

BELGISCHE SENAAT SENAT DE BELGIQUE

ZITTING 1960-1961

SESSION DE 1960-1961

31 JANUARI 1961

31 JANVIER 1961

Ontwerp van wet betreffende de oprichting van
Maatschappijen voor Stedelijk gemeenschap-
pelijk vervoer.

Projet de loi relatif à la création de Sociétés de
Transports en commun urbains.

AMENDEMENTEN
VAN DE HH. DEKEYZER EN HERCOT.

AMENDEMENTS
PROPOSES PAR MM. DEKEYZER ET HERCOT.

Eerste Artikel.

Article Premier.

De tekst van dit artikel te vervangen door wat
volgt :

Remplacer le texte de cet article par ce qui
suit :

« Er worden vijf publiekrechtelijke verenigin-
gen met rechtspersoonlijkheid opgericht, respec-
tiefelijk genoemd :

« Il est créé cinq associations de droit public,
dotées de la personnalité juridique, dénommées
respectivement :

« Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer
van Antwerpen » ;

« Société des Transports intercommunaux
d'Anvers » ;

« Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer
van Gent » ;

« Société des Transports intercommunaux de
Gand » ;

« Société des Transports Intercommunaux de
Liège-Seraing » ;

« Société des Transports intercommunaux de
Liège-Seraing » ;

« Société des Transports Intercommunaux de
Charleroi » ;

« Société des Transports intercommunaux de
Charleroi » ;

« Société des Transports Intercommunaux de
Verviers ».

« Société des Transports intercommunaux de
Verviers ».

» Op de dag waarop de concessies en vergun-
ningen toegekend worden, zullen deze verenigin-
gen de activiteiten van gemeenschappelijk ver-
voer overnemen welke tot op die datum uitge-
oefend werden door :

» Ces associations assumeront à partir de la
date à laquelle leur seront accordées les conces-
sions et autorisations, les activités de transports
en commun exercées jusqu'à la dite date par :

» 1° — het voorlopig Comité van beheer van
de « Tramwegen van Antwerpen en Omgeving »
opgericht bij het verstrijken van de aan de naam-

» 1° — le Comité provisoire de Gestion des
« Tramwegen van Antwerpen en Omgeving »
institué à l'expiration des concessions octroyées

R.A 6026

R.A 6026

Zie :

Gedr. St. Senaat :

58 (Zitting 1960-1961) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van
Volksvertegenwoordigers.

93 (Zitting 1960-1961) : Verslag.

Voir :

Doc. Sénat :

58 (Session de 1960-1961) : Projet transmis par la Chambre des Représen-
tants.

93 (Session de 1960-1961) : Rapport.

loze vennootschap « Tramwegen van Antwerpen » toegekende concessies ;

» — de naamloze vennootschap « Electriscbe Tramwegen van Gent » die voorlopig het beheer van dit net waarneemt ;

» 2° — de « Société Anonyme des Tramways Unifiés de Liège et Extensions » ;

» — de naamloze vennootschap « Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions » ;

» — de « Société anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions » ;

» — de « Société anonyme des Tramways Verviétois ».

» De « Société des Transports intercommunaux de Liège-Seraing » zal de activiteiten overnemen van de « Société anonyme des Tramways unifiés de Liège et Extensions » en van de « Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions ».

» Alleen de openbare besturen : Staat, provincies Antwerpen, Oost-Vlaanderen, Luik en Henegouwen en de betrokken gemeenten zullen als lid van deze verenigingen aangenomen worden. »

Verantwoording.

Openbare besturen die zich onderling of met vertegenwoordigers van de particuliere sector verenigen, zijn niet bevoegd om zelf een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid op te richten. Deze rechtspersoonlijkheid kan immers slechts door een wet toegekend worden en bij gebreke van een algemene wet tot inrichting van de publiekrechtelijke verenigingen, moet ieder van hen bij een speciale wet « opgericht » worden.

In het ontwerp mag het dus niet volstaan aan de Koning de bevoegdheid te geven zijn goedkeuring te hechten aan de oprichting van een vereniging met rechtspersoonlijkheid. Goedkeuren betekent nog niet rechtspersoonlijkheid verlenen, en een vereniging die bij haar oprichting geen rechtspersoonlijkheid heeft, krijgt deze niet door 's Konings goedkeuring.

De wet moet duidelijk zeggen wat de bedoeling is. Het voorgestelde amendement zal alle moeilijkheden ter zake uit de weg ruimen.

