

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1954.

15 JUIN 1954.

PROJET DE LOI

autorisant la Société Nationale des Chemins de Fer Belges à émettre des emprunts, à concurrence d'un montant nominal de 1,850,000,000 de francs, pour couvrir des dépenses afférentes à la réparation des dommages de guerre occasionnés au matériel roulant et à l'outillage nécessaires à l'exploitation du réseau ferré.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS.

La guerre 1940-1945 a eu pour les installations fixes, le matériel roulant, l'outillage et les approvisionnements de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges des conséquences particulièrement néfastes, dont l'incidence financière n'a pu être mesurée, dans toute son ampleur, qu'avec un recul de plusieurs années.

Il a fallu, notamment, attendre les résultats d'ensemble de recensements internationaux pour avoir une vue quelque peu précise sur la situation du matériel roulant qui, à la libération, se trouvait dispersé dans divers pays de l'Europe, et il a fallu, en outre, de longues négociations pour ramener en Belgique les locomotives, voitures et wagons qui avaient été dénombrés comme étant réparables.

Ce n'est qu'à la faveur des éléments ainsi réunis qu'il a été possible de dresser un inventaire du matériel détruit ou disparu par faits de guerre.

Le Gouvernement se propose de soumettre à brève échéance, au Parlement, un projet de loi destiné à régler, dans son ensemble, la question des dommages de guerre et d'occupation de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges et à régulariser en même temps les dépenses financées « hors budget » pendant la période 1940-1947 et qui sont visées pour les exercices 1940 à 1946 aux articles 8 et 9 de la loi du 29 juin 1948 portant intégration au budget général, des dépenses financées hors budget par avances de trésorerie au cours des exercices 1946 et antérieurs.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

BIJTENGEWONE ZITTING 1954.

15 JUNI 1954.

WETSONTWERP

waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen er toe gemachtigd wordt leningen tot beloop van een nominaal bedrag van 1,850,000,000 frank uit te geven tot dekking van uitgaven voor het herstel van de oorlogsschade veroorzaakt aan het rollend materieel en aan de uitrusting nodig voor de exploitatie van het net.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De oorlog 1940-1945 heeft voor de vaste installaties, het rollend materieel, de uitrusting en de voorraden van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen bijzonder rampspoedige gevolgen gehad, waarvan de financiële terugslag slechts na verscheidene jaren in gans zijn omvang is kunnen berekend worden.

Er moest inzonderheid op de gezamenlijke resultaten van internationale tellingen gewacht worden om een ietwat juiste kijk te hebben op de toestand van het rollend materieel dat, bij de bevrijding, over verschillende landen van Europa was verspreid en, bovendien, moesten langdurige onderhandelingen gevoerd worden om de als herstelbaar opgetekende locomotieven, rijtuigen en wagens naar België, terug te brengen.

Het is slechts aan de hand van al de aldus samengebrachte gegevens dat een inventaris van het door oorlogshandelingen vernield of verdwenen materieel is kunnen opgemaakt worden.

De Regering is voornemens binnenkort bij het Parlement een ontwerp van wet in te dienen dat ten doel heeft de kwestie der oorlogs- en bezettingsschade van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in haar geheel te regelen en terzelfdertijd de gedurende de periode 1940-1947 « buiten begroting » gefinancierde uitgaven te regulariseren die voor de dienstjaren 1940 tot 1946 bedoeld zijn in artikelen 8 en 9 van de wet van 29 juni 1948 houdende aanrekening op de algemene begroting der uitgaven die gedurende de dienstjaren 1946 en voorgaande gefinancierd werden door Schatkistvoorschotten.

En attendant que cet important projet puisse être mis au point dans tous ses détails, il s'avère urgent de donner une solution définitive au problème plus restreint de la réparation des dommages de guerre occasionnés au matériel de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

La réalisation progressive du programme d'électrification et de modernisation de l'équipement du réseau postule en effet sans autre retard des commandes de matériel nouveau en remplacement de ce qui est détruit ou disparu.

Dès 1946, le Gouvernement s'était appliqué à organiser le financement des dommages de guerre de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges sur une base qui serait à l'abri de toute discussion. Partant du fait que les biens immeubles, relevant du domaine des chemins de fer, sont restés la propriété de l'Etat, il était évident que les dommages de guerre occasionnés à ces biens, devaient être réparés aux frais exclusifs de l'Etat.

