

Chambre des Représentants

SESSION 1957-1958.

24 AVRIL 1958.

PROJET DE LOI

portant modification des lois du 25 juillet 1891 sur la police des chemins de fer et du 23 juillet 1926 créant la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

A. — Généralités.

Pour réaliser pleinement le but poursuivi par la création d'EUROFIMA, Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire dont la constitution a été approuvée par la Convention signée à Berne, le 20 octobre 1955, il importe d'apporter à la législation nationale les modifications et les assouplissements nécessaires.

Tel est le cas pour les lois des 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B. et 25 juillet 1891 sur la police des chemins de fer.

B. — Loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B.

Conformément au vœu exprimé par l'article 4 de la Convention internationale du 20 octobre 1955, il faut consacrer pour l'organisme exploitant le réseau national, le droit de participer à des sociétés dans le genre de la Société EUROFIMA et d'accomplir tous les actes se rapportant à l'activité de pareilles sociétés.

Il faut, d'autre part, dans le cadre des prescriptions de l'article 7 de la Convention internationale précitée, prendre les mesures fiscales nécessaires pour que la S.N.C.B. ne soit grevée d'aucune charge supplémentaire.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1957-1958.

24 APRIL 1958.

WETSONTWERP

houdende wijziging van de wet van 25 juli 1891 op de politie der spoorwegen en van die van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

A. — Algemeenheden.

Om het door de oprichting van EUROFIMA, Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel waarvan de oprichting bij het op 20 oktober 1955 te Bern ondertekend Verdrag werd goedgekeurd, nagestreefd doel ten volle te bereiken, is het noodzakelijk, dat de nationale wetgeving zover als nodig gewijzigd en soepeler gemaakt wordt.

Zulks is het geval voor de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S. en voor die van 25 juli 1891 op de politie der spoorwegen.

B. — Wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S.

Overeenkomstig de bij artikel 4 van het Internationaal Verdrag van 20 oktober 1955 uitgedrukte wens, dient voor het organisme, dat het nationaal net exploiteert, het recht bekrachtigd om deel te nemen in maatschappijen zoals EUROFIMA en alle handelingen uit te voeren welke betrekking hebben op de werkzaamheid van dergelijke maatschappijen.

Aan de andere kant moeten, binnen het raam van de voorschriften van artikel 7 van voormeld Internationaal Verdrag, de nodige maatregelen worden genomen opdat de N.M.B.S. geen groter fiscale lasten zou te dragen hebben.

C. — Loi du 25 juillet 1891 sur la police des chemins de fer.

Le présent projet tend à mettre en concordance les dispositions de l'article 16 de la loi du 25 juillet 1891 revisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer, complété par l'article 3 de la loi du 20 juillet 1927, avec les modifications, qui vous sont par ailleurs proposées, à la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B.

Il importe en effet que le champ d'application des dispositions de la loi du 25 juillet 1891 spécialement en ce qui concerne les pouvoirs des officiers et agents de police des chemins de fer, soit remanié, ainsi qu'il fut fait antérieurement pour la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux.

ANALYSE DES ARTICLES.

Article premier.

§ 1. L'article 4a de la Convention de Berne du 20 octobre 1955, dispose que : « Les Gouvernements accorderont à leur administration de chemins de fer les autorisations requises pour l'accomplissement de tous les actes relatifs à la constitution de la Société ».

L'autorisation de participer à la Société EUROFIMA doit se concrétiser par une modification de l'objet de la S.N.C.B.

Cet objet, tel qu'il est défini par les articles 1 et 4 de la loi du 23 juillet 1926 et 4 de l'arrêté royal du 7 août 1926, est « d'administrer et d'exploiter, suivant les méthodes industrielles, mais tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale, les chemins de fer actuellement administrés et exploités par l'Etat ».

Bien que la jurisprudence (C.E.), arrêt n° 4588 du 6 octobre 1955, ait admis que cette disposition n'excluait pas l'exercice de toute activité connexe ou complémentaire de nature à faciliter l'exploitation du réseau de chemins de fer, ou à la rendre moins onéreuse, on a contesté à la Société Nationale le droit de participer, même dans ces limites, à d'autres organismes ou sociétés ou d'entreprendre l'exploitation d'un mode de transport différent.

