

( N° 459 )

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 26 FÉVRIER 1924.

---

## PROJET DE LOI RELATIF A L'INSTAURATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE AUX CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

L'Administration des Chemins de fer est encore régie, aux points de vue comptable et financier, par la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'État, bien que celle-ci, en son article 55, ait prévu que l'organisation définitive de la comptabilité du chemin de fer ferait l'objet d'une loi spéciale.

Le principe fondamental de la loi de 1846 est la centralisation des recettes et des dépenses publiques dans un Budget général et la comptabilisation par le Ministère des Finances de toutes les opérations de recettes et de dépenses rattachées à ce Budget. Les recettes doivent indistinctement être versées au Trésor; aucune somme ne peut sortir de ses caisses sans l'autorisation du Ministre des Finances.

Pareil régime ne se concilie point avec le caractère industriel et commercial que doit revêtir une exploitation rationnelle et économique du railway.

Aussi, la nécessité d'une réforme a-t-elle été maintes fois affirmée.

Déjà, en 1872, M. MONCHEUR, Ministre des Travaux publics, signalait que « le vaste établissement des Chemins de fer de l'État doit être géré et administré comme un établissement industriel », et cette vérité a été fréquemment répétée depuis lors.

Des commissions ont été instituées pour l'étude de la question et le 25 juin 1919 a été déposé un projet de loi — devenu caduc par la dissolution des Chambres — qui réalisait l'autonomie administrative et l'autonomie financière du réseau.

Le Gouvernement estime que cette dernière réforme est celle qui s'impose avec le plus d'urgence et qui pourra être appliquée avec le plus de célérité.

Elle permettra de réaliser l'industrialisation du réseau.

H

Comme l'a exposé le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes au mois d'avril 1923, en réponse à une question de la Commission spéciale du Sénat, chargée de l'examen du Budget de son département, l'Administration des Chemins de fer a poursuivi l'instauration d'une comptabilité industrielle. Il ajoutait : « Mon Département a mis, en outre, à l'étude les réformes à introduire dans la loi et les règlements sur la comptabilité de l'État pour supprimer tout obstacle à l'industrialisation de la gestion du réseau.

» Ces réformes rapprocheront l'exploitation du chemin de fer du régime de la régie autonome. Il semble qu'il y a lieu d'en attendre les résultats avant de se prononcer définitivement sur le principe de la régie et, le cas échéant, sur l'époque et le mode de sa réalisation. »

Le Gouvernement tout entier partage cette opinion et il estime que le moment est venu de réaliser l'autonomie financière.

C'est dans cet esprit qu'il a l'honneur de soumettre aux Chambres le projet de loi ci-joint.

\* \* \*

Les caractéristiques essentielles de la réforme sont :

1° Les finances du Chemin de fer sont gérées et comptabilisées distinctement de celles du Trésor public. D'où la nécessité d'assigner au Chemin de fer, un actif et un passif disjoints de ceux de l'État ;

2° Le Chemin de fer encaisse ses recettes et effectue ses dépenses dans les limites de son Budget, par l'intermédiaire de ses caisses, du Caissier de l'État et du Service des chèques et virements postaux, sans l'intervention préalable ni du comptable des dépenses engagées, ni du Ministère des Finances, ni de la Cour des Comptes ;

3° Pour les dépenses extraordinaires, le Ministre des Finances émet des emprunts spéciaux gagés par le patrimoine particulier du Chemin de fer, ce qui implique l'attribution à l'Administration des Chemins de fer de la personnalité civile ;

4° L'exploitation des chemins de fer ne poursuit pas un but lucratif. Elle tend à réaliser l'équilibre des recettes et des dépenses, pensions et charges financières comprises ;

5° Il est créé un fonds de renouvellement et d'amortissement ainsi qu'un fonds d'assurance, en vue de ramener à une constante, les prélèvements à opérer sur le compte d'exploitation pour certaines dépenses telles que celles du renouvellement du matériel qui, par essence, peuvent accuser d'une année à l'autre des différences profondes ;

6° Il est créé un fonds de réserve destiné à parer aux malis éventuels de l'exploitation ;

7° Il est tenu une comptabilité industrielle en partie double ;

8° Chaque année, avant le 30 juin, le Compte général comprenant le compte budgétaire, ainsi que le bilan, le compte de profits et pertes, le compte d'exploitation, etc., est soumis à l'approbation des Chambres ; le Ministre y joint son rapport de gestion ;

9° La Cour des Comptes contrôle les dépenses *après paiement*. Elle vérifie la gestion des comptables, les comptes industriels et le Compte général en fin d'année ;

10° Les règles relatives à la conclusion des contrats et marchés sont modifiées de façon à faire disparaître la trop grande rigidité des prescriptions actuelles, tout en maintenant un contrôle efficace.

Ce programme soulève des questions de principe au sujet desquelles il paraît utile d'entrer dans quelques développements.

### 1° La personnalité civile.

Cette fiction juridique s'impose pour attribuer à l'Administration des Chemins de fer un patrimoine qui lui est propre, afin de créer une situation nette quant à la séparation des finances du railway de celles du Trésor et de permettre l'émission d'emprunts spéciaux pour le Chemin de fer.

Une procédure analogue a été suivie en France : l'article 41 de la loi du 13 juillet 1911 porte que les chemins de fer de l'État sont exploités, au compte de l'État, par une administration placée sous l'autorité du Ministre des Travaux publics et dotée de la personnalité civile.

### 2° Les emprunts.

L'émission d'emprunts spéciaux pour les Chemins de fer se recommande-t-elle? N'aura-t-elle pas pour conséquence d'enlever aux créanciers actuels de l'État la partie essentielle de leur gage?

À la première question, nous croyons pouvoir répondre par l'affirmative. Il y a tout lieu de croire que la création d'emprunts distincts de ceux de l'État donnera de bons résultats ; qu'elle permettra d'obtenir des capitaux plus facilement et peut-être à de meilleures conditions.

En ce qui concerne la seconde question, il est à remarquer que le gage des créanciers actuels de l'État ne sera pas amoindri. L'Administration des Chemins de fer continuera à supporter les charges d'intérêt et d'amortissement des capitaux investis dans le réseau et qui sont compris dans la Dette publique.

Quant aux capitaux empruntés dans la suite, spécialement pour le Chemin de fer, ils seront utilisés à des dépenses productives auxquelles correspondra une plus-value du réseau. Dans le projet de régie autonome de 1919, qui prévoyait également des emprunts spéciaux, la question du gage des créanciers de l'État a été envisagée. Il y est dit :

« L'actif et le passif de la Régie sont distincts de ceux de l'État.

» . . . . .

» 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 des fonds et autres biens domaniaux.

» *Il n'en est pas moins certain que les biens de la Régie continuent à faire partie du gage des créanciers de l'État.* »

Les emprunts seront autorisés par la loi et émis par les soins du Ministère des Finances comme il en est en Suisse et en France pour les chemins de fer de l'État.

Ce projet prévoit également l'émission d'emprunts à court terme.

Les frais d'émission et du service des emprunts seront supportés par le Chemin de fer.

Le produit des emprunts sera versé intégralement au compte du Chemin de fer à la Banque Nationale, caissier de l'État. Les sommes disponibles seront utilisées par le Trésor moyennant bonification d'un intérêt à l'Administration des Chemins de fer.

De son côté, celle-ci versera au Trésor en temps opportun les sommes nécessaires à assurer le service d'intérêt et d'amortissement des capitaux empruntés.

Par contre, en attendant l'émission des emprunts autorisés le Ministre des Finances fera à l'Administration des Chemins de fer des avances, moyennant paiement d'un intérêt.

### 3° Le Budget.

#### a) *Forme du Budget.*

Les recettes et les dépenses du Chemin de fer, quoique gérées et comptabilisées distinctement, n'en sont pas moins des recettes et des dépenses de l'État et doivent, aux termes de l'article 115 de la Constitution, faire l'objet d'un Budget voté par les Chambres.

Dans le nouveau régime, le Budget ne pourra pas garder sa forme actuelle : il sera mis en rapport avec les éléments de la comptabilité industrielle ; il présentera une liquidation présumée de l'exercice envisagé. Il constituera le programme financier de l'Administration des Chemins de fer ; il fixera une limite aux dépenses autorisées et indiquera les ressources au moyen desquelles les dépenses seront couvertes. Il ne sera plus comme maintenant, un document servant de base à la comptabilité par imputation, puisque toutes les opérations financières seront portées à leurs comptes respectifs dans une comptabilité commerciale en partie double.

Sous le régime budgétaire en vigueur, tout vient se confondre dans le Trésor public, réservoir des recettes et dispensateur des fonds nécessaires aux dépenses. Il n'en sera plus de même en régime d'autonomie financière. Les fonds proviendront soit des recettes d'exploitation, soit de l'emprunt ou d'avances du Trésor, soit des versements du Trésor (pour les dépenses recouvrables), soit des fonds spéciaux (renouvellement et amortissement, assurance, réserve), soit des tiers.

Le Budget distinguera désormais ces différentes catégories de ressources. Actuellement, les dépenses du Chemin de fer sont réparties d'après les prévisions

en trois Budgets *ordinaire ou d'exploitation, extraordinaire et recouvrable*. Sur les articles de ces budgets on engage ou on impute à *priori* les dépenses prévues. Ces imputations peuvent ne pas être conformes à l'affectation réelle qui n'est connue que lorsque les services sont faits. Au moment où on procède à l'achat de matières par exemple, on ignore si elles seront utilisées à l'exploitation, à l'établissement, à la restauration des dommages de guerre ou ce qu'il en restera dans les réserves en fin d'exercice.

Dès lors, si l'on maintenait le système des trois Budgets, il faudrait en fin d'année, procéder par voie de transfert à une révision générale des imputations préalables.

Dans ces conditions, — même en laissant de côté les complications d'une telle méthode — quelle signification garderait le Budget en trois parties?

N'est-il pas plus simple et plus rationnel de s'en tenir au Budget unique?

Le Budget unique comprendra deux parties :

*La première* est le Budget proprement dit, l'acte officiel qui sera voté par les Chambres article par article.

*La seconde* contient la justification des recettes et dépenses au moyen de la comptabilité industrielle.

Dans la *première partie*, figurent d'un côté les dépenses et de l'autre les recettes et ressources qui serviront à faire face aux dépenses.

Les *dépenses* sont réparties en sections suivant leur nature (dépenses générales, en personnel, en matières, etc.); les sections sont subdivisées en articles.

Ainsi qu'il est dit plus haut, il n'est pas fait de distinction entre les dépenses ordinaires ou d'exploitation, les dépenses extraordinaires et les dépenses recouvrables.

Les *recettes et ressources* sont également réparties en sections et articles suivant leur nature (recettes d'exploitation, emprunts, prélèvements sur fonds spéciaux, etc.).

L'approbation du Budget par les Chambres signifiera :

Que l'Administration ne peut dépenser au-delà des sommes allouées pour chaque article ;

Qu'elle est autorisée : A prélever tel montant sur ses recettes d'exploitation pour alimenter les fonds spéciaux ;

A couvrir par l'emprunt ou par avances du Trésor, en attendant la réalisation de l'emprunt, les dépenses d'établissement et les réserves d'approvisionnement ;

A prélever le déficit sur le fonds de réserve, etc.

Mais le vote d'un Budget constitue également un acte politique en tant qu'il emporte approbation du programme de gestion présenté par le Gouvernement.

Pour l'appréciation de ce programme, il est indispensable que les Chambres Législatives soient mises en possession d'éléments plus détaillés que les chiffres globaux du Budget. Ces éléments figureront dans la *seconde partie* qui indiquera

les prévisions de recettes et dépenses appliquées dans les comptes industriels savoir :

*En dépenses :*

Les dépenses d'exploitation ;  
Les dépenses d'établissement ;  
Les dépenses pour compte de tiers ;  
Les dépenses à charge du fonds de renouvellement et d'amortissement ;  
Les dépenses et à charge du fonds d'assurance ;  
Les dépenses d'approvisionnement ;  
Les pensions ;  
Les charges financières.

*En recettes :*

Les recettes d'exploitation ;  
Les produits de placement de fonds de l'exploitation ;  
Les ressources d'établissement ;  
Les recettes provenant de tiers ;  
Les recettes d'approvisionnement ;  
Les prélèvements sur fonds spéciaux.

Les Chambres seront donc en présence d'une justification complète et détaillée. Les membres qui voudront provoquer un vote sur un point déterminé pourront déposer un amendement augmentant ou diminuant l'article du Budget unique qui devrait se trouver affecté par la réforme ou la mesure que ces membres auront en vue.

Il est bien entendu que l'on annexera également au Budget d'autres documents justificatifs tels que le cadre du personnel, le détail des charges financières, la liste des travaux, la justification des prélèvements destinés à alimenter les fonds spéciaux ; la situation de ces fonds, la situation des réserves d'approvisionnement, etc.

b) *Exercice d'imputation.*

Le projet apporte également une modification profonde aux errements actuels en ce qui concerne l'exercice d'imputation (art. 8 et 9).

Ce sont les *services faits* et non les engagements pris qui déterminent cet exercice.

Le Budget est annuel et comprend toutes les opérations de l'année, c'est-à-dire que tous les travaux exécutés, les prestations fournies, les transports effectués, les marchandises livrées et acceptées, jusqu'au 31 décembre, sont imputables sur le Budget de l'exercice.

Dans le système existant, avec l'exercice de vingt-deux mois et les reports de crédits, il serait impossible de faire concorder l'exercice budgétaire avec l'exercice comptable, la comptabilité industrielle devant enregistrer les opérations dans l'année même où elles se produisent.

D'après la nouvelle méthode, il n'y aura plus de reports de crédits. Les dépenses seront imputées sur les crédits de l'année au cours de laquelle les services ont été faits et acceptés même si les dépenses ont été engagées provisoirement sur le Budget de l'exercice antérieur.

#### 4° L'équilibre des recettes et des dépenses. — Le fonds de réserve.

L'article 5 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834 stipule :

« Les produits de la route provenant des péages qui devront être annuellement réglés par la loi serviront à couvrir l'intérêt et l'amortissement de l'emprunt ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie ».

C'est en se basant sur cette disposition qu'il a toujours été admis que l'Administration des Chemins de fer devait tendre à réaliser l'équilibre entre ses recettes et ses dépenses (pensions et charges financières comprises).

Néanmoins, en raison des controverses qui se sont produites à ce sujet, ce principe a été inséré dans le projet avec plus de précision (art. 5).

\* . \*

En vertu de ce principe d'équilibre, l'Administration des Chemins de fer devra recevoir une indemnité compensatoire pour les dépenses qui lui seront imposées par l'État à raison de travaux ou de services qui ne sont pas nécessaires pour son exploitation et qui incombent normalement à d'autres Départements (art. 6). Tel serait par exemple le cas de la construction de lignes stratégiques. Mais cette prescription ne signifie pas que pour les prestations effectuées dans l'intérêt général pour d'autres administrations publiques (transports de militaires, de voitures cellulaires, etc.), les prix pleins des tarifs seront exigés pour ces transports; les taxes à acquitter ne dépasseront pas en général le prix de revient.

La latitude d'accorder ces réductions est incluse dans la formule « indemnité équitable ».

\* . \*

Pratiquement, l'équilibre entre les recettes et les dépenses ne sera pas atteint; il y aura des bonis ou des malis. Les bonis seront versés au fonds de réserve. Lorsque celui-ci dépassera la limite fixée à l'article 35 (25 % de la moyenne des recettes des trois dernières années) la Législature décidera de l'affectation à donner à l'excédent. On pourra réduire les tarifs, procéder à des amortissements extraordinaires, verser une part des bénéfices à l'État, etc. Les malis seront couverts par un prélèvement sur ce fonds. Si les déficits annuels persistent, des mesures devront être prises pour augmenter les recettes. Et, si à un moment donné, le fonds de réserve était épuisé et que l'Administration eût à faire face à un déficit, on recourrait, en attendant la réalisation des mesures nécessaires, à l'emprunt provisoire ou à des avances du Trésor.

## 5° Le fonds de renouvellement et d'amortissement.

### Le fonds d'assurance.

*Fonds de renouvellement et d'amortissement.* — Les différents projets antérieurs ont unanimement préconisé la création d'un fonds de renouvellement destiné à rendre normaux les prélèvements à opérer sur le compte d'exploitation en vue de faire face aux dépenses de renouvellement des voies, du matériel roulant et de l'outillage ainsi que les dépenses de reconstruction des bâtiments et ouvrages d'art.

Un fonds analogue existe également aux Chemins de fer fédéraux suisses.

