuel des administrateur est fixé à 15,000 francs.

Chacun d'eux reçoit, en outre, une allocation égale à un millième de la participation accordée au personnel par application de l'article 38, 4°, de la présente loi.

ART. 15.

Le Conseil d'administration constitue, dans son sein, un Comité permanent composé du président, du vice-président et de trois membres.

Le Conseil détermine, par son règlement d'ordre intérieur, les pouvoirs délégués au Comité permanent.

Le Ministre des Chemins de fer, chaque fois qu'il le juge utile, assiste aux séances du Comité et les préside.

Il est attribué au Comité permanent une somme globale annuelle de 75,000 francs, qui sera répartie entre ses membres suivant leurs conventions particulières.

ART. 16.

Les administrateurs de la Régie sont considérés comme chargés d'un service

ART. 13.

De Raad stelt het reglement tot inrichting der Regie vast. Dat reglement is aan de goedkeuring des Konings onderworpen.

De Raad stelt zijn reglement van inwendige orde vast, dat onderworpen is aan de goedkeuring van den Minister van Spoorwegen.

ART. 14.

De jaarwedde der beheerders is vastgesteld op 15,000 frank.

Elk hunner ontvangt, bovendien, eene toekenning gelijk aan één duizendste van de deelhebbing, aan het personeel toegestaan bij toepassing van artikel 38, 4°, van de tegenwoordige wet.

ART. 15.

De Raad van beheer stelt, in zijn midden, een Bestendig Comiteit aan, samengesteld uit den voorzitter, den ondervoorzitter en drie leden.

Bij zijn reglement van inwendige orde bepaalt de Raad de machten die aan het Bestendig Comiteit gegeven worden.

Telkens als de Minister van Spoorwegen het oorbaar acht, woont hij de zittingen van het Comiteit bij en neemt hij daarbij het voorzitterschap waar.

Aan het Bestendig Comiteit wordt eene jaarlijksche, gezamenlijke som van 75,000 frank toegekend, die onder zijne leden volgens hunne bijzondere overeenkomsten worden verdeeld.

ART. 16.

De beheerders der Regie zijn beschouwd als belast te zijn met een open-

public. Ils sont responsables envers la Régie des dommages subis par celle-ci et résultant d'une violation des lois ou arrêtés, d'une négligence grave ou d'abus commis dans l'exercice de leurs fonctions.

Ils peuvent être attraits en justice à la diligence, soit du Conseil d'administration, soit du Ministre des Chemins de fer.

ART. 17.

Le Roi nomme et démet le Directeur général, sur la proposition du Ministre des Chemins de fer, le Conseil d'administration entendu.

Le mandat du Directeur général ne peut dépasser huit années; il est renouvelable.

ART. 18.

Le Directeur général est soumis aux mêmes conditions de nationalité que les membres du Conseil d'administration. Il ne peut être âgé de plus de 65 ans.

ART. 19.

Le Directeur général est chargé, sous l'autorité du Conseil d'administration, de la gestion journalière de la Régie et de l'exécution des décisions du Conseil.

Le Conseil d'administration peut déléguer au Directeur général tels pouvoirs qu'il détermine.

Toutefois, indépendamment des objets énoncés à l'article 9, doivent faire l'objet d'une délibération du Conseil d'administration : les projets de travaux, la conclusion de marchés ou l'approbation d'adjudications dont le

baren dienst. Zij zijn tegenover de Regie aansprakelijk gesteld voor de door deze geleden schade, voortspruitende uit schending der wetten of besluiten, erge nalatigheid of bij de uitoefening van hun ambt gepleegde misbruiken.

Zij kunnen in rechte betrokken worden op aanzoek, hetzij van den Raad van beheer, hetzij van den Minister van Spoorwegen.

ART. 17.

De Koning benoemt en ontslaat den Algemeenen Bestuurder op voorstel van den Minister van Spoorwegen, den Raad van beheer gehoord.

De opdracht van den Algemeenen Bestuurder mag niet meer dan acht jaren beloopen; zij kan vernieuwd worden.

ART. 18.

De Algemeene Bestuurder is aan dezelfde vereischten van nationaliteit onderworpen als de leden van den Raad van beheer. Hij mag den ouderdom van 65 jaar niet overschreden hebben.

ART. 19.

De Algemeene Bestuurder is, onder het gezag van den Raad van beheer, belast met het dagelijksch beheer der Regie en de uitvoering der beslissingen van den Raad.

De Raad van beheer mag aan den Algemeenen Bestuurder zulke macht opdragen, als hij bepaalt.

Onverminderd de bij artikel 9 opgegeven zaken, moeten, echter, het voorwerp uitmaken eener beraadslaging van den Raad van beheer : de ontwerpen van werken, het sluiten van overeenkomsten of het goedkeuren van aanbeste-

montant atteint 100,000 francs, les demandes en justice et les transactions lorsque la valeur du litige atteint 50,000 francs en principal, les règles générales relatives au recrutement et à l'avancement du personnel.

Le Directeur général peut sous-déléguer ses pouvoirs dans les limites que détermine le Conseil d'administration.

ART. 20.

Le Directeur général assiste, avec voix consultative, aux séances du Conseil d'administration et du Comité permanent.

ART. 21.

Un collège de censeurs, composé de six membres, est chargé de surveiller l'application des tarifs, de vérifier la sincérité des inventaires et autres documents comptables ainsi que l'exécution des prescriptions réglementaires relatives aux amortissements, aux fonds de renouvellement, d'assurance et de réserve et à la participation du personnel aux résultats de l'exploitation, prévue à l'article 38, 4°, de la présente loi.

ART. 22.

Les censeurs doivent être Belges de naissance ou avoir reçu la grande naturalisation.

La Chambre des Représentants nomme et démet les censeurs.

Leur mandat est de six ans.

Le collège est renouvelable par tiers de deux en deux ans, à partir du 31 décembre 1921.

dingen waarvan het bedrag 100,000 frank bereikt, de gerechtelijke eischen en de vergelijken, wanneer de waarde van het geschil, in hoofdsom, 50,000 frank bereikt, de algemeene regelen betreffende de aanwerving en de bevordering van het personeel.

De Algemeene Bestuurder mag ondervolmacht geven binnen de grenzen die de Raad van beheer bepaalt.

ART. 20.

De Algemeene Bestuurder woont de zittingen van den Raad van beheer en van het Bestendig Comiteit bij, met raadgevende stem.

ART. 21.

Een censorscollege, bestaande uit zes leden, is belast met het toezicht over de toepassing der tarieven, het nazicht van de echtheid der inventarissen en andere rekenplichtige bescheiden, alsmede over de uitvoering van de bepaalde voorschriften betreffende de afschrijvingen, de vernieuwings-, verzekerings- en reservefondsen en de deelhebbing van het personeel in de uitkomsten der exploitatie, voorzien bij artikel 38, 4°, van de tegenwoordige wet.

ART. 22.

De censors moeten Belg van geboorte zijn of de groote inburgering verkregen hebben.

De Kamer der Volksvertegenwoordigers benoemt en ontslaat de censors.

Hunne opdracht beloopt zes jaren.

Het college wordt vernieuwd, bij derden, om de twee jaar, te rekenen van 31 December 1921.

Les membres sortants sont rééligibles. La Chambre des Représentants déterminera l'ordre de sortie lors de la première élection.

ART. 23.

Les censeurs peuvent prendre connaissance, sans déplacement, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et de toutes les écritures de la Régie. Ils peuvent se faire fournir tous états, renseignements et éclaircissements relatifs aux recettes et aux dépenses. Ils peuvent se faire assister par des experts de leur choix, dont les émoluments sont à charge de la Régie.

Le collège des censeurs consigne ses observations dans un rapport annuel.

ART. 24.

Chaque censeur reçoit une indemnité de 5,000 francs.

ART. 25.

La Régie ne peut emprunter, garantir le capital ou les intérêts d'un emprunt, exécuter des travaux sur ressources extraordinaires que si une loi l'y autorise. Les emprunts ainsi autorisés sont garantis par l'État. Dès à présent, et moyennant l'autorisation du Ministre des Finances et du Ministre des Chemins de fer, la Régie peut faire des emprunts à court terme à concurrence d'un montant global de 10 millions pour ses besoins de caisse. En outre, et moyennant la même autorisation, le découvert du compte courant de la Régie auprès du Trésor belge peut s'élever à 25 millions de francs.

De aftredende leden zijn herkiesbaar. De Kamer der Volksvertegenwoordigers zal de volgorde van aftreden bepalen bij de eerste verkiezing.

ART. 23.

De censors mogen kennis nemen, zonder verplaatsing, van de boeken, de briefwisseling, de processen-verbaal en al de schriften der Regie. Zij mogen zich alle staten, inlichtingen en opheldering omtrent de ontvangsten en uitgaven doen geven. Zij mogen zich doen bijstaan door deskundigen naar hunne keus, wier bezoldiging ten laste der Regie valt.

Het censorscollege schrijft zijne opmerkingen in een jaarlijksch verslag neer.

ART. 24.

Iedere censor ontvangt eene vergoeding van 5,000 frank.

ART. 25.

De Regie mag slechts ontleenen, het kapitaal of de interesten eener leening waarborgen, werken op buitengewone middelen uitvoeren, dan wanneer eene wet haar daartoe machtigt. De aldus gemachtigde leeningen worden door den Staat gewaarborgd. Van nu af aan, en mits machtiging van den Minister van Financiën en den Minister van Spoorwegen, mag de Regie leeningen op korten termijn aangaan tot een gezamenlijk bedrag van 10 millioen voor hare kasbehoeften. Bovendien en mits dezelfde machtiging mag het tekort van de loopende rekening der Regie, bij de Belgische Schatkist, 25 millioen frank bedragen.

Les modalités des emprunts à terme que la Régie contracte auprès du Trésor belge sont déterminées par la loi qui autorise ces emprunts. Ils sont portés dans les livres de la Régie au compte « Trésor belge-Dette », distinct du compte « Trésor belge-Compte courant ». Le compte courant est productif d'intérêts réciproques, calculés semestriellement au taux moyen des emprunts opérés par l'État belge pendant le semestre écoulé.

La Régie est créditée immédiatement à ce compte de la totalité des emprunts à terme qu'elle contracte auprès du Trésor belge.

ART. 26.

La dette initiale de la Régie envers le Trésor belge visée à l'article 4, 1°, est remboursable en soixante annuités payables par moitié le 1er mai et le 1er novembre de chaque année. L'annuité comprend les intérêts calculés au taux moyen des emprunts de l'État à l'aide desquels le réseau a été constitué.

Le montant de cette dette est porté au compte « Trésor belge-Dette ».

Les recettes visées à l'article 3, 3°, et les dépenses visées à l'article 4, 2°, sont portées au compte « Trésor belge-Compte courant ».

Une Commission, composée de deux délégués du Ministre des Finances, de deux délégués du Ministre des Chemins de fer, de deux délégués de la Régie et d'un président choisi par le Roi parmi les conseillers de la Cour des Comptes, arrêtera la situation à la date fixée à

De modaliteit der leeningen op termijn die de Regie met de Belgische Schatkist sluit, worden bepaald bij de wet welke bedoelde leeningen machtigt. Zij worden in de boeken der Regie gebracht bij de rekening « Belgische Schatkist-Schuld », onderscheiden van de rekening « Belgische Schatkist-Loopende rekening ». De loopende rekening brengt wederzijdsche interesten op, halfjaarlijks berekend, tegen het gemiddeld percent van de door den Belgischen Staat, gedurende het afgeloopen halfjaar gesloten leeningen.

De Regie wordt onmiddellijk in die rekening gecrediteerd van de gezamenlijke leeningen op termijn die zij bij de Belgische Schatkist aangaat.

ART. 26.

De bij artikel 4, 1°, bedoelde aanvankelijke schuld van de Regie aan de Belgische Schatkist is uitkeerbaar bij zestig jaarlijksche aflossingen, betaalbaar voor de helft den 1n Mei en den 1n November van elk jaar. De aflossing omvat de interesten berekend tegen het gemiddeld percent der Staatsleeningen waarmede het net opgericht werd.

Het bedrag dezer schuld wordt in rekening gebracht bij « Belgische Schatkist-Schuld ».

De ontvangsten, bedoeld bij artikel 3, 3°, en de uitgaven, waarvan spraak bij artikel 4, 2°, worden in rekening gebracht bij « Belgische Schatkist-Loopende rekening ».

Eene Commissie, samengesteld uit twee afgevaardigden van den Minister van Financiën, twee afgevaardigden van den Minister van Spoorwegen, twee afgevaardigden der Regie en een voorzitter door den Koning onder de Raadsheeren van het Rekenhof gekozen,

l'article 45, alinéa 1er, du compte « Dette » et du compte courant visés ci-dessus.

Un arrêté royal réglera la composition et le fonctionnement d'une Commission qui sera chargée de dresser l'inventaire, à la même date, des biens et charges cédés par l'État à la Régie.

ART. 27.

Le Conseil d'administration transmet au Ministre des Chemins de fer, avant le 15 septembre de chaque année, le projet de budget de la Régie pour l'exercice suivant.

Si les Chambres n'ont pas voté le budget cinq jours avant l'ouverture de l'exercice, le Roi autorise la Régie à percevoir les recettes et, de trois en trois mois, ouvre à la Régie les crédits provisoires nécessaires jusqu'au jour où la loi approuvant le budget devient obligatoire.

ART. 28.

L'exercice commence le 1er janvier et finit le 31 décembre. Les sommes dont la Régie est redevable au 31 décembre de chaque année sont portées, à cette date, au Budget pour ordre, au compte « sommes restant dues » et imputées à charge des crédits correspondants de l'exercice écoulé. Les sommes dont la Régie est créancière au 31 décembre de chaque année sont portées à cette date au Budget pour ordre au compte « sommes restant à recouvrer » et prises en recettes aux articles correspondants de l'exercice écoulé. Le montant des créances reconnues irrécouvrables sera

sluit den toestand op den bij artikel 45, lid 1, bepaalden datum, van de rekening « Schuld » en de loopende rekening hiervoren bedoeld.

Een koninklijk besluit regelt de samenstelling en de werking eener Commissie die belast wordt met het opmaken van den inventaris, op denzelfden datum, van de goederen en de lasten, door den Staat aan de Regie overgelaten.

ART. 27.

De Raad van beheer maakt het begrootingsontwerp der Regie voor het volgend dienstjaar over aan den Minister van Spoorwegen, vóór 15n September van elk jaar.

Indien de Kamers de begrooting niet hebben gestemd vijf dagen vóór de opening van het dienstjaar, machtigt de Koning de Regie de ontvangsten te innen en opent Hij aan de Regie, om de drie maanden, de noodige, voorloopige kredieten tot den dag waarop de wet tot goedkeuring der begrooting verbindend wordt.

ART. 28.

Het dienstjaar begint op 1 Januari en eindigt op 31 December. De sommen die door de Regie op 31 December van elk jaar verschuldigd zijn, worden op dien datum in de Begrooting voor order overgeschreven, bij de rekening « verschuldigd blijvende sommen » en ingedeeld ten laste der overeenkomende kredieten van het verloopen dienstjaar. De sommen die aan de Regie verschuldigd zijn op 31 December van elk jaar, worden op dien datum in de Begrooting voor order overgeschreven bij de rekening « nog in te vorderen sommen » en in ontvangst genomen bij de overeen-

porté à charge du crédit des « non-valeurs ».

Le premier exercice commencera à la date où la Régie entrera en fonctions. Il se clôturera le 31 décembre 1920.

ART. 29.

La Régie ne peut faire aucune dépense au delà des crédits qui lui sont ouverts par la loi annuelle du budget ou par une loi spéciale.

Toutefois, elle peut se constituer des réserves d'approvisionnements, moyennant l'autorisation du Ministre des Chemins de fer. Le coût et les frais accessoires de ces approvisionnements seront portés en dépenses à un compte pour ordre, à rembourser par des imputations à charge des crédits budgétaires, au fur et à mesure des sorties du magasin.

Le Roi ordonne les virements et, en cas d'urgence, les dépenses supplémentaires nécessaires. Dans le mois, le Ministre des Chemins de fer transmet aux Chambres une expédition de l'arrêté royal et dépose un projet de loi d'approbation.

ART. 30.

La Régie tiendra une comptabilité industrielle en partie double.

Le règlement de comptabilité sera élaboré par le Conseil d'administration et approuvé par arrêté royal.

ART. 31.

Les intérêts, les amortissements calculés conformément aux prescriptions du règlement de comptabilité pour les

komende artikelen van het verloopen dienstjaar. Het bedrag der niet-invorderbare sommen wordt ten laste gelegd van het krediet der « oninbare gelden ».

Het eerste dienstjaar begint den dag waarop de Regie in werking treedt. Het eindigt op 31 December 1920.

ART. 29.

De Regie mag geenerlei uitgave doen buiten de kredieten die haar geopend worden door de jaarlijksche wet der begrooting of door eene bijzondere wet.

Zij mag, echter, voorraadsartikelen opdoen, mits zij daartoe gemachtigd wordt door den Minister van Spoorwegen. De prijs en de bijkomende kosten van dien voorraad worden als onkosten opgenomen in eene rekening voor order, uit te keeren bij indeelingen ten laste van de begrootingskredieten, naargelang de voorwerpen het magazijn verlaten.

De Koning beveelt de overschrijvingen en, bij spoedeischend geval, de noodige bijkomende uitgaven. Binnen de maand maakt de Minister van Spoorwegen aan de Kamers een afschrift van het koninklijk besluit over en legt hij een wetsontwerp tot goedkeuring neer.

ART. 30.

De Regie houdt eene industrieele dubbele boekhouding.

Het reglement omtrent de rekenplichtigheid wordt door den Raad van beheer opgemaakt en bij koninklijk besluit goedgekeurd.

ART. 31.

De interesten, de afschrijvingen berekend volgens de bepalingen van het reglement van boekhouding voor de ver-

diverses catégories de biens ainsi que les moins-values sur inventaires seront compris dans les dépenses ordinaires du budget.

Les déchets sur inventaire dus à des causes exceptionnelles seront passés à un « compte à amortir ». Le budget fixera les amortissements spéciaux à ce compte.

ART. 32.

Au plus tard le 30 juin de chaque année, le Conseil d'administration remet au Ministre des Chemins de fer le bilan, accompagné des inventaires, et le compte des profits et pertes, appuyé du compte d'exploitation, arrêtés au 31 décembre précédent. Il y joint son rapport de gestion.

ART. 33.

