

# Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 JUILLET 1926.

## Projet de loi

**autorisant le Gouvernement à approuver certaines modifications aux statuts de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux**

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESSIEURS,

Poursuivant sa politique de compression des charges publiques, le Gouvernement, d'accord avec le conseil d'administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, s'est préoccupé d'amender les statuts de l'Institution de manière à provoquer à la décharge des pouvoirs publics une intervention plus importante des particuliers, personnes privées ou sociétés commerciales et industrielles, dans la formation du capital d'établissement des lignes vicinales.

On le sait, depuis nombre d'années, l'État a consenti à fixer invariablement à la moitié sa part dans la souscription de ce capital, limite extrême autorisée par l'article 9 de la loi du 24 juin 1885. L'autre moitié, d'une manière très générale, est entièrement prise en charge par les provinces et les communes intéressées.

La situation de nos finances commande de réduire à l'avenir la contribution du Trésor pour les lignes nouvelles dont le rendement immédiat s'annonce inférieur au montant des annuités au moyen desquelles l'État se libère en quatre-vingt-dix ans. Les finances communales et provinciales étant souvent obérées aussi, il importe que, le cas échéant, les particuliers ayant un intérêt direct à la construction des lignes — industriels, commerçants, propriétaires de terrains — soient conviés, avec plus d'insistance que par le passé, à intervenir en faveur des exploitations projetées et à s'imposer au besoin certains sacrifices en raison des avantages tangibles qu'ils sont appelés à recueillir du fait des facilités assurées au transport de leurs produits, du développement de leurs affaires ou de la plus-value de leurs propriétés.

Or, l'article 5 des statuts de la Société Nationale stipule que les deux tiers au moins des actions de chaque ligne doivent être souscrites par l'État, les provinces et les communes, limitant ainsi au tiers du capital la quote-part pouvant être offerte à des particuliers.

Cette disposition a été prise dans l'intention d'assurer aux pouvoirs publics la prépondérance quant à la gestion et au contrôle de la Société Nationale. Cependant, la participation des particuliers représentait, au 31 décembre 1925, à peine 1.2 p. c. des capitaux s'élevant à 448,226,000 francs, investis dans le réseau vicinal. Au regard de l'influence légitime des pouvoirs publics actionnaires, rien ne s'oppose donc à ce que les statuts soient modifiés sur ce point comme il est proposé, de manière à permettre dorénavant l'attribution à des particuliers de la moitié des actions à émettre pour la construction de nouvelles lignes.

D'un autre côté, les efforts que la Société Nationale est disposée à déployer pour amener les particuliers à s'intéresser dans une plus large mesure à l'extension de son réseau pourraient se heurter à l'insuffisance du dividende statutaire. Aux termes de l'article 28, 2° B, des statuts, le premier dividende à allouer *aux particuliers* — qui sont tous tenus de se libérer au comptant et non point par annuités comme les pouvoirs publics — ne peut, en effet, excéder 4 p. c. du capital versé.

L'exposé des motifs de la loi du 14 avril 1898 s'exprime comme suit, en ce qui concerne la fixation de ce taux :

« L'article 28 actuel stipule que « le bénéfice de chaque ligne sera réparti à » titre de premier dividende entre les actionnaires de cette ligne jusqu'à concurrence de 4 1/2 p. c. du capital versé ou du montant de l'annuité due pour » acquitter ce capital selon le mode de libération des actions auquel ils ont donné » la préférence. »

» D'après cette disposition, les actionnaires qui se libèrent au comptant, particuliers ou pouvoirs publics, reçoivent un premier dividende calculé à raison » de 4 1/2 p. c.

» Ce taux n'est plus en concordance avec le prix du loyer des capitaux; il y a » lieu de le réduire. »

A l'époque où cette loi fut votée, le premier dividende alloué aux *pouvoirs publics*, équivalent, d'après l'article 28, 3°, des statuts, au montant de l'annuité due pour acquitter le capital souscrit n'atteignait que 3.40 p. c. Il est fixé actuellement à 6.25 p. c. Bien que les particuliers dont on escompte la coopération à la création des lignes soient appelés, comme il est dit plus haut, à en recueillir d'autres avantages que le dividende promis à leurs actions, il paraît équitable d'assigner à leurs capitaux une rémunération équivalente à celle qui est réservée aux pouvoirs publics à titre de premier dividende, soit 6.25 p. c. La rédaction nouvelle de l'article 28, 3°, répond à ces vues.