Pour apprécier l'utilité de ce fonds, il faut remarquer que :

1° Toutes les dépenses de renouvellement des voies, du matériel, etc., sont supportées par le compte d'exploitation. Il n'y a pas d'amortissement industriel régulier. Chaque objet reste à l'inventaire à sa valeur initiale, même si l'objet analogue qui le remplace, coûte plus cher.

2° Les dépenses de renouvellement peuvent varier d'une année à l'autre dans des proportions considérables. Le fonds de renouvellement sert de régulateur.

La même méthode sera suivie pour l'amortissement des dépenses devenues improductives par suite de suppression, démolition, mise hors d'usage des installations et du matériel, etc., *non remplacés*. Il n'y a pas de raison de procéder différemment s'il y a renouvellement ou non. Dans les deux cas, les dépenses sont à charge du compte d'exploitation et peuvent varier fortement d'une année à l'autre.

C'est pourquoi, contrairement au système suisse et à celui des projets antérieurs de régie autonome, l'article 33 propose *un fonds de renouvellement et d'amortissement*.

Le prélèvement annuel sera fixé dans la loi du Budget. Le montant en devra être calculé de façon à représenter *l'amortissement industriel normal* des installations et du matériel et il sera utile de justifier ce montant dans les développements du Budget pour que l'on ait la garantie que les prélèvements ne sont pas réduits ou augmentés en vue de faire apparaître, momentanément des résultats plus ou moins favorables.

*Fonds d'assurance.* — Les dépenses d'accidents, avaries, pertes, etc., sont aussi sujettes à des fluctuations importantes.

La création de ce fonds permettra d'éviter que les résultats d'exploitation d'un exercice soient anormalement affectés dans le cas où l'Administration aurait à payer de fortes indemnités des chefs énumérés ci-devant (catastrophe de chemin de fer, etc.).

\*  
\* \*

Les fonds spéciaux précités, de même que le fonds de réserve dont il est question au § 4° seront considérés comme des patrimoines distincts de l'avoir général de l'Administration des Chemins de fer.



La partie disponible de ces fonds, qui pourra parfois être importante, notamment celle du fonds de réserve auquel on n'aura éventuellement recours qu'en fin d'année, devra être rendue productive. C'est dans ce but que l'article 36 du projet prévoit que les Ministres des Chemins de fer et des Finances auront la faculté de placer ces disponibilités en titres de l'État ou jouissant d'une garantie de l'État.

Le produit du placement viendra s'ajouter, chaque année, à l'avoir du fonds.

Il n'y a pas toutefois, obligation de recourir à ce mode de placement; il peut se présenter que l'Administration des Chemins de fer ait une utilisation meilleure de ces fonds disponibles, par exemple pour les dépenses d'établissement ou d'approvisionnement, en attendant l'émission d'emprunts autorisés.

Dans cette éventualité, les fonds spéciaux seront crédités d'un intérêt qui sera supporté par les comptes en cause.

### 6° Les charges financières. — Les amortissements.

L'article 44 détermine les charges financières à porter au compte de profits et pertes.

Ces charges comprennent :

1° L'intérêt et l'amortissement de la dette du chemin de fer envers le Trésor.

En vertu de l'article 64, l'amortissement de la partie de la dette afférente à la reprise du réseau sera effectué dans un délai maximum de soixante ans, au taux moyen des emprunts à l'aide desquels le railway a été constitué. Cette méthode, qui était également prévue dans les projets de régie antérieurs, permettra à l'Administration de se libérer de la partie la plus importante de sa dette dans le délai le plus court, compatible avec le maintien des charges financières à leur niveau actuel.

Pareil système présente, en outre, l'avantage d'établir une situation nette et stable : il suffira de déterminer le montant de la dette et le taux moyen pour connaître l'annuité à verser pendant soixante ans au Trésor. La fixité et la régularité du versement conviennent également au Ministère des Finances et à l'Administration des Chemins de fer;

2° Les charges *d'intérêt* des nouveaux emprunts contractés pour le Chemin de fer ou des avances du Trésor;

3° L'amortissement légal prévu au 3° de l'article 44.

Les charges effectives *d'amortissement* des emprunts ne seront pas portées entièrement au compte de profits et pertes.

Puisque le Chemin de fer maintient le réseau à sa valeur, grâce au fonds de renouvellement et d'amortissement, l'amortissement du capital d'établissement ne s'impose pas à la rigueur, comme il en serait si notre réseau faisait l'objet d'une concession à terme.

Néanmoins, si l'on veut ne pas se trouver un jour dans une situation d'infériorité au regard des réseaux étrangers concurrents qui entreront gratuitement

dans le domaine public à la fin des concessions et aussi dans la prévision de transformations profondes, telles que l'électrification du railway par exemple, l'amortissement du capital est une mesure de précaution qu'il convient de prendre. Mais on fausserait exagérément les résultats d'exploitation en imposant brutalement au compte de profits et pertes l'amortissement *effectif* des emprunts, surtout lorsqu'il s'agira d'emprunts amortissables en un délai relativement court.

C'est afin d'obvier à cet inconvénient qu'il est proposé un système similaire à celui admis pour les Chemins de fer fédéraux suisses, dont le capital d'établissement, défalcation faite des 70 % de la valeur du matériel roulant et du mobilier, s'amortit en cent ans.

Selon le projet, les dépenses d'établissement effectuées à partir de la mise en application du nouveau régime, sous déduction des deux tiers de la valeur du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage, s'amortiront en nonante ans, durée admise en Belgique pour les concessions des chemins de fer.

Dans la loi suisse, aucun taux n'est prévu pour l'amortissement en cent ans. Pratiquement, l'on applique celui de 3 3/4 % environ pour les réseaux repris en 1903, et celui de 3 1/2 % pour les dépenses ultérieures.

Nous proposons le taux de 4 %, qui est le taux moyen approximatif des emprunts contractés jusqu'à ce jour.

Ce sera cet amortissement légal qui devra être porté chaque année au compte de profits et pertes.

Quant à la différence entre l'amortissement légal et l'amortissement effectif des emprunts qui devra être versé au Ministère des Finances en vertu de l'article 15, elle sera convertie, comme il en est en Suisse, par l'emprunt (voir à ce propos le § 5° de l'art. 12).

### 7° Le rôle de la Cour des Comptes.

En vertu de l'article 45, la Cour des Comptes est chargée :

- Du contrôle des dépenses *après paiement* ;
- De la vérification de la gestion des comptables en deniers et en matières ;
- Du contrôle de la comptabilité industrielle ;
- De la vérification du Compte général de fin d'année.

Il est de plus à noter que les prescriptions de la loi organique de la Cour des Comptes du 29 octobre 1846 qui ne sont pas contredites par la nouvelle loi restent d'application.

Les modifications apportées au rôle actuel de la Cour sont les suivantes :

A. — La suppression :

- 1° De la comptabilité des dépenses engagées ;
- 2° Du visa préalable.

B. — L'extension de ses attributions :

- 1° Au contrôle de la comptabilité industrielle ;

2° A la vérification du Compte général comprenant notamment le bilan, les comptes de profits et pertes, d'exploitation, etc., etc. ;

3° A la remise d'un rapport aux Chambres dans un délai de deux mois à compter du jour (fixé au premier mai au plus tard) de la remise du compte général par l'Administration des Chemins de fer.

*Comptabilité des dépenses engagées.* — Le maintien de cette comptabilité ne se justifie pas dans un régime d'autonomie financière avec le système de Budget par gestion. Il appartiendra à l'Administration des Chemins de fer de tenir la comptabilité de ses engagements de dépenses. Elle y sera d'ailleurs tenue forcément, puisqu'elle devra veiller à se procurer les ressources adéquates aux dépenses.

*Visa préalable.* — Le visa préalable constitue une entrave à l'industrialisation sans être d'une absolue nécessité pour l'exercice de la mission de vérification de la Cour. Ce visa met obstacle à la conclusion de marchés avantageux. Il est indispensable, en effet, que le Chemin de fer puisse s'engager, dans ses contrats, à effectuer ses paiements dans un délai fixé à l'avance (paiement intégral à la livraison; paiement dans les quarante-huit heures; paiement à trente jours moyennant escompte, etc.).

L'industrialisation comportant une décentralisation, c'est-à-dire une délégation de pouvoirs aux directions régionales, il serait préjudiciable à la marche de ces organismes extérieurs de devoir soumettre à la Cour, avant paiement, leurs pièces de dépenses.

De plus, il est utile de procéder aux paiements avec célérité pour éviter que les fournisseurs ne majorent leurs prix en prévision de retards devenus traditionnels.

D'ailleurs, les erreurs relevées lors du visa préalable, très peu nombreuses, sont généralement de nature telle qu'il n'y aurait pas d'inconvénient à ce qu'elles fussent découvertes et signalées après paiement.

L'Administration des Chemins de fer prendra évidemment les dispositions propres à éviter toute erreur.

*Gestion des comptables.* — A cet égard, rien ne sera changé au régime actuel.

*Vérification des comptes industriels.* — Il paraît indispensable qu'il y ait, en dehors de l'Administration, un organisme chargé de contrôler si les recettes et les dépenses ont été dûment appliquées aux comptes intéressés, si les inventaires sont exacts, en un mot si la comptabilité est bien tenue et si le bilan est régulièrement établi. Cet organisme serait, en somme, comparable au Collège des commissaires des sociétés anonymes. En France, cette mission est remplie par une Commission de vérification des comptes du Ministère des Travaux publics et par un service d'inspection du Ministère de Finances.

Le projet confie ce rôle à la Cour des Comptes en sa qualité d'auxiliaire des Chambres Législatives qui seront appelées à statuer sur les comptes.

L'Administration des Chemins de fer pourrait communiquer mensuellement à la Cour des résumés de la comptabilité industrielle. Mais il ne serait pas souhaitable, parce que trop coûteux, d'établir l'obligation de communiquer à la Cour des doubles de tous les documents comptables, les originaux devant nécessairement rester à l'Administration, tout au moins jusqu'au moment où, après la clôture définitive d'un exercice, le compte annuel aura pu être dressé.

Les principaux livres de comptabilité de l'Administration des Chemins de fer seront cotés et paraphés par la Cour.

### 8° Les contrats, marchés et adjudications.

L'expérience a démontré que l'Administration des Chemins de fer n'ayant pas assez de liberté d'allure en cette matière, se trouve souvent dans l'impossibilité de conclure des marchés avantageux comme le ferait un industriel ou un commerçant.

Le projet propose d'augmenter les prérogatives de l'Administration aussi bien en ce qui concerne la conclusion des marchés de gré à gré que la durée des contrats. Il propose également des garanties adéquates.

*Marchés de gré à gré.* — La règle de l'adjudication est maintenue, mais l'Administration a plus de latitude pour y déroger.

Les limites de 10,000 francs et de 3,000 francs imposées par l'article 22 de la loi du 15 mai 1846 sont portées respectivement à 50,000 francs et à 15,000 francs en tenant compte notamment de la dépréciation de la valeur du franc. De plus, l'article 56 prévoit que lorsque les circonstances l'exigent, le chemin de fer peut conclure de gré à gré, en dehors des dérogations énumérées, à la condition de fournir aux Chambres, la justification des décisions prises, dans le mois de session qui suit la conclusion des contrats.

Cette nouvelle garantie paraît nécessaire et suffisante pour prévenir tout abus.

*Durée des contrats.* — La règle de la durée du Budget, admise actuellement dans le système du Budget par exercice, ne paraît guère applicable dans le système du Budget par gestion.

Le projet supprime toute relation entre la durée du Budget et celle des contrats et institue comme règle, le délai *d'une année*. Les exceptions existantes sont maintenues. Quelques nouvelles dérogations sont introduites dont la principale est que l'Administration peut exceptionnellement conclure pour un terme plus long que ceux prévus à l'article 57, à la condition que le Conseil des Ministres approuve la mesure et que les décisions prises, justifications à l'appui, soient déposées sur le bureau de chacune des Chambres, dans le mois de session qui suit la conclusion des contrats.

Au surplus, l'Administration des Chemins de fer doit, chaque année, remettre aux Chambres, à l'appui du rapport de gestion les états des adjudications et des marchés de gré à gré prescrits par l'article 59.

### 9° La situation active et passive de l'Administration des Chemins de fer.

L'article 63 du projet détermine les conditions dans lesquelles l'actif et le passif du Chemin de fer seront établis au moment de la mise en application de la loi.

On portera :

*A l'actif.* — Les sommes à verser par le Trésor pour achever la réparation des dommages de guerre.

Il résulte des évaluations que le reliquat s'élèvera, en plus des dépenses du Budget de 1924, à environ 250 millions de francs.

*Au passif.* — 1° Le montant des sommes non encore amorties qui figure au compte de premier établissement et forment la part des Chemins de fer dans la Dette belge.

L'Administration des Chemins de fer reprend la dette effective du Trésor afférent au railway. Au point de vue du capital d'établissement et des charges financières, rien ne sera changé comparativement à l'ancien régime, ou encore l'Administration des Chemins de fer se verra placée dans la situation où elle se trouverait si elle avait joui de l'autonomie depuis son origine.

2° La valeur des lignes et installations du matériel, etc., dont le réseau s'est accru depuis 1914 et qui ne figure pas au compte de premier établissement.

Rentrent dans cette catégorie, les lignes construites par les Allemands pendant l'occupation, le réseau des districts d'Eupen et Malmédy, etc., dont la valeur doit équitablement être mise à charge du Chemin de fer.

3° La valeur des approvisionnements et matériaux repris.

Il est rationnel que l'Administration des Chemins de fer prenne à sa charge les déficits antérieurs supportés par le Trésor. Mais étant donné que pour la période d'avant-guerre, le compte général soldait par un léger bénéfice (environ 13 millions de francs) et que les déficits des années de guerre et d'après guerre supportés par l'État, seraient compensés notamment par la valeur des approvisionnements en magasin dont le montant est compris dans le déficit budgétaire, il a été jugé préférable de ne pas imposer un décompte et de procéder, à cet égard, comme s'il s'agissait d'une cession du réseau.

4° La partie de l'encaisse revenant au Trésor. Il s'agit des fonds de roulement, appartenant à l'État qui se trouveront dans les caisses des comptables du Chemin de fer.

5° Les dépenses imputées sur le Budget extraordinaire pour les allocations de vie chère.

Les indemnités de vie chère qui ont été comprises dans le Budget ordinaire ou d'exploitation ne seront pas portées au débit de l'Administration des Chemins de fer.

. . .

De l'exposé qui précède se dégagent les traits caractéristiques du régime nouveau.

Les comptes du Chemin de fer seront désormais des comptes industriels rigoureusement exacts et complets; en fin d'année s'établiront un bilan et un compte de profits et pertes. La marche de l'exploitation pourra être suivie régulièrement.

Le prix de revient des transports et des travaux des ateliers se déterminera d'après des chiffres indiscutables.

Les retards dans les paiements seront évités.

Des entraves qui pèsent désavantageusement sur la conclusion de marchés seront supprimées.

Les finances publiques n'étant plus influencées par les résultats de l'exploitation du réseau, seront soustraites à un facteur d'incertitude et de trouble.

L'émission d'emprunts spéciaux permettra à l'Administration des Chemins de fer de se procurer aux meilleures conditions les capitaux nécessaires à l'extension et à l'amélioration des installations et du matériel.

L'Administration des Chemins de fer ayant l'obligation formelle de gérer ses finances et de se procurer les ressources pour faire face à ses dépenses, devra forcément suivre pas à pas la marche de l'exploitation et prendre ou proposer sans délai les mesures dictées par les circonstances.

Nous ne doutons pas, Messieurs, que les Chambres n'attachent comme le Gouvernement, la plus grande importance à cette réforme et qu'elles n'y donnent leur entière adhésion.

Le Gouvernement exprime le vœu que le projet de loi fasse l'objet d'une prompté délibération afin que le nouveau régime puisse entrer en vigueur dès le 1<sup>er</sup> janvier prochain.

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

XAVIER NEUJEAN.

*Le Premier Ministre,  
Ministre des Finances,*

G. THEUNIS.

---

# Kamer der Volksvertegenwoordigers.

---

VERGADERING VAN 26 FEBRUARI 1924.

---

## ONTWERP VAN WET BETREFFENDE DE INRICHTING VAN DE FINANCIEELE ZELFSTANDIGHEID BIJ DE BELGISCHE STAATSSPOORWEGEN.

---

### MEMORIE VAN TOELICHTING.

---

MIJNE HEEREN,

Het Beheer van Spoorwegen wordt uit rekenplichtig en financieel oogpunt nog beheerd door de wet van 15 Mei 1846 op het Staatsrekenplichtig beheer, alhoewel bij deze wet, onder artikel 55, voorzien werd, dat de bepaalde inrichting van de rekenplichtigheid van den spoorweg het voorwerp uitmaken zou eener bijzondere wet.