Le compte général de la Régie est arrêté par la loi après vérification de la Cour des Comptes, qui consigne ses observations dans un rapport aux Chambres.

La Régie fournit à la Cour des Comptes des relevés mensuels où les écritures de la comptabilité industrielle pour le mois écoulé sont résumées sous les rubriques prévues au budget.

Le Budget pour ordre reproduit les rubriques du bilan.

La Cour examine si aucun article des dépenses du budget n'a été dépassé et si les virements et les dépenses supplémentaires ont été approuvés par la loi.

La Cour des Comptes se fait délivrer par la Régie tous états, pièces comptables et donner tous les renseignements et éclaircissements nécessaires au contrôle des recettes et dépenses, ainsi que

schillende soorten van goederen, alsmede de waardeverminderingen op inventarissen worden begrepen in de gewone uitgaven der begrooting.

De waardeverliezen op inventaris te wijten aan uitzonderlijke oorzaken, worden op eene « af te schrijven rekening » gebracht. De begrooting bepaalt de bijzondere afschrijvingen op deze rekening.

ART. 32.

Ten laatste op 30 Juni van elk jaar, overhandigt de Raad van beheer aan den Minister van Spoorwegen de balans met de inventarissen erbij, en de winst- en verliesrekening met de rekening van exploitatie, gesloten op 31 December van het vorige jaar. Hij voegt erbij zijn verslag van beheer.

ART. 33.

De algemeene rekening der Regie wordt vastgesteld bij de wet na nazicht door het Rekenhof, dat zijne aanmerkingen in een verslag aan de Kamers neerschrijft.

De Regie levert aan het Rekenhof maandelijksche staten waarin de schrifturen der industrieele boekhouding over de verloopen maand zijn samengevat onder de hoofdingen voorzien in de begrooting.

De Begrooting voor order herhaalt de hoofdingen van de balans.

Het Hof onderzoekt of geenerlei artikel van de uitgaven der begrooting werd overtroffen en of de overschrijvingen en de aanvullende uitgaven bij de wet werden goedgekeurd.

Het Rekenhof doet door de Regie afleveren alle staten en rekenplichtige stukken en zich alle inlichtingen en opheldering geven, die noodig zijn voor het toezicht over de ontvangsten en uit-

des entrées et sorties de magasin des objets et matières.

ART. 34.

Il sera créé à charge du compte de premier établissement un fonds de renouvellement, un fonds d'assurance et un fonds de réserve.

Ces fonds seront gérés par la Régie en dehors des autres actifs, suivant les règles qui seront déterminées par le Roi.

ART. 35.

Le fonds de renouvellement est destiné à régulariser les dépenses de renouvellement des voies, du matériel roulant et de l'outillage et les dépenses de reconstruction des bâtiments et ouvrages d'art. Il est doté d'une somme de 25 millions de francs, à prendre sur les ressources extraordinaires. Il est alimenté par les amortissements visés à l'article 31, qui seront prélevés à charge du compte d'exploitation, par le produit du placement de son avoir et par le produit de la vente du matériel mis au rebut.

ART. 36.

Le fonds d'assurance est destiné à couvrir les dépenses ou moins-values résultant d'incendies, pertes ou avaries, les indemnités en cas d'accidents de personnes et les secours de maladie alloués au personnel. Il est doté d'une somme de 30 millions de francs à prendre sur les ressources extraordinaires. Il est ensuite alimenté par le produit du placement de son avoir et par des prélèvements à charge du compte

gaven, alsmede over de voorwerpen en stoffen die in of uit de magazijnen gaan.

ART. 34.

Er wordt ten laste van de rekening van eersten aanleg een vernieuwingsfonds, een verzekeringsfonds en een reservefonds gesticht.

Deze fondsen worden beheerd door de Regie buiten het ander actief overeenkomstig de regelen, door den Koning bepaald.

ART. 35.

Het vernieuwingsfonds is bestemd voor het regelen van de uitgaven tot vernieuwing van de sporen, het rollend materieel en de inrichting, en van de uitgaven tot weder optrekking van de gebouwen en kunstwerken. Dit fonds wordt begiftigd met eene som van 25 millioen frank, te nemen op de buitengewone middelen. Het wordt gevoed door de afschrijvingen, bedoeld bij artikel 31, die vooraf worden genomen op de rekening van exploitatie, door de opbrengst van de belegging van zijn tegoed en door de opbrengst van den verkoop van het buitendienst gesteld materieel.

ART. 36.

Het verzekeringsfonds is bestemd voor het dekken van de uitgaven of waardeverminderingen voortspruitende uit branden, verliezen of beschadigingen, van de vergoedingen bij ongevallen aan personen en van de hulpgelden voor ziekte toegekend aan het personeel Dit fonds wordt begiftigd met eene som van 30 millioen frank, te nemen op de buitengewone middelen Het wordt vervolgens gevoed door de opbrengst van

d'exploitation, calculés de manière à représenter la moyenne des dépenses des dix derniers exercices, du chef des risques d'incendie, de pertes et avaries, d'accidents et maladies, et par le produit des taxes d'assurance acquittées par les voyageurs ou les expéditeurs.

ART. 37.

Le fonds de réserve est destiné à parer éventuellement aux malis du compte annuel. Il sera doté d'une somme de 5 millions de francs, à prendre sur les ressources extraordinaires.

Il sera alimenté par le produit du placement de son avoir et par les bonis annuels.

Lorsque le fonds de réserve dépasse 100 millions de francs, l'excédent est porté au compte de profits et pertes et l'affectation du boni est réglée par la loi d'approbation des comptes.

ART. 38.

Les fonctionnaires, employés et ouvriers de la Régie sont assimilés à ceux de l'Etat. Quels que soient leur grade et leur emploi, ils sont considérés comme des fonctionnaires publics.

Le statut du personnel fait l'objet d'un arrêté royal.

Il consacre :

1° Le droit de tout agent de quitter, quand il le désire, le service de la Régie, à la condition de se conformer aux lois et usages en vigueur et d'observer un délai de préavis qui ne peut être infé-

het beleggen van zijn tegoed, door afnemingen op de rekening van exploitatie, derwijze berekend dat zij eene gemiddelde som vertegenwoordigen van de uitgaven, over de laatste tien dienstjaren wegens gevaren voor brand, verliezen en beschadigingen, ongevallen en ziekten, en door de opbrengst van de verzekeringstaksen, betaald door de reizigers of de afzenders.

ART. 37.

Het reservefonds is bestemd voor het desvoorkomend aanvullen van tekort op de jaarlijksche rekening. Dit fonds wordt begiftigd met eene som van 50 millioen frank, te nemen op de buitengewone middelen.

Het wordt gevoed door de opbrengst van het beleggen van zijn tegoed en door de jaarlijksche overschotten.

Wanneer het reservefonds 100 millioen frank overtreft, wordt het overschot op de winst- en verliesrekening gebracht en de bestemming van de winst geregeld door de wet tot goedkeuring der rekeningen.

ART. 38.

De ambtenaars, beambten en werklieden der Regie zijn gelijkgesteld met deze van den Staat. Welke ook hun graad en hunne bediening wezen, zij worden als openbare ambtenaars beschouwd.

Het statuut voor het personeel maakt het voorwerp uit van een koninklijk besluit.

Het huldigt :

1° Het recht voor elken bediende om den dienst der Regie te verlaten, zoo hij het verlangt, mits zich te gedragen naar de bestaande wetten en gebruiken en mits naleving van eenen termijn van

rieur à un mois, et qui prend cours à dater du jour où l'agent remet à son chef immédiat un écrit notifiant sa décision de quitter le service;

2° Le droit de la Régie :

a) De révoquer tous agents sans préavis et sans indemnité ni pension en cas de faute lourde, d'indiscipline grave ou d'indignité;

b) De les licencier dans tous les autres cas, en se conformant aux lois et usages en vigueur et en observant un délai de préavis qui ne sera pas inférieur à un mois, à partir de la remise à l'agent de l'avis écrit de licenciement;

3° Le droit pour tout agent qui quitte la Régie et qui compte dix années au moins de services admissibles pour la pension, d'obtenir, sauf le cas de révocation, une allocation de retraite correspondant à la durée de ses services;

4° La participation du personnel aux résultats de l'exploitation, participation fondée sur l'écart entre un prix de revient-type de la tonne-kilomètre et le coût effectif de la tonne-kilomètre pour chaque exercice, ainsi que sur le nombre de tonnes-kilomètres transportées;

5° Le droit des agents de se grouper pour la défense de leurs intérêts;

6° Le droit du personnel de désigner, parmi ses membres, des délégués chargés de le représenter dans ses rapports avec la Régie;

opzegging, die niet minder mag zijn dan éène maand en die aanvang neemt op den dag waarop de bediende aan zijn onmiddellijken overste een geschreven bericht afgeeft, waarbij hij zijne beslissing om dendienst te verlaten bekend maakt;

2° Het recht voor de Regie :

a) Om alle bedienden af te zetten zonder opzegging en zonder vergoeding of pensioen in geval van zwaar vergrijp, erge weerspannigheid of onwaardigheid;

b) Om ze in alle andere gevallen af te danken, mits zich te gedragen naar de bestaande wetten en gebruiken en mits naleving van eenen termijn van opzegging die niet minder mag zijn dan éène maand te rekenen van den dag waarop het geschreven bericht van afdanking aan den bediende werd afgegeven;

3° Het recht voor elken bediende die de Regie verlaat en die ten minste tien jaren dienst geldig voor het pensioen telt, tot het bekomen, behalve bij afzetting, van eene vergoeding als rustgeld overeenkomende met zijnen diensttijd;

4° De deelhebbing van het personeel in de uitkomsten der exploitatie, deelhebbing gesteund op het verschil tusschen eene type-inkomprijs per ton-kilometer en den werkelijken kost per ton-kilometer voor elk dienstjaar, alsmede op het aantal vervoerde ton-kilometers;

5° Het recht voor de bedienden zich te vereenigen tot het verdedigen van hunne belangen;

6° Het recht voor het personeel tot het aanwijzen, onder zijne leden, van gemachtigden belast mét het te vertegenwoordigen in zijne betrekkingen met de Regie.

7° La constitution de Comités de conciliation et l'obligation de soumettre les conflits du travail à l'arbitrage d'un Comité composé de trois délégués du Conseil d'administration, de trois délégués du personnel et d'un président désigné, de commun accord, par les parties.

A défaut d'entente sur le choix du président, celui-ci est désigné par le Ministre des Chemins de fer.

Les décisions du Comité d'arbitrage seront obligatoires. Toutefois, les mesures affectant les crédits budgétaires sont subordonnées aux restrictions établies par l'article 29, alinéa 1er.

ART. 39.

Le personnel en fonctions au moment de la reprise sera soumis au nouveau statut, mais il gardera, soit à la charge du Trésor, soit par le fonctionnement de caisses spéciales et sur les bases actuellement appliquées, les avantages assurés, quant à la pension de retraite, aux agents au service de l'État et à leurs veuves et orphelins.

ART. 40.

Par dérogation à l'article 1er de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles, tout agent qui compte au moins dix années de services admissibles pour la pension et qui quitte la Régie en dehors des cas prévus aux articles 3, 4 et 5 de ladite loi, obtiendra une pension calculée sur les bases fixées à la section II de ladite loi.

7° Het inrichten van Comiteiten tot bevrediging en de verplichting om de werkgeschillen te onderwerpen aan de bemiddeling van een Comiteit samengesteld uit drie gemachtigden van den Raad van beheer, drie gemachtigden van het personeel en eenen voorzitter in gemeen overleg aangewezen door de partijen.

Bij gebrek aan eensgezindheid over de keus van den voorzitter, wordt deze door den Minister van Spoorwegen aangewezen.

De beslissingen van het Comiteit van scheidsgerecht zijn verbindend. De maatregelen die de kredieten van de begrooting treffen, zijn echter afhankelijk van de beperkingen bepaald bij artikel 29, lid 1.

ART. 39.

Het personeel in dienst bij de overneming wordt onderworpen aan het nieuw statuut; het behoudt echter, hetzij ten laste van de Schatkist, hetzij door de werking van bijzondere kassen en op de thans toegepaste grondslagen, de voordeelen, wat betreft het pensioen, verzekerd aan de bedienden in dienst van den Staat en aan hunne weduwen en weezen.

ART. 40.

Met afwijking van artikel 1 van de wet van 21 Juli 1844 op de burgerlijke pensioenen, ontvangt elke bediende die ten minste tien jaren dienst geldig voor het pensioen telt en die de Regie verlaat buiten de gevallen voorzien bij de artikelen 3, 4 en 5 van voormelde wet, een pensioen berekend op de grondslagen bepaald bij de IIe afdeeling van voormelde wet.

ART. 41.

Les libres parcours et gratuités de transport accordés en vertu de la Constitution ou d'une loi, ou à la demande du Gouvernement, sont facturés au Trésor aux prix réglementaires.

ART. 42.

L'Etat peut, à la condition de payer à la Régie une indemnité équitable, lui imposer soit la construction de certaines lignes ou l'exécution de certains travaux, soit l'organisation de services qu'il détermine, la gratuité de certains transports ou l'application de tarifs réduits.

Dispositions transitoires.

ART. 43.

La Régie aura, pendant les trois premières années de sa gestion, la faculté de mettre à la retraite les fonctionnaires, employés et ouvriers qui auront atteint l'âge de 60 ans et dont elle jugera ne pouvoir utiliser les services avec avantage.

Par dérogation aux articles 1er, 8, 9 et 12 de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles, les fonctionnaires et employés admis à la retraite dans ces conditions, bénéficieront de la pension à laquelle ils auraient eu des titres à l'époque normale de la retraite aux chemins de fer de l'État (30 novembre de l'année pendant laquelle ils atteignent 66 ans).

Ils bénéficieront, en outre, jusqu'à cette époque, d'une indemnité annuelle

ART. 41.

De vrijkaarten en het vrijvervoer, verleend krachtens de Grondwet of eene wet, of op aanvraag der Regeering, worden in rekening gebracht aan de Schatkist tegen de prijzen der bepalingen.

ART. 42.

De Staat mag, mits aan de Regie eene billijke vergoeding te betalen, haar opleggen hetzij den aanleg van zekere spoorlijnen of de uitvoering van zekere werken, hetzij de inrichting van diensten die hij bepaalt, het kosteloos verrichten van bepaald vervoer of de toepassing van verminderde tarieven.

Overgangsbepalingen.

ART. 43.

Gedurende de eerste drie jaren van haar beheer, is de Regie bevoegd op pensioen te stellen de ambtenaars, beambten en werklieden die den ouderdom van 60 jaar hebben bereikt, en wier diensten zij acht niet voordeelig te kunnen benuttigen.

Met afwijking van de artikelen 1, 8, 9 en 12 van de wet van 21 Juli 1844 op de burgerlijke pensioenen, genieten de ambtenaars en beambten die onder deze voorwaarden op pensioen worden gesteld, het pensioen waarop zij aanspraak hadden kunnen maken op het normaal tijdstip van hunne oppensioenstelling bij de Staatsspoorwegen (30 November van het jaar binnen hetwelk zij den ouderdom van 66 jaar bereiken).

Daarenboven, genieten zij tot op dit tijdstip eene jaarlijksche vergoeding

correspondant à la différence entre le traitement dont ils sont en possession au moment de leur licenciement et le montant de leur pension.

Le même régime est applicable aux ouvriers.

Les modifications nécessaires seront apportées aux statuts :

a) de la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central belge ;

b) de la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris de la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale ;

c) de la caisse des ouvriers.

ART. 44.

A titre transitoire, le solde du compte « Trésor belge-Compte courant » pourra dépasser le montant de 25 millions fixé à l'article 25, à concurrence du solde résultant des imputations prévues à l'article 26, alinéa 3.

Une loi déterminera le mode d'apurement de cet excédent.

ART. 45.

Un arrêté royal déterminera la date à laquelle prendront cours les droits et les obligations de la Régie.

Quatre mois avant cette date, le Conseil d'administration entrera en fonctions pour l'exécution des dispositions de l'article 13 et de l'article 30, alinéa 2, et pour prendre les dispositions préparatoires nécessaires au bon fonctionnement des services.

Au plus tard un mois avant cette même date, le Conseil d'administration soumettra au Ministre des Chemins de

gelijk aan het verschil tusschen hunne jaarwedde op het oogenblik van hunne afdanking en het bedrag van hun pensioen.

Hetzelfde stelsel is van toepassing op de werklieden.

De noodige wijzigingen zullen worden gebracht aan de statuten :

a) van de verzekerings- en pensioenkas der ambtenaars en beambten, van den « Grand Central belge » overgenomen ;

b) van de verzekerings- en pensioenkas der ambtenaars en beambten van de Naamlooze Maatschappij der spoorwegen van West-Vlaanderen overgenomen ;

c) van de werkliedenkas.

ART. 44.

Als overgangsmaatregel, zal het saldo van de rekening « Belgische Schatkist-Loopende rekening » het bij artikel 25 bepaald bedrag van 25 millioen mogen overtreffen, tot beloop van het saldo voortkomende uit de indeelingen voorzien in artikel 26, lid 3.

Eene wet zal de wijze van aanzuivering van dat overschot bepalen.

ART. 45.

Een koninklijk besluit zal den datum vaststellen waarop de rechten en de verplichtingen der Regie aanvang nemen.

Vier maanden vóór dien datum, zal de Raad van beheer in bediening treden tot het uitvoeren van het bepaalde bij artikel 13 en bij artikel 30, lid 2, en tot het nemen der voorbereidende schikkingen noodig tot de goede werking der diensten.

Uiterlijk ééne maand vóór dien zelfden datum, zal de Raad van beheer den Minister van Spoorwegen voorloopige

fer des propositions budgétaires provisoires. Il présentera un projet définitif de budget avant la fin du quatrième mois du premier exercice.

voorstellen betreffende de begrooting overleggen. Vóór het einde der vierde maand van het eerste dienstjaar zal hij een eindontwerp van begrooting indienen.

Donné à Bruxelles, le 25 juin 1919.

Gegeven te Brussel, den 25e Juni 1919.

ALBERT.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes,

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen,

J. RENKIN.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën,

LÉON DELACROIX.

(N° 199)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 25 JUNI 1919.

ONTWERP VAN WET TOT HET INSTELLEN EENER NATIONALE REGIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN.

MEMORIE VAN TOELICHTING

§ 1. — VÓÓROVERZICHT VAN HET VRAAGSTUK VAN DE ZELFSTANDIGHEID DER SPOORWEGEN.