Ce principe a d'ailleurs été consacré par le vote des divers crédits budgétaires proposés par le Gouvernement.

Le même principe vaut pour le matériel roulant, l'outillage, etc., puisque ces biens sont également restés la propriété de l'Etat lorsqu'il a créé en 1926, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges et que les biens acquis depuis lors par cette dernière, l'ont été à titre de substitution.

En 1946, le Gouvernement avait cependant estimé qu'il ne pouvait supporter seul le lourd fardeau des dépenses nécessaires au remplacement du matériel détruit ou disparu par faits de guerre et il lui paraissait dès lors normal et équitable de faire intervenir la Société Nationale des Chemins de Fer Belges dans ces dépenses, à concurrence des disponibilités accumulées au Fonds de Renouveau en vue du remplacement de ces biens, par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, au terme de leur vie normale.

Le Gouvernement de l'époque a donc veillé à associer la Société Nationale des Chemins de Fer Belges au financement des dites dépenses de dommages de guerre en mobilisant dans une large mesure l'avoir de son Fonds de Renouveau.

En soi, le principe d'une telle solution était, et est encore parfaitement défendable.

La seule difficulté qui se posait à l'origine résidait dans la détermination de la quote-part d'intervention à faire supporter par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur une base vraiment judicieuse et partant définitive. A défaut de pouvoir disposer, à l'époque, d'un inventaire complet en quantité et en valeur et désireux, d'autre part, de ne pas retarder outre mesure les liquidations qui s'annonçaient nombreuses et urgentes, le Gouvernement a conclu, le 23 décembre 1946, avec la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, une convention fixant la quote-part d'intervention de la Société Nationale à 50 % de la valeur de remplacement du matériel détruit ou disparu par faits de guerre. Signalons, subsidiairement, aux fins d'être complets, que par cette même convention, l'Etat s'est, en principe, engagé à supporter seul les dépenses de réparation du matériel endommagé par faits de guerre.

La convention du 23 décembre 1946 a eu le grand mérite de constituer un *modus vivendi* lequel a pu éviter de tenir en suspens des commandes de matériel dont la Société

In afwachting dat dit belangrijk ontwerp in al zijn details kan uitgewerkt worden, blijkt het dringend noodzakelijk een definitieve oplossing te geven aan het meer beperkt probleem van het herstel der aan het materieel der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen veroorzaakte oorlogsschade.

De geleidelijke verwezenlijking van het programma voor electrificatie en modernisering van de uitrusting van het net vergt inderdaad zonder verder verwijl bestellingen van nieuw materieel ter vervanging van hetgeen vernield of verdwenen is.

Reeds van in 1946 had de Regering er zich op toegelegd de oorlogsschade van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te financieren op een grondslag die buiten alle betwisting zou staan. Uitgaande van het feit dat de tot het domein der spoorwegen behorende onroerende goederen het eigendom van de Staat gebleven zijn, spreekt het dat de aan deze goederen veroorzaakte oorlogsschade uitsluitend op Staatskosten moest hersteld worden.

Dit principe is trouwens bekrachtigd geworden door de goedkeuring van verschillende, door de Regering voorgestelde begrotingskredieten.

Hetzelfde principe geldt voor het rollend materieel, de uitrusting, enz., vermits die goederen insgelijks het eigendom van de Staat gebleven zijn toen deze laatste in 1926, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen opgericht heeft en vermits de sedertdien door de Maatschappij aangekochte goederen ter vervanging verworven zijn geworden.

In 1946 was de Regering nochtans van oordeel dat zij de zware last der uitgaven, nodig voor de vervanging van het door oorlogshandelingen vernield of verdwenen materieel, niet alleen kon dragen en het kwam haar dan ook normaal en billijk voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in die uitgaven te doen bijdragen tot beloop van de sommen die in het Vernieuwingsfonds gestort werden voor de vervanging van die goederen door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen na een normale levensduur.

De toenmalige Regering heeft er dan ook voor gezorgd de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan de financiering van bedoelde uitgaven voor oorlogsschade te doen deelnemen door het tegoed van haar Vernieuwingsfonds in ruime mate aan te spreken.

Het principe zelf van een dergelijke oplossing was en is nog volkomen te verdedigen.