De wet van 1846 heeft als grondbeginsel de centralisatie van de openbare ontvangsten en uitgaven in een Algemeene Begrooting en de boekhouding door het Ministerie van Financiën van al de met die Begrooting verbonden verrichtingen voor ontvangsten en uitgaven. De ontvangsten moeten zonder onderscheid in de Schatkist gestort worden; geenerlei som mag uit dezer kassen gaan, zonder machtiging van den Minister van Financiën.

Dergelijk regime is niet overeen te brengen met het nijverheids- en handelskenmerk, dat een redematige en economische exploitatie van den spoorweg hebben moet.

Ook werd de noodzakelijkheid eener hervorming menigmaal bevestigd.

Reeds in 1872 wees de heer Moncheur, Minister van Openbare Werken, er op dat « de groote inrichting van den Staatsspoorweg beheerd en bestuurd moet worden als eene nijverheidsinrichting » en deze waarheid werd dikwerf herhaald sedert dien.

Commissiën werden ingesteld voor het bestudeeren van het vraagstuk en op 25 Juni 1919 werd een wetsontwerp — vervallen door de ontbinding der Kamers — ingediend, waarbij de bestuurlijke zelfstandigheid en de financieele zelfstandigheid van het net werwezenlijkt werden.

H

De Regeering oordeelt, dat het deze laatste hervorming is, welke zich het meest opdringt en welke met de meeste vlugheid kan toegepast worden.

Ze zal de exploitatie van het net op nijverheidsvoet mogelijk maken.

Zooals de Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien in de maand April 1923 heeft uiteengezet, als antwoord op eene vraag van de Bijzondere Senaatscommissie, belast met het onderzoek van de Begrooting van zijn departement, heeft het Beheer van Spoorwegen de invoering van eene nijverheidsrekenplichtigheid nagestreefd. Hij voegde erbij : « Mijn Departement heeft, bovendien, de hervormingen ter studie gelegd, welke aan de wet en de reglementen op het Staatsrekenplichtig beheer dienen gebracht, om alle belemmering van de inrichting van de beheering van het net op nijverheidsvoet uit den weg te ruimen.

» Die hervormingen zullen de exploitatie van den spoorweg nader tot het stelsel der zelfstandige regie brengen. Het schijnt, dat de uitslagen ervan behooren afgewacht, vooraleer een eindoordeel te vellen over het beginsel der regie en des voorkomend, over het tijdstip en de wijze van dezer verwezenlijking. »

De geheele Regeering is deze meening toegedaan en zij acht het oogenblik gekomen om de financieele zelfstandigheid uit te werken.

Het is in dien geest, dat zij de eer heeft bijgaand wetsontwerp aan de Kamers voor te leggen.

\* \* \*

De hoofdzakelijke kenmerken van de hervorming zijn :

1<sup>o</sup> De financiën van den Spoorweg worden afzonderlijk van die der Openbare Schatkist beheerd en gecomptabiliseerd. Daarom is het noodig aan den Spoorweg een actief en een passief te geven, die onderscheiden zijn van die van den Staat;

2<sup>o</sup> De Spoorweg int zijne ontvangsten en doet zijne uitgaven binnen de perken zijner Begrooting, door tusschenkomst van zijne kassen, den Rijkskassier of den Dienst der postchecks en -overschrijvingen, zonder voorafgaande tusschenkomst noch van den beambte die rekenplichtig is voor de betaalbaarstelling der uitgaven, noch van den Minister van Financiën, noch van het Rekenhof;

3<sup>o</sup> Voor de buitengewone uitgaven schrijft de Minister van Financiën bijzondere leeningen uit, op pand van de eigen bezittingen van den Spoorweg, wat de toekenning aan het Beheer van Spoorwegen van de rechtspersoonlijkheid vereischt;

4<sup>o</sup> De exploitatie der spoorwegen heeft geen winstgevend doel. Zij betracht het effenen van de ontvangsten en uitgaven, pensioenen en financieele lasten inbegrepen;

5<sup>o</sup> Er wordt een fonds van vernieuwing en aflossing gesticht, alsmede een verzekeringsfonds, ten einde de lichten tot een onveranderlijk bedrag te brengen, die op de exploitatie-rekeningen hoeven gedaan voor sommige uitgaven, zooals die voor het vernieuwen van het materieel, welke uiteraard van jaar tot jaar merkkelijk kunnen verschillen;

6<sup>o</sup> Er wordt een reservefonds gesticht, bestemd om te voorzien in de mogelijke tekorten der exploitatie;



7° Er wordt een dubbele nijverheidsboekhouding gehouden;

8° Ieder jaar, vóór 30 Juni, wordt de algemeene rekening, omvattende de begrootingsrekening, alsmede de balans, de rekening van winsten en verliezen, de exploitatierekening, enz., aan de Kamers ter goedkeuring voorgelegd; de Minister voegt daarbij zijn verslag van beheering;

9° Het Rekenhof ziet de uitgaven na, *na betaling*. Het onderzoekt de beheering der rekenplichtige ambtenaars, de nijverheidsrekeningen, en de algemeene rekening bij einde jaar;

10° De regels betreffende het sluiten van contracten en overeenkomsten zijn zoodanig gewijzigd, dat de al te groote strakheid der bestaande voorschriften verdwijnt, terwijl een doeltreffend toezicht behouden blijft.

Dit programma verwekt beginselvragen, nopens welke het nuttig blijkt, meer omstandig uit te weiden.

### 1° Rechtspersoonlijkheid.

Deze rechtelijke fictie dringt zich op om aan het Beheer van Spoorwegen eene aan hetzelfde eigen bezitting te geven, ten einde een helderen toestand te scheppen, wat betreft de scheiding tusschen de financiën van den Spoorweg en die van de Schatkist, en het uitgeven van bijzondere leeningen voor den Spoorweg toe te laten.

Een dergelijke rechtspleging werd gevolgd in Frankrijk : artikel 41 van de wet van 13 Juli 1911 bepaalt, dat de Staatsspoorwegen voor rekening van den Staat geëxploiteerd worden door een Beheer, dat onder het gezag van den Minister van Openbare werken staat en rechtspersoonlijkheid verkregen heeft.

### 2° Leeningen.

Is het uitgeven van bijzondere leeningen voor den Spoorweg aan te raden? Zal dit niet voor gevolg hebben, de schuldvorderaars van den Staat het hoofddeel van hun pand te ontnemen?

Op de eerste vraag, meenen wij bevestigend te mogen antwoorden. Men heeft alle reden te gelooven, dat het uitgeven van leeningen, onderscheiden van die van den Staat, goede uitslagen zal geven; dat het zal toelaten gemakkelijker en misschien tegen betere voorwaarden kapitalen te bekomen.

Wat de tweede vraag betreft, valt op te merken, dat het pand van de huidige schuldeischers van den Staat niet verminderd wordt. Het Beheer van Spoorwegen zal voortgaan met de interesten en aflossingen te dragen van de in het net belegde kapitalen en die in de openbare schuld zijn begrepen.

Wat de kapitalen betreft, in het vervolg bijzonder voor de Spoorwegen te ontleenen, deze worden aangewend voor winstgevende uitgaven, die eene meerwaarde aan het net verstrekken. In het ontwerp van de zelfstandige regie van 1919, waarin insgelijks bijzondere leeningen voorzien zijn, werd de kwestie

van het pand der schuldeischers van den Staat onderzocht. Daarin wordt gezegd :

» Het actief en het passief van de Regie zijn onderscheiden van die van den Staat.

» . . . . .

» 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 van het domein.

» *Het is niettemin zeker, dat de goederen der Regie blijven deel uitmaken van het pand der schuldeischers van den Staat.* »

De leeningen zullen door de wet toegelaten en door het Ministerie van Financiën uitgegeven worden, zooals in Zwitserland en in Frankrijk gebeurt voor de Staatsspoorwegen.

Dit ontwerp voorziet insgelijks de uitgifte van leeningen op korten termijn.

De kosten van uitgifte en van den dienst der leeningen zullen door den Spoorweg gedragen worden.

De opbrengst van de leeningen zal geheel gestort worden op de rekening van den Spoorweg in de Nationale Bank, 's Rijkskassier. De beschikbare sommen zullen door de Schatkist gebruikt worden, mits vergoeding van een intèrest aan het Beheer van Spoorwegen.

Van zijnen kant zal het Beheer van Spoorwegen, te gepasten tijde, in de Schatkist de noodige sommen storten voor het verzekeren van den intèrest- en aflossingsdienst der geleende kapitalen.

De Minister van Financiën zal, daarentegen, in afwachting van de uitgifte van de toegelaten leeningen, voorschotten doen aan het Beheer van Spoorwegen, mits betaling van een intèrest.

### 3° Begrooting.

#### a) *Begrootingsvorm.*

De ontvangsten en uitgaven van den Spoorweg zijn, alhoewel afzonderlijk beheerd en gecomptabiliseerd, niettemin ontvangsten en uitgaven van den Staat en moeten, luidens artikel 113 van de Grondwet, het voorwerp uitmaken van eene Begrooting door de Kamers gestemd.

Met het nieuw regime kan de Begrooting haar bestaanden vorm niet behouden : zij zal in betrekking gesteld worden met de bestanddeelen van de nijverheidsrekenplichtigheid, zij zal een vermoedelijke vereffening voorstellen van het beschouwde dienstjaar. Zij zal het financieel programma uitmaken van het Beheer van Spoorwegen; zij zal eene grens bepalen aan de toegelaten uitgaven en de hulpmiddelen aanduiden, waarmede de uitgaven zullen worden gedekt. Zij zal niet meer, zooals thans, een bescheid zijn dat tot grondslag dient voor de rekenplichtigheid met indeeling, daar al de financieele verrichtingen op hare onderscheidene rekeningen zullen worden gebracht in een dubbele handelsboekhouding.

Onder het van kracht zijnde regime van begrooting smelt alles samen in de Openbare Schatkist, waarin de ontvangsten gestort en waaruit de noodige fondsen voor de uitgaven getrokken worden. Zoo zal het niet meer zijn onder het regime van financieele zelfstandigheid. De fondsen zullen voortkomen hetzij van de exploitatieontvangsten, hetzij van de leening of voorschotten van de Schatkist, hetzij van de stortingen van de Schatkist (voor de invorderbare uitgaven), hetzij van de bijzondere fondsen (vernieuwing en aflossing, verzekering, reserve), hetzij van derden.

De Begrooting zal voortaan deze verschillende categorieën van hulpmiddelen onderscheiden. Thans worden de uitgaven voor den Spoorweg volgens de vooruitzichten ingedeeld in drie begrootingen : *gewone of van exploitatie, buitengewone en invorderbare*. Op de artikelen van die begrootingen worden de voorzienene uitgaven *a priori* ingeschreven of ingedeeld. Het kan voorkomen dat deze indeelingen niet overeenkomen met de werkelijke bestemming die pas gekend is als de diensten gedaan zijn. Bij het aankopen van stoffen, bij voorbeeld, weet men niet of deze zullen benuttigd worden tot de exploitatie, tot den aanleg, tot het herstel van oorlogsschade, noch wat, bij het einde van het dienstjaar, er van in voorraad overblijven zal.

Indien dus het stelsel der drie begrootingen gehandhaafd werd, dan zou men, derhalve, op het einde van het jaar, bij wijze van overschrijving moeten overgaan tot een algemeene herziening van de voorafgaandelijke indeelingen.

Welke beteekenis — afgezien zelfs van het ingewikkelde van zulk stelsel — zou de Begrooting in drie deelen dan nog bewaren?

Is het niet eenvoudiger en redematiger zich bij een eenige Begrooting te houden?

De eenige Begrooting zal twee deelen bevatten :

*Het eerste* is de eigenlijke Begrooting, de officieele acte die door de Kamers artikel per artikel gestemd zal worden.

*Het tweede* bevat de rechtvaardiging der ontvangsten en uitgaven door middel van de industriele rekenplichtigheid.

In het *eerste deel* staan aan de eene zijde de uitgaven en aan de andere de ontvangsten en hulpmiddelen, die zullen dienen om de uitgaven te dekken.

De *uitgaven* worden in afdeelingen ingedeeld, volgens haren aard (algemeene uitgaven, voor personeel, voor stoffen, enz.); de afdeelingen worden in artikelen onderverdeeld.

Zooals hooger gezegd, wordt geen onderscheid gemaakt tusschen de gewone uitgaven of van exploitatie, de buitengewone uitgaven en de invorderbare uitgaven.

De *ontvangsten en hulpmiddelen* worden insgelijks ingedeeld in afdeelingen en artikelen volgens den aard er van (exploitatieontvangsten, leeningen, lichingen op bijzondere fondsen, enz.).

De goedkeuring van de Begrooting door de Kamers zal beteekenen :

Dat het Beheer niet méér mag uitgeven dan de voor elk artikel toegekende bedragen;

Dat het gemachtigd is : zulk bedrag op de exploitatieontvangsten te lichten om de bijzondere fondsen te voeden;

De kosten van aanleg en de voorraadsartikelen te dekken met de leening of met voorschotten van de Schatkist in afwachting van de verwezenlijking der leening;

Het tekort te lichten op het reservefonds, enz.

Maar de stemming van eene Begrooting is ook een politieke daad, voor zooverre zij de goedkeuring behelst van het door de Regeering voorgestelde programma van beheering.

Voor de waardeering van dat programma is het onmisbaar, dat de Wetgevende Kamers in het bezit worden gesteld van uitvoeriger gegevens dan de globale cijfers der Begrooting. Deze gegevens zullen voorkomen in het *tweede deel*, dat de vooruitzichten van ontvangsten en uitgaven, toegepast in de nijverheidsrekeningen, opgeven zal, te weten :

*Als uitgaven :*

De uitgaven van exploitatie;

De uitgaven van aanleg;

De uitgaven voor rekening van derden;

De uitgaven ten laste van het fonds van vernieuwing en aflossing;

De uitgaven ten laste van het verzekeringsfonds;

De uitgaven van bevoorrading;

De pensioenen;

De financieele lasten.

*Als ontvangsten :*

De ontvangsten van exploitatie;

De opbrengsten van het beleggen van exploitatiegelden;

De hulpmiddelen van aanleg;

De ontvangsten herkomstig van derden;

De ontvangsten van bevoorrading;

De lichten op bijzondere fondsen.

De Kamers zullen dus tegenover een volledige en uitvoerige rechtvaardiging staan. De leden die over een of ander bepaald punt eene stemming willen uitlokken, zullen een amendement kunnen indienen tot verhooging of vermindering van het artikel der eenige Begrooting, dat door de door deze leden beoogde hervormingen of maatregelen beïnvloed zou moeten worden.

Het zij wel verstaan, dat bij de Begrooting ook andere bewijsstukken zullen bevoegd worden, zooals het kader van het personeel, de uitvoerige opgave der financieele lasten, de lijst der werken, de rechtvaardiging der lichten, bestemd tot voeding van de bijzondere fondsen; de toestand dezer fondsen, de toestand der voorraadsartikelen, enz.

b) *Dienstjaar van indeeling.*

Het ontwerp brengt ook een diepe wijziging in de huidige werkwijze wat het dienstjaar van indeeling betreft (art. 8 en 9).

Het is door de *voltrokken diensten* en niet door de aangepane verbintenissen, dat dit dienstjaar bepaald wordt.

De Begrooting is jaarlijksch en bevat al de verrichtingen van het jaar, wil zeggen, dat al de uitgevoerde werken, de verstrekte dienstverrichtingen, het gedane vervoer, de geleverde en aangenomen goederen, tot 31 December, op de Begrooting van het dienstjaar ingedeeld worden.

In het bestaande stelsel, met het dienstjaar van twee en twintig maanden en de overschrijvingen van kredieten, zou het onmogelijk zijn het dienstjaar der Begrooting te doen samenvallen met dat der rekenplichtigheid, daar de nijverheidsrekenplichtigheid de verrichtingen moet boeken in het jaar zelf, dat ze voorkomen.

Volgens de nieuwe werkwijze zullen er geen overschrijvingen van kredieten meer zijn. De uitgaven zullen ingedeeld worden op de kredieten van het jaar in den loop waarvan de diensten voltrokken en aangenomen werden, zelfs als de uitgaven voorloopig op de Begrooting van het vorige dienstjaar ingeschreven zijn.