Het stelsel van het gemengde beheer beantwoordt niet meer aan de eisen van onze tijd op het stuk van stedelijk gemeenschappelijk vervoer. Men kan immers bezwaarlijk op dit gebied de particuliere belangen en het algemeen belang met elkaar verzoenen. Het is wel normaal dat de directie van de vervoerdiensten wordt opgedragen aan bevoegde personen, en met name aan de huidige directeurs en ingenieurs, doch het is niet verantwoord dat hierbij financiële groepen worden betrokken die buiten de exploitatie staan.

à la société anonyme « Tramways d'Anvers » (Tramwegen van Antwerpen) ;

» — la société anonyme « Tramways Electriques de Gand » (Electriscbe Tramwegen van Gent) assumant, provisoirement, la gestion de ce réseau ;

» 2° — la « Société Anonyme des Tramways Unifiés de Liège et Extensions » ;

» — la société anonyme « Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions » ;

» — la « Société anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions » ;

» — la « Société anonyme des Tramways verviétois ».

» La « Société des Transports intercommunaux de Liège-Seraing » reprendra les activités de la « Société anonyme des Tramways unifiés de Liège et Extensions » et de la « Société Anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions ».

» Seuls les pouvoirs publics : Etat, provinces d'Anvers, de Flandre orientale, de Liège et de Hainaut et les communes intéressées seront admis en qualité de membres de ces associations. »

Justification.

Des pouvoirs publics associés entre eux ou même avec des représentants d'intérêts privés n'ont pas le pouvoir de créer eux-mêmes une association de droit public dotée de la personnalité juridique. Cette dernière qualité ne peut en effet être attribuée que par une loi, et à défaut de loi générale organisant les associations de droit public, chacune d'entre elles doit être « créée » par une loi spéciale.

Le projet ne peut donc se limiter à donner au Roi le pouvoir d'approuver la création d'une association dotée de la personnalité juridique. Approuver ne veut pas dire conférer, et l'association dépourvue de personnalité juridique au jour de sa création ne l'obtiendra pas par l'approbation royale.

Il faut donc que la loi dise clairement ce qu'elle veut faire. L'amendement proposé lèvera toute difficulté.

La formule d'économie mixte ne répond plus aux exigences de notre époque en matière de transports en commun urbains. Il paraît en effet difficile de concilier les intérêts privés et l'intérêt général en la matière. S'il est normal de confier la direction des réseaux à des personnes compétentes, directeurs et ingénieurs actuels, l'intervention de groupes financiers étrangers à l'exploitation ne se justifie pas.

Voor sommige diensten betekent de door de Regering voorgestelde regeling een achteruitgang. Te Antwerpen, bijvoorbeeld, is er sedert 1946 geen verband meer tussen de huidige voorlopige exploitatie en de vroegere concessiehoudende maatschappij. Een vertegenwoordiger van Electrobél heeft zitting in het voorlopige beheerscomité, doch enkel om er de belangen van zijn lastgevers te verdedigen.

Het vervoernet van Antwerpen verkeerde in 1946 in een erbarmelijke toestand. De betrokken financiële groep heeft ruimschoots geprofiteerd van de winst die tijdens de goede jaren werd gemaakt, doch heeft niets gedaan om het net te moderniseren. Er is dan ook hoegenaamd geen grond aanwezig om haar deel te laten uitmaken van de nieuwe maatschappij.

De nieuwe maatschappijen moeten integraal onder publiek beheer komen.

Art. 2.

Dit artikel te doen vervallen.

Verantwoording.

Door de aanneming van het amendement op artikel 1 wordt artikel 2 overbodig.

Art. 3.

In dit artikel, sub 2, de leden 2, 3 en 4 te vervangen door wat volgt :

« Ter terugbetaling van de sub 2 hierboven bedoelde inbreng zullen door de intercommunale maatschappijen uitgegeven en door de Staat gewaarborgde obligaties worden toegekend met een looptijd van 20 jaar en met een jaarlijkse rente van 4 %, na aftrek van de belastingen. »

Verantwoording.

De inbrengen van de vroegere concessiehouders moeten hun worden terugbetaald, vermits ze geen deel meer kunnen uitmaken van de nieuwe Intercommunale Maatschappijen. De uitgifte van obligaties met een looptijd van 20 jaar die 4 t. h. rente opleveren, zal de Intercommunale Maatschappijen in staat stellen de particuliere inbrengen geleidelijk terug te betalen, zonder dat hun kastoestand erdoor bezwaard zou worden, en tevens aan de vroegere concessiehouders een redelijke interest uit te keren gedurende de eerstkomende twintig jaren.