\*  
\* \* \*

Corrélativement au relèvement du taux du premier dividende à attribuer aux actionnaires, il y a lieu d'augmenter le taux de l'intérêt de retard prévu au premier alinéa de l'article 7; on estimera qu'il n'est pas exagéré de le porter de 6 à 8 p. c., eu égard au taux actuel du loyer de l'argent.

\*  
\* \* \*

L'article 16 fixe à 30,000 francs le maximum de la dotation annuelle à répartir en jetons de présence entre les président et membres du conseil d'administration, et à 10,000 francs celui des tantièmes revenant à chacun d'eux dans le partage des bénéfices au delà du premier dividende attribué aux actionnaires; pour le directeur général, le tantième est également limité à 10,000 francs par le second alinéa de l'article 22.

Il paraît logique et équitable d'augmenter ces maxima, dont la fixation remonte à l'origine de la société. Comme ils s'appliquent à des rémunérations accessoires, tout au moins en ce qui concerne les administrateurs, l'on ne songe pas à en mettre le montant en rapport avec la dévalorisation de notre monnaie, ni avec l'élévation du coût de la vie; mais il semble qu'une augmentation de 50 % de la rémunération du conseil d'administration se justifie pleinement, d'autant plus que, depuis la guerre, la tâche des administrateurs s'est singulièrement amplifiée. En effet, la Société Nationale a dû reprendre l'exploitation directe de la majeure

partie de ses lignes et en outre, pour prévenir la concurrence à son réseau ferré et sauvegarder ainsi les intérêts des actionnaires de celui-ci, dont l'Etat est de loin le principal, elle est tenue d'intervenir directement dans l'établissement et éventuellement dans l'exploitation de nombreux services vicinaux de transports automobiles sur route, pour lesquels la loi du 11 août 1924 lui reconnaît d'ailleurs un droit de préférence.

Quant au tantième du Directeur général, il paraît non moins indiqué d'en porter le maximum au double de celui des administrateurs, soit à 30,000 francs, de manière à respecter la proportionnalité avec les quotités de base prévues dans les statuts : d'un côté, en effet, l'article 16 attribue au Conseil d'administration un prélèvement de 2 % dans le partage des bénéfices, en le limitant à 10,000 francs, tandis que l'article 22 fixe ce taux à 4 % pour le Directeur général avec la même limite de 10,000 francs.

Ce maximum étant atteint depuis longtemps déjà, il se fait que l'avantage sur les administrateurs que l'on a voulu accorder à juste titre au Directeur général n'existe plus depuis lors ; l'équité et la tradition en matière de rémunération dans les sociétés commandent de faire disparaître cette anomalie.

Le Gouvernement propose donc de porter les maxima de la dotation annuelle et des tantièmes du Conseil d'administration respectivement à 45,000 francs et à 15,000 francs, de relever à 30,000 francs la limite du tantième du Directeur général et de modifier en conséquence les dispositions susvisées des articles 16 et 22.

\* ,

Enfin, il semble nécessaire, dans l'intérêt du contrôle à exercer par l'Etat, de compléter l'organisation de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux par la désignation de deux commissaires du Gouvernement représentant spécialement l'un le Ministre des Finances et l'autre le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, au sein du Conseil d'administration.

Le contrôle des opérations sociales tel que le prévoit l'article 21 des statuts, paraît devoir être élargi dans le sens d'une collaboration plus intime et plus effective des deux départements intéressés dans la gestion de la société.

D'une part, les questions d'ordre financier ont acquis dans l'organisme une place de premier plan. L'examen des projets de lignes au point de vue du rendement des capitaux incombe à l'Administration de la Trésorerie, et il sera hautement utile que ses études soient facilitées par les renseignements que son représentant aura pu puiser à la source. Ce délégué pourra, en outre, éclairer le conseil d'administration de la Société Nationale sur les raisons d'ordre général qui commandent au Ministre des Finances une politique en rapport avec les contingences budgétaires.

Les affaires de trésorerie proprement dites de la société, le choix du type des emprunts, les modalités de l'émission, le placement des disponibilités comportent non moins une entente permanente avec la trésorerie de l'Etat.

D'autre part, c'est à l'Administration des Chemins de fer (services des chemins de fer concédés) qu'appartiennent l'examen au point de vue technique, industriel et commercial des projets de lignes ferrées électriques et à vapeur et de services d'autobus, ainsi que le contrôle de l'entretien des voies et du matériel, des dépenses de construction, des conditions d'établissement et d'exploitation, la fixation des tarifs, les règlements de police, etc.