Le projet de loi qui vous est présenté précise donc l'objet social de la Société Nationale en stipulant, que cette dernière peut de droit se livrer à toute activité connexe à l'exploitation du réseau, notamment l'exploitation de buffets, de buvettes, etc.; la construction de matériel destiné à son usage, l'organisation de tout transport par route en vue de faciliter l'acheminement des marchandises. D'autre part, il est prévu qu'elle peut, moyennant autorisation donnée par le Roi, participer à la création, la gestion ou l'administration d'autres sociétés ou organismes belges, étrangers ou internationaux, dont l'activité est en relation avec la réalisation de son objet social.

D'autre part, on constate que les modes de transport évoluent par la mise en œuvre de moyens nouveaux.

Certains d'entre eux modifient complètement l'infrastructure traditionnelle des chemins de fer, en mettant en œuvre des matériels roulants de natures très différentes.

La technique moderne de fabrication du matériel roulant tend à s'adapter à cette évolution, notamment par la con-

C. — Wet van 25 juli 1891 op de politie des spoorwegen.

Dit ontwerp heeft ten doel de bepalingen van artikel 16 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening van de wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen, aangevuld bij artikel 3 van de wet van 20 juli 1927, in overeenstemming te brengen met de wijzigingen aan de wet van 23 juli 1926, tot oprichting van de N.M.B.S., die U verder worden voorgesteld.

Het is inderdaad noodzakelijk het toepassingsveld van de bepalingen der wet van 25 juli 1891, bijzonder wat de bevoegdheden van de officieren en agenten der spoorwegpolitie betreft, om te werken, zoals vroeger geschied is voor de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

ONTLEDING VAN DE ARTIKELN.

Eerste artikel.

§ 1. Bij artikel 4a van het Verdrag van Bern van 20 oktober 1955, is bepaald : « De Regeringen verlenen aan hun spoorwegen de machtigingen, welke deze behoeven voor alle handelingen met betrekking tot de oprichting van de Maatschappij ».

Aan de machtiging om in de Maatschappij EUROFIMA deel te nemen, moet een concrete vorm worden gegeven door een wijziging van het doel van de N.M.B.S.

Dat doel, zoals het bij de artikelen 1 en 4 van de wet van 23 juli 1926 en 4 van het koninklijk besluit van 7 augustus 1926 is omschreven, is « de thans door de Staat beheerde en geëxploiteerde spoorwegen volgens de industriële methodes, maar onder vrijwaring van de belangen der nationale economie, te beheren en te exploiteren ».

Hoewel bij de rechtspraak (R.S.), arrest n° 4588 van 6 oktober 1955, aangenomen is dat die bepaling de uitoefening niet uitsloot van enige met dat doel verband houdende of aanvullende activiteit die de exploitatie van het spoorwegnet kan vergemakkelijken of minder bezwarend maken, werd aan de Nationale Maatschappij het recht ontkend om, zelfs binnen die perken, deel te nemen in andere organismen of maatschappijen of een ander vervoermiddel te exploiteren.

Het U voorgelegd ontwerp van wet preciseert dan ook het maatschappelijk doel van de Nationale Maatschappij door te bepalen dat deze laatste rechtens alle met de exploitatie van het net verband houdende activiteit mag uitoefenen, namelijk de uitbating van restauratiezalen, van buffetten, enz.; de bouw van materieel bestemd om door haar te worden gebruikt, de organisatie van alle wegtransport met het doel het vervoer der goederen te vergemakkelijken. Anderzijds is voorzien dat zij, op voorwaarde daartoe door de Koning gemachtigd te worden, mag deelnemen aan de oprichting, het beheer of het bestuur van andere Belgische, buitenlandse of internationale maatschappijen of organismen waarvan de bedrijvigheid verband houdt met de verwezenlijking van haar maatschappelijk doel.

Aan de andere kant stelt men vast dat de wijzen van vervoer evolueren door het aanwenden van nieuwe middelen.

Sommige van deze wijzigen geheel en al de traditionele onderbouw van de spoorwegen door aanwending van rollend materieel van zeer verschillende aard.

De moderne techniek voor het bouwen van rollend materieel streeft naar aanpassing van die evolutie, inzonderheid

struction de véhicules transformables pouvant être utilisés tant sur rail que sur route.

Pour que la S.N.C.B. puisse envisager, s'il échet, de passer des commandes concernant pareil matériel et bénéficier ainsi des avantages découlant de l'intervention d'EUROFIMA, il faut qu'elle soit assurée de pouvoir utiliser ce matériel en prolongeant ses transports sur rail par des transports sur route.