4<sup>o</sup> *Evenwicht van de ontvangsten en de uitgaven. — Reservefonds.*

Artikel 5 van de wet van 1 Mei 1834 bepaalt :

« De opbrengsten van den weg, voortkomende van de weggelden die jaarlijks door de wet zullen moeten geregeld worden, zullen dienen tot dekking van interest en aflossing van de leening, alsmede van de jaarlijksche uitgaven tot onderhoud en beheer der nieuwe baan. »

Het is steunende op deze bepaling, dat steeds aangenomen werd dat het Beheer van Spoorwegen streven moest naar het bereiken van het evenwicht tusschen zijne ontvangsten en zijne uitgaven (pensioenen en financieele lasten inbegrepen).

Niettemin, is wegens de betwistingen die daaromtrent zijn ontstaan, dit beginsel met meer nauwkeurigheid in het ontwerp (art. 5) opgenomen.

\* .

Krachtens dat beginsel van evenwicht, zal het Beheer van Spoorwegen vergeldingsvergoeding moeten ontvangen voor de uitgaven, die door den Staat aan hetzelfde opgelegd worden voor werken of diensten die voor zijne exploitatie niet vereischt zijn en die normaal ten laste vallen van andere Departementen (art. 6). Dit zou, bij voorbeeld, het geval zijn voor het aanleggen van strategische lijnen. Doch dit voorschrift beteekent niet, dat voor de in het algemeen belang voor andere openbare beheeren uitgevoerde dienstverrichtingen (vervoer van militairen, van celrijtuigen, enz.), de volle vervoerprijzen der tarieven vereischt zullen worden; de te betalen vervoerprijzen zullen doorgaans den kostprijs niet overtreffen.

De macht die verminderingen te verleenen is begrepen in de formule « billijke vergoeding ».

\* \* \*

In werkelijkheid, wordt het evenwicht tusschen de ontvangsten en de uitgaven niet bereikt : men zal overschotten bekomen of tekorten bevinden. De bekomen overschotten worden in het reservefonds gestort. Als dit fonds de door artikel 35 bepaalde grens overschrijdt (25 t. h. van het gemiddeld bedrag van de ontvangsten der drie laatste jaren), zal de Wetgeving over de aan het overschot gegeven bestemming beslissen. Men kan de tarieven verminderen, tot buitengewone aflossingen overgaan, een winstaandeel storten aan den Staat, enz. De bevonden tekorten worden gedekt door eene lichte op dat fonds. Als de jaarlijkse tekorten blijven voortbestaan, moeten maatregelen getroffen worden om de ontvangsten te vermeerderen. En zoo, op een gegeven oogenblik, het fonds uitgeput ware en het Beheer een tekort moest bestrijden, dan zou men, in afwachting dat de noodige maatregelen verwezenlijkt zijn, moeten overgaan tot een voorloopige leening of tot voorschotten van de Schatkist.

### 5° Fonds van vernieuwing en van aflossing.

#### Verzekeringsfonds.

*Fonds van vernieuwing en van aflossing.* — De verschillende vroegere ontwerpen hebben eenparig de stichting voorgesteld van een vernieuwingsfonds, bestemd voor het normaal maken van de op exploitatierekening te doene lichtingen om de uitgaven tot vernieuwing van de sporen, het rollend materieel en de toerusting te bestrijden, alsmede de uitgaven tot wederoptrekking van de gebouwen en kunstwerken.

Een gelijkaardig fonds bestaat insgelijks bij de Zwitsersche Bondsspoorwegen. Om het nut van het fonds te beoordeelen, dient opgemerkt dat :

1° Alle uitgaven tot vernieuwing van de sporen, het rollend materieel, enz., door de exploitatierekening gedragen worden. Er is geen geregelde industrieele aflossing. Elk voorwerp blijft op den inventaris met zijne aanvangswaarde, zelfs als het soortgelijk voorwerp, dat het vervangt, duurder kost.

2° De uitgaven tot vernieuwing kunnen van het eene jaar tot het andere aanzienlijk verschillen. Het vernieuwingsfonds dient als regelaar.

Dezelfde werkwijze wordt gevolgd voor de aflossing van de uitgaven, die renteloos geworden zijn ten gevolge van afschaffing, slooping, buitendienststelling van *niet vervangen* inrichtingen en materieel, enz. Er bestaat geen reden om anders te handelen als er al of niet vernieuwing is. In beide gevallen, zijn de uitgaven ten laste van de exploitatierekening en kunnen ze van het eene jaar tot het andere sterk verschillen.

Zoo komt het dat, in strijd met het Zwitsersch stelsel en met dat der vroegere ontwerpen tot zelfstandige regie, artikel 33 een *fonds van vernieuwing en van aflossing* voorstelt.

De jaarlijksche lichting wordt door de Begrootingswet bepaald. Het bedrag ervan moet zóó berekend worden dat het de *normale industrieele aflossing* van de inrichtingen en van het materieel vertegenwoordigt, en het zal nuttig zijn dit bedrag in de uiteenzettingen van de Begrooting te rechtvaardigen, opdat men de zekerheid hebbe, dat de lichtingen niet verminderd of vermeerderd werden om, tijdelijk, min of meer gunstige uitslagen te vertoonen.

*Verzekeringsfonds.* — De uitgaven voor ongevallen, beschadigingen, verliezen, enz., zijn ook aan belangrijke schommelingen onderhevig.

Door het stichten van dit fonds kan vermeden worden dat de uitslagen van het exploiteeren gedurende één dienstjaar een abnormale bestemming krijgen, ingeval het Beheer aanzienlijke vergoedingen zou moeten betalen wegens hiervoren opgegeven oorzaken (spoorwegramp, enz.).

\* .

Voormelde bijzondere fondsen, alsmede het reservefonds, waarvan sprake in § 4<sup>o</sup>, worden aanzien als afzonderlijke deelen van het algemeen bezit van het Beheer van Spoorwegen.

Het beschikbaar deel dezer fondsen, dat soms aanzienlijk kan zijn, inzonderheid dat van het reservefonds, waartoe men gebeurlijk enkel einde van het jaar toevlucht mag nemen, moet winstgevend gemaakt worden. Het is daarom, dat artikel 36 van het ontwerp voorziet, dat de Ministers van Spoorwegen en van Financiën de vrijheid hebben om deze beschikbare gelden in titels, die van den Staat zijn of eenen waarborg van den Staat genieten, te beleggen.

De opbrengst van de belegging wordt elk jaar bij het bezit van het fonds gevoegd.

Er is echter geen verplichting om tot deze wijze van belegging over te gaan; het kan gebeuren, dat het Beheer van Spoorwegen een betere benutting van deze beschikbare gelden hebbe, bij voorbeeld voor de uitgaven van aanleg of van bevoorrading, in afwachting dat geoorloofde leeningen uitgegeven zijn.

In dit geval, worden de bijzondere fondsen gecrediteerd met eenen interest, die door de betrokken rekeningen gedragen wordt.

## 6<sup>o</sup> Financiële lasten. — Aflossingen.

Artikel 44 bepaalt de door winst- en verliesrekening te dragen financiële lasten.

Deze lasten bevatten :

1<sup>o</sup> Den interest en de aflossing van de schuld van den Spoorweg tegenover de Schatkist.

Krachtens artikel 64, wordt de aflossing van het deel van de schuld, verbonden aan de overneming van het net, binnen een hoogsten termijn van zestig jaar gedaan tegen het gemiddeld bedrag der leeningen, met behulp waarvan de Spoorweg werd gevormd. Deze handelwijze, die insgelijks in de vroegere ontwerpen van

regie voorzien was, laat aan het Beheer toe zich te kwijten van het aanzienlijkste deel van zijne schuld binnen den kortsten termijn, vereenigbaar met het behoud van de financieele lasten tot hun huidig peil.

Dergelijk stelsel heeft, bovendien, het voordeel een zuiveren en vasten toestand te bepalen; het volstaat het bedrag van de schuld en het gemiddeld bedrag vast te stellen om de gedurende zestig jaar aan de Schatkist te storten annuïteit te kennen. De vastheid en de regelmatigheid van de storting zijn passend en voor het Ministerie van Financiën en voor het Beheer van Spoorwegen;

2<sup>o</sup> De lasten van *interesten* der nieuwe, voor den Spoorweg aangeane leeningen of der voorschotten van de Schatkist;

3<sup>o</sup> De wettelijke aflossing, voorzien bij 3<sup>o</sup> van artikel 44.

De werkelijke lasten van *aflossing* der leeningen worden niet geheel op de winst- en verliesrekening gebracht.

Vermits de Spoorweg het net aan zijne waarde behoudt door de fondsen van vernieuwing en van aflossing, is de aflossing van het kapitaal van aanleg, strikt genomen, niet verplichtend zooals zulks geschieden zou indien ons net het voorwerp van eene vergunning op termijn uitmaakte.

Nochtans, als men zich niet ooit in eenen staat van minderheid bevinden wil ten opzichte van de andere mededingende netten, die op het einde der vergunningen kosteloos in het openbaar domein zullen treden, en ook in het vooruitzicht van grondige veranderingen zooals de electricatie van den spoorweg, bij voorbeeld, is de aflossing van het kapitaal een voorzorgsmaatregel, die behoort getroffen. Doch men zou de uitslagen van exploitatie op een overdreven wijze vervalschen met de *werkelijke* aflossing der leeningen zonder meer op de winst- en verliesrekening te doen brengen, vooral als het leeningen geldt, die binnen een betrekkelijk korten termijn aflosbaar zijn.

Het is om dit bezwaar uit den weg te ruimen, dat een stelsel wordt voorgesteld in den aard van dat, aangenomen voor de Zwitsersche Bondsspoorwegen, waarvan het kapitaal van aanleg, na aftrek van 70 t. h. van de waarde van het rollend materieel en van de meubelen, in honderd jaar wordt afgelost.

Volgens het ontwerp, worden de uitgaven van aanleg gedaan met ingang van het in toepassing brengen van het nieuw regime, na aftrek van het twee derde der waarde van het rollend materieel, van de meubelen en van de toerusting, afgelost in negentig jaar, duur die in België voor de vergunningen van de spoorwegen is aangenomen.

In de Zwitsersche wet wordt geenerlei rentevoet voorzien voor de aflossing in honderd jaar. Practisch wordt die van ongeveer 3 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> t. h. toegepast voor de in 1903 overgenomen netten, en die van 3 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> t. h. voor de latere uitgaven.

Wij stellen het bedrag van 4 t. h. voor, dat het benaderend gemiddeld bedrag is van de tot heden aangeane leeningen.

Het is deze wettelijke aflossing, welke elk jaar op de winst- en verliesrekening moet gebracht worden.

Wat betreft het verschil tusschen de wettelijke aflossing en de werkelijke aflossing van de leeningen, die krachtens artikel 15 bij het Ministerie van Financiën



moet gestort worden, dient dit, evenals in Zwitserland, gedekt door de leening (zie dienaangaande § 5<sup>o</sup> van art. 12).

### 7<sup>o</sup> Taak van het Rekenhof.

Krachtens artikel 45 is het Rekenhof belast met :

Het toezicht over de uitgaven, *na betaling*;

Het nazien van de beheering der rekenplichtigen in gelden en in stoffen;

Het toezicht over de nijverheidsboekhouding;

Het nazien van de Algemeene Rekening van einde jaar.

Op te merken valt, bovendien, dat de bepalingen van de wet tot inrichting van het Rekenhof van 29 October 1846, die door de nieuwe wet niet worden tegen gesproken, van toepassing blijven.

De aan de huidige rol van het Hof gebrachte wijzigingen zijn de volgende :

#### A. — De afschaffing :

1<sup>o</sup> Van de rekenplichtigheid van de ingeschreven uitgaven;

2<sup>o</sup> Van het voorafgaand visa.

#### B. — De uitbreiding van zijne werkzaamheden :

1<sup>o</sup> Tot het toezicht over de industrieele rekenplichtigheid;

2<sup>o</sup> Tot het nazien van de Algemeene Rekening, bestaande namelijk uit de balans, de winst-en verliesrekeningen, de rekeningen van exploitatie, enz. enz;

3<sup>o</sup> Tot het afgeven van een verslag aan de Kamers binnen eenen termijn van twee maanden te rekenen van den dag (uiterlijk 1 Mei) der afgifte van de algemeene rekening door het Beheer van Spoorwegen.

*Rekenplichtigheid der ingeschreven uitgaven.* — Het behoud dezer rekenplichtigheid is niet gerechtvaardigd onder een regime van financieele zelfstandigheid met het stelsel van begrooting per beheering. Het Beheer van Spoorwegen dient de rekenplichtigheid te houden van zijne inschrijvingen van uitgaven. Het zal er trouwens toe verplicht zijn, vermits het moet zorgen voor inkomsten overeenstemmend met de uitgaven.

*Voorafgaand visa.* — Het voorafgaand visa is eene belemmering voor de inrichting op nijverheidsvoet zonder volstrekt noodzakelijk te zijn voor de uitoefening van het nazien van het Hof. Dit visa hindert het sluiten van voordelige overeenkomsten. Inderdaad, het is voor den Spoorweg volstrekt noodig, dat hij, in zijne overeenkomsten, zich kan verbinden zijn betalingen te doen binnen een vooraf vastgestelden termijn (betaling voluit bij de aflevering; betaling binnen de acht en veertig uren; betaling op dertig dagen mits korting, enz.).

Daar de inrichting op nijverheidsvoet eene decentralisatie voor gevolg heeft, wil zeggen een overdracht van macht aan de gewestelijke besturen, zou het voor den gang dezer buiteninrichtingen nadeelig zijn, hare stukken van uitgaven, vóór de betaling, te onderwerpen aan het Hof.

Darenboven is het nuttig met spoed te betalen, om te vermijden dat de leveraars hunne prijzen verhoogen met het oog op de traditioneel geworden vertragingen.

Trouwens, de weinige, bij het voorafgaand visa bevonden vergissingen, zijn doorgaans van zulken aard, dat geen bezwaar ertegen zou bestaan, moesten zij na betaling ontdekt en gemeld worden.

Het Beheer van Spoorwegen zal, natuurlijk, de noodige schikkingen treffen tot voorkoming van vergissingen.

*Beheering der rekenplichtigen.* — Te dien opzichte, is niets gewijzigd aan het bestaande regime.

*Nazien van de industrieele rekeningen.* — Het lijkt volstrekt noodzakelijk, dat, buiten het Beheer, eene inrichting besta, die gelast is na te zien of de ontvangsten en uitgaven behoorlijk toegepast worden op de betrokken rekeningen, of de inventarissen juist zijn, kortom of de rekenplichtigheid goed gehouden en de balans regelmatig opgemaakt is. Die inrichting zou, in één woord, het college van commissarissen zijn der naamlooze vennootschappen. In Frankrijk, wordt die taak vervuld door eene Commissie van nazien der rekeningen van het Ministerie van Openbare Werken en door een dienst van toezicht van het Ministerie van Financiën.

Deze taak wordt door het ontwerp toevertrouwd aan het Rekenhof in zijne hoedanigheid van helper van de Wetgevende Kamers, die over de rekeningen moeten beslissen.

Het Beheer van Spoorwegen zou maandelijks een overzicht over de industrieele rekenplichtigheid kunnen mededeelen aan het Hof. Doch, het schijnt niet gewenscht, wegens de kosten, de verplichting in te voeren van aan het Hof een afschrift over te maken van al de verantwoordingstukken daar de oorspronkelijke volstrekt door het Beheer dienen behouden, ten minste tot wanneer, na de eindafsluiting van een dienstjaar, de jaarlijksche rekening kan worden opgemaakt.

De voornaamste boeken van rekenplichtigheid van het Beheer van Spoorwegen worden genummerd en gewaarmerkt door het Hof.

### 3<sup>o</sup> Contracten, overeenkomsten en aanbestedingen.

De ondervinding heeft bewezen, dat het Beheer van Spoorwegen, dat in deze niet vrij genoeg is van handelen, zich dikwijls in de onmogelijkheid ziet voordeelige overeenkomsten te sluiten zooals een industrieel of een handelaar het zou doen.

Het ontwerp stelt voor, de voorrechten van het Beheer uit te breiden, zoo wat betreft het sluiten uit de hand van overeenkomsten als den duur der contracten. Het stelt eveneens medegaande waarborgen voor.

*Overeenkomsten uit de hand.* — De regel van aanbesteding blijft behouden, doch het Beheer bezit meer vrijheid om er van af te wijken.