De financiële last zal niet zwaarder zijn in het systeem dat de terugbetaling van het bezit der vroegere concessiehouders regelt, wel integendeel. De formule volgens welke de vroegere maatschappijen bij het beheer betrokken worden, stelt immers voorop dat deze 1 t. h. van de bruto-ontvangsten, 4,5 t. h. van de waarde van de inbrengen, vrij van belasting, en 1/5 van het winstsaldo zouden krijgen, terwijl ze tevens hun inbrengen zouden behouden.

Het ontwerp van wet zelf voorziet overigens in de mogelijkheid om de tegoeden van de vroegere concessiehouders geleidelijk terug te betalen. Het voorgestelde amendement zet deze mogelijkheid om in een algemene regel.

R. DEKEYZER.
G. HERCOT.

Pour certains réseaux, la formule du Gouvernement représente un recul. A Anvers, par exemple, il n'y a plus de contact, depuis 1946, entre l'exploitation sous régime provisoire et l'ancienne société concessionnaire. Un représentant de l'Electrobél siège au Comité de gestion provisoire, mais uniquement pour y défendre l'intérêt de ses mandants.

Le réseau d'Anvers se trouvait, en 1946, dans un état lamentable. Le groupe financier a largement profité des résultats des années favorables, mais n'a rien fait pour moderniser ce réseau. Il n'y a plus aucune justification à le maintenir dans la nouvelle société.

Ces sociétés doivent être intégralement publiques.

Art. 2.

Supprimer cet article.

Justification.

L'adoption de l'amendement à l'article 1^{er} rend l'article 2 du projet sans objet.

Art. 3.

Au 2^o de cet article, remplacer les deuxième, troisième et quatrième alinéas par ce qui suit :

« Les apports visés au 2^o ci-dessus seront remboursés par la remise d'obligations, à 20 ans d'échéance, et portant intérêt, au taux de 4 % l'an, impôts déduits, émises par les Sociétés intercommunales et garanties par l'Etat. »

Justification.

Les apports faits par les anciens concessionnaires doivent leur être remboursés, puisqu'ils ne peuvent plus faire partie des nouvelles Sociétés intercommunales. La remise d'obligations à 20 ans et productives d'un intérêt de 4 p. c., permettra à la fois aux Sociétés intercommunales de rembourser les apports privés d'une manière progressive, sans que leur trésorerie en soit obérée, et aux anciens concessionnaires de toucher un intérêt raisonnable pendant les vingt années à venir.

La charge financière ne sera pas plus importante, bien au contraire, dans le système prévoyant le remboursement des biens appartenant aux anciens concessionnaires. La formule prévoyant l'introduction des anciennes sociétés postule en effet que celles-ci obtiendraient 1 p. c. des recettes brutes, 4,5 p. c. net d'impôts de la valeur des apports et 1/5 du solde bénéficiaire, tout en demeurant propriétaires de leurs apports.

Le projet de loi prévoit lui-même la possibilité de remboursement progressif des avoirs des anciens concessionnaires. L'amendement déposé ne fait que transformer cette possibilité en une règle générale.

Art. 21.

De tekst van dit artikel te vervangen door wat volgt :

« Bij het verstrijken van de concessies, en door het feit zelf van dit verstrijken, zal de overheid bij wie op dat ogenblik de verlening van nieuwe concessies berust, in al de rechten van de concessiehouder treden en onmiddellijk en zonder kosten in het bezit komen van al de goederen, dit alles vrij van iedere schuld of hypotheek, behalve de last van de obligatieleningen ter bestrijding van de nieuwe investeringsuitgaven. »

Verantwoording.

Er is geen geldige reden aanwezig waarom de Staat zou afzien van de terugvordering van 33 miljoen en van 10 miljoen ten gunste van het voorlopige Comité van beheer van de Antwerpse Tramwegen. Deze schuldvorderingen moeten opgenomen worden in het passief van de rekeningen van dit Comité, en er moet rekening mee worden gehouden bij de vaststelling van de waarde van de inbreng van ieder der deelgenoten van de nieuwe maatschappij. De twee schuldvorderingen hoeven trouwens niet onmiddellijk te worden terugbetaald, doch kunnen worden beschouwd als een inbreng van de Staat bij de oprichting van de nieuwe maatschappij.