Reeds in 1846 werd erkend, dat het niet mogelijk was op de Staatsspoorwegen — nijverheidsonderneming en tevens openbare dienst — een stelsel toe te passen, gelijk aan dat der andere bestuurlijke departementen.

Toch kreeg de bezorgdheid om eenvormigheid maar al te zeer de overhand op de bijzondere noodzakelijkheden van den dienst. Van de algemeene regelen werd slechts met een uiterste voorbehouding afgeweken.

Onder rekenplichtig opzicht, zijn wij nog steeds aan het « overgangsstelsel » van 1846.

Artikel 55 van de wet van 15 Mei 1846 op de rekenplichtigheid van den Staat, luidde aldus :

« De bepaalde inrichting van de rekenplichtigheid van den Staatsspoorweg » zal het voorwerp uitmaken eener bijzondere wet, die in den zittijd 1846- » 1847 zal aangeboden worden. »

Ter uitvoering dezer beslissing, werden wetsontwerpen ten bureele der Kamer neergelegd op 14 April 1847 en 25 Januari 1853. Nooit werd

daarover gestemd. In 1854 werden een raadplegende Raad en vervolgens een raadplegend Comiteit ingesteld. Hunne werkzaamheden, die bij de twee jaar vergden, blijken tot geenerlei voorstel te hebben geleid.

Toch werden de gebreken van het stelsel grooter, naarmate ons spoornet zich uitbreidde en de kredieten voor de spoorwegen een ruimere plaats in onze begrootingen van uitgaven innamen.

In 1872 werd de bespreking op ruimeren voet hervat. Diende men de handelsrekenplichtigheid aan te nemen, een jaarlijksche balans op te maken, de ontvangsten te specialiseeren door ze in 't bijzonder aan de exploitatiekosten te besteden? Diende het beheer zelf van den dienst opnieuw ingericht?

In de zitting van 19 Januari 1872, zegde inzonderheid de heer MALOU, Minister van Financiën :

« Blijft men bij het stelsel van exploitatie door den Staat, dan is het, na » de opgedane lange ervaring, wenschelijk dat men er eindelijk aan denke » de grondslagen eener voor den Staatsspoorweg werkelijk nuttige inrich- » ting te leggen en aan de grondbeginselen dier inrichting wetsvastheid te » geven. »

Onder rekenplichtig oogpunt, wees hij op de hindernissen van de « verdeelde begrootingen », van de boeking, bij de wegen en middelen, der spoorwegontvangsten en, bij de bijzondere begrooting van het Département, der spoorweguitgaven :

« Wij zien de zaken, niet in tweevoudig opzicht, doch onder een al » te eenvoudig opzicht, wil zeggen, dat de beide alleenstaande deelen geen » duidelijke, volledige beteekenis hebben voor het uitoefenen van het par- » lementaire nazicht. Daar de spoorwegen, hoewel door den Staat geëxploi- » teerd, geenszins hun aard, hun karakter verliezen, zou ik dus willen, dat » wij er in gelukten, inzonderheid in de wet van rekenplichtigheid betref- » fende de spoorwegen, het stelsel der balansen in de plaats te stellen van » het stelsel der begrootingen die, gescheiden zijnde, derhalve het een en » het ander of het een zonder het ander onvolledig en onverstaanbaar zijn. » Op die wijze zouden wij onberispelijke, nauwkeurige toestanden hebben » die om zoo te zeggen tot op den dag toe bijgehouden zijn.

» Heel het stelsel van spoorwegrekenplichtigheid — die niet door de » Rekenkamer gehouden wordt (dezelve heeft slechts het nazicht) — geeft » aanleiding tot betreurenswaardige vertragingen, welke dienden uit den » weg geruimd. Wij zien, Mijne Heeren, dat de grootste spoorwegmaat- » schappijen die een uitgestrekter net hadden dan de thans door den Staat » geëxploiteerde spoorwegen, balansen opmaken, welke in Maart of April » na het sluiten van het dienstjaar, den aandeelhouders voorgelegd » worden.

» Waarom zouden wij dat ook niet doen? Waarom zouden wij dat » stelsel niet volgen? »

In den loop derzelfde bespreking, zittingen van 16 en 23 Januari 1872, trad de Heer Moncheur, Minister van Openbare Werken, de meening van den Heer Malou volmondig bij :

» Ik heb U duidelijk verklaard, sprak hij, dat, mijns inziens, de groote » inrichting van den Staatsspoorweg beheerd en bestuurd moet worden » als eene nijverheidsinrichting, niet met het doel daaruit het meest moge- » lijke winsten te halen, doch om daarop de gezondste regelen van een » goed beheer toe te passen.

» Er dient afstand gedaan van het huidige stelsel, dat noch natuurlijk » noch industrieel is, en bestaat uit het volgende : De Openbare Schatkist » begint met alle welkdanige opbrengsten van den spoorweg tot zich te » trekken, om hem vervolgens met moeite enkele schrale toelagen te » gunnen. »

En hij voegde er aan toe : « Nog een andere maatregel dient genomen : » Alle ambtenaren en beambten die, door hun werk, hunne diensten, » hunne vlijt, medewerken aan de regelmatigheid, aan den voorspoed der » onderneming, zouden eene premie moeten ontvangen in verhouding tot » de zuivere winsten. »

Kort daarop, ter gelegenheid van de bespreking van de begrooting van Openbare Werken (zitting van 2 April 1872), drukte de heer Le Hardy de Beaulieu zich uit als volgt :

» Volgens mij, zouden de Staatsspoorwegen een volkomen afgescheiden » beheer moeten uitmaken, niet alleen onder opzicht van bestuur en van » personeel, doch ook nog onder financieel opzicht.

» Hunne inkomsten, hunne uitgaven, hunne schulden dienden teenemaal » onderscheiden te zijn van de inkomsten, de uitgaven en de schulden van » de andere takken van het Openbaar Bestuur.

» Ik zou willen dat de Staat, de eenige aandeelhouder, de eenige » eigenaar van de spoorwegen blijvend, de exploitatie daarvan overliet aan » privaat initiatief, aan private werkzaamheid.

» Het zal niet binnen eenige weken, eenige maanden en ik vrees wel » niet binnen eenige jaren zijn, dat wij tot eene oplossing zullen geraken. » Doch eens zal die oplossing zich van zelf opdringen. »

Een koninklijk besluit van 1 Februari 1872 stelde eene Commissie in, die belast was een wetsontwerp te bewerken omtrent de bepaalde inrichting van de rekenplichtigheid der Staatsspoorwegen. Aangesteld door den heer Malou, legde zij het Departement een voorloopig wetsontwerp voor. In het adres tot antwoord op de Troonrede van 1873, zegde de Kamer (zitting van 20 November 1873) :

« Wij verwachten in 't kort den uitslag der studiën, door de Regeering » ondernomen omtrent de financieele inrichting en de politie der spoor- » wegen. »

En op 19 Mei 1875 verklaarde de heer Beernaert, Minister van Openbare Werken :

« Wat de rekenplichtigheid der spoorwegen betreft, mijn geachte » collega van financiën doet daarvan een laatste onderzoek ; ik hoop dat » wij het, vóór het einde der maand, aan 's Konings onderteekening » zullen kunnen voorleggen. »

Edoch, dat wetsontwerp werd de Kamers nooit voorgelegd. Toch bleef het vraagstuk het Parlement aanbelangen.

In 1882 stelde de heer Graux, Minister van Financiën, eene Commissie aan, die belast was, « de middelen te zoeken om eenheid te brengen in het » opmaken en het stemmen der begrooting en de financieele betrekkingen » van het spoorwegbeheer met de schatkist te regelen. » Doch die Commissie ging uiteen zonder dat eenig besluit genomen werd.

In 1903 gelastte de heer Liebaert, Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, eene Commissie met « het opmaken van een voorloopig » ontwerp tot het wijzigen van de wet en van het reglement van reken- » plichtigheid, met het doel de financieele zelfstandigheid van den spoor- » weg en, voor dit beheer, de inrichting van een industrieele reken- » plichtigheid te kunnen instellen. » Deze maal werden specimens van rekenplichtige staten en een voorloopig wetsontwerp den Minister voorgelegd. Doch de Kamer had de gelegenheid niet, die voorstellen te bespreken.

In de zitting van 2 December 1910, deed de heer Levie, verslaggever over de begrooting van Wegen en Middelen over 1911, opmerken, dat de » invoering eener zelfstandige begrooting van spoorwegen een onbetwist- » bare verbetering zou wezen voor onze begrootings-rekenplichtigheid.

» Behoort de Staat-industrieel, vroeg hij, niet te handelen als onze » nijverheidsvennootschappen handelen zouden? In het begin van elk jaar, » zou de Minister van Spoorwegen de Kamers eene rekening in twee deelen » voorleggen.

» Het eerste deel zou de vooruitzichten van het loopend dienstjaar » omvatten : eenerzijds, de ontvangsten ; anderzijds, de uitgaven, waarin » zouden begrepen zijn al de lasten, interesten, pensioenen en aflossing. In » een bijzonder hoofdstuk zouden de door leening te dekken buitengewone » uitgaven voorzien zijn.

» Het tweede deel zou bestaan uit eene balans en eene rekening van » beheer over het dienstjaar, dat op den vorigen 31n December afgeloopen » is.

» De balans zou ons geven den actieven toestand van den spoorweg » naarvolgens een inventaris, en zijn passieven toestand, wil zeggen het » gedeelte der openbare schuld dat hem betreft.

» De winst- en verliesrekening zou bevatten de ontvangsten en, daartegenover, de uitgaven, de verschillende lasten en de afschrijving. Is er overschot, dan moet de spoorweg het houden en het benuttigen hetzij tot het samenstellen van een bijzonder fonds, hetzij tot het bekostigen van uitbreidingswerken. Is er tekort, voorzeker doet de schatkist daarvan het voorschot, doch op last van werkelijke teruggave.

» Het spreekt van zelf, dat in het onderhavig geval, evenals voor de naamlooze vennootschappen, een verslag van den Minister de rekening zou toelichten en aanvullen. »

Op 19 Februari 1912, werd eene Commissie in 't leven geroepen door de Ministers van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, en van Financiën, « met het doel, al de aanzichten van het vraagstuk der zelfstandigheid der » spoorwegen en al de daarmede in verband staande vraagstukken in te » studeeren (1) ». Het besluit van de door deze Commissie opgestelde memorie — waarvan de inhoud uiteengezet werd in het verslag van den heer Harmignie over de Begrooting van het Ministerie van Spoorwegen voor 1914 (2) — was dat een « Nationale Regie der Staatsspoorwegen » diende opgericht, die rechtspersoonlijkheid zou bezitten en, voor rekening van den Staat, belast zou wezen met de exploitatie dezes spoorwegen. De voorgestelde Regie zou een zeer ruime zelfstandigheid moeten bezitten in zake beheer, doch onder financieel opzicht slechts handelen als lasthebber van den Staat. De ontvangsten en de uitgaven betreffende de exploitatie der spoorwegen zouden gespecialiseerd zijn en het voorwerp uitmaken van een toegevoegde begrooting, onderverdeeld in gewone begrooting, buitengewone begrooting en begrooting der ontvangsten en uitgaven voor order. Bij de jaarlijksche rekening, opgemaakt in denzelfden vorm als de begrooting, zouden gevoegd worden eene balans en eene rekening van winsten en verliezen, alsmede verslagen van den Raad van Beheer en van het College van de Commissarissen der Regie. De Minister van Spoorwegen zou last hebben, begrooting en rekeningen aan de Kamers voor te leggen.

De studie van dat ontwerp door het Departement van Spoorwegen werd door den oorlog afgebroken.

Dadelijk na den terugkeer der Regeering te Brussel werd zij hervat.

Een nieuwe Commissie werd op 10 December 1918 (3) ingesteld om,

---

(1) Deze Commissie was samengesteld uit de heeren G. Helleputte, voorzitter; C. de Burlet, A. Dubois, Jean Jadot, V. Corty, R. Greiner, L. Demarteau, E. Vandersmissen, E. De Rudder, J. Degraux, J. Minet, G. Van Cutsem, E. Rombouts, G. Lammens, leden; graaf L. de Lichtervelde, secretaris; A. Hotton, toegevoegde secretaris.

De heeren Helleputte en De Rudder werden onderscheidenlijk vervangen door de heeren A. Verhaegen en V. Tondelier.

(2) Kamerbescheid, n° 161, blz. 29 en volg.

(3) Die Commissie was samengesteld uit de heeren Jules Jadot, voorzitter, L. Boulvin, G. Philippe, C. Van Bogaert en H. Vander Rydt.

in haar geheel, de kwestie van de zelfstandigheid der spoorwegen te onderzoeken; zij moest rekenschap houden met de toestanden, voortspruitende uit den oorlog en uit de vijandelijke bezetting

Zij leidde zich naar het ontwerp van 1913 en naar een nieuweren arbeid van het Instituut Solvay, dât, zijnerzijds eene in 1914 door den heer A. Verhaegen uitgegeven studie ten nutte gemaakt had.

Sedert bijna drie kwart eeuws dus, werd de noodzakelijkheid van de hervorming der rekenplichtige en bestuurlijke inrichting onzer spoorwegen op onbetwistbare wijze erkend. Voorzeker werden ondertusschen verbeteringen gebracht aan de reglementen tot inrichting van het Departement. De overneming der vergunde spoorwegen heeft eenheid en eenvoud gebracht in het beheer van het net.

Doch een meer ingrijpende omwerking blijkt noodig. Het oogenblik is, overigens, daartoe gunstig : de door den oorlog verwekte beroering verplicht ons, om zoo te zeggen, alles opnieuw te beginnen. Onze inrichting moet opnieuw samengesteld of opnieuw gemaakt worden, de exploitatie opnieuw ingericht. In het beheer van den dienst en van dezes financiën, hoeft eene vrijheid gelaten die overeenkomt met de verantwoordelijkheid, eene rekenplichtigheid die beantwoordt aan de uitgebreidheid en de verscheidenheid der vraagstukken.

Het wordt noodig, van studie naar daden over te gaan.

De exploitatielasten zijn aangegroeid in vroeger ongedachte verhoudingen, door de duurderwording van alle stoffen, door noodig geworden algemeene verhoogingen der wedden en loonen, door de vermeerdering van het personeel ten gevolge van de vermenigvuldiging der ploegen en door het storend uitwerksel van den oorlog.

De herstelling des lands en de nieuwe vlucht van zijne nijverheid en van zijn handel vergen, anderzijds, dat de tariefsverhoogingen ter vergelding van die nieuwe lasten zoo laag mogelijk wezen en dat het vervoer met de grootste snelheid en regelmatigheid geschiede.

De exploitatie op nijverheidsvoet inrichten, is doenwijzen in dezelve invoeren, die èn zuiniger èn vlugger zijn.

De werkzaamheden van bovenbedoelde Commissiën bleven niet zonder nut. Zij dienden tot grondslag voor het huidige ontwerp.

Hetzelve heeft drie leidende grondbeginselen : het strekt tot het inrichten op industrieelen voet van de exploitatie onzer spoorwegen, door deze toe te vertrouwen aan eene instelling, als het ware zelfstandig, zoowel onder bestuurlijk als onder financieel opzicht; het laat aan die groote onderneming haar karakter van openbaren dienst en behoudt, tegenover al de verrichtingen en tegenover elke harer, de ministerieele verantwoordelijkheid, alsmede het nazicht van het Rekenhof en het toezicht van de Wetgevende Kamers.

§ 2. — Economie van het ontwerp.

A. — *Bestuurlijke zelfstandigheid.*

Aan de Regie — die rechtspersoonlijkheid krijgt — wordt door de wet overgedragen het beheer en de exploitatie van de spoorwegen aan den Staat behoorende of door den Staat geëxploiteerd (1) (art 1).

De Regie neemt, met de medegaande lasten, de roerende en onroerende, de stoffelijke en onstoffelijke goederen van den Staat over, waarover deszelfs beheer loopt (art. 3 en 4).

Het spreekt van zelf, dat dit beheer zicht uitstrekt tot het toebehooren van het net, als inzonderheid :

1° De gebouwen van den spoorweg en de domeingronden, die de aanhoorigheden der sporen en inrichtingen uitmaken;

2° De gebouwen van den Staat waarvan de kost niet werd gebracht op de rekening van eersten aanleg der spoorwegen en voor wier gebruik de Regie een huurgeld aan de Schatkist zal moeten betalen;

3° De van den Spoorweg afhangende electriciteitsdiensten;

4° Desvoorkomend ook andere exploitatie-diensten van denzelden aard, bij voorbeeld kolenmijnen.

De wet erkent het karakter van openbaar nut aan de Regie (art. 1, 2e lid). Daardoor sluit zij winstbejag uit en verleent zij aan de nieuwe instelling de rechten en de voordeelen van het openbaar nut, inzonderheid in zake onteigening. Als gevolg daarvan, geniet de Regie fiscale vrijdommen (art. 5), gelijk aan die waarvan de Spaarkas en de Buurtspoorwegen genieten.

Het spreekt van zelf, dat de wetgever beperkingen aan die vrijstelling zal kunnen brengen.

Bovendien hoeft opgemerkt, dat hij, luidens artikel 37, behoort te beschikken over het overschot der ontvangsten, wanneer het reservefonds 100 millioen overtreft.

Het beheer der Regie is toevertrouwd aan een Raad van beheer en aan een Algemeen Bestuurder, onder de verantwoordelijkheid der Regeering.

Artikel 16 beslist, dat de Beheerders beschouwd worden als belast met een openbaren dienst. Daardoor zijn de bepalingen van artikelen 246 tot

---

(1) De door den Staat geëxploiteerde lijnen zijn thans :
's Graven-Brakel-Gent.
Halle-Ath en Doornijk-Fransche grens.
Jurbise-Doornijk.
Welkenraedt-Bleyberg.
Eecloo-Brugge.
Spa-Grens van het Groothertogdom.

253 van het strafwetboek op hen toepasselijk. Hetzelfde artikel 16 bepaalt hunne burgerlijke verantwoordelijkheid.

In grondbeginsel, heeft de Raad van beheer de uitgestrektste bevoegdheid en is hij in de plaats gesteld van den Minister van Spoorwegen, voor de toepassing der wetten, besluiten, reglementen en onderrichtingen betreffende de spoorwegen.