De bij artikel 22 van de wet van 15 Mei 1846 opgelegde perken van 10,000 fr. en van 3,000 fr., worden onderscheidenlijk gebracht op 50,000 fr. en op 15,000 fr., rekening houdend inzonderheid met de waardevermindering van den frank. Artikel 56 voorziet, daarenboven, dat als de omstandigheden het vereischen, de Spoorweg uit de hand mag sluiten, buiten de opgegeven afwijkingen, op voorwaarde van aan de Kamers de rechtvaardiging van de getroffen beslissingen te leveren, binnen de zittingsmaand volgende op het sluiten der contracten.

Deze nieuwe waarborg schijnt noodig en voldoende om alle misbruik te voorkomen.

*Duur der contracten.* — De thans in het Begrootingsstelsel per dienstjaar aangenomen regel van den duur der Begrooting, schijnt niet van toepassing in het begrootingsstelsel per beheering.

Door het ontwerp wordt alle verhouding tusschen den duur der begrooting en der contracten opgeheven en de *termijn van één jaar*, als regel aangenomen. De bestaande uitzonderingen blijven behouden. Enkele nieuwe afwijkingen worden ingevoerd, waarvan de voornaamste is, dat het Beheer, bij uitzondering voor een langeren termijn dan de termijnen voorzien bij artikel 57, mag sluiten, mits goedkeuring door den Ministerraad en neerlegging van de getroffen beslissingen, met de rechtvaardigende stukken, op het bureel van elke der Kamers, binnen de zittingsmaand volgende op het sluiten der contracten.

Het Beheer van Spoorwegen moet, daarenboven, tot staving van het verslag van beheering de bij artikel 59 voorgeschreven staten van aanbestedingen en van overeenkomsten uit de hand aan de Kamers voorleggen.

### 9° Actieve en passieve toestand van het Beheer van Spoorwegen.

Artikel 63 van het ontwerp bepaalt de voorwaarden voor het opmaken van het actief en het passief van Spoorwegen op het oogenblik van de inwerkingstelling van de wet.

Worden gebracht :

*Op het actief.* — De sommen die door de Schatkist dienen gestort tot voleindiging van het herstel der oorlogsschade.

Uit schattingen blijkt, dat het saldo, buiten de uitgaven van de Begrooting van 1921, ongeveer 250 miljoen frank zal bedragen.

*Op het passief.* — 1° Het bedrag der nog niet afgeloste sommen dat in de rekening van eersten aanleg voorkomt en het aandeel van Spoorwegen in de Belgische Schuld uitmaakt.

Het Beheer van Spoorwegen neemt de werkelijke schuld van de Schatkist betreffende de spoorwegen over. Niets is gewijzigd in vergelijking met het gewezen regime, wat betreft het kapitaal van aanleg en de financiële lasten, of met andere woorden, het Beheer van Spoorwegen wordt geplaatst in den toestand, waarin het zich zou bevonden hebben als het van den beginne af de zelfstandigheid had genoten.

2<sup>o</sup> De waarde der lijnen en inrichtingen, van materieel, enz., waarmede het net is vermeerderd sedert 1914 en die op de rekening van eersten aanleg niet voorkomt.

Behooren tot deze categorie : de door de Duitschers tijdens de bezetting aangelegde lijnen, het net der kreitsen Eupen en Malmedy, enz., waarvan de waarde, billijkheidshalve, den Spoorweg mag worden aangerekend.

3<sup>o</sup> De waarde van overgenomen voorraad en materialen.

Het hoort, dat het Beheer van Spoorwegen de door de Schatkist gedragen vroegere tekorten te zijnen laste neemt. Doch, gezien dat, voor het vooroorlogsch tijdperk, de algemeene rekening met een lichte winst sloot (ongeveer 13 miljoen frank) en dat de door den Staat gedragen tekorten van de oorlogs- en naoorlogsjaren zouden gedekt wezen inzonderheid door de waarde van den bestaanden voorraad waarvan het bedrag begrepen is in het tekort der Begrooting, werd het verkieslijker geacht geene afrekening op te leggen en dienaangaande te handelen alsof het een afstand van het net betrof.

4<sup>o</sup> Het deel van het kasgeld, toekomende aan de Schatkist. Het geldt hier het bedrijfskapitaal, dat aan den Staat toebehoort en voorhanden is in de kas van de rekenplichtigen van den Spoorweg ;

5<sup>o</sup> Op de Buitengewone Begrooting uitgetrokken uitgaven voor duurtetoeslag.

De uitgaven voor duurtetoeslag, begrepen in de Gewone Begrooting of in de Begrooting van Exploitatie, worden niet op het debet van het Beheer van Spoorwegen gebracht.

\*  
\* \*

Voorafgaande uiteenzetting toont de kenmerkende lijnen van het nieuwe stelsel.

De rekeningen van den Spoorweg moeten voortaan strikt nauwkeurige en volledige nijverheidsrekeningen zijn ; op het einde van 't jaar wordt eene balans en eene winst- en verliesrekening opgemaakt. De gang van de exploitatie zal regelmatig kunnen gevolgd worden.

De kostprijs van het vervoer en van de werken der werkplaatsen zal volgens onbetwistbare cijfers bepaald worden.

De vertragingen in de betalingen zullen vermeden worden.

Belemmeringen, welke nadeelig drukken op het sluiten van overeenkomsten, zullen verdwijnen.

De openbare financiën, welke niet meer door de uitslagen van de exploitatie van het net worden beïnvloed, zullen aan eenen factor van onzekerheid en van stoornis onttrokken worden.

Door het uitgeven van bijzondere leeningen, zal het Beheer van Spoorwegen zich tegen de beste voorwaarden de kapitalen kunnen verschaffen, welke noodig zijn voor de uitbreiding en voor de verbetering van inrichtingen en van materieel.

Daar het Beheer van Spoorwegen de uitdrukkelijke verplichting heeft zijne financiën te beheeren en zich de hulpmiddelen te verschaffen om in zijne uitgaven te voorzien, moet het noodzakelijkerwijze den gang van de exploitatie op de hielen volgen en onverwijld de door de omstandigheden voorgeschreven maatregelen treffen of voorstellen.

Wij twijfelen er niet aan, Mijne Heeren, dat de Kamers evenals de Regeering, het meeste belang hechten aan deze hervorming en er ten volle mede instemmen.

De Regeering drukt den wensch uit, het wetsontwerp aan een spoedige beraadslaging te zien onderwerpen, opdat het nieuwe stelsel reeds op 1 Januari aanstaande in werking kunne treden.

*De Minister van Spoorwegen,  
Zeevezen, Posterijen en Telegrafien.*

XAVIER NEUJEAN.

*De Eerste Minister,  
Minister van Financiën,*

G. THEUNIS.

---

(46)

ANNEXE AU N° 159.

Projet de loi relatif à l'instauration de l'autonomie financière aux chemins de fer de l'État.

**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 Premier Ministre, Ministre des Finances, et de l'avis de Notre Conseil des Ministres;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en Notre nom aux Chambres Législatives par Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes et par Notre Premier Ministre, Ministre des Finances :

**CHAPITRE PREMIER.**

**Dispositions générales.**

**ARTICLE PREMIER.**

Les chemins de fer de l'État sont gérés au nom et pour compte de l'État par une administration, financièrement autonome, dotée de la personnalité civile.

L'Administration des Chemins de fer

BIJLAGE VAN N° 159.

Ontwerp van wet betreffende het invoeren van de financiële zelfstandigheid bij de Belgische Staatsspoorwegen.

**ALBERT,**

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op de voordracht van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien en van Onzen Eersten Minister, Minister van Financiën, en volgens advies van onzen Ministerraad;

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het volgend wetsontwerp zal in Onzen naam door Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien en van Onzen Eersten Minister, Minister van Financiën, aan de Wetgevende Kamers ter overweging worden aangeboden :

**HOOFDSTUK ÉÉN.**

**Algemeene bepalingen.**

**EERSTE ARTIKEL.**

De Staatsspoorwegen worden in naam en voor rekening van den Staat beheerd door een bekeer, dat financieel zelfstandig is en rechtspersoonlijkheid bezit.

Het Bekeer van Belgische Staats-

de l'État belge est placée sous l'autorité du Ministre et représentée par lui.

ART. 2.

L'Administration des Chemins de fer détient, acquiert, aliène, construit, contracte, exploite, aux conditions définies par la présente loi.

Les lois et arrêtés royaux concernant les chemins de fer qui ne sont pas abrogés ou contredits par la présente loi, demeurent en vigueur.

ART. 3.

Ne sont pas applicables à l'Administration des Chemins de fer, les lois désignées ci-après, ainsi que les arrêtés et règlements pris en exécution de ces lois :

Loi organique de la comptabilité de l'État du 15 mai 1846, ainsi que les lois ultérieures qui y ont apporté des modifications; Lois des 20 juillet 1921 et 10 juin 1922 sur la comptabilité des dépenses engagées sauf l'article 9 de la loi du 20 juillet 1921 qui complète la loi organique de la Cour des Comptes du 29 octobre 1846.

ART. 4.

L'actif et le passif de l'Administration des Chemins de fer sont distincts de ceux des autres services de l'État.

Les éléments en sont énumérés à l'article 40.

ART. 5.

L'Administration des Chemins de fer exploite le réseau suivant les méthodes industrielles et commerciales en s'ins-

spoorwegen staat onder het gezag van den Minister en wordt door hem vertegenwoordigd.

ART. 2.

Het Beheer van Spoorwegen houdt in bezit, koopt aan, vervreemdt, bouwt, gaat overeenkomsten aan, exploiteert in de bij deze wet bepaalde voorwaarden.

De wetten en Koninklijke besluiten betreffende de spoorwegen, welke door deze wet niet ingetrokken of er niet mede in strijd zijn, blijven van kracht.

ART. 3.

De hieronder aangeduide wetten, alsmede de ter uitvoering van die wetten gemaakte besluiten en reglementen, zijn niet van toepassing op het Beheer van Spoorwegen :

Wet tot inrichting van het Staatsrekenplichtig beheer van 15 Mei 1846, alsmede de latere wetten, welke er wijzigingen aan gebracht hebben; Wetten van 20 Juli 1921 en 10 Juni 1922 op de boekhouding der betaalbaar gestelde kredieten, behoudens artikel 9 van de wet van 20 Juli 1921, waarbij de wet tot inrichting van het Rekenhof van 29 October 1846 aangevuld wordt.

ART. 4.

Het actief en het passief van het Beheer van Spoorwegen zijn onderscheiden van die der andere Staatsdiensten.

De bestanddeelen er van worden opgesomd bij artikel 40.

ART. 5.

Het Beheer van Spoorwegen exploiteert het net volgens de nijverheids- en handelsmethodes, terwijl het zich leiden



pirant de l'intérêt public et en s'attachant à réaliser l'équilibre des recettes et dépenses, y compris les pensions ainsi que les charges d'intérêt et d'amortissement des capitaux investis.

ART. 6.

L'État peut, à la condition de payer à l'Administration des Chemins de fer, 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.

CHAPITRE II.

Comptabilité et Finances.

§ 1. — Budget.

ART. 7.

Le Budget des Recettes et Dépenses de l'Administration des Chemins de fer est voté, chaque année, par les Chambres Législatives. Le projet de Budget est distribué aux membres des Chambres par les soins des Ministres des Chemins de fer et des Finances, au plus tard le 31 octobre.

ART. 8.

L'exercice commence le 1<sup>er</sup> janvier et finit le 31 décembre.

Toutefois, les recettes et dépenses afférentes à un exercice sont imputées au Budget de cet exercice jusqu'au 31 mars de l'année suivante.

laat door het openbaar belang en zich beijvert het evenwicht te verwezenlijken van de ontvangsten en uitgaven, met inbegrip van de pensioenen alsmede van de lasten van interest en van aflossing van de belegde kapitalen.

ART. 6.

De Staat mag aan het Beheer van Spoorwegen, mits dit een billijke vergoeding te betalen, opleggen hetzij sommige lijnen aan te leggen, of sommige werken uit te voeren, hetzij de door hem bepaalde diensten in te richten, hetzij het kosteloos vervoer voor sommige zendingen of het toepassen van verminderde tarieven.

HOOFDSTUK II.

Rekenplichtigheid en Gelden.

§ 1. — Begrooting.

ART. 7.

De Begrooting der Ontvangsten en Uitgaven van het Beheer van Spoorwegen wordt elk jaar door de Wetgevende Kamers gestemd. Het Begrotingsontwerp wordt uiterlijk op 31 October aan de leden der Kamers uitgedeeld, door het toedoen van de Ministers van Spoorwegen en van Financiën.

ART. 8.

Het dienstjaar begint op 1 Januari en eindigt op 31 December.

Nochtans worden de ontvangsten en uitgaven, welke betrekking hebben op een dienstjaar, op de Begrooting van dit dienstjaar ingedeeld tot op 31 Maart van het volgend jaar.

## ART. 9.

Sont seuls considérés comme appartenant à un exercice, les services faits et acceptés pendant l'année qui donne sa dénomination à cet exercice, même si les opérations ont été engagées sur le Budget d'un exercice antérieur.

## ART. 10.

Si le Budget n'est pas voté cinq jours avant l'ouverture de l'exercice, le Roi, peut, sur proposition du Conseil des Ministres, arrêter les ressources et autoriser provisoirement les dépenses nécessaires en attendant que la loi du Budget soit exécutoire.

## ART. 11.

L'Administration des Chemins de fer ne peut engager aucune dépense au-delà des autorisations données par la loi.

En cas d'urgence, le Roi, sur proposition du Conseil des Ministres, autorise provisoirement les dépenses supplémentaires nécessaires.

Dans les trente jours, les Ministres des Chemins de fer et des Finances déposent un projet de loi d'approbation.

Si les Chambres ne sont pas réunies, cette formalité s'accomplit dès leur rentrée.

## § 2. — Emprunts.

## ART. 12.

Il peut être pourvu, par voie d'emprunts, aux dépenses des catégories ci-après :

1° Dépenses d'établissement : rachats, extensions et parachèvement des instal-

## ART. 9.

Worden alleen aanzien als bij een dienstjaar behoorende : de diensten, welke gedaan en aangenomen werden in het jaar dat zijn naam aan dit dienstjaar geeft, dan zelfs als de verrichtingen op de Begrooting van een vorig dienstjaar ingeschreven werden.

## ART. 10.

Is de Begrooting vijf dagen vóór de opening van het dienstjaar niet gestemd, dan kan de Koning, op voorstel van den Ministerraad, de hulpmiddelen vaststellen en de noodige uitgaven voorloopig toestaan in afwachting dat de wet van de Begrooting uitvoerbaar weze.

## ART. 11.

Het Beheer van Spoorwegen mag geenlei krediet inschrijven buiten de door de wet gegeven machtigingen.

Ingeval van spoed, machtigt de Koning, op voorstel van den Ministerraad, voorloopig tot de noodige bijkomende uitgaven.

Binnen de dertig dagen, dienen de Ministers van Spoorwegen en van Financien een wetsontwerp tot goedkeuring in.

Vergaderen de Kamers niet, dan geschiedt deze formaliteit zoodra dezer werkzaamheden hervat worden.

## § 2. Leeningen.

## ART. 12.

Door leeningen kan voorzien worden in de uitgaven van volgende categorieën :

1° Uitgaven voor aanleg : naastingen, uitbreidingen en eindvoltooiingen

lations fixes; extensions et améliorations du matériel et de l'outillage;

2° Constitution de la dotation initiale du fonds de renouvellement et d'amortissement, du fonds d'assurance et du fonds de réserve prévus aux articles 33, 34 et 35;

3° Constitution d'un fonds de roulement;

4° Constitution de réserves d'approvisionnement;

5° Différence entre l'amortissement effectif des emprunts et l'amortissement légal du capital d'établissement prévu à l'article 44.

Ces emprunts sont émis par les soins du Ministre des Finances.

#### ART. 13.

Des emprunts à court terme peuvent également être émis par les soins du Ministre des Finances, soit pour faire face, en attendant la conclusion d'un emprunt consolidé, aux dépenses désignées à l'article 12, soit en vue de subvenir provisoirement à des besoins de caisse.

#### ART. 14.

Le maximum des émissions autorisées est déterminé par la loi du Budget ou par une loi spéciale.

Le montant des émissions successives est déterminé de commun accord entre les Ministres des Finances et des Chemins de fer.

Les conditions d'émission des emprunts sont fixées par arrêté royal, contresigné par les Ministres des Finances et des Chemins de fer.

van vaste inrichtingen; uitbreidingen en verbeteringen van het materieel en van de toerusting;

2° Samenstelling van het grondkapitaal van het fonds van vernieuwing en van aflossing, van het verzekeringsfonds en van het reservefonds, voorzien bij artikelen 33, 34 en 35;

3° Samenstelling van een bedrijfskapitaal;

4° Samenstelling van voorraadsartikelen;

5° Verschil tusschen de werkelijke aflossing van de leeningen en de wettelijke aflossing van het kapitaal van aanleg, voorzien bij artikel 44.