La nomination par le Ministre des Chemins de fer d'un second commissaire permettra à cette administration d'être éclairée pour ainsi dire au jour le jour sur les projets et les décisions du conseil d'administration, au sujet desquels elle ne reçoit à présent des informations que par la voie officielle, c'est-à-dire après des délais plus ou moins longs. Il en résulte que les observations éventuelles qu'elle peut avoir à présenter ne suivant point d'assez près les décisions prises, et que l'examen des affaires est exposé à subir des retards et à provoquer des controverses qu'il est possible et désirable de prévenir, pour la simplification de l'action administrative aussi bien que dans l'intérêt des solutions à intervenir.

Les considérations qui précèdent expliquent l'adjonction d'un second alinéa à l'article 21 des statuts.

\* \*

L'article premier du projet de loi que, d'après les ordres du Roi, nous avons l'honneur de soumettre aux Chambres législatives, tend à autoriser le Gouvernement à approuver le texte nouveau des articles 5, 7, 16, 21, 22 et 28, rédigé après accord avec le conseil d'administration de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux. Après décision des Chambres, une assemblée générale des actionnaires de la société sera appelée à ratifier les modifications proposées.

Comme on ne manquera pas de le remarquer, certaines des dispositions statutaires dont la modification est demandée, tels le relèvement du taux du premier dividende et de l'intérêt de retard, voire l'augmentation de la rémunération du conseil d'administration, sont des actes de gestion sociale qui, à raison du peu d'importance relative de leur objet, ne devraient pas nécessairement requérir l'intervention de la Législature; mais les statuts primitifs de la Société Nationale ayant été approuvés par la loi, ils font corps avec celle-ci, de sorte que toute modification statutaire doit être validée par les Chambres.

Un tel régime manque un peu de souplesse; il peut mettre obstacle à des réformes utiles et réalisables dans le cadre légal. Il paraît opportun de l'amender en conférant à l'assemblée générale des actionnaires et au Gouvernement le pouvoir d'apporter aux statuts les modifications que les circonstances commandent et qui ne vont pas à l'encontre des principes essentiels déposés dans la loi organique du 24 juin 1885 et dans celle du 11 août 1924, ainsi que dans le pacte social, tel qu'il résultera de l'application de la présente loi.

Tel est l'objet de l'article 2 du projet de loi, lequel s'inspire de l'article 23 de la loi sur la Banque Nationale de Belgique.

\* \*

D'un autre côté, il est nécessaire d'étendre aux services de transports automobiles exploités par la Société Nationale les dispositions de l'article 8 de la loi organique du 24 juin 1885, concernant la police des Chemins de fer vicinaux; l'article 3 du projet de loi complète dans ce sens ledit article 8.

*Le Ministre des Finances et Ministre des Colonies,*

B<sup>on</sup> HOUTART.

*Le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes,  
Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,*

E. ANSEELE.

# Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 8 JULI 1926.

## Wetsontwerp

waarbij de Regeering gemachtigd wordt om zekere wijzigingen goed te keuren aan de statuten der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

## MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Hare politiek van inkrimping der openbare lasten vervolgende, heeft de Regeering, in overeenstemming met den Beheerraad van de Nationale Maatschappij van buurtspoorwegen, zich er om bekommerd de statuten der Inrichting zoodanig te wijzigen, dat, ter ontlasting der openbare machten, een meer belangrijke tus-schenkomst der particulieren, private personen of handel- en nijverheidsmaat-schappijen, verwekt worde in de vorming van het inrichtingskapitaal der buurt-spoorwegen.

Men weet dat sinds lange jaren de Staat er in heeft toegestemd, onveranderlijk op de helft zijn deel in de inschrijving van dat kapitaal vast te stellen, uiterste beperking gemachtigd bij artikel 9 der wet van 24 Juni 1885. De andere helft wordt, in 't algemeen, door de belanghebbende provinciën en gemeenten ten laste genomen.

De toestand onzer financiën gebiedt in de toekomst de deelneming van den Staat te verminderen voor de nieuwe lijnen, waarvan het onmiddellijk rendement min-der blijkt dan het bedrag der annuïteiten door middel waarvan de Staat zich in negentig jaar kwijt. Daar de gemeentelijke en provinciale financiën ook dikwijls bezwaard zijn, behoort het dat, bij gelegenheid de particulieren die een recht-streeksch belang hebben in den aanleg der lijnen — nijveraars, handelaars, grond-eigenaars — verzoekt worden met meer aandrang dan in het verleden ten voor-deele der ontworpen exploitaties tus-schen te komen en zich, zoo noodig, enkele opofferingen te getroosten om reden van de lastbare voordeelen die zij geroepen zijn te oogsten, wegens de gemakken die aan het vervoer van hun voortbrengsels verzekerd is, en wegens de ontwikkeling hunner zaken en de overwaarde hunner eigendommen.