Doch, opdat zulke opdracht vereenigbaar weze met het gezag der Wetgevende Macht en met het grondbeginsel der ministerieele verantwoordelijkheid, worden daaraan de volgende beperkingen gebracht :

1° De Regie wordt vóór de Wetgevende Macht vertegenwoordigd door den Minister van Spoorwegen en, in de betrekkingen met de vreemde Mogendheden, door den Minister van Buitenlandsche Zaken (art. 6);

2° De handelingen opgesomd in artikel 9, die niet tot de gewone verrichtingen behooren of waaraan belangrijke beslissingen van grondbeginsel verbonden zijn, zijn onderworpen aan de goedkeuring van den Minister;

3° De Minister kan zich verzetten tegen elken maatregel die strijdig wezen zou met de wetten en besluiten of met het openbaar belang (art. 9, laatste lid).

De uitoefening van dit *veto-recht*, dat volstrekt is, zal nader bepaald worden in het koninklijk besluit tot inrichting;

4° De Regie mag slechts ontleenen, het kapitaal of de interesten eener leening waarborgen, werken op buitengewone middelen uitvoeren, dan wanneer eene wet haar daartoe machtigt (art. 25). Uitzondering geschiedt slechts voor leeningen op korten termijn, tot beloop van een bedrag van 10 millioen en voor een debet in loopende rekening bij de Belgische Schatkist, beperkt op 25 millioen. En dan nog moet voor die verrichtingen machtiging gegeven worden door de Ministers van Financiën en van Spoorwegen;

5° Behalve voor het opdoen van voorraadsartikelen, waarvan de noodzakelijkheid moet aangenomen worden door den Minister van Spoorwegen, mag de Regie geenerlei uitgave doen buiten de kredieten, die haar geopend worden door de jaarlijksche wet der begrooting of door een bijzondere wet (art. 29);

6° De Regie is gebonden door een rekenplichtig reglement, bekrachtigd door een koninklijk besluit (art. 30);

Zij moet stichten en beheeren de vernieuwings-, verzekerings- en reservefondsen, overeenkomstig de regelen, door den Koning bepaald (art. 34);

7° Hare betrekkingen met het personeel worden geregeld door de bepalingen van een statuut (art. 38);

8° De beheerders kunnen door den Koning ontslagen worden, evenals zij ook door Hem benoemd worden (art. 10);

9° Ten slotte mag de Staat, mits aan de Regie een billijke vergoeding te betalen, haar opleggen hetzij den aanleg van spoorwegen of de uitvoering van werken, hetzij de toepassing van verminderde tarieven, de inrichting van diensten die hij bepaalt of het kosteloos verrichten van bepaald vervoer (art. 42).

De Raad van beheer kan een deel zijner bevoegdheid afstaan aan het Bestendig Comiteit, dat hij in zijn midden aanstelt (art. 15), of aan andere bedienden der Regie (art. 8, lid 3) en inzonderheid aan den Algemeenen Bestuurder (art. 19, lid 2).

De regelen volgens welke die machtigingen kunnen gegeven worden, zijn vastgesteld door een reglement van inwendige orde, dat aan de goedkeuring van den Minister van Spoorwegen onderworpen is.

Artikel 19 (lid 3) bepaalt echter de zaken waarvoor de beslissing niet bij machtiging kan genomen worden.

Mits dat voorbehoud, is het de Algemeene Bestuurder die het dagelijksch beheer der Regie uitoefent en de beslissingen van den Raad van beheer uitvoert (art. 19, lid 1).

De Algemeene Bestuurder woont de zittingen van den Raad van beheer en van het Bestendig Comiteit bij, met raadgevende stem (art. 20).

Hij mag ondervolmacht geven binnen de grenzen die de Raad van beheer bepaalt (art. 19, lid 4).

*
* *

De zelfstandigheid der spoorwegen kan zich uitstrekken op verschillend gebied — bestuurlijk stelsel, financieel stelsel of rekenplichtig stelsel en, op elk gebied, naar verschillende graden verwezenlijkt worden. Onder bestuurlijk opzicht, kan de exploitatie beheerd worden hetzij door den Staat, hetzij door een privaat persoon, hetzij door een daartoe door den Staat geschapen organisme.

Het eerste dier stelsels is van toepassing in België en in Pruisen.

Het wordt ook beoefend in Frankrijk, doch verzacht door maatregelen van decentralisatie, die voor uitwerksel hebben aan de besturende ambtenaars zeer uitgestrekte machten te geven (1).

Nederland heeft het stelsel der verpachting aangenomen (2).

In Italie, krachtens de wet van 7 Juli 1907, exploiteert de Staat zelf zijne spoorwegen « rechtstreeks, door tusschenkomst van een zelfstandig beheer ».

Zwitserland, in 1897 geroepen om zich te uiten over de inrichting der spoorwegen, waarvan het den afkoop besloten had, heeft van het Beheer van het net een afzonderlijke afdeeling gemaakt van het Bondsbeheer, volkomen zelfstandig lichaam, maar aan het onmiddellijk nazicht van den Staat onderworpen.

« Opdat de Staatsspoorwegen, luidde het in de boodschap van den Bonds-
» raad van 25 Maart 1897, aan onze verwachting kunnen beantwoorden
» en de economische belangen van geheel het land dienen, is het noodig,
» dat het beheer van die spoorwegen in het Bondsbeheer een zoo onaf-
» hankelijk mogelijken toestand bekleede. Eenerzijds is het, inderdaad, te

(1) Wet van 13 Juli 1911.
(2) Wet van 18 Augustus 1863.

» vreezen, dat, eenmaal gecentraliseerd, een zoo uitgestrekte inrichting, » met zooveel vertakkingen, een werktuig worde, dat ten voordeele van » politieke doeleinden misbruikt wordt. Anderzijds dient vermeden, dat het » Beheer van spoorwegen, machtig als het zal zijn, een Staat in den Staat » worde en dat het in geschil kome met den Bondsraad. Zoo, van den » eenen kant, om goede uitslagen te bereiken, de exploitatie der spoorwe- » gen de grootst mogelijke samentrekking van al de krachten vergt, moet » zij van den anderen kant ingericht worden op eene wijze die overeen- » stemt met onze politieke ontwikkeling, dewelke afkeering is van alle » bureaucratie en rekening houdt met de kantonnale en gemeentelijke » belangen. Men zal dus trachten, zooveel doenlijk, die tegenovergestelde » gezichtspunten te verzoenen en eenen vorm te vinden, welke aan onze » zienswijze en aan onze staatkundige instellingen beantwoordt. »

Dit ontwerp gaat van gelijksoortige bekommernissen uit.

Als gevolg van de financieele zelfstandigheid welke vergund is aan de Nationale Regie der Belgische spoorwegen, is voorgesteld aan deze een eigen rechtspersoonlijkheid toe te kennen. De financieele zelfstandigheid is niet beperkt tot het beheeren der gelden, noch tot het boekhouden : de Regie zal een eigen vermogen bezitten. Aldus zullen hare vooruitzichten van ontvangsten en uitgaven aan de Wetgevende macht onder den vorm van een bijgevoegde begrooting voorgesteld worden ; hare bewerkingen zullen in bijzondere rekeningen ingedeeld worden, maar zij zullen, daarenboven, zoo in rechte als in boekhouding, afzonderlijk van die der Schatkist gehouden worden.

Financieele zelfstandigheid en bestuurlijke zelfstandigheid gaan niet noodzakelijk samen.

In zijn verslag over de Begrooting der Wegen en Middelen over het jaar 1911 (bescheid nr 34), zegde de heer DE WOUTERS D'OPLINTER over de zelfstandigheid der spoorwegen :

« Ik vrees, dat de bestuurlijke oplossing van dat vraagstuk voorbarig » weze op straf van mislukking der aanstaande instelling van de financieele » zelfstandigheid, dewelke, op verre na, de meest dringende en de meest » wenschelijke is ; men moet zich wachten, de twee vragen onafscheidbaar » aan elkaar te binden . . .

» De Belgische rente moet ontlast worden van al het gewicht van de » buitengewone leeningen der spoorwegen en de Nationale Regie moet » vrijheid van handelen hebben. Hare leeningen, met het net als onder- » pand, veroorloofd en gewaarborgd door den Staat, zouden elken vorm » kunnen aannemen welke als voordeelig voorkomt . . .

» De Middenafdeeling der Wegen en Middelen uit den wensch, dat de » Kamer in 1914 den noodigen tijd vinde om ten minste de financieele » zelfstandigheid in te voeren, latende de vraag der bestuurlijke zelf- » standigheid afgescheiden en verdaagd tot nader onderzoek. »

De Regeering heeft niet willen halverwege blijven stilstaan. Zij stelt te gelijk èn de financieele, èn de bestuurlijke zelfstandigheid voor. Zij meent, dat noch de eene, noch de andere dezer hervormingen haar volle uitwerking hebben zou, moest zij afzonderlijk verwezenlijkt worden.

B. — *Financieele Zelfstandigheid.*

Het actief en het passief van de Regie zijn onderscheiden die van den Belgischen Staat (art. 2, lid 2).

Enkelen hadden gewild, dat de Regie slechts een gemachtigde van den Staat ware, die zou bezitten, aankoopen en verkoopen namens en voor rekening van den Staat. Om echter een duidelijken rechtskundigen toestand te scheppen, om de financieele betrekkingen tusschen de Schatkist en de Regie nauw te omlijnen, alsmede het verhaal der rechtverkrijgenden van den spoorweg, schijnt het verkieslijk, dat de Regie aanzien worde als eigenares van de goederen die aan haar beheer onderworpen zijn en als voornaamste schuldenares der medegaande verplichtingen.

De Staat blijft aansprakelijk voor de schulden welke hij aan de Regie heeft overgemaakt. Voor de schulden ontstaan na de inwerkingtreding van de Regie, is de Schatkist niet aansprakelijk, tenzij de Staat er den dienst en de terugbetaling van gewaarborgd heeft.

Ten gevolge van de scheiding der bezittingen, zijn de gelden en andere goederen, beheerd door de Regie, niet onderworpen aan de wetten betreffende het gebruik en de beschikking van de gelden en andere goederen der domeinen. Het is niettemin zeker, dat de goederen der Regie blijven deel uitmaken van het pand der schuldeischers van den Staat.

De artikelen 3 en 4 sommen de bestanddeelen op van het actief en van het passief, afgestaan door den Staat aan de Regie.

Deze neemt den toestand der spoorwegen over zooals hij door den oorlog ontstaan is. De exploitatie-verliezen van vóór 1 Januari 1919 blijven ten laste van de Schatkist; zij kunnen trouwens, bijna voor hun volle bedrag, onder de oorlog-uitgaven begrepen worden. De Regie draagt het overschot der exploitatieuitgaven van het dienstjaar 1919. Zij aanvaardt, onveranderd, de indeelingen gedaan in de artikels van ontvangsten en uitgaven, die den spoorweg aanbelangen, en op de rekening van eersten aanleg in de boeken van de Openbare Schuld.

Zij aanvaardt het bedrag dat op deze laatste rekening staat als zijnde dat waarvan zij schuldenares is jegens de Schatkist uit hoofde van de overname der inrichting (art. 26, lid. 1 en 2).

Het lijkt zonder nut, na te gaan of dat bedrag wel de waarde van het net vertegenwoordigt; of het al of niet bedragen bevat welke, ten titel van exploitatielasten, onder de gewone uitgaven hadden dienen gebracht. De oorlog heeft de waarde van het net diep gewijzigd : sommige deelen der inrichting hebben een meerwaarde gekregen; andere werden vernield of beschadigd.

In het aanvankelijk actief der Regie zijn begrepen de « niet bij verdrag » geregelde schuldvorderingen, voortkomende van prestaties gedaan of van » schade geleden door de Staatsspoorwegen, inzonderheid uit hoofde van » opeischingen of van oorlogsfeiten ». Dat geheel van schuldvorderingen zal van het noodige bedrag zijn voor het opnieuw in staat stellen van de banen met hare bijhoorigheden en voor de herstelling van het materieel. De Regie zal die schuldvorderingen innen naar gelang van de herstellingen en vervangingen door haar voor die in staat stelling en herstelling gedaan, zonder dat de Schatkist tot het betalen van interesten is verplicht, vóór het oogenblik dat de uitgaven uitgezet zijn.

Commissiën, waarvan de opdracht omschreven is bij artikel 26, lid 4 en 5, zullen den inventaris opmaken van de goederen en de lasten der Regie, op den dag waarop dezer rechten en verplichtingen zullen aanvang nemen.

Indien de spoorweg op industrieele wijze moet geëxploiteerd worden, indien wij de werkelijke opbrengst van die exploitatie willen kennen, moet de aanvankelijke balans echt en juist zijn. Het actief moet aan den handelsprijs in rekening gebracht worden. En het is naar de werkelijke waarden, dat inzonderheid de jaarlijksche afschrijvingen zullen moeten berekend worden.

Het zal, weliswaar, niet gemakkelijk zijn de schattingen van den aanvankelijken inventaris vast te stellen. Het werk zal veel uitgebreider en ingewikkelder zijn dan dat welk, in 1857, tot grondslag diende aan het gedenkwaardig verslag van den heer Dumon, Minister van Openbare Werken. Het zal niettemin onmisbaar zijn er toe over te gaan.

Behalve de verplichtingen jegens de leveraars en de gelden van derden waarvan de Regie het beheer overneemt, zal deze bij hare inwerkingtreding, geen anderen schuldeischer hebben dan de Schatkist.

Tegenover deze zal zij eene schuld met langen termijn hebben, uitkeerbaar bij zestig jaarlijksche aflossingen, tot het bedrag der rekening van eersten aanleg hierboven bedoeld (art. 26, lid 1 en 2), en eene schuld in loopende rekening gelijk aan het saldo der exploitatieontvangsten en -uitgaven door de Schatkist voor den spoorweg gedaan sinds 1 Januari 1919 tot aan de inwerkingtreding van de Regie (art. 26, lid 3).

Het eerste van die bedragen zal op eene rekening « Schatkist-Schuld » staan, waarop, desgevallend, de andere leeningen met langen termijn zullen gebracht worden, welke de Regie nog bij de Schatkist mocht aangaan.

Het tweede bedrag maakt de aanvankelijke inschrijving uit op eene rekening « Schatkist-Loopende rekening », op dewelke, in het vervolg, de kasverrichtingen zullen geboekt worden welke de Schatkist zal doen voor de Regie of omgekeerd; deze rekening zal wederzijdsche interesten opbrengen, per halfjaar berekend tegen het gemiddeld bedrag van de door den Staat tijdens het afgeloopen halfjaar gesloten leeningen (art. 25, lid 2).

De heer Dumon betreurde, dat het, bij gebrek aan soortgelijke afrekening der interesten, onmogelijk was nauwkeurig vast te stellen, welke ontvangsten

door de exploitatie der spoorwegen aan de Schatkist worden gebracht of welke lasten haar erdoor worden opgelegd.

Hij keurde ook het feit af, dat « de spoorweg gedebiteerd wordt voor » het volledig bedrag der interesten voor zijn aandeel in de leeningen van » de verhandeling af, dan als de gelden feitelijk slechts tot zijne beschik- » king worden gesteld naarmate de behoeften; intusschentijd gebruikt de » Schatkist die gelden en vermindert zij haar vlottende schuld in een gelijke » mate ».

Dezelfde kritiek werd uitgebracht door verschillende van de Commissiën, die het financieel stelsel van den spoorweg bestudeerd hebben. Om daaraan recht te doen, schrijft de wet voor (art. 25, lid 3), dat de Regie onmiddellijk in loopende rekening zal gecrediteerd worden voor de gezamenlijke leeningen op termijn, die ze bij de Schatkist aangaat.

Ten andere, zou de onmiddellijke beschikking over de gelden aan de Regie gewaarborgd zijn, als deze zich buitengewone middelen verschafte door het uitgeven van bijzondere obligatiën, maar de wetgever die geroepen is om uitspraak te doen over de leeningsvoorstellen, zal dergelijke uitgiften niet toelaten, dan voor zooverre dat zij voordeeliger wezen voor de belangen der Regie en voor die der Schatkist.

In beginsel, mag de Regie niet ontleenen, dan wanneer eene wet haar daartoe machtigt. Die toelating brengt den waarborg van den Staat mede, welke waarborg niet zou kunnen geweigerd worden, zonder het krediet der Regie noodeloos te benadeelen (art. 25, lid 1).

Nochtans, mits machtiging van de Ministers van Financiën en van Spoorwegen, mag de Regie leeningen op korten termijn aangaan tot een gezamenlijk bedrag van 10 millioen voor hare kasbehoeften, en haar loopenderekening bij de Schatkist mag een tekort van ten hoogste 25 millioen opleveren.

De wet voorziet eene overgangsafwijking van dezen laatsten regel (art. 44). Het tekort voor het dienstjaar 1919 zou rechtens, lijkt het, met het oog op de uitzonderlijke voorwaarden van dat herstellingsjaar, op een bijzondere af te schrijven rekening mogen gebracht en in eene leening op langen termijn bij de Schatkist omgezet worden.

Deze maatregel zou overeenstemmen met den geest der schikking van artikel 31, lid 2.

*
* *

De Regie mag geenerlei uitgave doen buiten de kredieten welke haar door de jaarlijksche begrootingswet geopend worden.

Het begrootingsontwerp wordt door den Raad van beheer opgemaakt. Het wordt onderworpen aan den Minister, die het de Kamers voorlegt. Voor het geval dat het onderzoek ervan door de Wetgevende Macht vertraging zou ondergaan, voorziet de wet het verleenen van voorloopige kredieten. Deze bepaling (art. 27, lid 2), die aan de parlementaire gebruiken

beantwoordt, is overgenomen uit de wet van 18 October 1908 op het Bestuur van Belgisch Congo. Hetzelfde geldt voor de bepaling welke den Koning toelaat, de overschrijvingen en, in spoedeischend geval, de bijkomende uitgaven te bevelen (art. 29, lid 3).

Onder dat voorbehoud zijn de uitgaven van de Regie streng door de toegekende kredieten beperkt.

Naar het voorbeeld der Zwitsersche Bondsspoorwegen, houdt de Regie een industrieele dubbele boekhouding (art. 30). Het schijnt overbodig aan te dringen op de voordeelen dezer wijze van boekhouding, inzonderheid voor het vaststellen der inkomprijzen, in de hoofd-exploitatie en in de bijkomende diensten.

De begrooting maakt om zoo te zeggen een vervroegde rekening uit der verrichtingen van het dienstjaar voor welke zij geldt. Om overeenstemming te brengen tusschen de hoofdingen der begrooting en deze welke in eene nijverheidsonderneming worden gebruikt, geeft de begrooting de « algemeene rekeningen » der dubbele boekhouding van de Regie.