Deze leeningen worden uitgegeven door het toedoen van den Minister van Financiën.

#### ART. 13.

Leeningen op korten termijn kunnen insgelijks door het toedoen van den Minister van Financiën uitgegeven worden hetzij om, in afwachting van het sluiten van een geconsolideerde leening, het hoofd te bieden aan de bij artikel 12 aangewezen uitgaven, hetzij om voorloopig in kasbehoefden te voorzien.

#### ART. 14.

Het hoogste bedrag van de toegestane uitgiften wordt vastgesteld door de wet van de Begrooting of door een bijzondere wet.

Het bedrag van de achtereenvolgende uitgiften wordt vastgesteld in gemeen overleg tusschen de Ministers van Financiën en van Spoorwegen.

De voorwaarden van uitgifte van de leeningen worden bepaald door een Koninklijk besluit, mede-ondertekend door de Ministers van Financiën en van Spoorwegen.

## ART. 15.

Le produit des emprunts est versé à l'Administration des Chemins de fer.

Celle-ci verse au Trésor, les provisions nécessaires à assurer le service d'intérêt et d'amortissement.

## ART. 16.

En attendant la réalisation des émissions et dans les limites autorisées conformément à l'article 14, le Ministre des Finances fait à l'Administration des Chemins de fer, des avances à un taux d'intérêt fixé de commun accord avec le Ministre des Chemins de fer.

§ 3. — Recettes et dépenses. — Service financier.

## ART. 17.

L'Administration des Chemins de fer pourvoit à ses dépenses en prélevant sur ses ressources les sommes nécessaires.

Elle encaisse ses recettes et effectue ses dépenses par l'intermédiaire des caisses du Chemin de fer, du caissier de l'État et du service des chèques et virements postaux.

## ART. 18.

Les fonds disponibles provenant de l'exploitation ou du domaine, des émissions ou d'avances du Trésor, sont versés chez le caissier de l'État.

Les versements sont effectués sur les produits de l'Administration des Chemins de fer et donnent lieu à la délivrance de récépissés à talons devant être visés dans les vingt-quatre heures par l'agent du Trésor.

## ART. 15.

De opbrengst van de leeningen wordt gestort bij het Beheer van Spoorwegen.

Dit stort in de Schatkist de noodige gelden om den dienst van interest en van aflossing te verzekeren.

## ART. 16.

In afwachting van de verwezenlijking der uitgften en binnen de overeenkomstig artikel 14 toegestane perken, geeft de Minister van Financiën aan het Beheer van Spoorwegen voorschotten tegen een in gemeen overleg met den Minister van Spoorwegen vastgesteld rentebedrag.

§ 3 -- Ontvangsten en uitgaven.  
Financieele dienst.

## ART. 17.

Het Beheer van Spoorwegen voorziet in zijne uitgaven met de noodige sommen op zijne inkomsten te nemen.

Het int zijne ontvangsten en doet zijne uitgaven door tussehenkomst van de kassen van den Spoorweg, van den Staatskassier en van den dienst der Postchecks en — overschrijvingen.

## ART. 18.

De beschikbare fondsen voortkomende van de exploitatie of van het domein van de uitgften of voorschotten uit de Schatkist, worden bij den Staatskassier gestort.

De stortingen worden gedaan op de opbrengsten van het Beheer van Spoorwegen en geven aanleiding tot het afleveren van ontvangbewijzen met stam, welke binnen de vier en twintig uren door den agent der Schatkist dienen gevisceerd.

## ART. 19.

Le Ministère des Finances tient un compte-courant et d'intérêts des recettes et des paiements effectués pour le compte du Chemin de fer.

Le taux d'intérêt est fixé de commun accord entre les Ministres des Chemins de fer et des Finances.

## ART. 20.

Le Ministre des Chemins de fer désigne :

1° Les agents chargés d'ordonner les dépenses ;

2° Les agents chargés de délivrer les titres de perception des recettes et de mandater les dépenses ;

3° Les comptables en deniers et en matières ainsi que les agents chargés de les surveiller et de les contrôler.

## ART. 21.

Les agents chargés d'ordonner les dépenses sont justiciables de la Cour des Comptes du chef des engagements de crédits qu'ils ont contractés en méconnaissance d'une disposition légale quelconque et qui ont causé un dommage à l'Administration des Chemins de fer. Ils ne seront exonérés de cette responsabilité que s'ils peuvent produire pour leur justification, un ordre spécial écrit du Ministre, autorisant la dépense, et préalable à l'ordonnancement.

## ART. 22.

Les agents désignés sub 2° de l'article 20 sont justiciables de la Cour des

## ART. 19.

Het Ministerie van Financiën houdt een loopende rekening en een rekening van interesten van de voor rekening van den Spoorweg gedane ontvangsten en betalingen.

De rentevoet wordt in gemeen overleg tusschen de Ministers van Spoorwegen en van Financiën vastgesteld.

## ART. 20.

De Minister van Spoorwegen duidt aan :

1° De bedienden, belast met het betaalbaar stellen der uitgaven ;

2° De bedienden, belast met het afleveren van de inningstitels der ontvangsten en het mandateeren der uitgaven ;

3° De rekenplichtigen in gelden en in stoffen, alsmede de bedienden welke belast zijn met er toezicht over te houden en ze na te gaan.

## ART. 21.

De met het betaalbaar stellen der uitgaven belaste bedienden moeten aan het Rekenhof rekenschap geven voor de ingeschreven kredieten, welke zij met miskennis van eenige wetsbepaling hebben aangeaan en welke aan het Beheer van Spoorwegen een nadeel berokkend hebben. Van die verantwoordelijkheid worden zij enkel ontlast, wanneer zij te hunner rechtvaardiging een geschreven bevel van den Minister kunnen voorleggen, waarbij tot de uitgave gemachtigd wordt, en dat de betaalbaarstelling voorafging.

## ART. 22.

De onder 2° van artikel 20 aangeduide bedienden zijn aan het Rekenhof

Comptes du chef des dommages causés, par leur faute, à l'Administration des Chemins de fer à raison d'erreurs commises dans la délivrance des titres de perception ou dans le mandatement des dépenses.

## ART. 23.

Les comptables en deniers sont responsables du recouvrement des sommes dont la perception leur est confiée.

Avant d'obtenir décharge des articles non recouverts, ils doivent faire constater que le dommage ne provient pas de leur négligence et qu'ils ont fait en temps opportun, toutes les diligences et poursuites nécessaires.

## ART. 24.

Les comptables en deniers ne pourront obtenir décharge d'un vol ou d'une perte de fonds, s'il n'est justifié qu'il est l'effet d'une force majeure et que les précautions prescrites par les règlements ont été prises.

En attendant l'arrêt de la Cour des Comptes et sans y préjudicier, le Ministre des Chemins de fer peut ordonner le versement provisoire de la somme enlevée ou contestée.

## ART. 25.

Les comptables en matières, commis à la garde, à la conservation et à l'emploi du matériel appartenant à l'Administration des Chemins de fer sont responsables de ce matériel et sont justiciables de la Cour des Comptes.

rekenschap verschuldigd voor het door hunne fout aan het Beheer van Spoorwegen berokkende nadeel, wegens in het afleveren van inningstitels of in het mandateeren van uitgaven begane vergissingen.

## ART. 23.

De rekenplichtigen in gelden zijn verantwoordelijk voor de invordering van de sommen, waarvan de inning hun toevertrouwd is.

Vooraleer kwijting te bekomen van de niet ingevorderde artikelen, moeten zij doen vaststellen, dat het nadeel niet aan hunne nalatigheid te wijten is en dat zij op tijd en stond tot de noodige vervolging en benaerstiging overgegaan zijn.

## ART. 24.

De rekenplichtigen in gelden zullen enkel kwijting van diefstal of van verliezen van geld kunnen bekomen, als kan bewezen worden dat zulks aan overmacht toe te schrijven is en de door de reglementen voorgeschreven voorzorgsmaatregelen getroffen werden.

In afwachting van het besluit van het Rekenhof en zonder dat dit er door verminderd wordt, kan de Minister van Spoorwegen de voorloopige storting van de weggenomen of betwiste som gelasten.

## ART. 25.

De rekenplichtigen in stoffen, aangesteld voor de bewaking, het onderhoud en het gebruik van het aan het Beheer van Spoorwegen toebehoorend materieel zijn verantwoordelijk voor dit materieel en zijn rekenschap verschuldigd aan het Rekenhof.

## ART. 26.

Aucun titulaire d'un emploi de comptable ne peut être installé dans ses fonctions qu'après avoir justifié de sa prestation de serment et éventuellement du versement de son cautionnement.

## ART. 27.

Les agents chargés spécialement et directement de la surveillance des comptables et du contrôle de leur comptabilité sont responsables de tout déficit irrécouvrable qui pourrait être occasionné par un défaut de vérification de la gestion du comptable en déficit.

Un arrêté royal motivé fixe, sur la proposition du Ministre des Chemins de fer, le montant ou la partie du déficit dont l'agent est, dans ce cas, rendu responsable.

## ART. 28.

Sauf les cas expressément prévus par l'arrêté royal d'exécution de la présente loi, les fonctions de comptable sont incompatibles avec celles d'agent chargé d'ordonner ou de mandater les dépenses.

## ART. 29.

L'Administration des Chemins de fer a privilège, conformément aux lois des 15 septembre 1807 et 16 décembre 1851, sur les biens de tout comptable, caissier, dépositaire ou préposé quelconque faisant partie de son personnel.

## ART. 30.

Quand un agent ou comptable désigné à l'article 20 a payé de ses deniers

## ART. 26.

Een titularis van eene bediening van rekenplichtige kan enkel in dienst gesteld worden, nadat hij van zijne eedaflegging en gebeurlijk van de storting van zijnen borgtocht heeft doen blijken.

## ART. 27.

De bedienden in 't bijzonder en rechtstreeks belast met het toezicht over de rekenplichtigen en het nazien dezer rekenplichtigheid, zijn verantwoordelijk voor elk oninbaar tekort, dat veroorzaakt zou kunnen zijn door het gebrek nazien van de beheering van den met tekort bevonden rekenplichtige.

Een met redenen omkleed Koninklijk besluit bepaalt, op voorstel van den Minister van Spoorwegen, het bedrag of het deel van het tekort, waarvoor de bediende in dit geval verantwoordelijk gesteld wordt.

## ART. 28.

Behoudens de door het Koninklijk besluit tot uitvoering van deze wet uitdrukkelijk voorziene gevallen, is het ambt van rekenplichtige onverenigbaar met dat van den bediende, welke de ordonnantie of het mandaat der uitgaven opmaakt.

## ART. 29.

Overeenkomstig de wetten van 15 September 1807 en 16 December 1851, heeft het Beheer van Spoorwegen voorrecht op de goederen van om het even welken rekenplichtige, kashouder, bewaarder of welkdanigen bediende, die van zijn personeel deel uitmaakt.

## ART. 30.

Als een bediende of rekenplichtige, aangewezen in artikel 20, verschuldigde

des sommes dues, il est subrogé de plein droit dans les créances et privilèges de l'Administration des Chemins de fer à charge des débiteurs.

ART. 31.

Les écritures et les livres des comptables en deniers et en matières sont arrêtés le 31 décembre de chaque année ou à l'époque de la cessation des fonctions des titulaires, par les agents administratifs désignés à cet effet.

La situation des caisses, portefeuilles ou magasins est vérifiée aux mêmes époques et constatée par un procès-verbal.

ART. 32.

Chaque année, avant le 1<sup>er</sup> mars, les comptables en deniers et en matières soumettent à la Cour des Comptes leurs comptes de gestion annuelle.

Ces comptes comprennent tous les faits de la gestion, présentés de manière à permettre à la Cour de procéder à une vérification approfondie.

§ 4. — Fonds spéciaux.

ART. 33.

Il est créé un fonds de renouvellement et d'amortissement destiné :

1° A régulariser les dépenses de renouvellement des voies, du matériel roulant et de l'outillage, ainsi que les dépenses de reconstruction de bâtiments et d'ouvrages d'art ;

2° A amortir les dépenses d'établissement devenues improductives, notamment par suppression, démolition, mise hors d'usage d'installations et de matériel non remplacés.

sommen van zijn geld betaald heeft, dan treedt hij van rechtswege in de schuldvorderingen en voorrechten van het Beheer van Spoorwegen ten laste van de schuldenaars.

ART. 31.

De schrifturen en de boeken der rekenplichtigen in gelden en in stoffen worden, op 31 December van elk jaar of ten tijde dat het ambt der titularissen ophoudt, door de daartoe aangewezen bestuurlijke bedienden afgesloten.

De toestand der kassen, in voorraad zijnde waarden of magazijnen wordt op dezelfde tijdstippen nagezien en bij proces-verbaal vastgesteld.

ART. 32.

Elk jaar, vóór 1 Maart, onderwerpen de rekenplichtigen in gelden en in stoffen hunne rekeningen van jaarlijksche beheering aan het Rekenhof.

Deze rekeningen bevatten al de feiten van de beheering, zóó voorgesteld dat het Rekenhof tot een grondig onderzoek kan overgaan.

§ 4. — Bijzondere fondsen.

ART. 33.

Er is een fonds van vernieuwing en van aflossing ingesteld, bestemd :

1° Tot het regelen van de uitgaven voor vernieuwing van sporen, van rollend materieel en van de toerusting, alsmede van de uitgaven voor wederoprichting van gebouwen en kunstwerken ;

2° Tot het aflossen van de renteloos geworden aanlegkosten, inzonderheid door afschaffing, slooping, buitendienst stelling van niet vervangen inrichtingen en materieel.



Ce fonds est doté d'une somme de 10 millions de francs par un prélèvement sur le produit de la première émission d'obligations.

Il est ensuite alimenté :

1<sup>o</sup> Par un prélèvement annuel à charge du compte d'exploitation.

Le montant de ce prélèvement calculé de manière à représenter l'amortissement industriel normal des voies, du matériel, de l'outillage, des bâtiments et ouvrages d'art, sera fixé chaque année dans la loi du Budget ;

2<sup>o</sup> Par le produit de la vente du matériel désaffecté ;

3<sup>o</sup> Par le produit du placement de son avoir.

#### ART. 34.

Il est créé un fonds d'assurance destiné à régulariser les dépenses résultant de pertes, d'avaries, d'accidents, d'incendies et autres sinistres. Il est doté d'une somme de 10 millions de francs par un prélèvement sur le produit de la première émission d'obligations.

Le fonds est ensuite alimenté :

1<sup>o</sup> Par un prélèvement à charge du compte d'exploitation calculé de manière à représenter la moyenne des dépenses effectuées au cours des cinq dernières années des chefs énumérés au premier alinéa du présent article ;

2<sup>o</sup> Par le produit du placement de son avoir.

#### ART. 35.

Il est créé un fonds de réserve destiné

Dit fonds krijgt als grondkapitaal eene som van 10 millioen frank, gelicht op de opbrengst van de eerste uitgifte van obligatiën.

Vervolgens wordt het gevoed :

1<sup>o</sup> Door een jaarlijksche lichting ten laste van de exploitatierekening.

Het bedrag der aldus te lichten som, zóó berekend dat de normale industrieele aflossing van sporen, van materieel, van toerusting, van gebouwen en kunstwerken er door voorgesteld weze, wordt elk jaar in de wet van de begrooting bepaald ;

2<sup>o</sup> Door de opbrengst van den verkoop van het aan zijne bestemming onttrokken materieel ;

3<sup>o</sup> Door de opbrengst van de plaatsing van zijn tegoed.

#### ART. 34.

Een verzekeringsfonds wordt gevormd tot regeling van de uitgaven wegens beschadiging, ongeval, brand en andere rampen. Het krijgt als grondkapitaal een som van 10 millioen frank gelicht op de opbrengst van de eerste uitgifte van obligatiën.

Het fonds wordt vervolgens gevoed :

1<sup>o</sup> Door eene lichting ten laste van de exploitatierekening, derwijze berekend dat zij het middelcijfer vertegenwoordigt der uitgaven, tijdens de vijf laatste jaren gedaan uit hoofde van een der in het eerste lid van dit artikel opgesomde gevallen ;

2<sup>o</sup> Door de opbrengst van de plaatsing van zijn tegoed.