Welnu, artikel 5 der statuten der Nationale Maatschappij bepaalt dat op ten minste de twee derden der andeelen van iedere lijn door den Staat, de provinciën en de gemeenten moet worden ingeschreven; het deel dat aan particulieren mag aangeboden wordt alzoo tot het derde van het kapitaal beperkt.

Die bepaling werd genomen met het inzicht aan de openbare machten de meer-

derheid te verzekeren wat betreft het beheer van en het toezicht op de Nationale Maatschappij.

Nochtans vertegenwoordigde de deelneming der particulieren op 31 December 1925 ter nauwernood 1,2 t. h. der kapitalen, bedragende fr. 448,226,000 die in het buurtspoorwegnet belegd zijn. Ten aanzien van den wettigen invloed der openbare aandeelhoudende machten verzet er zich dus niets tegen, dat de statuten op dat punt worden gewijzigd zooals voorgesteld is, ten einde voortaan de toekenning aan particulieren van de helft der aandeelen uit te geven voor den aanleg van nieuwe lijnen mogelijk te maken.

\* \*

Anderzijds zouden de pogingen, welke de Nationale Maatschappij gereed is in het werk te stellen om de particulieren er toe over te halen in ruimer mate in de uitbreiding van haar net belang te stellen, kunnen stuiten op de ontoereikendheid van het statutaire dividend. Luidens artikel 28, 2° B, der statuten, mag inderdaad, het eerste dividend toe te kennen aan particulieren — die tot nog toe gehouden zijn zich met haar geld te kwijten en niet per annuïteiten zooals de openbare machten — 4 t. h. van het gestorte kapitaal niet te boven gaan.

De memorie van toelichting bij de wet van 14 April 1898 luidt als volgt, wat betreft de vaststelling van dat bedrag :

« Het huidige artikel 28 bepaalt dat « de winst van elke lijn zal als eerste » dividend verdeeld worden onder de aandeelhouders dezer lijn, tot beloop van » 4 1/2 t. h. van het gestorte kapitaal of van het bedrag der annuïteiten verschuldigd om dit kapitaal te betalen, volgens de wijze welke zij voor de kwijting » der aandeelen verkozen hebben. »

» Volgens die bepaling ontvangen de aandeelhouders die zich met haar geld » kwijten, particulieren of openbare machten, een eerste dividend berekend » op 4 1/2 t. h.

» Dat bedrag stemt niet meer overeen met den huurprijs der kapitalen, het is » noodig het te verminderen ».

Toen die wet gestemd werd, beliep het eerste dividend toegekend aan de openbare machten, volgens artikel 28, 3° der statuten, gelijk aan het bedrag der annuïteit verschuldigd om het ingeschreven kapitaal te kwijten, slechts 3.40 t. h. Het is thans op 6.25 t. h. vastgesteld. Alhoewel de particulieren, waarvan men de medewerking aan het invoeren der lijnen hoopt, geroepen zijn, zooals hooger gezegd, er uit andere voordeelen te trekken dan het dividend toegezegd aan hunne aandeelen, blijkt het billijk aan hunne kapitalen een vergelding toe te wijzen gelijk aan die, welke als eerste dividend aan de openbare machten voorbehouden is, 't zij 6.25 t. h. Het nieuw opstel van artikel 28, 3°, beantwoordt aan die inzichten.

\* \*

In verband met de verhooging van het bedrag van het eerste dividend aan de aandeelhouders toe te kennen, is het noodig den interestvoet voor de achterstallige stortingen voorzien bij artikel 17, 1<sup>re</sup> lid, te verhoogen; men zal het niet overdreven achten hem van 6 t. h. tot op 8 t. h. te brengen wegens den huidige huurprijs van het geld.

\* \*

Het artikel 16 stelt op 30,000 frank het maximum der jaarlijksche dotatie

vast, te verdeelen in aanwezigheidspenningen tusschen den voorzitter en de leden van den beheerraad, en op 10,000 frank dat der tantièmes aan ieder van hen toekomende in de verdeeling der winsten buiten het eerste dividend toegekend aan de aandeelhouders; voor den algemeenen bestuurder is het winstaandeel insgelijks beperkt op 10,000 frank door het 2<sup>de</sup> lid van artikel 22.