En ce qui concerne les transports de voyageurs, il n'est en rien dérogé aux dispositions de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles.

D'autre part, puisqu'aussi bien la création d'EUROFIMA impose la mise au point de l'objet social de la S.N.C.B., il faut saisir l'occasion de faire œuvre complète en adaptant cet objet aux circonstances actuelles.

Dans cet ordre d'idées, le projet prévoit que la S.N.C.B. pourra, moyennant autorisation donnée par le Roi, soit procéder à des extensions de réseau, soit supprimer des lignes existantes ou en cesser l'exploitation.

§ 2. Dans l'article 46 de la Convention internationale, les Gouvernements s'engagent à « faciliter l'accomplissement par leurs administrations de chemins de fer, de tous les actes se rapportant aux activités de la Société ».

Or, le fonctionnement normal de la Société Nationale rend indispensable la délégation, par le Conseil d'Administration de certains de ses pouvoirs.

Le principe de cette délégation ne se trouve inscrit que dans les statuts de la Société Nationale. Comme les pouvoirs d'attribution ne peuvent être délégués qu'en vertu de la loi, on pourrait critiquer la légalité des délégations que le Conseil d'Administration est amené à donner.

Afin d'éviter toute discussion, il convient d'insérer, dans l'article 5 de la loi, les dispositions de l'article 26 des statuts en améliorant le texte.

§ 3. Conformément à l'article 7 de la Convention internationale relative à la constitution de la Société européenne pour le financement de matériel roulant, il y a lieu d'insérer dans la législation belge des dispositions garantissant que le fonctionnement de cette Société, ainsi que la réalisation des actes se situant dans le cadre de son activité, n'entraîneront ni pour elle, ni pour la S.N.C.B., de charges fiscales supplémentaires. En outre, pour mettre un terme aux hésitations de la jurisprudence et éviter toute discussion résultant de la nature de certaines redevances au profit des provinces et des communes, il convient de préciser le texte actuel de la loi pour assurer l'uniformité indispensable en la matière.

§ 4. Ce paragraphe tend à mettre les dispositions de l'article 17 de la loi du 23 juillet 1926 en concordance avec les précisions données par le § 1 ci-dessus quant à l'objet social de la S.N.C.B., ainsi qu'avec les dispositions de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles.

Il étend en conséquence les pouvoirs réglementaires de police du Gouvernement ainsi qu'il en fut fait par la loi du 20 juillet 1927 (art. 3, § 2) en ce qui concerne la S.N.C.V.

door het bouwen van omvormbare voertuigen die zowel voor het spoorweg- als voor het wegverkeer kunnen gebezigd worden.

Opdat de N.M.B.S. er zo nodig kunne aan denken bestellingen voor soortgelijk materieel te doen en alzo van de uit de tussenkomst van EUROFIMA voortvloeiende voordelen kunne profiteren, moet zij er zeker van zijn dat materieel te kunnen gebruiken door haar vervoerdiensten per spoor door wegvervoerdiensten te vervangen.

Wat het reizigersvervoer betreft, wordt in niets afgevoerdiensten per spoor door wegvervoerdiensten te vervangen.

Vermits, aan de andere kant, de oprichting van EUROFIMA de nadere bepaling van het maatschappelijk doel der N.M.B.S. noodzakelijk maakt, dient de gelegenheid te baat genomen om die zaak geheel af te handelen door dat doel aan de huidige omstandigheden aan te passen.

In deze gedachtengang is bij het ontwerp voorzien dat de N.M.B.S., op voorwaarde daartoe door de Koning gemachtigd te worden, hetzij het net zal mogen uitbreiden, hetzij bestaande lijnen zal mogen opheffen of de exploitatie daarvan stopzetten.

§ 2. Bij artikel 46 van het Internationaal Verdrag verbinden de Regeringen zich « aan hun spoorwegen de nodige faciliteiten te verlenen voor de uitvoering van alle handelingen, welke betrekking hebben op de werkzaamheid van de Maatschappij ».

Voor de normale werking van de Nationale Maatschappij is het echter volstrekt noodzakelijk dat de Raad van Beheer sommige van zijn bevoegdheden overdraagt.