#### ART. 35.

Een reservefonds wordt gevormd tot

à parer éventuellement aux malis annuels.

Il est doté d'une somme de 15 millions de francs par un prélèvement sur le produit de la première émission d'obligations.

Le fonds est ensuite alimenté :

1° Par les bonis annuels ;

2° Par le produit du placement de son avoir.

Lorsque le fonds de réserve dépasse 25 % de la moyenne des recettes des trois dernières années, l'excédent est porté au compte de profits et pertes et l'affectation en est réglée par la loi d'approbation des comptes.

#### ART. 36.

Le mode de placement de la partie disponible des fonds prévus aux articles 33, 34 et 35 sera déterminé par les Ministres des Finances et des Chemins de fer.

Ce placement ne pourra être fait qu'en titres de l'État ou jouissant d'une garantie de l'État.

§ 5. — Comptabilité industrielle.  
Approbation des comptes.

#### ART. 37.

Il est tenu à l'Administration des Chemins de fer une comptabilité industrielle en partie double faisant apparaître en tout temps la situation financière du réseau ; les opérations des recettes et dépenses d'exploitation, d'établissement, d'approvisionnement et celles se rapportant aux fonds de renouvellement et d'amortissement, d'assurance, de réserve, font l'objet de comptes distincts.

gebeurlijke dekking van de jaarlijksche tekorten.

Het krijgt als grondkapitaal eene som van 15 millioen frank door eene lichting op de opbrengst van de eerste uitgifte van obligatiën.

Het fonds wordt vervolgens gevoed :

1° Door de jaarlijksche bonis ;

2° Door de opbrengst van de plaatsing van zijn tegoed.

Bedraagt het reservefonds meer dan 25 t. h van de gemiddelde ontvangsten over de drie laatste jaren, dan wordt het overschot overgedragen op de winsten verliesrekening en de bestemming ervan geregeld door de wet tot goedkeuring der rekeningen.

#### ART. 36.

De wijze van plaatsing van het beschikbare deel der bij artikelen 33, 34 en 35 voorziene fondsen wordt bepaald door de Ministers van Financiën en van Spoorwegen.

Deze plaatsing mag enkel geschieden in titels van den Staat of onder den waarborg van den Staat.

§ 5. — Industriële rekenplichtigheid.  
Goedkeuring der rekeningen.

#### ART. 37.

Bij het Beheer van Spoorwegen wordt een dubbele industriële boekhouding gehouden die te allen tijde een overzicht geeft over den geldelijken toestand van het net ; afzonderlijke rekeningen worden opgemaakt voor de bewerkingen der ontvangsten en uitgaven van exploitatie, aanleg, bevoorrading en deze betreffende het fonds van vernieuwing en aflossing, de verzekerings- en reservefondsen.

## ART. 38.

Les comptes d'établissement et d'approvisionnement sont justifiés par des inventaires.

Les objets sont inventoriés à leur prix de revient.

## ART. 39.

Au plus tard, le 30 juin de chaque année, le Ministre des Chemins de fer soumet à l'approbation des Chambres, le compte des opérations de l'année précédente divisé en deux parties : la première partie du compte fait ressortir la situation des crédits budgétaires et leur emploi; la seconde partie présente le bilan appuyé des documents et renseignements nécessaires et notamment les inventaires, un état des dépenses d'établissement de l'exercice écoulé, les états de situation des fonds prévus aux articles 33, 34 et 35, ainsi que le compte de profits et pertes et le compte d'exploitation.

Le Ministre joint à ce compte, son rapport de gestion.

## ART. 40.

Le bilan comprend notamment à l'actif :

- 1° Les immobilisations;
- 2° Les travaux en cours;
- 3° L'avoir en caisse;
- 4° L'avoir chez le caissier de l'État et en compte chèques postaux;
- 5° Les valeurs mobilières;
- 6° Les approvisionnements et matériels;
- 7° Les débiteurs divers;
- 8° Les comptes d'ordre débiteurs.

## ART. 38.

De rekeningen van aanleg en bevoorrading worden gerechtvaardigd door inventarissen.

De voorwerpen worden tegen hun kostprijs in den inventaris opgenomen.

## ART. 39.

Uiterlijk op 30 Juni van elk jaar, onderwerpt de Minister van Spoorwegen de in twee deelen verdeelde rekeningen der verrichtingen van het vorige jaar aan de goedkeuring der Kamers; het eerste deel der rekening geeft den toestand weer van de bij de Begrooting voorziene kredieten en hun gebruik; het tweede deel is de balans, gerechtvaardigd door de noodige bescheiden en inlichtingen en namelijk, de inventarissen, een staat van uitgaven voor aanleg over het verlopen dienstjaar, de toestandstaten van de bij artikelen 33, 34 en 35 voorziene fondsen, alsmede de winst- en verliesrekening en de exploitatierekening.

De Minister voegt bij dit verslag, zijn verlag van beheering.

## ART. 40.

Op het *actief* van de balans worden, inzonderheid, vermeld :

- 1° De vaste goederen;
- 2° De in gang zijnde werken;
- 3° Het tegoed in kas;
- 4° Het tegoed bij den Rijkskassier en op postcheckrekening;
- 5° De roerende waarden;
- 6° De voorraden en bouwstoffen;
- 7° De verschillende schuldenaars;
- 8° De debetrekeningen :

*Au passif :*

- 1° La dette envers le Trésor prévue à l'article 63;
- 2° Le montant de l'amortissement de cette dette;
- 3° La dette afférente aux emprunts spéciaux effectués pour le Chemin de fer ou aux avances du Trésor;
- 4° Le montant de l'amortissement de cette dette;
- 5° Les subventions;
- 6° Le fonds de renouvellement et d'amortissement;
- 7° Le fonds d'assurance;
- 8° Le fonds de réserve;
- 9° Les créiteurs divers;
- 10° Les comptes d'ordre créiteurs.

## ART. 41.

L'état des dépenses d'établissement comprend notamment :

*D'une part :*

- 1° Les dépenses d'extension, de rachat et de parachèvement;
- 2° Les intérêts intercalaires.

Et d'autre part, les ressources au moyen desquelles il a été fait face à ces dépenses en distinguant :

- 1° Le produit de l'aliénation d'immeubles;
- 2° Les fonds provenant d'intervention de tiers;
- 3° Les fonds provenant de l'emprunt ou d'avances du Trésor.

## ART. 42.

Le compte d'exploitation comprend notamment :

*Aux recettes :*

Le produit du trafic subdivisé comme suit : voyageurs et bagages; marchan-

*Op het passief :*

- 1° De schuld jegens de Schatkist voorzien bij artikel 63;
- 2° Het bedrag van de aflossing dezer schuld;
- 3° De schuld, verbonden aan de voor den Spoorweg gedane bijzondere leeningen en aan de voorschotten der Schatkist;
- 4° Het bedrag van de aflossing dezer schuld;
- 5° De toelagen;
- 6° Het fonds van vernieuwing en van aflossing;
- 7° Het verzekeringsfonds;
- 8° Het reservefonds;
- 9° De verschillende schuldeischers;
- 10° De creditrekeningen.

## ART. 41.

De staat der aanlegkosten bevat inzonderheid :

*Eenerzijds :*

- 1° De kosten van uitbreiding, van naasting en van eindvoltooiing;
- 2° De aanvullingsinteressen;

En anderzijds, de inkomsten waarmede die kosten gedekt werden mits te onderscheiden :

- 1° De opbrengst van het verkoopen van onroerende goederen;
- 2° De gelden herkomstig van de tuschenkomst van derden;
- 3° De gelden herkomstig van de leening of van voorschotten der Schatkist.

## ART. 42.

De exploitatierekening bevat inzonderheid :

*Als ontvangsten :*

De opbrengst van het verkeer, onderverdeeld aldus : reizigers en reisgoed;

dises ; produit du domaine et des exploitations accessoires.

*Aux dépenses :*

Les dépenses d'exploitation subdivisées suivant leur nature ; les prélèvements destinés au fonds de renouvellement et d'amortissement ainsi qu'au fonds d'assurance.

Le compte d'exploitation est soldé à la fin de chaque exercice par le compte de profits et pertes.

ART. 43.

Le compte de profits et pertes comprend notamment outre le solde du compte d'exploitation :

*Au crédit :*

1° Les produits des capitaux disponibles autres que ceux prévus aux articles 33, 34 et 35 ;

2° Les intérêts intercalaires ;

3° En cas de déficit, les prélèvements sur le fonds de réserve.

*Au débit :*

1° Les charges financières ;

2° Les amortissements extraordinaires ;

3° Le solde disponible versé au fonds de réserve.

ART. 44.

Les charges financières à porter au compte de profits et pertes comprennent :

1° Les intérêts et l'amortissement de la dette envers le Trésor conformément aux stipulations de l'article 64.

2° Les intérêts des emprunts spéciaux contractés pour l'Administration des Chemins de fer ou des avances du Trésor ;

goederen ; opbrengst van het domein en van de bijkomende exploitatiën.

*Als uitgaven :*

De exploitatie-uitgaven, onderverdeeld volgens haren aard : de gelichte sommen bestemd voor het fonds van vernieuwing en van aflossing, alsmede voor het verzekeringsfonds.

Het saldo der exploitatierekening wordt op het einde van elk dienstjaar overgebracht op de winst- en verliesrekening.

ART. 43.

De winst- en verliesrekening bevat inzonderheid buiten en behalve het saldo der exploitatierekening :

*Op het crediet :*

1° De opbrengsten der beschikbare kapitalen, andere dan deze voorzien in artikelen 33, 34 en 35 ;

2° De aanvullingsinteressen ;

3° Ingeval van tekort, de sommen gelicht op het reservefonds.

*Op het debet :*

1° De geldelijke lasten ;

2° De buitengewone aflossingen ;

3° Het beschikbaar saldo gestort in het reservefonds.

ART. 44.

De in de winst- en verliesrekening te boeken geldelijke lasten bevatten :

1° De interesten en de aflossing van de schuld jegens de Schatkist, overeenkomstig de bepalingen van artikel 64 ;

2° De interesten van de voor het Beheer van Spoorwegen aangegane bijzondere leeningen of van de voorschotten der Schatkist ;

3° L'amortissement, en une période de nonante ans, sur la base d'un taux de 4 % :

a) De la totalité des dépenses autres que celles relatives au matériel roulant, à l'outillage et au mobilier, portées chaque année, au compte d'établissement ;

b) Du tiers des dépenses en matériel roulant, outillage et mobilier, portées chaque année au compte précité.

§ 6. — Contrôle de la Cour des Comptes.

ART. 45.

La Cour des Comptes est chargée :

1° Du contrôle des dépenses. Elle examine si les dépenses sont légales, si les crédits budgétaires n'ont pas été dépassés, si les transferts et dépenses supplémentaires ont été approuvés par la loi.

Les dépenses sont justifiées après paiement.

2° De la vérification de la gestion des comptables, conformément à l'article 32 ;

3° Du contrôle de la comptabilité industrielle ;

4° De la vérification du compte général prévu à l'article 39. Ce compte est soumis au plus tard le 1<sup>er</sup> mai à la Cour des Comptes qui consigne ses observations dans un rapport aux Chambres. Ce rapport est déposé au plus tard dans les deux mois à compter du jour de la remise du compte général à la Cour.

ART. 46.

La Cour des Comptes se fait délivrer tous états, pièces comptables et donner

3° De aflossing, binnen een tijdperk van negentig jaar, op grondslag van een bedrag van 4 t. h. :

a) Der gezamenlijke uitgaven andere dan deze betreffende het rollend materieel, de toerusting en de meubelen, welke elk jaar op de aanlegrekening worden geboekt ;

b) Van het derde der uitgaven voor rollend materieel, toerusting en meubelen, welke elk jaar op voormelde rekening worden geboekt.

§ 6. — Toezicht door het Rekenhof.

ART. 45.

Het Rekenhof is belast :

1° Met het toezicht over de uitgaven, Het onderzoekt of de uitgaven wettelijk zijn, of de begrootingskredieten niet werden overschreden, of de overschrijvingen en bijkomende uitgaven goedgekeurd werden door de wet.

De uitgaven worden gerechtvaardigd na betaling.

2° Met het nazien van de beheering der rekenplichtigen, overeenkomstig artikel 32 ;

3° Met het toezicht over de industriële rekenplichtigheid ;

4° Met het nazien van de algemeene rekening voorzien bij artikel 39. Deze rekening wordt uiterlijk op 1 Mei voorgelegd aan het Rekenhof, dat zijne opmerkingen opneemt in een verslag aan de Kamers. Dit verslag wordt ingediend uiterlijk binnen de twee maanden te rekenen van den dag der afgifte van de algemeene rekening aan het Hof.

ART. 46.

Het Rekenhof vraagt mededeeling van alle staten, rekenplichtige stukken

tous renseignements nécessaires au contrôle des recettes et des dépenses, des inventaires ainsi que des entrées et sorties de magasin.

Les principaux livres de comptabilité sont cotés et paraphés par la Cour des Comptes.

Le paraphe peut être remplacé par le sceau de la Cour.

§ 7. — Déchéance des Créances. —  
Prescriptions légales et Oppositions.

ART. 47.

Sont prescrites et définitivement éteintes au profit de l'Administration des Chemins de fer, sans préjudice des déchéances prononcées par les lois antérieures ou constatées par des marchés ou conventions, toutes créances qui n'auraient pas été payées dans le délai de cinq ans, à partir de l'ouverture de l'exercice.

ART. 48.

Les dispositions de l'article précédent ne sont pas applicables aux créances dont le paiement n'a pu être effectué dans les délais déterminés, par le fait de l'Administration ou par suite d'instances entamées devant l'autorité judiciaire. Tout créancier a le droit de se faire délivrer par l'Administration des Chemins de fer, un bulletin énonçant la date de sa demande et les pièces produites à l'appui.

ART. 49.

Toute créance dont le paiement n'a pas été réclamé dans le délai de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier de l'année qui donne son nom à l'exercice est prescrite

en inlichtingen van allen aard, vereischt voor het toezicht over de ontvangsten en de uitgaven, de inventarissen alsmede het in- en uitgaan der magazijnen.

De voornaamste boeken van rekenplichtigheid worden nagezien en geparafeerd door het Rekenhof.

De paraaf kan door het zegel van het Hof vervangen worden.

§ 7. — Verval der schuldvorderingen.  
Wettelijke verjaring en verzet.

ART. 47.

Zijn vervallen en voorgoed vernietigd ten bate van het Beheer van Spoorwegen, onverminderd het verval uitgesproken door vroegere wetten of vastgesteld door overeenkomsten of contracten, al de schuldvorderingen die niet zouden betaald zijn binnen den termijn van vijf jaar, met ingang van de opening van het dienstjaar.

ART. 48.

De bepalingen van voorgaand artikel gelden niet voor de schuldvorderingen waarvan de betaling binnen den gestelden termijn niet kon uitgevoerd worden door het toedoen van het Beheer of wegens eischen ingesteld bij de rechterlijke overheid. Elk schuldeischer heeft het recht zich door het Beheer van Spoorwegen een bulletin te doen afleveren met opgave van den datum zijner aanvraag en de stukken waarmede zij gestaafd werd.

ART. 49.

Elke schuldvordering waarvan de betaling niet gevorderd werd binnen den termijn van vijf jaar, met ingang van 1 Januari van het jaar dat zijn naam

au profit de l'Administration des Chemins de fer.

Cette prescription n'atteint pas les créances qui seraient frappées de saisie-arrêt ou d'opposition.

**ART. 50.**

A l'expiration de la cinquième année, le montant des créances frappées de saisies-arrests ou oppositions est versé à la Caisse des dépôts et consignation à la conservation des droits de qui il appartiendra.

Ce versement libère entièrement l'Administration des Chemins de fer.

**ART. 51.**

Sauf dispositions contraires dans les conventions internationales légalement conclues, sont définitivement acquises à l'Administration des Chemins de fer, les sommes versées à ses caisses pour être remises à destination et dont le paiement ou le remboursement n'a pas été réclamé par les ayants droit dans un délai de cinq ans à partir du jour des versements des valeurs.

**ART. 52.**

Les saisies-arrests ou oppositions sur des sommes dues par l'Administration des Chemins de fer et validées par des jugements régulièrement signifiés sont valables pendant trente ans.

Les autres, ainsi que les significations de cession et délégation n'ont d'effet que pendant cinq ans à compter de leur date.

**ART. 53.**

Toutes saisies-arrests ou oppositions sur des sommes dues par l'Administra-

aan het dienstjaar geeft, is verjaard ten bate van het Beheer van Spoorwegen.