De wet voorziet dan ook — nieuwigheid in het bestaande gebruik — de inschrijving in de begrooting van bepaalde hoofdingen, waarin de schrifturen van het jaar die de posten der vorige balans betreffen (art. 33, lid 2, en art. 28) mogen geboekt worden.

Uit hoofde van soortgelijke redenen, schrijft zij (art. 28, lid 1) rekenplichtige verrichtingen voor, welke zullen toelaten jaarlijksche balansen te sluiten van 31 December af, door opneming der rekeningen « Verschillende schuldenaars » en « Verschillende schuldeischers ». Het stelsel der begrooting per beheer vervangt op die wijze dat der begrooting per dienstjaar, welke voortspruit uit de wet tot inrichting van Staatsrekenplichtig beheer en inzonderheid uit haar artikel 2.

De Zwitsersche wetgeving levert in dit opzicht een nuttig voorgaande.

De rekeningen van einde jaar zullen kunnen overgelegd worden vóór 30 Juni daaropvolgende (art. 32), en alzoo zal een meermaals door het Parlement uitgedrukte wensch ten volle verwezenlijkt wezen.

De verrichtingen der Regie zijn niet het voorwerp eener vooruit vastgestelde regeling. Dat de grenzen der begrooting niet worden overschreden, wordt vastgesteld door maandelijksche staten welke de Regie gehouden is aan het Rekenhof te leveren en waarin de schrifturen der industrieele boekhouding samengevat zijn onder de hoofdingen voorzien in de begrooting (art. 33, lid 2). Voor het vervullen zijner opdracht tot nazicht, doet het Hof zich alle bescheiden afleveren en zich alle inlichtingen geven welke het noodig acht (art. 33, leden 4 en 5).

Het reglement omtrent de rekenplichtigheid wordt door den Raad van beheer opgemaakt; het dient bekrachtigd door een koninklijk besluit (art. 30, lid 2).

In dit regelement zijn inzonderheid de grondslagen opgegeven volgens dewelke de afschrijvingen worden berekend (art. 31). Deze behooren bepaald volgens vaste regels, derwijze dat de bestuurders der Regie niet

in de verzoeking kunnen komen het bedrag der afschrijvingen te wijzigen naar de uitslagen der exploitatie. De afschrijvingen moeten zoo nauwkeurig mogelijk beantwoorden aan de waardevermindering der verschillende soorten van goederen. Op die wijze berekend, mogen zij verschillen met de financieele afschrijvingen welke voortspruiten uit de met de geldschieters gesloten overeenkomsten.

In dit opzicht, is de Regie niet in denzelfden toestand als een spoorwegvergunninghouder, die rekening moet houden met den vervaltijd zijner rechten. De sommen welke zij voorafneemt tot vergoeding der waardevermindering moeten hoofdzakelijk dienen voor de vernieuwing harer inrichting.

De financieele afschrijvingen zijn enkel schatkistverrichtingen. De industrieele afschrijvingen worden genomen op de rekening van exploitatie. Zij worden gestort in het vernieuwingsfonds, bedoeld bij artikel 35.

De sommen noodig tot het voeden der verzekerings- en reservefondsen, bepaald bij artikelen 36 en 37, worden ook afgenomen op de rekening van exploitatie.

Die drie fondsen worden begiftigd met een aanvangkapitaal, te nemen op de buitengewone middelen en beheerd, door de Regie, buiten de andere actieve posten, overeenkomstig de regelen door een Koninklijk besluit bepaald (art. 34).

Behalve het bedrijfskapitaal, voorziet de wet het opdoen van voorraadsartikelen (art. 29). Het geldt uitzonderlijke overeenkomsten welke de Regie belang kan hebben te sluiten. De noodzakelijkheid van die aankoopen dient door den Minister van Spoorwegen erkend.

De Raad van Beheer heeft volle vrijheid voor de uitvoering der begrooting en, over 't algemeen, voor het financieel beheer der Regie. Bepaalde handelingen van bijzonder belang zijn echter onderhevig aan de goedkeuring van den Minister.

De wet geeft aan de Regie maar een algemeene leiding : « De Regie, zegt artikel 7, heeft tot taak de exploitatie der spoorwegen te verzekeren, zich leidende naar het openbaar belang en naar de verplichting om in hare lasten te voorzien ».

De Raad van Beheer zal misschien vooral bezorgd zijn om de uitslagen van zijn financieel beheer. De geschillen welke uit dien hoofde mochten ontstaan tusschen de Regie en de Regeering, kunnen slechts nuttig wezen.

De Regeering blijft meester der tarieven (art. 9, 4°). Doch, indien zij het noodig oordeelt, de Regie kosteloos vervoer of vervoer tegen verminderden prijs of nog werken op te leggen, wiens opbrengst de Raad van Beheer oordeelt niet te zullen beantwoorden aan de uitgaven, zal de Staat gehouden zijn aan de Regie een billijke vergoeding te betalen (art. 41 en 42). De Hollandsche wet huldigt denzelfden regel.

Luidens artikel 37, hoeven de winsten der exploitatie gestort in het reservefonds waarop, des voorkomend, voorafgenomen worden de sommen vereischt tot het aanzuiveren van tijdelijk tekort. Wanneer het reservefonds 100 millioen overtreft, wordt de wetgever geroepen om te beslissen over de bestemming der winst.

De financieele zelfstandigheid der spoorwegen heeft tot doel uit de Belgische begrooting de zeer veranderlijke uitgaven en ontvangsten weg te nemen, welke er de economie van vervalschen.

Voortaan zal de Belgische schuld niet aangroeien met de uitgaven welke de uitbreiding van het net vereischen; bovendien zal zij in den betrekkelijk korten tijd van zestig jaar (art. 26, lid 1) verminderd worden met het passief welke zij besteed heeft voor de inrichting van het bestaande net.

Een beginsel van onvastheid zal uit de algemeene begrooting verdwijnen; de exploitatie der spoorwegen zal er enkel in voorkomen met de ontvangst der vaste vergoeding van de jaarlijksche aflossingen voor interesten en afschrijvingen.

§ 3. — Verantwoordelijkheid der Regeering en toezicht der Kamers.

De Regeering is tegenover de Wetgevende Macht en de openbare meening verantwoordelijk voor de algemeene politiek der Regie, haar bestuurlijk en geldelijk beheer en de goede werking harer diensten.

Op voorstel van den Minister van Spoorwegen benoemt en ontslaat de Koning de leden van den Raad van Beheer en, dezen gehoord, den Algemeenen Bestuurder (art. 10, lid 2; art. 17, lid 1).

Telkens als de Minister het oorbaar acht, neemt hij het voorzitterschap waar van de vergaderingen van den Raad van Beheer en van het Bestendig Comiteit (art. 10, lid 4; art. 15, lid 3).

Zijn onderworpen aan de goedkeuring van den Minister, de beraadslagingen van den Raad van Beheer, die van bijzonder belang zijn, uit oorzaak hetzij van hare terugwerking op de algemeene belangen, hetzij van haar buitengewonen aard, hetzij van de verplichtingen die de Regie op zich neemt (art. 9). Bovendien is de Minister gewapend om, door zijn *veto* te beletten, de uitvoering van elke beslissing, die strijdig wezen zou met de wetten en besluiten of met het openbaar belang (art. 9, laatste lid).

De goedkeuring van den Minister van Financiën en den Minister van Spoorwegen wordt gevorderd voor de leeningen op korten termijn of in loopende rekening bij de Schatkist (art. 25, lid 1).

Met de totstandbrenging van nieuwe lijnen moet de Minister van Oorlog, bovendien, instemmen (art. 9, 7°).

Het reglement tot inrichting, het statuut voor het personeel en het reglement omtrent de rekenplichtigheid worden bij koninklijke besluiten goedgekeurd.

De Regeering mag, mits aan de Regie een billijke vergoeding te betalen, haar opleggen het net uit te breiden, nieuwe diensten in te stellen of tarieven te verminderen (art. 42).

Ten slotte, legt de Minister van Spoorwegen aan de Kamers voor : de begrootingen, rekeningen, jaarlijksche verslagen en ontwerpen van leeningen.

De zelfstandigheid onttrekt de Regie aan de politieke invloeden en aan verkiezingsbedoelingen. Doch de voorrechten der Wetgevende Macht zijn ten volle gevrijwaard.

Door het aannemen van de begrooting, uit de wetgever zich over het werkprogramma der Regie.

Hem behoort het te beslissen, voor leeningen waarbij het nationaal vermogen betrokken is; over de aan de Regie opgelegde werken, waarvoor de betaling van eene vergoeding ten laste van de algemeene begrooting komt, moeten de Kamers natuurlijk beraadslagen.

Dank zij de spoedige voorlegging van de rekeningen en dezer meerdere nauwkeurigheid, de verslagen van eenen Raad van Beheer, doordrongen van de verantwoordelijkheid die met zijne onafhankelijkheid innig verbonden is, zal de Rijksvergadering, veel meer dan voorheen, in staat zijn hare opdracht te volbrengen.

Behalve het verslag van den Raad van Beheer en de uiteenzettingen van den Minister van Spoorwegen, zullen de Kamers, als opheldering, de opmerkingen van het Rekenhof en die van het censorscollege bezitten.

Ingevolge het bepaalde bij artikel 33, leden 4 en 5, onderzoekt het Rekenhof of de begrootingskredieten niet werden overtroffen, of de overschrijvingen en de aanvullende uitgaven bij de wet werden goedgekeurd; het voert toezicht over de handelingen van fondsen en, door een meldenswaardige nieuwigheid, verruimt het zijn nazicht over het in- en uitgaan van voorwerpen en stoffen, waarvan de waarden overigens het voorwerp uitmaken van begrootingsindeelingen.

Het censorscollege, dat rechtstreeks van de Wetgevende Macht uitgaat, oefent een verschillend nazicht uit (art 21 tot 24).

De zes leden van dit college worden benoemd en ontslagen door de Kamers der Volksvertegenwoordigers, wier voorrechten, in zake geldwezen, aldus bevestigd zijn.

De censors krijgen opdracht toezicht te voeren over de toepassing der tarieven, de echtheid der inventarissen en andere rekenplichtige bescheiden na te zien, alsmede de uitvoering van de bepaalde voorschriften betreffende de afschrijvingen, de vernieuwings-, verzekerings- en reservefondsen en de deelhebbing van het personeel in de uitkomsten der exploitatie te onderzoeken (art. 21).

Deze opdracht maakt geen dubbel uit met die van het Rekenhof, dat slechts de uitdrukkelijke regelmatigheid der ontvangsten en uitgaven en hare overeenstemming met de begrootingskredieten naziet.

De censors zien de werkelijke regelmatigheid der verrichtingen, de echtheid der balansen en rekeningen, en de onpartijdige toepassing der tarieven na.

Bij eene bepaling, ontleend aan de wijzigingen, die de wet van 25 Mei 1913 in de wet op de maatschappijen heeft ingevoerd om het toezicht der commissarissen wezenlijker te maken, mogen de censors, ingevolge artikel 23, zich laten bijstaan door deskundigen naar hunne keus, wier bezoldiging ten laste der Regie komt.

Het censorscollege schrijft zijne opmerkingen in een jaarlijksch verslag neer, dat aan de Kamers voorgelegd wordt.

§ 4. — Personeel.

De wet voorziet de bekendmaking van een «statuut voor het personeel», waarvan zij de grondslagen bepaalt (art. 38).

Het is van belang, de onderscheiden rechten en verplichtingen van de Regie en van het personeel nauwkeurig te bepalen.

Onder het stelsel van den Staat is de ambtenaar, de beambte of de werkman in werkelijkheid onafzetbaar, tenzij hij zich plichtig make aan een erg vergrijp.

De Regie die, in het algemeen belang, verplicht is de lasten der exploitatie te beperken zooals een industrieel het zou doen, moet kunnen afdanken de leden van het personeel, wier diensten niet door de noodwendigheden van het verkeer gevorderd zijn (art. 38, 2°).

Wordt die bevoegdheid aan de Regie erkend, dan moet elke ambtenaar of bediende, zijnerzijds, het recht hebben om den dienst der Regie te verlaten, zoo hij het verlangt (art. 38, 1°).

Van beide kanten is echter eene opzegging noodig, opdat de belangen van den bediende en de belangen van het publiek niet zouden hebben te lijden onder een overijld vertrek.

Ieder bediende die, buiten het geval van afzetting, de Regie verlaat, verkrijgt, zoo hij ten minste tien jaar dienst heeft (1), een rustgeld dat met zijn dienstouderdom overeenkomt (art. 38, 3°, en 40).

De Regie zal meer vrijheid bezitten dan een Staatsbeheer om de bezoldigingen in verhouding te brengen tot de bewezen diensten.

Daarenboven, ten einde het personeel te doen deelen in den vooruitgang der exploitatie, voorziet de wet vergunningen gesteund op de prijsvermindering der vervoerde ton-kilometer en op het bedrag van het verkeer (art. 38, 4°).

Het gaat niet om eene deelhebbing in de winsten. Groote winsten zijn niet het doel van een openbaren dienst. In het voorliggend geval zijn de winsten onzeker en hangen zij, overigens, in groote mate af van bestanddeelen waarop het personeel geen werking heeft.

De beoogde formule is ook geen algemeen stelsel van premiën voor spaarzaamheid. Zulk stelsel zou eene karigheid kunnen teweeg brengen, die nadeelig zou zijn aan den goeden gang en aan de verbetering der diensten.

De beoogde deelhebbing zal afhangen van twee factoren :

1° Den kostprijs der ton- kilometer.

De bestanddeelen van den kostprijs — jaarwedden, loonen, verbruiks-

---

(1) Die termijn is voorzien bij de wet van 21 Juli 1844 voor de hoogere ambtenaars, de ambtenaars en de beambten die, ter oorzake van gebrekkigheden, niet meer in staat zijn erkend om hun ambt verder waar te nemen.

en vernieuwingsstoffen, interesten en afschrijvingen — zijnde verondersteld onveranderlijk, mag iedere vermindering in den kostprijs der ton-kilometer worden aanzien als de uitslag van een beter beheer der exploitatie. Het personeel, over zijn geheel, doen deel hebben in die vermindering, is doen blijken dat de werkzaamheid van iederen bediende, van iederen werkman, alle anderen ten nutte strekt en dat de nalatigheid en de verkwisting van ieder de massa een nadeel berokkent; dat is een onderling toezicht, een vruchtbare mededinging en solidariteit teweegbrengen;

2° Het bedrag van het verkeer.

Het aantal vervoerde tonnen-kilometers hangt, in groote mate, af van de pogingen van het personeel om zoo spoedig en zoo volledig mogelijk aan de behoeften van het publiek te voldoen. Met dien factor heeft het personeel belang bij de ontwikkeling van het verkeer. De vermindering van den kostprijs zal hem bijzonder tot besparing aanzetten.

De verdeeling mag tevens in verhouding gesteld worden tot de jaarwedden of loonen en tot den diensttermijn. Het voordeel der deelhebbing zal mogen uitgebreid worden tot de bedienden die den dienst om een billijke reden hebben verlaten, alsook tot hunne weduwen en minderjarige kinderen.

*
* *

De bedienden der Regie zijn met een openbaren dienst belast. Zij zijn bijgevolg, welke ook hun graad of hunne bediening zij, gelijkgesteld, met de Staatsbedienden.

Ieder bediende bezit het recht den dienst te verlaten onder inachtneming der opzeggingstermijnen, voorzien bij de wet en het gebruik. Omgekeerd, en onder dezelfde voorwaarden, heeft het bestuur het recht den bediende af te danken die niet meer bevalt. In de laatste onderstelling, zoo de bediende een zekeren dienstouderdom bezit, wordt rekening gehouden met zijne rechten op het pensioen.

De bedienden hebben het recht zich te vereenigen tot het verdedigen hunner stoffelijke belangen en hunner beroepsbelangen. Doch hoeft een regelmatig middel vastgesteld tot het vereffenen der geschillen en dienen de moeilijkheden opgelost, zonder dat de uitvoering van den dienst, aan welker regelmatigheid het bestaan der gansche bevolking en de veiligheid van het land verbonden zijn, daardoor te lijden hebben.

Het is daarom dat het personeel het recht hebben zal, door gemachtigde lasthebbers, in zijn midden gekozen, de bestuurders der Regie zijne wenschen en grieven te doen kennen.

In iedere omschrijving zal een Bemiddelingsraad worden ingesteld, en een hoogere rechtbank, bestaande, voor de eene helft, uit vertegenwoordigers van het personeel, voor de andere helft, uit vertegenwoordigers van den Beheerraad, met een door den Minister aangewezen voorzitter, zoo de

leden het omtrent de keuze van dezen niet eens werden, zal de geschillen slechten met beslissingen die verplichtend zijn zullen voor de partijen.

Dit stelsel biedt het groot voordeel, aan de geschillen een goede oplossing te geven zonder de betrokken belangen in gevaar te brengen.

*
* *

De hervorming van de bestuurlijke inrichting eischt de vereenvoudiging der diensten en de verjonging der kaders.

De overname der werkelijke kaders, zooals zij thans bestaan, zou het werk der Regie kunnen belemmeren.

De bepalingen tot inrichting, die van kracht zijn, zouden de noodige afdankingen toelaten. De Koninklijke besluiten van 15 September en 15 November 1877 voorzien inderdaad :

1° Het in beschikbaarheid stellen der ambtenaars en beambten wier bediening zou afgeschaft of vereenigd worden met een anderen dienst, ten gevolge der herinrichting, en de vergunning, in zulk geval, van

a) De algeheelheid der bezoldigingen voor werkelijken dienst, zoo zij niet de 1,800 frank 's jaars te boven gaan;

b) Ten hoogste de drie vierden, zoo de bezoldigingen meer dan 1,800 frank bedragen;

2° De afdanking, ten gevolge van ophouding van werken of van onbruikbaarheid, van de werklieden van het vast kader en de toekenning aan de belanghebbenden van eene, twee of drie halfmaanden loon, volgens hunnen diensttijd.

Betaamt het echter deze schikkingen streng toe te passen op de ambtenaars, beambten en werklieden die een langen diensttijd hebben?

Wanneer, in 1907, de zelfstandigheid der Staatsspoorwegen, in Italië, werd afgekondigd, werd er bepaald : « binnen een tijdperk van drie jaren » te rekenen van de inwerkingstelling der wet, is het Beheer bevoegd op » pensioen te stellen de bedienden tot den negenden graad die den » ouderdom van 50 jaar hebben bereikt en vijf en twintig jaar dienst » tellen en wier diensten het acht niet voordeelig te kunnen benuttigen, » volgens het eindadvies van den Raad van Beheer ».