Het principe van die overdracht komt enkel voor in de statuten van de Nationale Maatschappij. Daar de bevoegdheden slechts krachtens de wet kunnen overgedragen worden, zou kritiek kunnen uitgeoefend worden op de wettelijkheid van de overdrachten waartoe de Raad van Beheer genoopt wordt.

Om alle betwisting te voorkomen, is het wenselijk de bepalingen van artikel 26 van de statuten, na verbetering van de tekst, in artikel 5 van de wet op te nemen.

§ 3. Overeenkomstig artikel 7 van het Internationaal Verdrag nopens de oprichting van de Europese Maatschappij tot financiering van rollend materieel, dienen in de Belgische wetgeving bepalingen opgenomen waarbij gegaarandeerd wordt dat ingevolge de werking van die Maatschappij, alsmede ingevolge de uitvoering van de binnen het raam van haar bedrijvigheid vallende handelingen, noch zij noch de N.M.B.S. bijkomende fiscale lasten zullen te dragen hebben. Om daarenboven een einde te stellen aan de aarzelingen van de rechtspraak en elke betwisting voortvloeiend uit de aard van sommige vergoedingen ten voordele van de provinciën en de gemeenten te vermijden, lijkt het gepast de huidige tekst van de wet nader te bepalen om ten deze de onmisbare gelijkvormigheid te verzekeren.

§ 4. Deze paragraaf strekt ertoe de bepalingen van artikel 17 van de wet van 23 juli 1926 in overeenstemming te brengen met de in § 1 hiervoren gegeven nadere inlichtingen omtrent het maatschappelijk doel van de N.M.B.S., alsmede met de bepalingen van de besluitwet van 30 december 1946, houdende herziening en samenschakeling van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen.

Zij breidt dienvolgens de verordenende bevoegdheid van de Regering inzake politie uit, zoals bij de wet van 20 juli 1927 (art. 3, § 2) geschied is voor de N.M.V.B.

§ 5. En application de l'article 4b de la Convention internationale, le § 5 modifie l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926, en adaptant à la valeur monétaire actuelle les taux des opérations soumises à la délibération du Conseil d'Administration de la Société Nationale et qui requièrent l'approbation du Ministre des Communications.

Pour les aliénations, acquisitions, échanges de biens ou de droits immobiliers, ainsi que pour les contrats d'adjudication, le plafond est porté de un à trois millions de francs. Pour les marchés de gré à gré, le maximum est élevé à 1 500 000 francs. Ces montants pourront être corrigés par arrêté royal.

Il est apparu nécessaire de soumettre aussi à l'approbation du Ministre les délégations de pouvoirs données par le Conseil d'Administration à la Direction en ce qui concerne la fixation des tarifs.

Le recours à la délégation est indispensable pour assurer la promptitude requise aux décisions tarifaires permettant de saisir des occasions ou d'éviter des pertes de trafic.

Mais il importe que le Conseil d'Administration exerce lui-même ces pouvoirs pour les mesures tarifaires qui ont une incidence importante sur les intérêts de l'économie nationale. C'est au Ministre qu'il appartient d'autoriser les délégations en cette matière.

D'autre part, la modification projetée tend à combler une lacune qui existait dans la loi organique du 23 juillet 1926 : elle précise que les contrats de location et les actes de concession doivent recueillir l'approbation du Ministre des Communications lorsque leur durée excède neuf années.

De plus, l'article 11 de l'arrêté royal du 14 janvier 1927, modifiant l'article 24 des statuts de la Société Nationale, prévoit : « Lorsque les décisions prises par la Société Nationale des Chemins de fer Belges doivent recevoir l'approbation d'une autorité du pouvoir exécutif, cette approbation est considérée comme acquise, lorsque cette autorité ne donne pas suite à la demande dans les vingt jours de la date de la réception de celle-ci, et sauf cas tout à fait exceptionnel, lorsqu'une décision de refus n'est pas notifiée à la Société dans les deux mois de la même date ».

Cette disposition n'est que le corollaire des exigences formulées par l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926.

Elle trouve plus logiquement sa place dans la loi organique de la Société Nationale sous forme de second alinéa à l'article 18.

Le texte en a été écourté par la suppression de la finale, le délai de deux mois contredisant celui de vingt jours.

Enfin, en raison des modifications apportées à l'article premier de la loi, notamment en ce qui concerne les extensions de réseau, il convient de mettre le texte du dernier alinéa de l'article 18 en concordance avec l'article premier nouveau, en supprimant le premier membre de phrase de cet alinéa.