Deze verjaring treft niet de schuldvorderingen, die met beslaglegging of verzet mochten bezwaard zijn.

**ART. 50.**

Bij het verstrijken van het vijfde jaar, wordt het bedrag der met beslaglegging of verzet bezwaarde schuldvorderingen in de deposito- en consignatiekas gestort tot vrijwaring van de rechten van wie behoort.

Deze storting geldt als volledige kwijting voor het Beheer van Spoorwegen.

**ART. 51.**

Behoudens andersluidende bepalingen in wettelijk gesloten internationale overeenkomsten, blijven voorgoed aan het Beheer van Spoorwegen verworven, de tot aflevering ter bestemming in dezes kassen gestorte sommen, waarvan de betaling of de terugbetaling door de rechthebbenden niet gevorderd werd binnen den termijn van vijf jaar met ingang van den dag van storting der waarden.

**ART. 52.**

De bij regelmatig beteekend vonnis bekrachtigde beslagleggingen of verzet op door het Beheer van Spoorwegen verschuldigde sommen gelden voor dertig jaar.

De andere, alsmede de beteekenissen van afstand en volmacht gelden maar gedurende vijf jaar, te rekenen van hunnen datum.

**ART. 53.**

Alle beslaglegging of verzet op door het Beheer van Spoorwegen verschul-



tion des Chemins de fer, toutes significations de cessions ou transport des dites sommes et toutes autres notifications ayant pour objet d'en arrêter le paiement, doivent, à peine de nullité, être faites entre les mains du Ministre des Chemins de fer ou de son délégué, et en cas d'urgence, en mains de l'agent chargé d'effectuer le paiement.

### CHAPITRE III.

#### Contrats, marchés et adjudications.

##### Art. 54.

Tous les marchés sont faits avec concurrence, publicité et à forfait, sauf les exceptions établies par les lois ou mentionnées aux articles suivants.

##### Art. 55.

Il peut être traité de gré à gré :

1° Pour les contrats dont l'importance totale n'excède pas 50,000 francs, ou s'il s'agit d'un marché passé pour plusieurs années, dont l'importance annuelle moyenne n'excède pas 15,000 francs;

2° Pour les objets dont la fourniture ne peut donner lieu à aucune concurrence;

3° Pour les objets dont le monopole de fabrication est couvert par un brevet d'invention;

4° Pour les ouvrages et les objets d'art et de précision, dont l'exécution exige l'intervention d'artistes ou d'ouvriers spécialistes;

5° Pour les exploitations, fabrica-

digde sommen, alle beteekenissen van afstand of overdracht van voormelde sommen en alle andere kennisgevingen om de betaling ervan te schorsen, dienen, op straf van ongeldigheid, gedaan in handen van den Minister van Spoorwegen of van zijnen gemachtigde en, in spoedeischend geval, in handen van den met de betaling belasten bediende.

### HOOFDSTUK III.

#### Contracten, overeenkomsten en aanbestedingen.

##### Art. 54.

Al de overeenkomsten worden gedaan met mededinging, bekendmaking en tegen over 't geheel bepaalde som, behoudensde uitzonderingen, wettelijk bepaald of vermeld in volgende artikelen.

##### Art. 55.

Er mag gehandeld worden uit de hand :

1° Voor de overeenkomsten die, gezamenlijk, niet meer beloopt dan tot 50,000 frank, of voor eene overeenkomst gesloten voor verscheidene jaren die, gemiddeld, niet meer beloopt dan tot 15,000 frank per jaar;

2° Voor voorwerpen, waarvan de levering geen aanleiding kan geven tot mededinging;

3° Voor voorwerpen, waarvan het monopolie van vervaardiging gedeekt is door een uitvindingspatent;

4° Voor de kunst- en juistheidswerken en -voorwerpen, voor wier uitvoering de tusschenkomst van kunstenaars of van bijzondere vakmannen is vereischt;

5° Voor de exploitatiën, vervaardi-

tions et fournitures qui ne sont faites qu'à titre d'essai;

6° Pour les matières et denrées, qui en raison de leur nature, doivent être achetées et choisies chez le vendeur;

7° Pour les fournitures, transports ou travaux qui, aux adjudications n'ont pas été soumissionnés, ou l'on été à des conditions inacceptables;

8° Pour les fournitures, transports et travaux, qui en raison de l'urgence, ne peuvent subir les délais inhérents aux adjudications.

#### ART. 56.

Exceptionnellement, l'Administration peut, si les circonstances l'exigent, conclure des marchés de gré à gré, en dehors des cas prévus à l'article 55

Les décisions prises par le Ministre des Chemins de fer sont déposées, justifications à l'appui, sur le bureau de chacune des Chambres, dans le mois de session qui suit la conclusion du contrat.

#### ART. 57.

L'Administration des Chemins de fer ne fait aucun contrat, marché ou adjudication pour un terme dépassant une année.

Elle peut toutefois contracter :

1° Pour un terme ne dépassant pas cinq ans :

a) Pour l'exécution de travaux d'une importance telle qu'ils ne peuvent être terminés pendant la durée d'une année;

b) Pour la fourniture des impressions et reliures;

c) Pour l'entreprise d'utéréosotage

gingen en leveringen die maar als proef dienen;

6° Voor de stoffen en eetwaren die, uit hunnen aard, dienen gekocht en gekozen bij den verkooper;

7° Voor de leveringen, vervoermiddelen of werken, waarvoor bij de aanbesteding, niet of tegen onaannemelijke voorwaarden werd ingeschreven;

8° Voor de leveringen, vervoermiddelen en werken, die uit reden van hoogdringendheid, de aan de aanbesteding verbonden termijnen niet kunnen ondergaan.

#### ART. 56.

Bij uitzondering mag het Beheer, zoo de omstandigheden het vereischen, uit de hand overeenkomsten sluiten, buiten de in artikel 55 voorziene gevallen.

De door den Minister van Spoorwegen getroffen besluiten worden, met de rechtvaardigende bewijsstukken, in de zittingsmaand die volgt op het sluiten van het contract bij het bureel van elke der Kamers ingediend.

#### ART. 57.

Het Beheer van Spoorwegen gaat geen enkel contract, geen enkele overeenkomst of aanbesteding aan voor een termijn van méér dan één jaar.

Het mag echter overeenkomen :

1° Voor eenen termijn van ten hoogste vijf jaar :

a) Voor de uitvoering van werken, die binnen den duur van één jaar niet kunnen geëindigd zijn;

b) Voor de levering van drukwerken en inbindingen;

c) Voor de aanneming van het

des supports de voies et de bois spéciaux;

d) Pour les baux de location ou d'entretien.

2<sup>o</sup> Pour un terme ne dépassant pas dix ans :

a) Pour la fourniture de gaz;

b) Pour l'entreprise de manœuvres par traction chevaline;

c) Pour l'entreprise des services de camionnage;

d) Pour le chauffage et la ventilation des bâtiments;

e) Pour la cession des cendrées.

3<sup>o</sup> Pour un terme ne dépassant pas vingt-cinq ans :

a) Pour la fourniture d'eau;

b) Pour la fourniture de courant électrique.

Lorsque la nature du marché le comporte, l'Administration peut également, si les clauses du contrat l'y autorisent, proroger d'année en année, pendant quatre ans au plus, tout marché conclu pour une période d'un an.

#### ART. 58.

Exceptionnellement, l'Administration des Chemins de fer peut, si les circonstances l'exigent et après approbation du Conseil des Ministres, conclure des contrats d'une durée supérieure à celles prévues à l'article 57.

Les décisions prises seront déposées, justifications à l'appui, sur le bureau de chacune des Chambres, dans le mois de session qui suivra la conclusion du contrat,

creosoteeren van spoordraagstukken en bijzondere stukken hout;

d) Voor de huur- of onderhoudsovereenkomsten.

2<sup>o</sup> Voor een termijn van ten hoogste tien jaar :

a) Voor de levering van gas;

b) Voor de onderneming van rangeeringen met paarden;

c) Voor de onderneming van de besteldiensten;

d) Voor de verwarming en ventilating der gebouwen;

e) Voor het overlaten van asch.

3<sup>o</sup> Voor eenen termijn van ten hoogste vijf en twintig jaar :

a) Voor de levering van water;

b) Voor de levering van electrischen stroom.

Als het met den aard van de overeenkomst strookt, kan het Beheer insgelijks, indien de bepalingen van het contract het daartoe machtigen, van jaar tot jaar gedurende ten langste vier jaar, elke voor een tijdperk van één jaar gesloten overeenkomst verlengen.

#### ART. 58.

Bij uitzondering, kan het Beheer van Spoorwegen, als de omstandigheden het vergen, en na goedkeuring van den Ministerraad, contracten sluiten, waarvan de duur langer is dan deze, voorzien bij artikel 57.

De genomen beslissingen worden, met de rechtvaardigende bewijsstukken, in de zittingsmaand die volgt op het sluiten van het contract, bij het bureel van elke Kamer ingediend.

**Art. 59.**

L'Administration des Chemins de fer remet, chaque année, aux Chambres Législatives, à l'appui de son rapport de gestion :

1° Un état sommaire des adjudications, contrats et marchés d'un import de 100,000 francs et plus, passés dans le courant de l'année échue.

Ce relevé comprend, en outre, les adjudications, contrats, marchés inférieurs à cette somme, qui s'élèveraient ensemble pour des objets de même nature à 100,000 francs et plus ;

2° Un état sommaire des marchés de gré à gré, dépassant 20,000 francs, accompagné des motifs de ces marchés.

Ces états indiquent le nom et le domicile du contractant, la durée et les conditions essentielles des contrats.

**Art. 60.**

Aucun marché, aucune convention pour travaux et fournitures ne peut stipuler d'acompte que pour un service fait et accepté.

**CHAPITRE IV.****Dispositions diverses et transitoires.****Art. 61.**

Un arrêté royal, pris sur proposition des Ministres des Chemins de fer et des Finances, fixera la date à laquelle la présente loi entrera en vigueur.

**Art. 62.**

Au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'Administration des

**Art. 59.**

Het Beheer van Spoorwegen overhandigd elk jaar aan de wetgevende Kamers tot staving van zijn verslag van beheer :

1° Een beknopten staat van de aanbestedingen, contracten en overeenkomsten van een bedrag van 100,000 frank en meer, aangegaan in den loop van het vervallen jaar.

Deze staat bevat, bovendien, de aanbestedingen, contracten, overeenkomsten van minder dan deze som, die samen, voor voorwerpen van een zelfden aard, 100,000 frank en meer zouden bereiken;

2° Een beknopten staat van de overeenkomsten uit de hand van meer dan 20,000 frank vergezeld van de redenen dezer overeenkomsten.

Deze staten vermelden naam en woonplaats van den contractant, den duur en de hoofdzakelijke voorwaarden der contracten.

**Art. 60.**

Geene overeenkomst, geen contract voor werken en leveringen mag een voorschot bepalen, dan voor eenen voltrokken en aangenomen dienst.

**HOOFDSTUK IV.****Verschillende en voorloopige bepalingen.****Art. 61.**

Een op voorstel van de Ministers van Spoorwegen en van Financiën genomen Koninklijk besluit zal den datum bepalen, waarop deze wet in werking treedt.

**Art. 62.**

Bij het in werking treden van deze wet, neemt het Beheer van Spoorwegen

Chemins de fer, reprend tous contrats, marchés, conventions et engagements intéressant les chemins de fer de l'État.

## ART. 63.

La situation active et passive de l'Administration des Chemins de fer envers le Trésor sera arrêtée à la date fixée, conformément à l'article 61, par une Commission composée de trois délégués du Ministre des Finances, de trois délégués du Ministre des Chemins de fer et d'un Président, choisi par le Roi, parmi les membres de la Cour des Comptes.

Cette situation comprendra notamment :

*A l'actif :*

Le montant des sommes à verser par le Trésor pour achever la réparation des dommages occasionnés par la guerre;

*Au passif :*

1° Le montant des sommes non encore amorties par le Chemin de fer qui figure au compte de premier établissement des Chemins de fer de l'État et formant la part de ceux-ci dans la Dette belge;

2° La valeur des lignes et installations, du matériel, etc., dont le réseau s'est accru depuis 1914 et qui ne figure pas au compte de premier établissement;

3° La valeur des approvisionnements et matériaux repris;

4° La partie de l'encaisse revenant au Trésor;

5° Les dépenses imputées sur le Budget extraordinaire pour les allocations de vie chère.

alle contracten, overeenkomsten of verbintenissen over die de Staatsspoorwegen aanbelangen.

## ART. 63.

De actieve en passieve toestand van het Beheer van Spoorwegen tegenover de Schatkist wordt afgesloten op den datum, bepaald overeenkomstig artikel 61 door eene Commissie, bestaande uit drie gemachtigden van den Minister van Financiën, uit drie gemachtigden van den Minister van Spoorwegen en uit eenen door den Koning, onder de leden van het Rekenhof gekozen voorzitter.

Deze toestand bevat inzonderheid :

*Op het actief :*

Het bedrag van de door de Schatkist te storten sommen om de herstelling van de door den oorlog veroorzaakte schade te voltooien;

*Op het passief :*

1° Het bedrag van de door den spoorweg nog niet afgeloste sommen, dat voorkomt op de rekening van eersten aanleg der Staatsspoorwegen en dezer aandeel in de Belgische schuld uitmaakt;

2° De waarde van de lijnen en inrichtingen van het materieel, enz., door den spoorweg sedert 1914 aangewonnen en die niet voorkomt op de rekening van eersten aanleg;

3° De waarde van de overgenomen voorraden en materialen;

4° Het aan de Schatkist toekomende deel van het inkas;

5° De voor duurtetoeslag op de buitengewone Begrooting uitgetrokken uitgaven.

**Art. 64.**

La dette visée sub 1° de l'article précédent est remboursable par annuités payables par moitié le 1<sup>er</sup> mai et le 1<sup>er</sup> novembre de chaque année, dans un délai maximum de soixante ans.

L'annuité comprend les intérêts calculés au taux moyen des emprunts de l'État, à l'aide desquels le réseau a été constitué.

Les modalités d'intérêt et d'amortissement du restant de la dette envers le Trésor et notamment de celle visée aux 2°, 3°, 4° et 5° seront déterminées par les Ministres des Finances et des Chemins de fer.

**Art. 65.**

Transitoirement, les opérations de recettes et dépenses afférentes aux exercices qui précèdent celui de l'entrée en vigueur de la présente loi, seront rattachées à ces exercices, en suivant les méthodes appliquées sous l'ancien régime.

**Art. 66.**

Un arrêté royal pris en exécution de la présente loi, à l'initiative des Ministres des Chemins de fer et des Finances, réglera l'organisation du service financier et de la comptabilité.

**Art. 67.**

Exceptionnellement, pour la première année d'application de la présente loi, les délais fixés aux articles 39 et 45 pourront être dépassés de trois mois au maximum.

**Art. 64.**

De sub. 1° van het vorig artikel bedoelde schuld wordt afgelost door annuïteiten die, binnen een langsten termijn van zestig jaar, bij helft betaalbaar zijn op 1 Mei en 1 November van elk jaar.

In de annuïteit is de interest begrepen die berekend is tegen den gemiddelden interest van de Staatsleeningen waarmede het net werd ingericht.

De Ministers van Financiën en van Spoorwegen bepalen de modaliteiten van interest en aflossing van het overige gedeelte der schuld aan de Schatkist en inzonderheid van deze, bedoeld in 2°, 3°, 4° en 5°.

**Art. 65.**

Als overgangsmaatregel worden de verrichtingen van ontvangsten en uitgaven, betreffende de vóór de inwerkingtreding van deze wet gaande dienstjaren, verbonden met die dienstjaren volgens de onder het oude stelsel geldende doenwijze.

**Art. 66.**

Een Koninklijk besluit genomen in uitvoering van deze wet op voorstel van de Ministers van Spoorwegen en van Financiën zal de inrichting regelen van den financieelen en van den rekenplichtigen dienst.

**Art. 67.**

Bij uitzondering, mogen de bij artikelen 39 et 45 vastgestelde termijnen, voor het eerste jaar van toepassing dezer wet, met ten hoogste drie maanden overschreden worden.

Donné à Bruxelles, le 25 février 1924. | Gegeven te Brussel, den 25<sup>n</sup> Februari 1924.

**ALBERT.**

PAR LE ROI :

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

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Spoorwegen,  
Zeezezen, Posterijen en Telegrafien,*

**XAVIER NEUJEAN.**

*Le Premier Ministre,  
Ministre des Finances,*

*De Eerste Minister,  
Minister van Financiën,*

**G. THEUNIS.**

---