

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 MAI 1903.

Proposition de loi étendant l'exemption du droit de patente aux employés
et fonctionnaires des chemins de fer concédés.

DÉVELOPPEMENTS.

MESSIEURS,

Par requête en date du 31 janvier 1903, les fonctionnaires et employés des chemins de fer Nord-Belges ont adressé aux Chambres une demande d'exemption de la patente qu'ils paient à l'État.

La loi du 21 mai 1849 exempte du droit de patente les fonctionnaires et employés publics jouissant d'un traitement payé par l'État.

Les fonctionnaires et employés de nos chemins de fer jouissent donc de cette faveur.

Il n'en est pas de même des fonctionnaires et employés des chemins de fer concédés : ils sont soumis à la patente.

Cependant il nous paraît qu'il n'existe aucun motif d'établir une différence entre eux et les employés de l'État.

Les Compagnies des chemins de fer concédés n'existent que par un acte de la volonté de l'État dont elles sont, en quelque sorte, l'émanation. Elles ne peuvent établir aucune taxe ni faire aucun règlement intéressant la sécurité, sans y être autorisées par le Gouvernement, qui exerce sur leur exploitation un contrôle effectif prévu par le cahier des charges. Toutes les lois, tous les règlements généraux en matière de grande voirie sont applicables aux lignes concédées. C'est, notamment, en vertu de ces dispositions que les agents des Compagnies exercent *gratuitement* des fonctions de police judiciaire; qu'ils sont de ce chef les auxiliaires du Procureur du Roi.

Enfin, à l'expiration des concessions, l'État doit entrer en possession des lignes et de leurs produits.

D'autre part, les services rendus par les Compagnies sont les mêmes que ceux rendus par l'État. Cette identité a été affirmée par M. le Ministre des

Chemins de fer dans son Rapport au Roi au sujet de l'extension — qui a été accordée — de la décoration civique au personnel des chemins de fer concédés (*Moniteur* du 11 octobre 1895). Ce rapport s'exprime comme suit :

« . . . Ce personnel concourt à la même mission que celui du réseau de » l'État; il contribue à la sécurité et à la régularité des transports de toute » nature, coopère à la transmission des correspondances télégraphiques, » *et se dévoue ainsi à la chose publique. J'estime donc, Sire, que l'assimi-* » *lation* des services des fonctionnaires et agents des Sociétés en question » à ceux du personnel de l'État *se justifie parfaitement*, et qu'il serait équi- » table d'accorder aux premiers des encouragements analogues à ceux qui » sont accordés aux seconds. »

Ajoutons que les Compagnies de chemins de fer concédés sont astreintes à transporter l'armée à moitié prix de leur tarif, et à mettre, le cas échéant, à la disposition du Gouvernement, pour les besoins du transport de troupes ou de matériel, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer; qu'en outre, le Département de la Guerre peut requérir toutes les ressources en personnel dont les Compagnies disposent.

Enfin, les Compagnies sont chargées, en lieu et place de l'État, du service de la télégraphie et, le cas échéant, de la téléphonie publique dans toutes les gares de leurs lignes.

Il y a donc mêmes services rendus à la chose publique.

C'est guidé par ces considérations que le Législateur a accordé l'exemption du droit de patente aux employés de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux.

Il est cependant à noter que cette Société est régie par une administration indépendante de l'État, et qu'elle a pour actionnaires, non pas seulement l'État, les Provinces et les Communes, mais aussi des particuliers. Elle revêt donc, à cet égard, le même caractère d'entreprise privée que les Sociétés des chemins de fer concédés.

Cette considération suffit à faire justice de l'objection que l'État ne peut accorder les faveurs réservées à ses agents aux employés d'entreprises qui ne sont pas exclusivement publiques.

Ces développements justifient amplement, pensons-nous, notre proposition de loi

JULES GIROUL.

PROPOSITION DE LOI.

WETSVOORSTEL.

ARTICLE UNIQUE.

EENIG ARTIKEL.

L'article 3 littéra *b* de la loi du 21 mai 1819 contenant une nouvelle ordonnance sur le droit de patente est modifié comme suit :

Sont exemptés du droit de patente :

.
b. Les fonctionnaires et employés publics jouissant d'un traitement payé par l'État, ou par les administrations des communes, digues, polders, ou chemins de fer concédés, y compris etc.

Artikel 3 littéra *b* der wet van 21 Mei 1819, houdende eene nieuwe ordonnantie op het recht van patent wordt gewijzigd als volgt :

Zullen niet van patent behoeven te zijn voorzien :

.
b. De uit 's Rijks-, gemeente- of dijk- en polderkassen of uit de kas der vergunde spoorwegen bezoldigde openbare ambtenaren en bedienden, waaronder ook, enz. ⁽¹⁾.

(1) Nederlandsche tekst der wet van 21 Mei 1819.

JULES GIROU,.
 B^{on} DRION.
 GEORGES COUSOT.
 CH. DE PONTIÈRE.
 R. WAROCQUÉ.
 L. HUBERT.

(4)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 22 MEI 1903.

Wetsvoorstel waarbij de vrijdom van patentrecht wordt uitgestrekt
tot de bedienden en ambtenaren van vergunde spoorwegen.

TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Bij verzoekschrift van 31 Januari 1903, vragen de ambtenaren en bedienden der Noord-Belgische spoorwegen aan de Kamers om te worden ontslagen van het patentrecht dat zij den Staat betalen.