De enige moeilijkheid die zich in den beginne voordeed was gelegen in het vaststellen van het door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te dragen aandeel op een werkelijk oordeelkundige en derhalve definitieve grondslag. Daar toen niet over een naar hoeveelheid en naar waarde opgemaakte volledige inventaris kon beschikt worden en, van de andere kant, de te verwachten talrijke en dringende vereffeningen niet buitenmatig willende vertragen, heeft de Regering op 23 December 1946 met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen een overeenkomst gesloten waarbij het aandeel van de Nationale Maatschappij vastgesteld werd op 50 % van de vervangingswaarde van het door oorlogshandelingen vernield of verdwenen materieel. Om volledig te zijn wijzen wij er in de tweede plaats op dat de Staat zich bij dezelfde overeenkomst in principe verbonden heeft de uitgaven voor het herstellen van het door oorlogshandelingen beschadigd materieel geheel alleen te dragen.

De overeenkomst van 23 December 1946 heeft de grote verdienste gehad een *modus vivendi* tot stand te brengen waardoor kon vermeden worden dat bestellingen materieel,

Nationale des Chemins de Fer Belges avait absolument besoin et qui, par ailleurs, constituaient un sérieux appoint pour le relèvement économique de notre industrie de la construction.

Personne, plus ou moins au courant des problèmes propres au chemin de fer : sa structure financière, ses obligations légales et statutaires, les impondérables de son exploitation, etc., n'a cependant pu fermer les yeux sur les difficultés qui se développaient en marge de la convention du 23 décembre 1946. C'est ainsi que s'est affermie l'idée que l'on ne pouvait laisser subsister cette convention comme un instrument définitif, qu'à la condition d'y apporter de sérieux aménagements.

Le moment est venu de revoir cette convention. Les critères pour opérer cette révision s'avèrent assez simples si l'on considère que les dotations versées par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges à son Fonds de Renouvellement de 1926 à 1940 ont été calculées en fonction des prix du matériel neuf valables pour cette époque alors que depuis 1946 cet prix se sont stabilisés à un niveau sensiblement supérieur.

C'est sans doute pour des raisons d'opportunité que le Gouvernement de 1946 n'a pas supputé, dans le cadre de la convention conclue avec la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, la courbe de la hausse des salaires et du prix des matières; mais il est incontestable qu'en fixant la quote-part d'intervention de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges à 50 % du coût de remplacement, cette dernière a été finalement contrainte d'épuiser les disponibilités de ce Fonds au delà de toute proportion normale. Le contre-coup en a été ressenti en grande partie lorsqu'il a fallu postposer, faute de liquidités, des travaux de renouvellement indispensables en dehors du cadre de la réparation des dommages de guerre.

Il va sans dire que l'équilibre ne peut se rétablir tant que la quote-part de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges ne sera pas ramenée à un pourcentage de l'ancienne valeur d'acquisition des objets détruits ou disparus par faits de guerre, c'est-à-dire à une valeur correspondant aux prix antérieurs à 1940.

C'est à cet aménagement que le Gouvernement s'est rallié.

En ce qui concerne le pourcentage d'intervention proprement dit, il est apparu que, sous ce rapport, il n'y a rien à changer à la convention du 23 décembre 1946, le matériel dont il s'agit étant à considérer comme étant, d'une manière générale, à la moitié de sa vie au moment de sa destruction ou disparition par faits de guerre.

La formule à laquelle le Gouvernement s'est rallié consiste à fixer la part d'intervention de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges à 50 % de la valeur d'avant-guerre des objets à remplacer, ce qui, d'après les calculs effectués par les services compétents, correspond à 10 % de la valeur de remplacement des objets de même nature.

Il est à remarquer qu'à la faveur de ces modalités de réparation des dommages de guerre occasionnés au matériel roulant, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges sera encore moins bien traitée que la Régie des Télégraphes et des Téléphones et autres organismes d'intérêt public ayant obtenu une réparation intégrale du dommage.

L'application de la nouvelle formule engendrera une double conséquence, à savoir que les dépenses à mettre dorénavant à charge de la Société Nationale des Chemins de Fer

waaraan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen volstrekt behoefte had en die trouwens best te pas kwamen voor de economische opbloei van onze constructienijverheid, niet doorgingen.

