

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1974-1975**

24 OKTOBER 1974.

Voorstel van wet tot wijziging van de wetten van 17 juni 1953 op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de streek van Brussel en van 22 februari 1961 betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer.

(Ingediend door de heer Ramaekers c.s.).

TOELICHTING

De wetten van 17 juni 1953 en van 22 februari 1961 stellen het principe van de exploitatie van de netten van gemeenschappelijk stedelijk vervoer in volgens de formule van de « gemengde economie » (de openbare macht enerzijds en de privé-sector anderzijds).

Destijds waren de resultaten van het stedelijk vervoer positief en de inbreng van risico-dragend kapitaal door de privé-sector kon verantwoord worden, rekening houdend met de bijdrage van deze sector in de ontwikkeling van het stedelijk vervoer in België.

Toen reeds werden niettemin voorzorgen genomen om in elk geval de betaling te verzekeren, ten laste van de gemeenschap, van een dividend voor het gedeelte van het kapitaal ingebracht door de privé-sector. In de statuten van deze maatschappijen, bijgevoegd aan de voornoemde wetten, werd aldus de betaling van een dividend van 4,5 pct. verzekerd aan de privé-sector. In het geval van de M.I.V.B. is dit bedrag zelfs geïndexeerd (art. 45 van de statuten) op basis van een ingewikkelde formule waarin het indexcijfer van de prijzen de doorslag geeft. De statuten voorzien bovendien in de betaling aan de privé-aandeelhouders (uitsluitend maatschappijen die aan machtige holdings toebehoren) van 1 pct. van de ontvangsten om hun « algemene kosten en uitgaven voortvloeiend uit de aanbreng van hun technische diensten ter beschikking gesteld aan het Beheerscomité te dekken ».

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1974-1975**

24 OCTOBRE 1974.

Proposition de loi modifiant les lois du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la région bruxelloise et du 22 février 1961 relative à la création de sociétés de transports en commun urbains.

(Déposée par M. Ramaekers et consorts).

DEVELOPPEMENTS

Les lois du 17 juin 1953 et du 22 février 1961 consacrent le principe de l'exploitation des réseaux de transports en commun urbains selon la formule de l'« économie mixte » (pouvoirs publics d'une part, secteur privé d'autre part).

A l'époque, les transports urbains accusaient des résultats positifs et l'apport du capital à risques par le secteur privé pouvait se justifier compte tenu de la contribution de ce secteur au développement des transports urbains en Belgique.

Néanmoins, déjà à l'époque, des précautions furent prises pour assurer de toute façon le paiement à charge de la communauté d'un dividende à la part du capital apporté par le secteur privé. C'est ainsi que, dans les statuts des sociétés, annexés aux lois précitées, le paiement d'un dividende de 4,5 p.c. est garanti au secteur privé. Dans le cas de la S.T.I.B., ce montant est même indexé (art. 45 des statuts) sur la base d'une formule compliquée dans laquelle l'indice des prix intervient d'une façon prépondérante. En outre, les statuts prévoient le paiement aux actionnaires privés (qui sont exclusivement des sociétés appartenant à des holdings puissants) de 1 p.c. des recettes pour couvrir leurs « frais généraux et les dépenses dérivant du concours de leurs services techniques mis à la disposition du Comité de Gestion ».

Sedert de goedkeuring van de wetten van 1953 en 1961 is de toestand fundamenteel gewijzigd. De maatschappijen voor gemeenschappelijk stedelijk vervoer zijn zwaar deficitair. De Staat komt jaarlijks voor ettelijke miljarden tussenbeide, hetzij onder de vorm van directe subsidies, hetzij door de financiering van de infrastructuur en de aankoop van materieel. Het is te voorzien dat deze toestand gedurende de komende jaren zo zal blijven. Het stedelijk gemeenschappelijk vervoer vervult inderdaad voornamelijk een sociale rol.

Het lijkt ongezonder dat het privé-kapitaal geen enkel exploitatierisico dekt en verzekerd is van een vast dividend, in sommige gevallen zelfs geïndexeerd, terwijl de gemeenschap elk jaar meer moet bijdragen om deze openbare diensten in stand te houden.

De studies ten laste van de Schatkist worden bovendien geregeld toevertrouwd aan privé-maatschappijen die in vele gevallen tot dezelfde holdings behoren als de maatschappijen die genieten van de heffing van 1 pct. op de ontvangsten wegens technische hulp. In overeenstemming met de wettelijke bepalingen en met de statuten, wordt niet gecontroleerd of de betaling van de heffing van 1 pct. op de ontvangsten overeenstemt met werkelijk verleende diensten.