Artikel 43 van het ontwerp voorziet een dergelijken maatregel. Minder algemeen, echter, bedoelt hij enkel de ambtenaars en bedienden van 60 jaar en meer en vrijwaart hij bovendien de verkregen rechten. De ambtenaars, bedienden en werklieden, op pensioen gesteld, verkrijgen het pensioen dat hun zou worden toegekend op 66 jaar (tegenwoordige ouderdom van de op pensioenstelling bij het Beheer van Spoorwegen) en zij genieten, tot dien ouderdom, als vergoeding, het verschil tusschen hunne wedde voor werkelijken dienst en het bedrag van dit pensioen.

§ 3. — Inwerkingtreding.

« De wetten betreffende de Staatsspoorwegen, zegt artikel 8, blijven van » kracht, in zooverre zij niet strijding zijn met de bepalingen van de » tegenwoordige wet. Hetzelfde geldt voor de koninklijke besluiten, de » ministerieele besluiten, de reglementen en onderrichtingen, in zooverre » zij niet worden gewijzigd door de tegenwoordige wet of door de schik- » kingen die zullen worden genomen tot uitvoering dezer wet. »

Doch om de afwijkingen, welke deze wet aan de bestaande wetgeving veroorzaakt, te kunnen uitvoeren, om de overdracht van macht en de bestuurlijke herinrichting welke het nieuw stelsel medebrengt te kunnen verwezenlijken zonder de exploitatie te storen, dienen er voorbereidende maatregelen genomen.

De rechten en verplichtingen der Regie nemen aanvang, niet onmiddellijk, doch op den datum welk door een koninklijk besluit zal vastgesteld worden (art. 45, lid 1).

Vier maanden vóór dien datum, zal de Raad van Beheer in bediening treden. Hij zal de voorbereidende schikkingen moeten nemen voor de goede werking der diensten en, inzonderheid, moeten opmaken zijn reglement van inwendige orde, het reglement tot inrichting der Regie en het reglement omtrent de rekenplichtigheid, welke, alle drie, aan de bekrachtiging der Regeering moeten onderworden worden (art. 45, lid 2).

De Raad van beheer zal gehoord worden voor de aanduiding van den Algemeenen Bestuurder (art. 17), wiens medewerking hem ongetwijfeld nuttig zal zijn van af het begin zijner werkzaamheden.

Van af den datum der inwerkingtreding, zullen het aanvankelijk actief en het aanvankelijk passief der Regie moeten bepaald worden. Er hoeft zorgvuldig opgegeven de regels volgens welke het tegoed en de verplichtingen worden vastgesteld en geschat en de verrichtingen van den inventaris methodisch gerangschikt.

De Raad van beheer zal afgevaardigden moeten aanduiden voor het tegensprekelijk opmaken van de rekeningen tusschen de Regie en de Schatkist (art. 26, lid 4). Hij zal deelnemen aan de bepaling en de schatting van de goederen en lasten, wier opgaven de cijfers van de ingangsbalans zullen uitmaken.

Het overzicht van de staten zal eenigen tijd vergen. Nu, sommige artikels van de begrooting der Regie zullen in onderlinge betrekking zijn met de cijfers van den inventaris.

Al ware het maar om die reden, zal het eerste ontwerp van begrooting, indien de Regie in werking moet treden van af het aanstaande jaar, den Minister niet kunnen voorgelegd worden op den datum voorgeschreven bij artikel 27. Daarom voorziet de wet een overgangsstelsel (art. 45, lid 3) : de Raad van beheer zal den Minister van Spoorwegen voorloopige voorstellen

betreffende de begrooting overleggen uiterlijk éène maand vóór de inwerkingtreding der Regie en zal een eindontwerp indienen vóór het einde der vierde maand van het dienstjaar.

De spoorweg maakt een der bijzonderste factors uit van de herstelling van ons land. Indien de Wetgevende macht het ontwerp in den loop van dezen zittijd aanneemt, zal het beheer van het net overgaan tot een zelfstandig Beheer van 1 Januari 1920 af.

De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen en Telegrafen.
J. RENKIN.

De Minister van Financiën,
LÉON DELACROIX.

Projet de loi instituant une Régie nationale des chemins de fer de Belgique.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut!

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes et de Notre Ministre des Finances, et de l'avis de Notre Conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes et Notre Ministre des Finances présenteront, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Il est créé une Régie Nationale des chemins de fer de Belgique chargée de reprendre la gestion et l'exploitation des chemins de fer appartenant à l'État ou exploités par l'État.

Cette institution est d'utilité publique.

Elle a son siège à Bruxelles.

ART. 2.

La Régie possède la personnalité civile.

Ontwerp van wet tot instelling eener ationale Regie der Belgische spoorwegen.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomenden, Heil!

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen en van Onzen Minister van Financiën, en volgens het advies van Onzen Ministerraad,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen en Onze Minister van Financiën zullen, in Onzen naam, bij de Wetgevende Kamers indienen het wetsontwerp waarvan de inhoud volgt :

EERSTE ARTIKEL.

Er wordt eene Nationale Regie der Belgische spoorwegen opgericht, die gelast is het beheer en de exploitatie van de aan den Staat behoorende of door den Staat geëxploiteerde spoorwegen over te nemen.

De instelling is van openbaar nut.

Zij is gevestigd te Brussel.

ART. 2.

De Regie bezit rechtspersoonlijkheid.

Son actif et son passif sont distincts de ceux de l'État belge.

ART. 3.

L'actif de la Régie comprend :

1° Les biens mobiliers et immobiliers affectés à l'exploitation des chemins de fer au 1er janvier 1919;

2° Les biens mobiliers et immobiliers payés depuis cette date à charge des crédits du Budget des Chemins de fer pour l'exercice 1919 ou à charge du Budget des Dépenses extraordinaires;

3° Le montant des recettes de l'exploitation perçues ou à percevoir, imputable à l'article 23 du Budget des Voies et Moyens pour l'exercice 1919;

4° Le produit perçu ou à percevoir de la réalisation de biens visés au primo;

5° Les fonds de tiers ou de remploi visés aux articles 1, 2, 22, 33, 35, 37, 38, 56, 77 à 80, 102, 129 à 135, 148 et 150 du Budget pour ordre de 1919, tels que ces fonds existaient au 31 décembre 1918, majorés des recettes enregistrées à ces comptes depuis cette date et déduction faite des dépenses qui y sont imputables;

6° Les avantages de tous contrats en cours relatifs au personnel, à l'outillage et à l'exploitation du réseau ferré de l'État ou des lignes affermées;

7° Les créances non contractuelles provenant de prestations faites ou de dommages subis par les chemins de fer de l'État, notamment du chef de réquisitions ou de faits de guerre ;

Haar actief en haar passief zijn onderscheiden van die van den Belgischen Staat.

ART. 3.

Het actief der Regie begrijpt :

1° De op 1 Januari 1919 tot de exploitatie der spoorwegen dienende roerende en onroerende goederen;

2° De roerende en onroerende goederen, sedert dien datum betaald ten laste van de kredieten van de Begrooting der Spoorwegen voor het dienstjaar 1919 of ten laste van de Begrooting der Buitengewone Uitgaven;

3° Het bedrag der reeds geïnde of nog te innen ontvangsten der exploitatie, in te deelen in artikel 23 van de Begrooting der Wegen en Middelen over het dienstjaar 1919;

4° De opbrengst reeds ontvangen of nog te ontvangen uit het tot geld maken van in primo bedoelde goederen;

5° De fondsen van derden of van wedergebruik, bedoeld in artikelen 1, 2, 22, 33, 35, 37, 38, 56, 77 tot 80, 102, 129 tot 135, 148 en 150 van de Begrooting voor order van 1919, zooals die fondsen bestonden op 31 December 1918, vermeerderd met de ontvangsten, sedert dien datum op die rekeningen ingeschreven en verminderd met de uitgaven die in dezelve hoeven ingedeeld;

6° De voordeelen van al de loopende overeenkomsten betreffende het personeel, de inrichting en de exploitatie van het net der Staatsspoorwegen of van de verpachte lijnen;

7° De niet bij verdrag geregelde schuldvorderingen, voortkomende van prestaties gedaan of van schade geleden door de Staatsspoorwegen, inzonderheid uit hoofde van opeischingen of van oorlogsfeiten;

8° Les biens corporels et incorporels acquis par la Régie à partir de la date qui sera fixée à l'arrêté royal visé à l'article 45.

8° De stoffelijke en onstoffelijke goederen, verworven door de Regie te rekenen van den dag die zal worden bepaald door het bij artikel 45 bedoeld koninklijk besluit.

ART. 4.

Le passif de la Régie comprend :

1° Le montant des sommes figurant au compte de premier établissement des chemins de fer de l'État et formant la part de ceux-ci dans la Dette belge ;

2° Le montant des dépenses d'exploitation ordonnancées ou à ordonnancer à charge des crédits du Budget des Chemins de fer pour l'exercice 1919 ;

3° Les charges résultant des contrats et autres engagements en cours concernant le personnel, l'outillage et l'exploitation des chemins de fer de l'État;

4° Les fonds de tiers et de remploi tels qu'ils sont définis au 5° de l'article 3 ;

5° Les obligations contractées par la Régie à partir de la date qui sera fixée à l'arrêté royal visé à l'article 45.

ART. 4.

Het passief der Regie begrijpt :

1° Het bedrag der sommen, gebracht op de rekening van eersten aanleg der Staatsspoorwegen en zijnde dezer aandeel in de Belgische Schuld ;

2° Het bedrag der exploitatie-uitgaven, betaalbaar gesteld of betaalbaar te stellen ten laste van de kredieten van de Begrooting der Spoorwegen over het dienstjaar 1919;

3° De lasten voortspruitende uit loopende verdragen en andere verbintenissen, betreffende het personeel, de inrichting en de exploitatie der Staatsspoorwegen;

4° De fondsen van derden en van wedergebruik, zooals zij bepaald zijn in 5° van artikel 3;

5° De verplichtingen aangegaan door de Regie, te rekenen van den dag die zal bepaald worden bij het in artikel 45 bedoeld koninklijk besluit.

ART. 5.

La Régie ne peut être soumise à aucune imposition au profit de l'État, des provinces ou des communes. Les actes qui la concernent sont exempts du timbre et enregistrés gratis.

ART. 5.

De Regie mag onderworpen worden aan geenerlei belasting ten voordeele van den Staat, de provinciën of de gemeenten. De handelingen die dezelve betreffen zijn vrij van zegel en worden kosteloos geregistreerd.

ART. 6.

La Régie est représentée devant le Pouvoir législatif par le Ministre des Chemins de fer, et dans les relations

ART. 6.

De Regie wordt voor de Wetgevende Macht vertegenwoordigd door den Minister van Spoorwegen, en in de

avec les Puissances Étrangères, par le Ministre des Affaires Etrangères.

betrekkingen met de vreemde Mogendheden door den Minister van Buitenlandsche Zaken.

ART. 7.

La Régie est gérée par un Conseil d'administration et par un Directeur général.

Elle a pour mission d'assurer l'exploitation des chemins de fer en s'inspirant de l'intérêt public et de l'obligation de pourvoir à ses charges financières.

ART. 7.

De Regie wordt beheerd door een Raad van beheer en door een Algemeenen Bestuurder.

Zij heeft tot taak de exploitatie der spoorwegen te verzekeren, zich leidende naar het openbaar belang en naar de verplichting om in hare geldelijke lasten te voorzien.

ART. 8.

Sauf les restrictions établies par la présente loi, le Conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus pour faire ou ratifier les actes qui intéressent la Régie. Les lois concernant les chemins de fer de l'État restent en vigueur, pour autant qu'elles ne soient pas contraires aux dispositions de la présente loi. Il en est de même des arrêtés royaux, des arrêtés ministériels, des règlements et des instructions pour autant qu'ils ne soient pas modifiés par la présente loi ou par les dispositions qui seront prises en exécution de celle-ci.

Sauf disposition contraire de la présente loi, le Conseil d'administration est subrogé aux droits du Ministre des Chemins de fer pour l'application des lois, arrêtés royaux, arrêtés ministériels, règlements et instructions qui concernent les chemins de fer.

Les actes engageant la Régie sont signés par les personnes que le Conseil d'administration désigne à cette fin.

ART. 8.

Behoudens de door deze wet vastgestelde beperkingen, heeft de Raad van beheer de uitgestrektste bevoegdheid tot het doen of bekrachtigen der handelingen die de Regie aanbelangen. De wetten betreffende de Staatsspoorwegen blijven van kracht, in zooverre zij niet strijdig zijn met de bepalingen van de tegenwoordige wet. Hetzelfde geldt voor de koninklijke besluiten, de ministerieele besluiten, de reglementen en onderrichtingen, in zooverre zij niet worden gewijzigd door de tegenwoordige wet of door de beschikkingen die zullen worden genomen tot uitvoering dezer wet.

Behoudens andersluidende bepaling van de tegenwoordige wet, is de Raad van beheer in de plaats gesteld in de rechten van den Minister van Spoorwegen voor de toepassing van de wetten, koninklijke besluiten, ministerieele besluiten, reglementen en onderrichtingen betreffende de spoorwegen.

De handelingen welke de Regie verbinden, worden onderteekend door de personen, daartoe aangewezen door den Raad van beheer.

ART. 9.

Seront soumises à l'approbation du Ministre des Chemins de fer, les délibérations du Conseil d'administration sur les objets suivants :

1° Les contrats d'adjudication conclus pour un terme de plus de dix ans ou dont l'import atteint 500,000 francs et les marchés de gré à gré dont l'import atteint 200,000 francs;

2° Les aliénations, acquisitions, échanges de biens ou de droits immobiliers de la Régie si la valeur atteint 50,000 francs;

3° Les compromis;

4° Les modifications de tarifs ou de conditions réglementaires applicables au transport de voyageurs, de bagages ou de marchandises;

5° Les mesures de police;

6° Les changements essentiels aux dispositions qui concernent la sécurité de l'exploitation;

7° Les créations de lignes nouvelles. Elles sont subordonnées, en outre, à l'approbation du Ministre de la Guerre;

8° Les conventions avec les entreprises de transports étrangères, sauf celles qui se rapportent à l'exécution courante du service et notamment à l'usage des gares communes;

9° Les dispositions qui régissent les pensions du personnel;

10° Les propositions budgétaires.

Les mesures visées aux 4°, 5° et 9° doivent, en outre, être ratifiées par des arrêtés royaux.

Le Ministre peut s'opposer à toute mesure qui serait contraire aux lois et arrêtés ou à l'intérêt public.

ART. 9.

Zijn onderworpen aan de goedkeuring van den Minister van Spoorwegen, de beraadslagingen van den Raad van beheer omtrent de volgende zaken :

1° De aanbestedingsovereenkomsten gesloten voor een termijn van meer dan tien jaren of waarvan het bedrag 500,000 frank bereikt en de overeenkomsten in der minne waarvan het bedrag 200,000 frank bereikt;

2° De vervreemdingen, verkrijgingen, ruilingen van goederen of van onroerende rechten der Regie, zoo de waarde 50,000 frank bereikt;

3° De vergelijken;

4° De wijzigingen van tarieven of van bepalingen van toepassing op het vervoer van reizigers, reisgoed of goederen;

5° De politiemaatregelen;

6° De belangrijke veranderingen in de bepalingen betreffende de veiligheid der exploitatie;

7° De totstandbrenging van nieuwe lijnen. Deze zijn, bovendien, onderworpen aan de goedkeuring van den Minister van Oorlog;

8° De overeenkomsten met de vreemde vervoerondernemingen, ter uitzondering van die welke betrekking hebben op de loopende uitvoering van den dienst en inzonderheid op het gebruik der gemeenschappelijke statiën;

9° De bepalingen omtrent de rustgelden van het personeel;

10° De voorstellen die de begrooting betreffen.

De bij 4°, 5° en 9° bedoelde maatregelen moeten, bovendien, bij koninklijke besluiten bekrachtigd zijn.

De Minister kan zich verzetten tegen elken maatregel die strijdig wezen zou met de wetten en besluiten of met het openbaar belang.

ART. 10.

Le Conseil d'administration est composé de onze administrateurs.

Le Roi nomme et démet les administrateurs, sur la proposition du Ministre des Chemins de fer.

Le Conseil d'administration élit, parmi ses membres, à la majorité absolue, un président et un vice-président.

Le Ministre des Chemins de fer, chaque fois qu'il le juge utile, assiste aux séances du Conseil d'administration et les préside.

ART. 11.

Les administrateurs doivent être Belges de naissance ou avoir reçu la grande naturalisation. Ils ne peuvent être membres des Chambres, ni âgés de plus de 70 ans.

Les fonctionnaires auxquels un mandat d'administrateur est conféré sont placés dans la section de disponibilité. Ils conservent les titres qu'ils ont acquis à une pension de retraite proportionnée à leurs années de service.

ART. 12.

Sous réserve de la limite d'âge, les administrateurs sont nommés pour six ans. Ils sortent par moitié tous les trois ans, suivant l'ordre que déterminera l'arrêté royal de nomination.

L'administrateur sortant peut être renommé. En cas de vacance par décès ou autrement, l'administrateur nommé achève le mandat de celui qu'il remplace.

ART. 10.

De Raad van beheer is samengesteld uit elf beheerders.

De Koning benoemt en ontslaat de beheerders, op voorstel van den Minister van Spoorwegen.

De Raad van beheer kiest onder zijne leden, met volstrekte meerderheid van stemmen, een voorzitter en een ondervoorzitter.

Telkens als de Minister van Spoorwegen het oorbaar acht, woont hij de zittingen van den Raad van beheer bij, en neemt hij daarbij het voorzitterschap waar.

ART. 11.

De Beheerders moeten Belg zijn van geboorte of de groote inburgering ontvangen hebben. Zij mogen geen deel uitmaken van de Kamers, noch meer dan 70 jaar oud zijn.

De ambtenaren aan wie een mandaat van beheerder opgedragen wordt, worden in beschikbaarheid gesteld. Zij behouden hunne verworven aanspraak op een rustgeld, naar verhouding tot hunne jaren dienst.

ART. 12.

Onder voorbehoud van de beperking van leeftijd, worden de beheerders voor zes jaren aangesteld. Zij treden bij helft om de drie jaren af, naar de volgorde welke zal worden bepaald door het koninklijk besluit van aanstelling.