Art. 2.

L'article 3 de la loi du 20 juillet 1927 a étendu les pouvoirs des officiers et agents de la police des chemins de fer aux services de transports automobiles exploités par la S.N.C.V. ou mis en adjudication à son intervention.

§ 5. Bij toepassing van artikel 4b van het Internationaal Verdrag, wordt artikel 18 van de wet van 23 juli 1926 bij § 5 gewijzigd door de bedragen van de handelingen waarover de Raad van Beheer der Nationale Maatschappij moet beraadslagen en die door de Minister van Verkeerswezen moeten worden goedgekeurd, aan de huidige muntwaarde aan te passen.

Voor de vervreemdingen, verwervingen, ruilingen van onroerende goederen of rechten, alsmede voor de aanbestedingsovereenkomsten, wordt het hoogste bedrag van één tot op drie miljoen frank verhoogd. Voor de onderhandse overeenkomsten wordt het maximum verhoogd tot op 1 500 000 frank. Die bedragen kunnen bij koninklijk besluit gewijzigd worden.

Het is noodzakelijk gebleken de door de Raad van Beheer aan het Bestuur overgedragen bevoegdheden inzake vaststelling van de tarieven eveneens ter goedkeuring aan de Minister voor te leggen.

Het overdragen van de bevoegdheid is onmisbaar om de beslissingen inzake tarieven te kunnen nemen met zulke spoed als vereist is om de gelegenheden tot vervoer te kunnen aangrijpen of verlies van vervoer te kunnen voorkomen.

Het is echter nodig dat de Raad van Beheer zelf die bevoegdheid uitoefent voor de tariefmaatregelen die een grote terugslag op de belangen van 's lands economie hebben. Het is de Minister die voor de overdrachten van bevoegdheid ter zake machtiging moet verlenen.

Aan de andere kant heeft de ontworpen wijziging ten doel te voorzien in een leemte in de organieke wet van 23 juli 1926 : zij preciseert dat de huurovereenkomsten en de akten van concessie door de Minister van Verkeerswezen moeten goedgekeurd worden als zij een langere duur hebben dan negen jaar.

Bovendien is bij artikel 11 van het koninklijk besluit van 14 januari 1927, houdende wijziging van artikel 24 van de statuten der Nationale Maatschappij, bepaald : « Wanneer de door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen genomen beslissingen de goedkeuring behoeven van een overheid behorende tot de uitvoerende macht, wordt die goedkeuring geacht verkregen te zijn, wanneer die overheid aan het verzoek geen gevolg geeft binnen twintig dagen na de datum van ontvangst van dat verzoek en, behoudens in volstrekt uitzonderlijk geval, wanneer aan de Nationale Maatschappij binnen twee maanden na dezelfde datum geen kennis wordt gegeven van een afwijzende beslissing ».

Die bepaling is slechts het uitvloeisel van de bij artikel 18 van de wet van 23 juli 1926 gestelde eisen..

Het is logischer ze op te nemen in de wet tot oprichting van de Nationale Maatschappij en wel als tweede lid van artikel 18.

De tekst van die bepaling werd ingekort door het einde er van te laten wegvallen, aangezien de termijn van twee maanden in tegenspraak is met die van twintig dagen.

Tenslotte is het wegens de aan het eerste artikel van de wet gebrachte wijzigingen, inzonderheid wat de uitbreidingen van het net betreft, nodig de tekst van het laatste lid van artikel 18 in overeenstemming te brengen met het nieuwe artikel één door het eerste zinsdeel van dat lid te laten wegvallen.

Art. 2.

Bij artikel 3 van de wet van 20 juli 1927 werd de bevoegdheid van de officieren en agenten der spoorwegpolitie uitgebreid tot de autovervoerdiensten die door de N.M.V.B. geëxploiteerd of door dezer tussenkomst aanbesteed worden.

Le présent article, en modifiant l'article 16 de la loi du 25 juillet 1891, adapte la même mesure aux services de transports automobiles exploités sous quelque forme que ce soit par la S.N.C.B. ou mis en adjudication à son intervention.

Art. 3.

L'article 3 fixe l'entrée en vigueur de la loi au jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Le Premier Ministre,

A. VAN ACKER.

Le Ministre des Finances,

H. LIEBAERT.

Le Ministre des Communications,

E. ANSEELE.

Door artikel 16 van de wet van 25 juli 1891 te wijzigen, wordt bij dit artikel dezelfde maatregel aangepast aan de autovervoerdiensten die, in eender welke vorm, door de N.M.B.S. geëxploiteerd of door dezer tussenkomst aanbesteed worden.