Niemand van hen die min of meer op de hoogte zijn van de problemen eigen aan de spoorweg : zijn financiële structuur, zijn wettelijke en statutaire verplichtingen, de impondérabilien van zijn exploitatie, enz., heeft echter de ogen niet kunnen sluiten voor de moeilijkheden die zich buiten de overeenkomst van 23 December 1946 om voordeden. Zo komt het dat de gedachte steeds meer ingang gevonden heeft dat die overeenkomst niet langer als een definitief werktuig kon blijven bestaan, zo ze niet grondig aangepast werd.

Het ogenblik is gekomen om die overeenkomst te herzien. De criteria voor die herziening blijken tamelijk eenvoudig indien men er rekening mee houdt dat de dotaties van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan haar Vernieuwingsfonds van 1926 tot 1940 berekend zijn geworden volgens de voor dat tijdperk geldende prijzen van het nieuw materieel, dan wanneer die prijzen sedert 1946 op een heel wat hoger peil gestabiliseerd zijn.

Het is ongetwijfeld om opportuniteitsredenen dat de Regering van 1946 de verhogingskromme van de lonen en van de prijzen der stoffen niet binnen het raam van de met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gesloten overeenkomst berekend heeft; doch het valt niet te betwisten dat door het aandeel van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen op 50 % van de vervangingsprijs vast te stellen, de Maatschappij ten slotte genoopt is geworden dat Fonds boven alle normale verhouding aan te spreken. De terugslag heeft zich grotendeels doen gevoelen wanneer, bij gebrek aan liquide middelen, onontbeerlijke vernieuwingswerken buiten het raam van het herstel der oorlogsschade tot later zijn moeten uitgesteld worden.

Het spreekt dat het evenwicht niet kan hersteld worden zolang het aandeel der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen niet zal verminderd zijn tot op een percentage van de vroegere aankoopwaarde der door oorlogshandelingen vernielde of verdwenen voorwerpen, dit wil zeggen tot op een waarde die overeenstemt met de prijzen van vóór 1940.

Het is bij deze aanpassing dat de Regering zich aangesloten heeft.

Wat het eigenlijke percentage der bijdrage betreft, is gebleken dat er in dit opzicht niets te wijzigen is aan de overeenkomst van 23 December 1946, daar het desbetreffend materieel in het algemeen te beschouwen is als tot de helft van zijn levensduur te zijn gekomen op het ogenblik der vernieling of verdwijning door oorlogshandelingen.

De formule waarbij de Regering zich aangesloten heeft bestaat hierin dat het aandeel van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen vastgesteld wordt op 50 % van de vooroorlogse waarde der te vervangen voorwerpen, hetgeen, volgens de berekeningen van de bevoegde diensten, overeenstemt met 10 % van de vervangingswaarde der voorwerpen van dezelfde aard.

Op te merken valt dat door zulke modaliteiten toe te passen inzake vergoeding van aan het rollend materieel veroorzaakte oorlogsschade, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen nog minder gunstig zal behandeld zijn dan de Regie van Telegraaf en Telefoon en andere organismen van openbaar belang, die algehele vergoeding der schade bekomen hebben.

De toepassing van de nieuwe formule zal een dubbel gevolg hebben, namelijk dat de voortaan ten laste van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te leg-

Belges pour le remplacement de son matériel seront ramenées à un niveau normal et qu'en outre il y a matière à revision des comptes du passé.

Pour pouvoir opérer les liquidations futures sur la nouvelle base admise, le Gouvernement a choisi la date du 1^{er} juillet 1953 et c'est donc également cette date qui délimite la période à prendre en considération pour effectuer la revision des liquidations déjà faites.

Eu égard aux prévisions de dépenses de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges pour l'exercice 1954, l'Etat aura à décaisser du fait de l'aménagement exposé ci-dessus :

a) 900.000.000 de francs pour financer à concurrence de 90 % les commandes de matériel roulant actuellement en cours, commandes qui, avec celles encore à l'étude, atteindront un montant global de l'ordre de deux milliards de francs.

b) 950.000.000 de francs pour restituer au Fonds de Renouveau de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges une partie des sommes, quelque 2.500.000.000 de francs au total, que l'Etat allouera au dit Fonds de la Société Nationale et représentant les prélèvements effectués sur les liquidités de ce Fonds au delà des 10 % actuellement admis. Cette allocation de 950.000.000 de francs permettra le financement de dépenses de renouvellement qui, à force d'avoir été postposées, s'avèrent indispensables en 1954 et qui doivent en partie aller de pair d'une part avec l'électrification en cours et, d'autre part, avec l'équipement en moteurs Diesel pour lesquels les commandes sont lancées.