De aftredende beheerder kan herbenoemd worden. Valt eene plaats open door overlijden of anderszins, dan zet de benoemde beheerder het mandaat voort van hem dien hij vervangt.

ART. 13.

Le Conseil arrête le règlement organique de la Régie. Ce règlement est soumis à l'approbation du Roi.

Le Conseil arrête son règlement d'ordre intérieur, qui est soumis à l'approbation du Ministre des Chemins de fer.

ART. 14.

Le traitement annuel des administrateur est fixé à 15,000 francs.

Chacun d'eux reçoit, en outre, une allocation égale à un millième de la participation accordée au personnel par application de l'article 38, 4°, de la présente loi.

ART. 15.

Le Conseil d'administration constitue, dans son sein, un Comité permanent composé du président, du vice-président et de trois membres.

Le Conseil détermine, par son règlement d'ordre intérieur, les pouvoirs délégués au Comité permanent.

Le Ministre des Chemins de fer, chaque fois qu'il le juge utile, assiste aux séances du Comité et les préside.

Il est attribué au Comité permanent une somme globale annuelle de 75,000 francs, qui sera répartie entre ses membres suivant leurs conventions particulières.

ART. 16.

Les administrateurs de la Régie sont considérés comme chargés d'un service

ART. 13.

De Raad stelt het reglement tot inrichting der Regie vast. Dat reglement is aan de goedkeuring des Konings onderworpen.

De Raad stelt zijn reglement van inwendige orde vast, dat onderworpen is aan de goedkeuring van den Minister van Spoorwegen.

ART. 14.

De jaarwedde der beheerders is vastgesteld op 15,000 frank.

Elk hunner ontvangt, bovendien, eene toekenning gelijk aan één duizendste van de deelhebbing, aan het personeel toegestaan bij toepassing van artikel 38, 4°, van de tegenwoordige wet.

ART. 15.

De Raad van beheer stelt, in zijn midden, een Bestendig Comiteit aan, samengesteld uit den voorzitter, den ondervoorzitter en drie leden.

Bij zijn reglement van inwendige orde bepaalt de Raad de machten die aan het Bestendig Comiteit gegeven worden.

Telkens als de Minister van Spoorwegen het oorbaar acht, woont hij de zittingen van het Comiteit bij en neemt hij daarbij het voorzitterschap waar.

Aan het Bestendig Comiteit wordt eene jaarlijksche, gezamenlijke som van 75,000 frank toegekend, die onder zijne leden volgens hunne bijzondere overeenkomsten worden verdeeld.

ART. 16.

De beheerders der Regie zijn beschouwd als belast te zijn met een open-

public. Ils sont responsables envers la Régie des dommages subis par celle-ci et résultant d'une violation des lois ou arrêtés, d'une négligence grave ou d'abus commis dans l'exercice de leurs fonctions.

Ils peuvent être attraits en justice à la diligence, soit du Conseil d'administration, soit du Ministre des Chemins de fer.

ART. 17.

Le Roi nomme et démet le Directeur général, sur la proposition du Ministre des Chemins de fer, le Conseil d'administration entendu.

Le mandat du Directeur général ne peut dépasser huit années; il est renouvelable.

ART. 18.

Le Directeur général est soumis aux mêmes conditions de nationalité que les membres du Conseil d'administration. Il ne peut être âgé de plus de 65 ans.

ART. 19.

Le Directeur général est chargé, sous l'autorité du Conseil d'administration, de la gestion journalière de la Régie et de l'exécution des décisions du Conseil.

Le Conseil d'administration peut déléguer au Directeur général tels pouvoirs qu'il détermine.

Toutefois, indépendamment des objets énoncés à l'article 9, doivent faire l'objet d'une délibération du Conseil d'administration : les projets de travaux, la conclusion de marchés ou l'approbation d'adjudications dont le

baren dienst. Zij zijn tegenover de Regie aansprakelijk gesteld voor de door deze geleden schade, voortspruitende uit schending der wetten of besluiten, erge nalatigheid of bij de uitoefening van hun ambt gepleegde misbruiken.

Zij kunnen in rechte betrokken worden op aanzoek, hetzij van den Raad van beheer, hetzij van den Minister van Spoorwegen.

ART. 17.

De Koning benoemt en ontslaat den Algemeenen Bestuurder op voorstel van den Minister van Spoorwegen, den Raad van beheer gehoord.

De opdracht van den Algemeenen Bestuurder mag niet meer dan acht jaren beloopen; zij kan vernieuwd worden.

ART. 18.

De Algemeene Bestuurder is aan dezelfde vereischten van nationaliteit onderworpen als de leden van den Raad van beheer. Hij mag den ouderdom van 65 jaar niet overschreden hebben.

ART. 19.

De Algemeene Bestuurder is, onder het gezag van den Raad van beheer, belast met het dagelijksch beheer der Regie en de uitvoering der beslissingen van den Raad.

De Raad van beheer mag aan den Algemeenen Bestuurder zulke macht opdragen, als hij bepaalt.

Onverminderd de bij artikel 9 opgegeven zaken, moeten, echter, het voorwerp uitmaken eener beraadslaging van den Raad van beheer : de ontwerpen van werken, het sluiten van overeenkomsten of het goedkeuren van aanbeste-

montant atteint 100,000 francs, les demandes en justice et les transactions lorsque la valeur du litige atteint 50,000 francs en principal, les règles générales relatives au recrutement et à l'avancement du personnel.

Le Directeur général peut sous-déléguer ses pouvoirs dans les limites que détermine le Conseil d'administration.

ART. 20.

Le Directeur général assiste, avec voix consultative, aux séances du Conseil d'administration et du Comité permanent.

ART. 21.

Un collège de censeurs, composé de six membres, est chargé de surveiller l'application des tarifs, de vérifier la sincérité des inventaires et autres documents comptables ainsi que l'exécution des prescriptions réglementaires relatives aux amortissements, aux fonds de renouvellement, d'assurance et de réserve et à la participation du personnel aux résultats de l'exploitation, prévue à l'article 38, 4°, de la présente loi.

ART. 22.

Les censeurs doivent être Belges de naissance ou avoir reçu la grande naturalisation.

La Chambre des Représentants nomme et démet les censeurs.

Leur mandat est de six ans.

Le collège est renouvelable par tiers de deux en deux ans, à partir du 31 décembre 1921.

dingen waarvan het bedrag 100,000 frank bereikt, de gerechtelijke eischen en de vergelijken, wanneer de waarde van het geschil, in hoofdsom, 50,000 frank bereikt, de algemeene regelen betreffende de aanwerving en de bevordering van het personeel.

De Algemeene Bestuurder mag ondervolmacht geven binnen de grenzen die de Raad van beheer bepaalt.

ART. 20.

De Algemeene Bestuurder woont de zittingen van den Raad van beheer en van het Bestendig Comiteit bij, met raadgevende stem.

ART. 21.

Een censorscollege, bestaande uit zes leden, is belast met het toezicht over de toepassing der tarieven, het nazicht van de echtheid der inventarissen en andere rekenplichtige bescheiden, alsmede over de uitvoering van de bepaalde voorschriften betreffende de afschrijvingen, de vernieuwings-, verzekerings- en reservefondsen en de deelhebbing van het personeel in de uitkomsten der exploitatie, voorzien bij artikel 38, 4°, van de tegenwoordige wet.

ART. 22.

De censors moeten Belg van geboorte zijn of de groote inburgering verkregen hebben.

De Kamer der Volksvertegenwoordigers benoemt en ontslaat de censors.

Hunne opdracht beloopt zes jaren.

Het college wordt vernieuwd, bij derden, om de twee jaar, te rekenen van 31 December 1921.

Les membres sortants sont rééligibles. La Chambre des Représentants déterminera l'ordre de sortie lors de la première élection.

ART. 23.

Les censeurs peuvent prendre connaissance, sans déplacement, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et de toutes les écritures de la Régie. Ils peuvent se faire fournir tous états, renseignements et éclaircissements relatifs aux recettes et aux dépenses. Ils peuvent se faire assister par des experts de leur choix, dont les émoluments sont à charge de la Régie.

Le collège des censeurs consigne ses observations dans un rapport annuel.

ART. 24.

Chaque censeur reçoit une indemnité de 5.000 francs.

ART. 25.

La Régie ne peut emprunter, garantir le capital ou les intérêts d'un emprunt, exécuter des travaux sur ressources extraordinaires que si une loi l'y autorise. Les emprunts ainsi autorisés sont garantis par l'État. Dès à présent, et moyennant l'autorisation du Ministre des Finances et du Ministre des Chemins de fer, la Régie peut faire des emprunts à court terme à concurrence d'un montant global de 10 millions pour ses besoins de caisse. En outre, et moyennant la même autorisation, le découvert du compte courant de la Régie auprès du Trésor belge peut s'élever à 25 millions de francs.

De aftredende leden zijn herkiesbaar. De Kamer der Volksvertegenwoordigers zal de volgorde van aftreden bepalen bij de eerste verkiezing.

ART. 23.

De censors mogen kennis nemen, zonder verplaatsing, van de boeken, de briefwisseling, de processen-verbaal en al de schriften der Regie. Zij mogen zich alle staten, inlichtingen en opheldering omtrent de ontvangsten en uitgaven doen geven. Zij mogen zich doen bijstaan door deskundigen naar hunne keus, wier bezoldiging ten laste der Regie valt.

Het censorscollege schrijft zijne opmerkingen in een jaarlijksch verslag neer.

ART. 24.

Iedere censor ontvangt eene vergoeding van 5,000 frank.

ART. 25.

De Regie mag slechts ontleenen, het kapitaal of de interesten eener leening waarborgen, werken op buitengewone middelen uitvoeren, dan wanneer eene wet haar daartoe machtigt. De aldus gemachtigde leeningen worden door den Staat gewaarborgd. Van nu af aan, en mits machtiging van den Minister van Financiën en den Minister van Spoorwegen, mag de Regie leeningen op korten termijn aangaan tot een gezamenlijk bedrag van 10 millioen voor hare kasbehoeften. Bovendien en mits dezelfde machtiging mag het tekort van de loopende rekening der Regie, bij de Belgische Schatkist, 25 millioen frank bedragen.

Les modalités des emprunts à terme que la Régie contracte auprès du Trésor belge sont déterminées par la loi qui autorise ces emprunts. Ils sont portés dans les livres de la Régie au compte « Trésor belge-Dette », distinct du compte « Trésor belge-Compte courant ». Le compte courant est productif d'intérêts réciproques, calculés semestriellement au taux moyen des emprunts opérés par l'État belge pendant le semestre écoulé.

La Régie est créditée immédiatement à ce compte de la totalité des emprunts à terme qu'elle contracte auprès du Trésor belge.

ART. 26.

La dette initiale de la Régie envers le Trésor belge visée à l'article 4, 1°, est remboursable en soixante annuités payables par moitié le 1er mai et le 1er novembre de chaque année. L'annuité comprend les intérêts calculés au taux moyen des emprunts de l'État à l'aide desquels le réseau a été constitué.

Le montant de cette dette est porté au compte « Trésor belge-Dette ».

Les recettes visées à l'article 3, 3°, et les dépenses visées à l'article 4, 2°, sont portées au compte « Trésor belge-Compte courant ».

Une Commission, composée de deux délégués du Ministre des Finances, de deux délégués du Ministre des Chemins de fer, de deux délégués de la Régie et d'un président choisi par le Roi parmi les conseillers de la Cour des Comptes, arrêtera la situation à la date fixée à

De modaliteit der leeningen op termijn die de Regie met de Belgische Schatkist sluit, worden bepaald bij de wet welke bedoelde leeningen machtigt. Zij worden in de boeken der Regie gebracht bij de rekening « Belgische Schatkist-Schuld », onderscheiden van de rekening « Belgische Schatkist-Loopende rekening ». De loopende rekening brengt wederzijdsche interesten op, halfjaarlijks berekend, tegen het gemiddeld percent van de door den Belgischen Staat, gedurende het afgeloopen halfjaar gesloten leeningen.

De Regie wordt onmiddellijk in die rekening gecrediteerd van de gezamenlijke leeningen op termijn die zij bij de Belgische Schatkist aangaat.

ART. 26.

De bij artikel 4, 1°, bedoelde aanvankelijke schuld van de Regie aan de Belgische Schatkist is uitkeerbaar bij zestig jaarlijksche aflossingen, betaalbaar voor de helft den 1n Mei en den 1n November van elk jaar. De aflossing omvat de interesten berekend tegen het gemiddeld percent der Staatsleeningen waarmede het net opgericht werd.

Het bedrag dezer schuld wordt in rekening gebracht bij « Belgische Schatkist-Schuld ».

De ontvangsten, bedoeld bij artikel 3, 3°, en de uitgaven, waarvan spraak bij artikel 4, 2°, worden in rekening gebracht bij « Belgische Schatkist-Loopende rekening ».

Eene Commissie, samengesteld uit twee afgevaardigden van den Minister van Financiën, twee afgevaardigden van den Minister van Spoorwegen, twee afgevaardigden der Regie en een voorzitter door den Koning onder de Raadsheeren van het Rekenhof gekozen,

l'article 45, alinéa 1er, du compte « Dette » et du compte courant visés ci-dessus.

Un arrêté royal réglera la composition et le fonctionnement d'une Commission qui sera chargée de dresser l'inventaire, à la même date, des biens et charges cédés par l'État à la Régie.

ART. 27.

Le Conseil d'administration transmet au Ministre des Chemins de fer, avant le 15 septembre de chaque année, le projet de budget de la Régie pour l'exercice suivant.

Si les Chambres n'ont pas voté le budget cinq jours avant l'ouverture de l'exercice, le Roi autorise la Régie à percevoir les recettes et, de trois en trois mois, ouvre à la Régie les crédits provisoires nécessaires jusqu'au jour où la loi approuvant le budget devient obligatoire.

ART. 28.

L'exercice commence le 1er janvier et finit le 31 décembre. Les sommes dont la Régie est redevable au 31 décembre de chaque année sont portées, à cette date, au Budget pour ordre, au compte « sommes restant dues » et imputées à charge des crédits correspondants de l'exercice écoulé. Les sommes dont la Régie est créancière au 31 décembre de chaque année sont portées à cette date au Budget pour ordre au compte « sommes restant à recouvrer » et prises en recettes aux articles correspondants de l'exercice écoulé. Le montant des créances reconnues irrécouvrables sera

sluit den toestand op den bij artikel 45, lid 1, bepaalden datum, van de rekening « Schuld » en de loopende rekening hiervoren bedoeld.

Een koninklijk besluit regelt de samenstelling en de werking eener Commissie die belast wordt met het opmaken van den inventaris, op denzelfden datum, van de goederen en de lasten, door den Staat aan de Regie overgelaten.

ART. 27.

De Raad van beheer maakt het begrootingsontwerp der Regie voor het volgend dienstjaar over aan den Minister van Spoorwegen, vóór 15e September van elk jaar.

Indien de Kamers de begrooting niet hebben gestemd vijf dagen vóór de opening van het dienstjaar, machtigt de Koning de Regie de ontvangsten te innen en opent Hij aan de Regie, om de drie maanden, de noodige, voorloopige kredieten tot den dag waarop de wet tot goedkeuring der begrooting verbindend wordt.

ART. 28.

Het dienstjaar begint op 1 Januari en eindigt op 31 December. De sommen die door de Regie op 31 December van elk jaar verschuldigd zijn, worden op dien datum in de Begrooting voor order overgeschreven, bij de rekening « verschuldigd blijvende sommen » en ingedeeld ten laste der overeenkomende kredieten van het verloopen dienstjaar. De sommen die aan de Regie verschuldigd zijn op 31 December van elk jaar, worden op dien datum in de Begrooting voor order overgeschreven bij de rekening « nog in te vorderen sommen » en in ontvangst genomen bij de overeen-

porté à charge du crédit des « non-valeurs ».

Le premier exercice commencera à la date où la Régie entrera en fonctions. Il se clôturera le 31 décembre 1920.

ART. 29.

La Régie ne peut faire aucune dépense au delà des crédits qui lui sont ouverts par la loi annuelle du budget ou par une loi spéciale.

Toutefois, elle peut se constituer des réserves d'approvisionnements, moyennant l'autorisation du Ministre des Chemins de fer. Le coût et les frais accessoires de ces approvisionnements seront portés en dépenses à un compte pour ordre, à rembourser par des imputations à charge des crédits budgétaires, au fur et à mesure des sorties du magasin.

Le Roi ordonne les virements et, en cas d'urgence, les dépenses supplémentaires nécessaires. Dans le mois, le Ministre des Chemins de fer transmet aux Chambres une expédition de l'arrêté royal et dépose un projet de loi d'approbation.

ART. 30.

La Régie tiendra une comptabilité industrielle en partie double.

Le règlement de comptabilité sera élaboré par le Conseil d'administration et approuvé par arrêté royal.

ART. 31.

Les intérêts, les amortissements calculés conformément aux prescriptions du règlement de comptabilité pour les

komende artikelen van het verloopen dienstjaar. Het bedrag der niet-invorderbare sommen wordt ten laste gelegd van het krediet der « oninbare gelden ».

Het eerste dienstjaar begint den dag waarop de Regie in werking treedt. Het eindigt op 31 December 1920.

ART. 29.

De Regie mag geenerlei uitgave doen buiten de kredieten die haar geopend worden door de jaarlijksche wet der begrooting of door eene bijzondere wet.

Zij mag, echter, voorraadsartikelen opdoen, mits zij daartoe gemachtigd wordt door den Minister van Spoorwegen. De prijs en de bijkomende kosten van dien voorraad worden als onkosten opgenomen in eene rekening voor order, uit te keeren bij indeelingen ten laste van de begrootingskredieten, naargelang de voorwerpen het magazijn verlaten.

De Koning beveelt de overschrijvingen en, bij spoedeischend geval, de noodige bijkomende uitgaven. Binnen de maand maakt de Minister van Spoorwegen aan de Kamers een afschrift van het koninklijk besluit over en legt hij een wetsontwerp tot goedkeuring neer.

ART. 30.

De Regie houdt eene industrieele dubbele boekhouding.

Het reglement omtrent de rekenplichtigheid wordt door den Raad van beheer opgemaakt en bij koninklijk besluit goedgekeurd.

ART. 31.

De interesten, de afschrijvingen berekend volgens de bepalingen van het reglement van boekhouding voor de ver-

diverses catégories de biens ainsi que les moins-values sur inventaires seront compris dans les dépenses ordinaires du budget.

Les déchets sur inventaire dus à des causes exceptionnelles seront passés à un « compte à amortir ». Le budget fixera les amortissements spéciaux à ce compte.