Art. 3.

Bij artikel 3 wordt de inwerkingtreding van de wet vastgesteld op de dag dat zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

De Eerste-Minister,

De Minister van Financiën,

De Minister van Verkeerswezen,

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 23 décembre 1946 portant création d'un Conseil d'Etat, notamment son article 2;

Vu l'urgence;

Sur la proposition de Notre Premier Ministre, de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre des Communications et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications est chargé de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

Les modifications ci-après sont apportées à la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B., modifiée par la loi du 2 août 1955 :

§ 1. L'article premier de cette loi est remplacé par la disposition suivante :

« Article premier. — Le Roi est autorisé à créer une Société à laquelle il fera apport du droit d'exploiter pendant septante-cinq ans le réseau des chemins de fer de l'Etat.

» La Société a pour objet d'administrer et d'exploiter les chemins de fer suivant les méthodes industrielles mais tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale.

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

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Gelet op de wet van 23 december 1946 houdende instelling van een Raad van State, namelijk op artikel 2;

Gelet op de hoogdringendheid;

Op voordracht van Onze Eerste-Minister, van Onze Minister van Financiën, van Onze Minister van Verkeerswezen en op advies van de in Raad vergaderde Ministers.

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUTEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen is gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Eerste artikel.

De volgende wijzigingen worden gebracht aan de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S., gewijzigd bij de wet van 2 augustus 1955 :

§ 1. Het eerste artikel van die wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Eerste artikel. — De Koning is gemachtigd tot het oprichten van een Maatschappij, waaraan Hij als inbreng het recht afstaat om gedurende vijf en zeventig jaar het Staatsspoorwegnet te exploiteren.

» De Maatschappij heeft ten doel de spoorwegen volgens de industriële methodes, doch onder vrijwaring van de belangen van 's lands economie, te beheren en te exploiteren.

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

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

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

» Les statuts de cette Société ne seront établis et ne pourront être modifiés par le Roi qu'en conformité des dispositions de la présente loi qui sont essentielles.

» Les engagements de cette Société sont réputés commerciaux.

» Dès la constitution de la Société un exemplaire de ses statuts sera déposé sur le bureau des Chambres législatives. »

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

« Art. 5. — Le Conseil d'Administration choisit hors de son sein un directeur général, lequel exerce les pouvoirs qu'il lui délègue.

» Dans les limites que détermine le Conseil d'Administration, le directeur général peut sous-déléguer ses pouvoirs. »

§ 3. Les mots : « ou redevances quelconques », sont ajoutés après les mots : « Elle est exempte de tous impôts ou taxes », dans l'article 14, 2°, de la même loi.

En outre, cet article 14 est complété par la disposition suivante :

« Les opérations faites par la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, en vue de l'attribution par elle du matériel ferroviaire à la S.N.C.B., en propriété immédiate ou différée, s'effectueront sans qu'il en résulte de charges fiscales supplémentaires ni pour la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire ni pour la S.N.C.B. par rapport à l'acquisition directe du même matériel par la S.N.C.B.

» De même, les importations et les exportations de matériel ferroviaire effectuées dans le cadre des opérations visées au paragraphe précédent, s'effectueront sans qu'il en résulte de charges fiscales et douanières supplémentaires ni pour la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire ni pour la S.N.C.B. par rapport aux importations et aux exportations directes de ce même matériel par la S.N.C.B. »

§ 4. L'article 17 de la loi du 23 juillet 1926 est modifié comme suit :

« Art. 17. — Le Roi règle la police et assure la sécurité des chemins de fer et des services de transports automobiles exploités par la Société Nationale ou mis en adjudication à l'intervention de celle-ci. »

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

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

» 1° les aliénations, acquisitions, échanges de biens ou

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

» De Maatschappij kan eveneens, mits zij daartoe machtiging van de Koning heeft verkregen, lijnen opheffen, de exploitatie ervan stopzetten of het net uitbreiden.

» De statuten van die Maatschappij worden slechts opgesteld en kunnen door de Koning maar gewijzigd worden in overeenstemming met de bepalingen van deze wet die essentieel zijn.