Etant donné que les décaissements à concurrence de ce montant de 1.850.000.000 de francs sont intimement liés à la modernisation et au perfectionnement de l'exploitation ferroviaire, le Gouvernement a estimé devoir envisager le financement au moyen d'emprunts à émettre par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, mais dont le service financier sera assuré par l'Etat à la faveur d'inscriptions *ad hoc* au budget de la Dette publique.

L'incidence de ces inscriptions sur les dépenses de l'Etat, pour les exercices à venir, ne sera pas trop lourde, même si on y ajoute les dépenses restant à financer, par tranches annuelles, pour la remise en état des installations fixes du chemin de fer, touchées par faits de guerre.

C'est dans un tel ordre d'idées que le Gouvernement a l'honneur de proposer au Parlement de voter à brève échéance, le projet de loi ci-annexé, lequel, de par sa portée, permettra, dès qu'il sera adopté, la mise au point finale du projet d'ensemble actuellement sur le métier (en ce compris la convention du 23 décembre 1946 et son avenant du 15 janvier 1954) aux fins d'arrêter définitivement, moyennant ratification par les Chambres législatives, les comptes réciproques : Etat-Société Nationale des Chemins de Fer Belges, issus des événements de guerre.

Le Ministre des Communications,

E. ANSEELE.

Le Ministre des Finances,

H. LIEBAERT.

gen uitgaven voor het vervangen van haar materieel tot op een normaal peil zullen verminderd worden en bovendien dat er reden is om de rekeningen van vroeger te herzien.

Om de toekomstige vereffeningen op de nieuwe aangenomen grondslag te kunnen verrichten, heeft de Regering de datum van 1 Juli 1953 gekozen en het is dan ook tot deze datum dat de periode loopt die in aanmerking dient genomen om de reeds gedane vereffeningen te herzien.

Gelet op de voor het dienstjaar 1954 geraamde uitgaven van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zal de Staat, uit hoofde van de hiervoren uiteengezette aanpassing, moeten betalen :

a) 900.000.000 frank om de thans in uitvoering zijnde bestellingen rollend materieel tot beloop van 90 % te financieren; deze bestellingen zullen, samen met die welke nog ter studie liggen, een globaal bedrag van ongeveer twee milliard frank bereiken;

b) 950.000.000 frank om aan het Vernieuwingsfonds van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen een gedeelte terug te geven van de sommen, zowat 2.500.000.000 frank in totaal dat de Staat aan dit Fonds der Nationale Maatschappij zal toekennen en dat de bedragen vertegenwoordigt die boven de thans aangenomen 10 % van de liquiditeiten van dit Fonds afgenomen werden. Deze toelage van 950.000.000 frank zal de financiering mogelijk maken van vernieuwingsuitgaven die, door maar altijd te zijn uitgesteld, in 1954 onontbeerlijk geworden zijn en gedeeltelijk moeten samengaan, enerzijds, met de in uitvoering zijnde electrificatie en, anderzijds, met de uitrusting met Dieselmotoren waarvoor de bestellingen geplaatst zijn.

Aangezien de betalingen tot beloop van dat bedrag van 1.850.000.000 frank nauw verband houden met de modernisering en de verbetering van de spoorwegexploitatie, heeft de Regering geoordeeld de financiering door middel van door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen uit te geven leningen te moeten in overweging nemen; de financiële dienst van die leningen zal echter door de Staat worden verzorgd door middel van daartoe bestemde uittrekkingen op de begroting der Openbare Schuld.

De terugslag van die uittrekkingen op de uitgaven van de Staat voor de te komen dienstjaren zal niet te zwaar vallen, zelfs als de uitgaven er aan toegevoegd worden die bij jaarlijkse tranches te financieren overblijven voor het in behoorlijke staat herstellen van de door oorlogshandelingen getroffen vaste installaties van de spoorweg.

Het is in een dergelijke gedachtengang dat de Regering de eer heeft aan het Parlement voor te stellen spoedig zijn goedkeuring te hechten aan bijgaand ontwerp van wet dat, door zijn draagwijdte, eens dat het zal goedgekeurd zijn, het zal mogelijk maken aan het thans in voorbereiding zijnde gezamenlijk ontwerp (hierin begrepen de overeenkomst van 23 December 1946 en het aanhangsel hiervan van 15 Januari 1954) de laatste verbeteringen te brengen ten einde de uit de oorlogsgebeurtenissen gesproten wederzijdse rekeningen : Staat-Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, na bekrachtiging door de Wetgevende Kamers, definitief af te sluiten.