De wet van 24 Mei 1849 ontslaat van patentrecht de openbare ambtenaren en bedienden die eene door den Staat betaalde jaarwedde trekken.

De ambtenaren en bedienden van onze staatsspoorwegen genieten dus deze gunst.

Niet zoo is het gesteld met de ambtenaren en bedienden der spoorwegen toebehoorende aan bijzondere maatschappijen : zij betalen patent.

Toch schijnt het ons toe, dat er geene reden hoegenaamd bestaat om verschil te maken tusschen hen en staatsbeambten.

De Maatschappijen voor vergunde spoorwegen bestaan enkel door den wil van den Staat, zij gaan als 't ware van dezen uit. Zij mogen geene taxe heffen, geene verordening maken dat de veiligheid aanbelangt, zonder daartoe te zijn gemachtigd door de Regeering, die over haar beheer een werkelijk toezicht uitoefent, door het lastkohier voorzien. Al de wetten, al de algemeene reglementen in zake van groote wegen, zijn van toepassing op de spoorwegen toebehoorende aan bijzondere maatschappijen. 't Is namelijk krachtens deze bepalingen, dat de beambten der maatschappijen *kosteloos* het ambt van rechterlijke politie uitoefenen en uit dien hoofde den Procureur des Konings ter zijde staan.

Eindelijk, na afloop der concessie, moet de Staat in 't bezit komen van de lijnen en van dezer opbrengst.

Anderzijds bewijzen de Maatschappijen dezelfde diensten als de Staat. Dit werd door den heer Minister van Spoorwegen bevestigd in zijn Verslag aan den Koning over het uitstrekken — wat overigens toegestaan werd — van het burgerlijk eereteeken tot het personeel der vergunde spoorwegen (*Staatsblad*, 11 October 1893). Dit verslag luidt aldus :

« . . . Dat personeel draagt bij tot dezelfde zending als dit van Staats-
» spoorwegnet, tot de veiligheid en regelmatigheid van allerhande vervoer,
» werkt mede aan het overmaken van de telegraphische berichten, *en wijdt*
» *zich zoodoende toe aan het openbaar belang*. Derhalve ben ik van oordeel,
» Sire, dat *gelijkstelling* van de diensten der ambtenaars en bedienden van
» bedoelde Maatschappijen met die van het personeel van den Staat, *volko-*
» *men* gebillijkt is, en dat het rechtvaardig ware eerstgemelden met zooveel
» aanmoediging te bedeeën als laatstgenoemden genieten. »

Laat ons hieraan toevoegen dat de spoorwegen van bijzondere Maatschappijen het leger hoeven te vervoeren tegen halven prijs van haar tarief, en, bij voorkomend geval, voor het vervoer van troepen — of materiëel — ter beschikking van de Regeering moeten stellen al de middelen van vervoer, ingericht voor den dienst der spoorwegen; dat daarenboven het Ministerie van Oorlog al het personeel, waarover de Maatschappijen beschikken, kan opeischen.

Eindelijk zijn de Maatschappijen in de plaats van den Staat belast met den telegraafdienst, en, bij voorkomend geval, met de openbare telegraafseining in al de statiën harer lijnen.

Dus worden in het openbaar belang dezelfde diensten bewezen. En, uitgaande van deze bedenkingen, heeft de wetgever de beambten der Nationale Maatschappij voor buurtwegen van patentrecht ontslagen.

Toch valt op te merken, dat laatstgenoemde Maatschappij een van den Staat onafhankelijk beheer heeft en als aandeelers telt niet alleen den Staat, de provinciën en de gemeenten, maar ook bijzondere personen. In dat opzicht is zij dus van denzelfden aard als de Maatschappijen voor vergunde spoorwegen.

Deze beschouwing volstaat om den staf te breken over de tegenwerping als zou de Staat de aan zijne beambten voorbehouden gunsten niet kunnen toestaan aan de agenten van ondernemingen die niet uitsluitend openbare ondernemingen zijn.

Deze toelichting rechtvaardigt ten overvloede, denken wij, ons wetsvoorstel.

JULES GIROUL.

PROPOSITION DE LOI.

WETSVOORSTEL.

ARTICLE UNIQUE.

EENIG ARTIKEL.

L'article 3 littéra *b* de la loi du 21 mai 1819 contenant une nouvelle ordonnance sur le droit de patente est modifié comme suit :

Sont exemptés du droit de patente :

b. Les fonctionnaires et employés publics jouissant d'un traitement payé par l'État, ou par les administrations des communes, digues, polders, ou chemins de fer concédés, y compris etc.

Artikel 3 littera *b* der wet van 21 Mei 1819, houdende eene nieuwe ordonnantie op het recht van patent wordt gewijzigd als volgt :

Zullen niet van patent behoeven te zijn voorzien :

b. De uit 's Rijks-, gemeente- of dijk- en polderkassen of uit de kas der vergunde spoorwegen bezoldigde openbare ambtenaren en bedienden, waaronder ook, enz.⁽¹⁾.

(¹) Nederlandsche tekst der wet van 21 Mei 1819.

JULES GIROUL.
B^{on} DRION.
GEORGES COUSOT.
CH. DE PONTIÈRE.
R. WAROCQUÉ.
L. HUBERT.