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

» Zodra de Maatschappij opgericht is, zal een exemplaar van haar statuten bij de Wetgevende Kamers ter tafel gelegd worden. »

§ 2. Artikel 5 van die wet wordt aangevuld met de volgende bepaling :

« Art. 5. — De Raad van Beheer kiest buiten zijn leden een directeur-generaal, die de hem door de Raad overgedragen bevoegdheden uitoefent.

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

§ 3. In artikel 14, 2°, van dezelfde wet, worden de woorden : « of om het even welke vergoedingen », toegevoegd achter de woorden : « Zij is vrijgesteld van alle belastingen of taxes ».

Daarenboven wordt dat artikel 14 aangevuld met de volgende bepaling :

« De door de Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel verrichte handelingen met het oog op de verschaffing, door die Maatschappij aan de N.M.B.S., van spoorwegmaterieel — hetzij de eigendom daarvan onmiddellijk dan wel eerst later overgaat — geschieden op zodanige wijze dat daaruit noch voor de Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel, noch voor de N.M.B.S., meer fiscale lasten voortvloeien dan het geval zou zijn, indien de N.M.B.S. dat materieel rechtstreeks zou verwerven.

» De in- en uitvoer van spoorwegmaterieel, die plaats vindt binnen het raam van de in het vorig lid bedoelde handelingen, geschiedt evenzo op zodanige wijze dat daaruit noch voor de Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel, noch voor de N.M.B.S., meer fiscale lasten en douanerechten voortvloeien dan het geval zou zijn, indien de N.M.B.S. dat materieel rechtstreeks zou in- en uitvoeren. »

§ 4. Artikel 17 van de wet van 23 juli 1926 wordt gewijzigd als volgt :

« Art. 17. — De Koning regelt de politie en zorgt voor de veiligheid op de spoorwegen en op de autovervoerdiensten die door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd of door dezer tussenkomst aanbesteed worden. »

§ 5. Artikel 18 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 18. — Dienen de Minister, tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, ter goedkeuring voorgelegd de beslissingen van de Raad van Beheer betreffende :

» 1° het vervreemden, verwerven en ruilen van onroer-

de droits immobiliers, si la valeur dépasse trois millions de francs;

» 2° les contrats d'adjudication conclus pour un terme de plus de dix ans ou dont le montant dépasse trois millions de francs et les marchés de gré à gré dont le montant excède 1 500 000 francs.

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

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

» 4° les délégations de pouvoirs accordées à la Direction en matière tarifaire.

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

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

§ 6. Le Roi est autorisé à coordonner les dispositions qui précèdent avec les dispositions de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

Art. 2.

Le deuxième alinéa de l'article 16 de la loi du 25 juillet 1891 revisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer, complété par l'article 3 de la loi du 20 juillet 1927, est modifié comme suit :

« Toutefois, les dispositions du Titre II sont applicables aux chemins de fer vicinaux et aux services de transports automobiles exploités par la Société Nationale des Chemins de fer Belges et la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, ou mis en adjudication à leur intervention. »

Art. 3.

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 22 avril 1958.

rende goederen of rechten, indien de waarde meer dan drie miljoen frank bedraagt;

» 2° de aanbestedingsovereenkomsten, gesloten voor een termijn van meer dan tien jaar of waarvan het bedrag meer dan drie miljoen frank belooft, en de onderhandse overeenkomsten waarvan het bedrag meer dan 1 500 000 frank belooft.

» De bedragen onder 1° en 2° kunnen gewijzigd worden bij koninklijk besluit.

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

» 4° de overdrachten van bevoegdheid inzake tarieven verleend aan het Bestuur.

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

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

§ 6. De Koning wordt er toe gemachtigd de bepalingen hiervoren te ordenen met die van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

Art. 2.

Het tweede lid van artikel 16 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening van de wet van 25 april 1843 op de politie der spoorwegen, aangevuld door artikel 3 van de wet van 20 juli 1927, wordt gewijzigd als volgt :

« De bepalingen van Titel II zijn evenwel toepasselijk op de buurtspoorwegen en op de autovervoerdiensten die door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen geëxploiteerd of door bemiddeling van die maatschappijen aanbesteed worden. »

Art. 3.

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, op 22 april 1958.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :
Le Premier Ministre,

VAN KONINGSWEGE :
De Eerste-Minister.

A. VAN ACKER.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën.

H. LIEBAERT.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen.

E. ANSEELE.