ART. 32.

Au plus tard le 30 juin de chaque année, le Conseil d'administration remet au Ministre des Chemins de fer le bilan, accompagné des inventaires, et le compte des profits et pertes, appuyé du compte d'exploitation, arrêtés au 31 décembre précédent. Il y joint son rapport de gestion.

ART. 33.

Le compte général de la Régie est arrêté par la loi après vérification de la Cour des Comptes, qui consigne ses observations dans un rapport aux Chambres.

La Régie fournit à la Cour des Comptes des relevés mensuels où les écritures de la comptabilité industrielle pour le mois écoulé sont résumées sous les rubriques prévues au budget.

Le Budget pour ordre reproduit les rubriques du bilan.

La Cour examine si aucun article des dépenses du budget n'a été dépassé et si les virements et les dépenses supplémentaires ont été approuvés par la loi.

La Cour des Comptes se fait délivrer par la Régie tous états, pièces comptables et donner tous les renseignements et éclaircissements nécessaires au contrôle des recettes et dépenses, ainsi que

schillende soorten van goederen, alsmede de waardeverminderingen op inventarissen worden begrepen in de gewone uitgaven der begrooting.

De waardeverliezen op inventaris te wijten aan uitzonderlijke oorzaken, worden op eene « af te schrijven rekening » gebracht. De begrooting bepaalt de bijzondere afschrijvingen op deze rekening.

ART. 32.

Ten laatste op 30 Juni van elk jaar, overhandigt de Raad van beheer aan den Minister van Spoorwegen de balans met de inventarissen erbij, en de winst- en verliesrekening met de rekening van exploitatie, gesloten op 31 December van het vorige jaar. Hij voegt erbij zijn verslag van beheer.

ART. 33.

De algemeene rekening der Regie wordt vastgesteld bij de wet na nazicht door het Rekenhof, dat zijne aanmerkingen in een verslag aan de Kamers neerschrijft.

De Regie levert aan het Rekenhof maandelijksche staten waarin de schrifturen der industrieele boekhouding over de verloopen maand zijn samengevat onder de hoofdingen voorzien in de begrooting.

De Begrooting voor order herhaalt de hoofdingen van de balans.

Het Hof onderzoekt of geenerlei artikel van de uitgaven der begrooting werd overtroffen en of de overschrijvingen en de aanvullende uitgaven bij de wet werden goedgekeurd.

Het Rekenhof doet door de Regie afleveren alle staten en rekenplichtige stukken en zich alle inlichtingen en ophelderingen geven, die noodig zijn voor het toezicht over de ontvangsten en uit-

des entrées et sorties de magasin des objets et matières.

ART. 34.

Il sera créé à charge du compte de premier établissement un fonds de renouvellement, un fonds d'assurance et un fonds de réserve.

Ces fonds seront gérés par la Régie en dehors des autres actifs, suivant les règles qui seront déterminées par le Roi.

ART. 35.

Le fonds de renouvellement est destiné à régulariser les dépenses de renouvellement des voies, du matériel roulant et de l'outillage et les dépenses de reconstruction des bâtiments et ouvrages d'art. Il est doté d'une somme de 25 millions de francs, à prendre sur les ressources extraordinaires. Il est alimenté par les amortissements visés à l'article 31, qui seront prélevés à charge du compte d'exploitation, par le produit du placement de son avoir et par le produit de la vente du matériel mis au rebut.

ART. 36.

Le fonds d'assurance est destiné à couvrir les dépenses ou moins-values résultant d'incendies, pertes ou avaries, les indemnités en cas d'accidents de personnes et les secours de maladie alloués au personnel. Il est doté d'une somme de 30 millions de francs à prendre sur les ressources extraordinaires. Il est ensuite alimenté par le produit du placement de son avoir et par des prélèvements à charge du compte

gaven, alsmede over de voorwerpen en stoffen die in of uit de magazijnen gaan.

ART. 34.

Er wordt ten laste van de rekening van eersten aanleg een vernieuwingsfonds, een verzekeringsfonds en een reservefonds gesticht.

Deze fondsen worden beheerd door de Regie buiten het ander actief overeenkomstig de regelen, door den Koning bepaald.

ART. 35.

Het vernieuwingsfonds is bestemd voor het regelen van de uitgaven tot vernieuwing van de sporen, het rollend materieel en de inrichting, en van de uitgaven tot weder optrekking van de gebouwen en kunstwerken. Dit fonds wordt begiftigd met eene som van 25 millioen frank, te nemen op de buitengewone middelen. Het wordt gevoed door de afschrijvingen, bedoeld bij artikel 31, die vooraf worden genomen op de rekening van exploitatie, door de opbrengst van de belegging van zijn tegoed en door de opbrengst van den verkoop van het buitendienst gesteld materieel.

ART. 36.

Het verzekeringsfonds is bestemd voor het dekken van de uitgaven of waardeverminderingen voortspruitende uit branden, verliezen of beschadigingen, van de vergoedingen bij ongevallen aan personen en van de hulpgelden voor ziekte toegekend aan het personeel Dit fonds wordt begiftigd met eene som van 30 millioen frank, te nemen op de buitengewone middelen Het wordt vervolgens gevoed door de opbrengst van

d'exploitation, calculés de manière à représenter la moyenne des dépenses des dix derniers exercices, du chef des risques d'incendie, de pertes et avaries, d'accidents et maladies, et par le produit des taxes d'assurance acquittées par les voyageurs ou les expéditeurs.

ART. 37.

Le fonds de réserve est destiné à parer éventuellement aux malis du compte annuel. Il sera doté d'une somme de 50 millions de francs, à prendre sur les ressources extraordinaires.

Il sera alimenté par le produit du placement de son avoir et par les bonis annuels.

Lorsque le fonds de réserve dépasse 100 millions de francs, l'excédent est porté au compte de profits et pertes et l'affectation du boni est réglée par la loi d'approbation des comptes.

ART. 38.

Les fonctionnaires, employés et ouvriers de la Régie sont assimilés à ceux de l'Etat. Quels que soient leur grade et leur emploi, ils sont considérés comme des fonctionnaires publics.

Le statut du personnel fait l'objet d'un arrêté royal.

Il consacre :

1° Le droit de tout agent de quitter, quand il le désire, le service de la Régie, à la condition de se conformer aux lois et usages en vigueur et d'observer un délai de préavis qui ne peut être infé-

het beleggen van zijn tegoed, door afnemingen op de rekening van exploitatie, derwijze berekend dat zij eene gemiddelde som vertegenwoordigen van de uitgaven, over de laatste tien dienstjaren wegens gevaren voor brand, verliezen en beschadigingen, ongevallen en ziekten, en door de opbrengst van de verzekeringstaksen, betaald door de reizigers of de afzenders.

ART. 37.

Het reservefonds is bestemd voor het desvoorkomend aanvullen van tekort op de jaarlijksche rekening. Dit fonds wordt begiftigd met eene som van 50 millioen frank, te nemen op de buitengewone middelen.

Het wordt gevoed door de opbrengst van het beleggen van zijn tegoed en door de jaarlijksche overschotten.

Wanneer het reservefonds 100 millioen frank overtreft, wordt het overschot op de winst- en verliesrekening gebracht en de bestemming van de winst geregeld door de wet tot goedkeuring der rekeningen.

ART. 38.

De ambtenaars, beambten en werklieden der Regie zijn gelijkgesteld met deze van den Staat. Welke ook hun graad en hunne bediening wezen, zij worden als openbare ambtenaars beschouwd.

Het statuut voor het personeel maakt het voorwerp uit van een koninklijk besluit.

Het huldigt :

1° Het recht voor elken bediende om den dienst der Regie te verlaten, zoo hij het verlangt, mits zich te gedragen naar de bestaande wetten en gebruiken en mits naleving van eenen termijn van

rieur à un mois, et qui prend cours à dater du jour où l'agent remet à son chef immédiat un écrit notifiant sa décision de quitter le service;

opzegging, die niet minder mag zijn dan ééne maand en die aanvang neemt op den dag waarop de bediende aan zijn onmiddellijken overste een geschreven bericht afgeeft, waarbij hij zijne beslissing om den dienst te verlaten bekend maakt;

2° Le droit de la Régie :

a) De révoquer tous agents sans préavis et sans indemnité ni pension en cas de faute lourde, d'indiscipline grave ou d'indignité;

b) De les licencier dans tous les autres cas, en se conformant aux lois et usages en vigueur et en observant un délai de préavis qui ne sera pas inférieur à un mois, à partir de la remise à l'agent de l'avis écrit de licenciement;

2° Het recht voor de Regie :

a) Om alle bedienden af te zetten zonder opzegging en zonder vergoeding of pensioen in geval van zwaar vergrijp, erge weerspannigheid of onwaardigheid;

b) Om ze in alle andere gevallen af te danken, mits zich te gedragen naar de bestaande wetten en gebruiken en mits naleving van eenen termijn van opzegging die niet minder mag zijn dan ééne maand te rekenen van den dag waarop het geschreven bericht van afdanking aan den bediende werd afgegeven;

3° Le droit pour tout agent qui quitte la Régie et qui compte dix années au moins de services admissibles pour la pension, d'obtenir, sauf le cas de révocation, une allocation de retraite correspondant à la durée de ses services;

3° Het recht voor elken bediende die de Regie verlaat en die ten minste tien jaren dienst geldig voor het pensioen telt, tot het bekomen, behalve bij afzetting, van eene vergoeding als rustgeld overeenkomende met zijnen diensttijd;

4° La participation du personnel aux résultats de l'exploitation, participation fondée sur l'écart entre un prix de revient-type de la tonne-kilomètre et le coût effectif de la tonne-kilomètre pour chaque exercice, ainsi que sur le nombre de tonnes-kilomètres transportées;

4° De deelhebbing van het personeel in de uitkomsten der exploitatie, deelhebbing gesteund op het verschil tusschen eene type-inkomprijs per ton-kilometer en den werkelijken kost per ton-kilometer voor elk dienstjaar, alsmede op het aantal vervoerde ton-kilometers;

5° Le droit des agents de se grouper pour la défense de leurs intérêts;

5° Het recht voor de bedienden zich te vereenigen tot het verdedigen van hunne belangen;

6° Le droit du personnel de désigner, parmi ses membres, des délégués chargés de le représenter dans ses rapports avec la Régie;

6° Het recht voor het personeel tot het aanwijzen, onder zijne leden, van gemachtigden belast met het te vertegenwoordigen in zijne betrekkingen met de Regie.

7° La constitution de Comités de conciliation et l'obligation de soumettre les conflits du travail à l'arbitrage d'un Comité composé de trois délégués du Conseil d'administration, de trois délégués du personnel et d'un président désigné, de commun accord, par les parties.

A défaut d'entente sur le choix du président, celui-ci est désigné par le Ministre des Chemins de fer.

Les décisions du Comité d'arbitrage seront obligatoires. Toutefois, les mesures affectant les crédits budgétaires sont subordonnées aux restrictions établies par l'article 29, alinéa 1er.

ART. 39.

Le personnel en fonctions au moment de la reprise sera soumis au nouveau statut, mais il gardera, soit à la charge du Trésor, soit par le fonctionnement de caisses spéciales et sur les bases actuellement appliquées, les avantages assurés, quant à la pension de retraite, aux agents au service de l'État et à leurs veuves et orphelins.

ART. 40.

Par dérogation à l'article 1er de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles, tout agent qui compte au moins dix années de services admissibles pour la pension et qui quitte la Régie en dehors des cas prévus aux articles 3, 4 et 5 de ladite loi, obtiendra une pension calculée sur les bases fixées à la section II de ladite loi.

7° Het inrichten van Comiteiten tot bevrediging en de verplichting om de werkgeschillen te onderwerpen aan de bemiddeling van een Comiteit samengesteld uit drie gemachtigden van den Raad van beheer, drie gemachtigden van het personeel en eenen voorzitter in gemeen overleg aangewezen door de partijen.

Bij gebrek aan eensgezindheid over de keus van den voorzitter, wordt deze door den Minister van Spoorwegen aangewezen.

De beslissingen van het Comiteit van scheidsgerecht zijn verbindend. De maatregelen, die de kredieten van de begrooting treffen, zijn echter afhankelijk van de beperkingen bepaald bij artikel 29, lid 1.

ART. 39.

Het personeel in dienst bij de overneming wordt onderworpen aan het nieuw statuut; het behoudt echter, hetzij ten laste van de Schatkist, hetzij door de werking van bijzondere kassen en op de thans toegepaste grondslagen, de voordeelen, wat betreft het pensioen, verzekerd aan de bedienden in dienst van den Staat en aan hunne weduwen en weezen.

ART. 40.

Met afwijking van artikel 1 van de wet van 21 Juli 1844 op de burgerlijke pensioenen, ontvangt elke bediende die ten minste tien jaren dienst geldig voor het pensioen telt en die de Regie verlaat buiten de gevallen voorzien bij de artikelen 3, 4 en 5 van voormelde wet, een pensioen berekend op de grondslagen bepaald bij de II° afdeeling van voormelde wet.

ART. 41.

Les libres parcours et gratuités de transport accordés en vertu de la Constitution ou d'une loi, ou à la demande du Gouvernement, sont facturés au Trésor aux prix réglementaires.

ART. 42.

L'Etat peut, à la condition de payer à la Régie une indemnité équitable, lui imposer soit la construction de certaines lignes ou l'exécution de certains travaux, soit l'organisation de services qu'il détermine, la gratuité de certains transports ou l'application de tarifs réduits.

Dispositions transitoires.

ART. 43.

La Régie aura, pendant les trois premières années de sa gestion, la faculté de mettre à la retraite les fonctionnaires, employés et ouvriers qui auront atteint l'âge de 60 ans et dont elle jugera ne pouvoir utiliser les services avec avantage.

Par dérogation aux articles 1er, 8, 9 et 12 de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles, les fonctionnaires et employés admis à la retraite dans ces conditions, bénéficieront de la pension à laquelle ils auraient eu des titres à l'époque normale de la retraite aux chemins de fer de l'État (30 novembre de l'année pendant laquelle ils atteignent 66 ans).

Ils bénéficieront, en outre, jusqu'à cette époque, d'une indemnité annuelle

ART. 41.

De vrijkaarten en het vrijvervoer, verleend krachtens de Grondwet of eene wet, of op aanvraag der Regeering, worden in rekening gebracht aan de Schatkist tegen de prijzen der bepalingen.

ART. 42.

De Staat mag, mits aan de Regie eene billijke vergoeding te betalen, haar opleggen hetzij den aanleg van zekere spoorlijnen of de uitvoering van zekere werken, hetzij de inrichting van diensten die hij bepaalt, het kosteloos verrichten van bepaald vervoer of de toepassing van verminderde tarieven.

Overgangsbepalingen.

ART. 43.

Gedurende de eerste drie jaren van haar beheer, is de Regie bevoegd op pensioen te stellen de ambtenaars, beambten en werklieden die den ouderdom van 60 jaar hebben bereikt, en wier diensten zij acht niet voordeelig te kunnen benuttigen.

Met afwijking van de artikelen 1, 8, 9 en 12 van de wet van 21 Juli 1844 op de burgerlijke pensioenen, genieten de ambtenaars en beambten die onder deze voorwaarden op pensioen worden gesteld, het pensioen waarop zij aanspraak hadden kunnen maken op het normaal tijdstip van hunne oppensioenstelling bij de Staatsspoorwegen (30 November van het jaar binnen hetwelk zij den ouderdom van 66 jaar bereiken).

Daarenboven, genieten zij tot op dit tijdstip eene jaarlijksche vergoeding

correspondant à la différence entre le traitement dont ils sont en possession au moment de leur licenciement et le montant de leur pension.

Le même régime est applicable aux ouvriers.

Les modifications nécessaires seront apportées aux statuts :

a) de la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central belge ;

b) de la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris de la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale ;

c) de la caisse des ouvriers.

ART. 44.

A titre transitoire, le solde du compte « Trésor belge-Compte courant » pourra dépasser le montant de 25 millions fixé à l'article 25, à concurrence du solde résultant des imputations prévues à l'article 26, alinéa 3.

Une loi déterminera le mode d'apurement de cet excédent.

ART. 45.

Un arrêté royal déterminera la date à laquelle prendront cours les droits et les obligations de la Régie.

Quatre mois avant cette date, le Conseil d'administration entrera en fonctions pour l'exécution des dispositions de l'article 13 et de l'article 30, alinéa 2, et pour prendre les dispositions préparatoires nécessaires au bon fonctionnement des services.

Au plus tard un mois avant cette même date, le Conseil d'administration soumettra au Ministre des Chemins de

gelijk aan het verschil tusschen hunne jaarwedde op het oogenblik van hunne afdanking en het bedrag van hun pensioen.

Hetzelfde stelsel is van toepassing op de werklieden.

De noodige wijzigingen zullen worden gebracht aan de statuten :

a) van de verzekerings- en pensioenkas der ambtenaars en beambten, van den « Grand Central belge » overgenomen;

b) van de verzekerings- en pensioenkas der ambtenaars en beambten van de Naamlooze Maatschappij der spoorwegen van West-Vlaanderen overgenomen;

c) van de werkliedenkas.

ART. 44.

Als overgangsmaatregel, zal het saldo van de rekening « Belgische Schatkist-Loopende rekening » het bij artikel 25 bepaald bedrag van 25 millioen mogen overtreffen, tot beloop van het saldo voortkomende uit de indeelingen voorzien in artikel 26, lid 3.

Eene wet zal de wijze van aanzuivering van dat overschot bepalen.

ART. 45.

Een koninklijk besluit zal den datum vaststellen waarop de rechten en de verplichtingen der Regie aanvang nemen.

Vier maanden vóór dien datum, zal de Raad van beheer in bediening treden tot het uitvoeren van het bepaalde bij artikel 13 en bij artikel 30, lid 2, en tot het nemen der voorbereidende schikkingen noodig tot de goede werking der diensten.

Uiterlijk één maand vóór dien zelfden datum, zal de Raad van beheer den Minister van Spoorwegen voorloopige

fer des propositions budgétaires provisoires. Il présentera un projet définitif de budget avant la fin du quatrième mois du premier exercice.

voorstellen betreffende de begrooting overleggen. Vóór het einde der vierde maand van het eerste dienstjaar zal hij een eindontwerp van begrooting indienen.

Donné à Bruxelles, le 25 juin 1919.

Gegeven te Brussel, den 25n Juni 1919.

ALBERT.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes,

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen,

J. RENKIN.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën,

LÉON DELACROIX.