Het past aan deze toestand een einde te maken, die des te gevaarlijker is daar in een inflatoire periode het geïndexeerd dividend snel toeneemt en de ontvangsten als gevolg van de tariefverhogingen vergroten met als resultaat een toename van de uitkeringen aan de privé-ondernemingen, ongeacht de financiële resultaten van de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer.

Dit wetsvoorstel wil een einde maken aan deze toestand. Het privé-kapitaal moet terug de kenmerken hebben van risico-kapitaal. De betaling van diensten moet overeenkomen met werkelijke prestaties. Een geleidelijke overname van de privé-effecten door de Staat moet het mogelijk maken de privé-aandeelhouders te vergoeden die het risico van het privé-kapitaal in de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer niet meer wensen te dragen.

J. RAMAEKERS.

**

VOORSTEL VAN WET

ARTIKEL 1.

Aan de wetten van 17 juni 1953 op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de streek van Brussel en van 22 februari 1961 betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer wordt respectievelijk een artikel *2bis* en *3bis* toegevoegd, die luiden als volgt :

« De statuten van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer mogen geen bepalingen bevatten :

» a) die de betaling van een dividend verzekeren aan alle of een gedeelte van de aandeelhouders van de genoemde maatschappijen;

Depuis le vote des lois de 1953 et 1961, la situation est fondamentalement modifiée. Les sociétés de transports en commun urbains sont lourdement déficitaires. L'Etat intervient annuellement pour plusieurs milliards de francs, soit sous la forme de subsides directs, soit par le financement de l'infrastructure et de l'acquisition de matériel. Il est à prévoir que cette situation se maintiendra au cours des prochaines années. En effet, les transports en commun urbains remplissent essentiellement une mission sociale.

Il paraît malsain que le capital privé ne couvre aucun risque d'exploitation et qu'il soit assuré d'un dividende fixe, indexé même dans certains cas, alors que la communauté doit intervenir chaque année davantage pour le maintien de ces services publics.

En outre, des études à charge du Trésor sont régulièrement confiées à des sociétés privées, appartenant dans de nombreux cas aux mêmes holdings que les sociétés bénéficiaires du prélèvement de 1 p.c. sur les recettes pour les concours techniques. Conformément aux dispositions légales et aux statuts, aucune vérification n'est faite si le versement du prélèvement de 1 p.c. sur les recettes correspond à des services effectivement rendus.

Il convient de mettre fin à cette situation d'autant plus dangereuse qu'en période d'inflation, le dividende indexé augmente rapidement et que les recettes à la suite de la hausse des tarifs s'accroissent avec comme corollaire une augmentation des versements aux sociétés privées, peu importe les résultats financiers des sociétés de transports en commun urbains.

La présente proposition tend à mettre fin à cette situation. Le capital privé doit reprendre ses caractéristiques de capital à risques. Le paiement de services doit correspondre à des prestations effectives. Une reprise progressive des titres privés par l'Etat doit permettre d'indemniser les actionnaires privés qui ne désirent pas continuer à assumer le risque des capitaux privés engagés dans les sociétés de transports en commun urbains.

**

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE 1^{er}.

Dans les lois du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la région bruxelloise et du 22 février 1961 relative à la création de sociétés de transports en commun urbains il est inséré respectivement un article *2bis* et *3bis*, libellé comme suit :

« Les statuts des sociétés de transports en commun ne peuvent contenir des dispositions :

» a) garantissant le paiement d'un dividende à tout ou partie des actionnaires desdites sociétés;

» b) die aan de aandeelhouders de betaling op een forfaitaire basis van algemene kosten en van studies verzekeren; alleen is toegelaten de betaling van kosten in verband met reële prestaties gewettigd op basis van facturen. »

ART. 2.

De houders van aandelen van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer zijn gemachtigd om aan de Staat de terugbetaling te vragen van hun inbreng in overeenstemming met de bepalingen van de genoemde wetten van 17 juni 1953 en 22 februari 1961 inzake ontbinding van de maatschappijen.

ART. 3.

Deze wet treedt in werking de dag van haar bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

J. RAMAEKERS.
A. BOGAERTS.
E. LACROIX.
W. SCHUGENS.
W. VERNIMMEN.

» b) assurant aux actionnaires le paiement sur une base forfaitaire de frais généraux et d'études; seul est admis le paiement de frais relatifs à des prestations réelles dûment justifiées sur la base de factures. »

ART. 2.

Les titulaires des actions des sociétés de transports en commun sont habilités à demander à l'Etat le remboursement de leurs apports conformément aux dispositions prévues par les lois du 17 juin 1953 et du 22 février 1961 en cas de liquidation des sociétés.

ART. 3.

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