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Financiën,

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 12 décembre 1953, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un avant-projet de loi « autorisant la Société Nationale des Chemins de fer belges à émettre des emprunts, à concurrence d'un montant nominal de 1,850,000,000 de francs, dans le cadre du financement des dépenses afférentes à la réparation des dommages de guerre occasionnés au matériel roulant et à l'outillage nécessaires à l'exploitation du réseau ferré », a donné le 17 décembre 1953 l'avis suivant :

Le vote de la loi dont l'avant-projet est soumis à l'avis du Conseil d'Etat aura pour effet de ratifier implicitement l'avenant à la convention du 23 décembre 1946 conclue entre l'Etat belge et la Société Nationale des Chemins de fer belges, relative à la réparation des dommages occasionnés par faits de guerre au matériel roulant, à l'outillage et aux approvisionnements nécessaires à l'exploitation du réseau ferré.

Cet avenant, qui ne semble pas encore avoir été signé par les parties contractantes, modifie la part d'intervention de l'Etat et de la Société Nationale des Chemins de fer belges dans le coût de la réparation du matériel roulant et de l'outillage disparus ou totalement détruits par faits de guerre.

Aux termes de l'article 8 de la loi du 29 juin 1948, portant intégration au budget général des dépenses financées hors budget par avances de Trésorerie au cours des exercices 1946 et antérieurs, cette convention aurait elle-même dû être ratifiée expressément et au préalable par la loi. Or, cette ratification n'est pas, à la connaissance du Conseil d'Etat, intervenue à ce jour.

**

En ce qui concerne la forme, il est proposé de remplacer dans l'intitulé les mots « dans le cadre du financement des dépenses » par les mots « pour couvrir des dépenses ... ».

A l'article premier, 2°, il serait préférable d'omettre les mots « à valoir sur le solde de », aucun paiement à valoir sur la dette de l'Etat n'étant fait par celui-ci.

A l'article 4 enfin, il y aurait lieu de libeller le texte comme suit : « L'époque et les modalités d'émission de ces emprunts ... ».

La chambre était composée de
MM. :

F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président;
J. COYETTE, conseiller d'Etat;
K. MEES, conseiller d'Etat;
J. CYPRES, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. MEES.

Le Greffier,
(s.) J. CYPRES.

Le Président,
(s.) F. LEPAGE.

Pour deuxième expédition délivrée à M. le Ministre des Communications.

Le 18 décembre 1953.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 12^e December 1953 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet « waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen er toe gemachtigd wordt leningen tot beloop van een nominaal bedrag van 1,850,000,000 frank uit te geven binnen het raam der financiering van de uitgaven voor het herstel van de oorlogsschade veroorzaakt aan het rollend materieel en aan de uitrusting nodig voor de exploitatie van het net », heeft de 17^e December 1953 het volgend advies gegeven :

De goedkeuring van de wet waarvan het voorontwerp aan de Raad van State voor advies is voorgelegd, zal tot gevolg hebben de impliciete bekrachtiging van de wijzigingsclausule bij de overeenkomst van 23 December 1946, gesloten tussen de Belgische Staat en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, betreffende het herstel der schade, door oorlogshandelingen toegebracht aan het rollend materieel, de uitrusting en de voorraden, welke voor de exploitatie van het spoorwegnet nodig zijn.

Deze clausule, welke nog niet door partijen schijnt te zijn ondertekend, wijzigt het aandeel van de Staat en van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in de kosten van het herstellen van het rollend materieel en de uitrusting, welke door oorlogshandelingen zijn verdwenen of geheel vernietigd.

Volgens artikel 8 van de wet van 29 Juni 1948 houdende aanrekening op de algemene begroting der uitgaven die gedurende de dienstjaren 1946 en voorgaande gefinancierd werden door Schatkistvoorschotten, had die overeenkomst zelf uitdrukkelijk en vooraf bij de wet moeten bekrachtigd zijn. Voor zover de Raad van State bekend is, heeft zodanige bekrachtiging evenwel nog niet plaats gehad.