De dienst wordt sedert 1946 geëxploiteerd voor rekening van wie het behoort. De nieuwe maatschappij zal profiteren van alles wat het actief sedertdien heeft vermeerderd. Het is dan ook maar billijk dat zij eveneens de overeenkomstige lasten draagt.

De nieuwe tekst strookt met de bedoeling van de concessie-verlenende overheid, die heeft gewild dat bij het verstrijken van de concessies al de goederen waarvan sprake is, terug naar de openbare besturen zouden keren.

Men kan tegen dit artikel niet aanvoeren dat het als een rem zal werken op de nieuwe investeringen tijdens de laatste jaren van de concessie, aangezien deze investeringen niet zullen worden gefinancierd door de particuliere vennoot, doch via obligatieleningen.

R. DEKEYZER.

MODELSTATUTEN**SUBAMENDEMENT OP HET AMENDEMENT
VAN DE HH. HERCOT EN DEKEYZER****Art. 38.**

Ingeval het amendement voorgesteld op letter f), van littera B) niet wordt aangenomen, een letter « h » toe te voegen luidend :

Art. 21.

Remplacer le texte de cet article par ce qui suit :

« A l'expiration des concessions, et par le seul fait de cette expiration, le pouvoir dont dépendra, à cette époque, l'octroi d'une concession nouvelle sera subrogé à tous les droits du concessionnaire et entrera immédiatement et gratuitement en possession de tous les biens, le tout quitte et libre de toute dette ou hypothèque autre que la charge des emprunts obligataires ayant couvert les dépenses d'investissements nouveaux. »

Justification.

Il n'y a aucune raison valable pour que l'Etat fasse abandon de la récupération des deux créances de 33 millions et de 10 millions en faveur du Comité provisoire de gestion des Tramways d'Anvers. Ces créances doivent apparaître au passif des comptes de ce Comité et entrer en ligne de compte lors de l'établissement de la valeur de l'apport de chacun des constituants de la nouvelle société. Les deux créances ne doivent d'ailleurs pas être remboursées immédiatement, mais peuvent fort bien être considérées comme un apport de l'Etat lors de la constitution de la nouvelle société.

Le réseau est exploité depuis 1946 pour compte de qui il appartiendra. La nouvelle société profitera de tout ce qui aura augmenté l'actif depuis cette date. Il est donc juste de lui faire supporter également les charges correspondantes.

Le nouveau texte est une transposition de la volonté du pouvoir concédant qui a voulu qu'au terme des concessions, tous les biens dont il est question, fassent retour aux pouvoirs publics.

On ne peut faire reproche à cet article de décourager les investissements nouveaux pendant les dernières années de la concession, puisque ces investissements ne seront pas financés par l'associé privé mais par la voie d'emprunts obligataires.

STATUTS-TYPES**SOUS-AMENDEMENT A L'AMENDEMENT
DE MM. HERCOT ET DEKEYZER****Art. 38.**

Au cas où l'amendement proposé à la lettre f) du littera B) ne serait pas adopté, ajouter un « h » libellé comme suit :

« h) een bedrag overeenstemmende met 1 % van de sub A hierboven vermelde ontvangsten, aan het gezamenlijke uitvoeringspersoneel toe te kennen, volgens door het paritaire comité te bepalen regels. »

Verantwoording.

Daar het personeel in de beheerslichamen van de onderneming vertegenwoordigd is, werd herhaaldelijk de nadruk gelegd op het feit dat het personeel deelgenoot is.

Het ware niet meer dan normaal dat het « kapitaal arbeid » dat het in feite vormt, zou worden bezoldigd in verhouding tot de maatschappelijke aandelen van reeks A, toebehorend aan de Openbare Besturen, en tot de maatschappelijke aandelen van reeks B, eigendom van het privé kapitaal.

Aldus zou een al te flagrante discriminatiemaatregel uit de weg geruimd zijn.

R. DEKEYZER.

« h) une somme correspondant à 1 % des recettes reprises à A ci-dessus, à attribuer à l'ensemble du personnel d'exécution, selon des règles à déterminer en commission paritaire. »

Justification.

Le personnel étant représenté dans les organes de gestion de l'entreprise l'accent a été mis, à diverses reprises, sur le fait que le personnel était associé.

Il serait normal que le « capital travail » qu'il constitue puisse obtenir une rémunération en rapport avec les parts sociales de série A, appartenant aux Pouvoirs publics, et des parts sociales de série B, propriété du capital privé.

Ainsi disparaîtrait une mesure de discrimination par trop flagrante.