**

Wat de vorm betreft, wordt voorgesteld, in het opschrift de woorden « binnen het raam der financiering van de uitgaven » te vervangen door de woorden « tot dekking van de uitgaven ... ».

In het eerste artikel, 2°, ware het wenselijk de woorden « in rekening te brengen op het saldo ... » te schrappen, aangezien door de Staat geen enkele op de Staatsschuld in rekening te brengen betaling wordt gedaan.

Ten slotte zou in artikel 4 de tekst beter als volgt kunnen luiden : « Het tijdstip en de modaliteiten van uitgifte van die leningen ... ».

De kamer was samengesteld uit
de HH. :

F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter.
J. COYETTE, raadsheer van State;
K. MEES, raadsheer van State;
J. CYPRES, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer MEES.

De Griffier,
(get.) J. CYPRES.

De Voorzitter,
(get.) F. LEPAGE.

Voor tweede uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Verkeerswezen.

De 18^e December 1953.

De Griffier van de Raad van State,

R. DECKMIJN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications
et de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications et Notre Ministre
des Finances sont chargés de présenter en Notre nom aux
Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges est
autorisée à émettre par tranches, des emprunts à concu-
rence d'un montant nominal de 1,850,000,000 de francs pour
couvrir :

1° à concurrence de 900,000,000 de francs, la part incom-
bant à l'Etat dans les dépenses prévues en 1954 pour
l'acquisition par la Société Nationale des Chemins de Fer
Belges, du matériel roulant nécessaire au remplacement de
celui détruit ou disparu par faits de guerre;

2° à concurrence de 950,000,000 de francs, la part incom-
bant à l'Etat dans le coût du matériel roulant acquis du
même chef que ci-dessus par la Société Nationale des Che-
mins de Fer Belges pendant la période s'écoulant depuis la
libération jusqu'au 1^{er} juillet 1953.

Ces emprunts peuvent être émis en Belgique ou à l'étran-
ger, en monnaie belge ou étrangère.

Art. 2.

Les charges du service financier de ces emprunts seront
supportées par l'Etat.

Art. 3.

Les intérêts et les primes éventuelles à l'émission ou de
remboursement afférents à ces emprunts sont exempts de
tous impôts et taxes réels, présents et futurs, au profit de
l'Etat, des provinces et des communes.

Art. 4.

L'époque et les modalités d'émission de ces emprunts
seront fixées par arrêté royal sur proposition du Ministre
des Communications et du Ministre des Finances, la Société
Nationale des Chemins de Fer Belges entendue.

Donné à Bruxelles, le 15 juin 1954.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Communications,**Le Ministre des Finances,*

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswe-
zen en van Onze Minister van Financiën,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Eerste artikel.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
wordt er toe gemachtigd leningen tot beloop van een nomi-
naal bedrag van 1,850,000,000 frank bij tranches uit te
geven tot dekking :

1° tot beloop van 900,000,000 frank, van het aandeel
van de Staat in de voor 1954 geraamde uitgaven voor de
aankoop door de Nationale Maatschappij der Belgische
Spoorwegen van het rollend materieel, nodig ter vervanging
van dat welk door oorlogshandelingen vernield of verdwe-
nen is;

2° tot beloop van 950,000,000 frank, van het aandeel van
de Staat in de prijs van het materieel, door de Nationale
Maatschappij der Belgische Spoorwegen gedurende de
periode tussen de bevrijding en 1 Juli 1953 uit denzelfden
hoofde als hiervoren aangekocht.

Die leningen mogen in België of in het buitenland, in Bel-
gische of in vreemde munt uitgegeven worden.

Art. 2.

De lasten van de financiële dienst van die leningen zul-
len door de Staat gedragen worden.

Art. 3.

De interesten en de eventuele premien bij de uitgifte of
de aflossing van die leningen zijn vrij van alle huidige en
latere zakelijke belastingen en taksen ten bate van de Staat,
de provinciën en de gemeenten.

Art. 4.

Het tijdstip en de modaliteiten van uitgifte van die
leningen zullen bij koninklijk besluit worden vastgesteld op
de voordracht van de Minister van Verkeerswezen en van
de Minister van Financiën, de Nationale Maatschappij der
Belgische Spoorwegen gehoord.

Gegeven te Brussel, op 15 Juni 1954.

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE.

De Minister van Financiën,

H. LIEBAERT.