Het blijkt logisch en billijk die maxima te vermeerderen, waarvan de vaststelling uit den oorsprong der maatschappij dagteekent. Daar zij betrekking hebben op bijkomende bezoldigingen, althans wat de beheerders betreft, denkt men er niet aan, het bedrag er van in verband te stellen met de waardevermindering van onze munt, noch met de verhooging van de levensduurte, doch een vermeerdering met 50 t. h. der bezoldiging van den beheerraad schijnt volkomen gerechtigd, des te meer daar sinds den oorlog de taak der beheerders merklijk toegenomen heeft. Inderdaad heeft de Nationale Maatschappij de rechtstreeksche exploitatie van het grootste deel harer lijnen moeten hernemen en bovendien is zij gehouden, om de mededinging met haar spoorwegnet te voorkomen en aldus het belang der aandeelhouders van dat net te vrijwaren — waaronder de Staat ver de belangrijkste is — rechtstreeks tusschen te komen in de inrichting en eventueel in de exploitatie der talrijke buurtvervoerdiensten per automobiël, waarvoor de wet van 11 Augustus 1924 haar ten andere een voorrecht erkent.

Wat betreft het tantième van den algemeenen bestuurder, blijkt het niet minder gerechtvaardigd het maximum er van op het dubbel van dat der beheerders te brengen, 't zij op 30,000 frank, opdat de verhouding tusschen de basisaandeelen voorzien bij de statuten, geëerbiedigd zij : eenerzijds, kent artikel 18 inderdaad aan den beheerraad een vooraflichting van 2 t. h. in de verdeeling der winsten toe, ze beperkende op 10,000 frank, terwijl artikel 22 dat bedrag voor den algemeenen bestuurder op 4 t. h. vaststelt, met dezelfde beperking van 10,000 frank.

Daar dat maximum sinds lang bereikt is, komt het dat het voordeel op de beheerders, dat men, te recht, aan den algemeenen bestuurder wilde verleenen sedert dien niet meer bestaat; de rechtvaardigheid en de overlevering in zake bezoldiging in de maatschappijen gebieden deze onregelmatigheid te doen verdwijnen.

De Regeering stelt dus voor, de maxima der jaarlijksche dotatie en de tantièmes van den Beheerraad onderscheidenlijk op 45,000 frank en 15,000 frank te brengen, de beperking van het winstaandeel van den algemeenen bestuurder tot op 30,000 frank te verhoogen en in dien zin hoogerbedeelde bepalingen van artikelen 16 en 22 te wijzigen.

Eindelijk blijkt het noodzakelijk, in het belang van het door den Staat uit te oefenen toezicht, de organisatie van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen aan te vullen door de benoeming van twee Commissarissen der Regeering, die bijzonder de eene den Minister van Financiën en de andere den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart in het midden van den beheerraad zullen vertegenwoordigen.

Het toezicht over de maatschappelijke verrichtingen, zooals bij artikel 21 der statuten voorzien, dient te worden uitgebreid in den zin van een meer innerlijke en werkelijke medewerking der twee departementen betrokken in het beheer van de maatschappij.

Eenerzijds hebben de kwesties van financieelen aard in het organisme eene

eersterangsplaats verworven. Het onderzoek der lijnontwerpen ten opzichte van de opbrengst der kapitalen valt ten laste van het Beheer der Thesaurie en het zal hoogst nuttig zijn, dat die studiën vergemakkelijkt wezen door de inlichtingen welke zijn vertegenwoordiger uit de bron zal hebben kunnen putten. Die afgevaardigde zal, bovendien, den Beheerraad der Nationale Maatschappij kunnen inlichten over de redenen van algemeenen aard, die aan den Minister van Financiën eene politiek gebieden in verband met de begrootingsmogelijkheden.

De eigenlijke thesauriezaken der Maatschappij, de keus van het type der leeningen, de modaliteiten van uitgave, de belegging der beschikbare gelden, noodzaken desgelijks een bestendige verstandhouding met de Staatsthesaurie.

Anderzijds, hooren aan het Beheer der Spoorwegen (dienst der vergunde spoorwegen) het onderzoek op technisch, industrieel en commerciaal gebied der ontwerpen van electrische en stoom-spoorwegen en autobusdiensten toe, alsmede het toezicht over het onderhoud der sporen en materieel, de oprichtingsuitgaven, de inrichtings- en exploitatievoorwaarden, het vaststellen der tarieven, de politie-verordeningen, enz.

De benoeming door den Minister van Spoorwegen van een tweeden commissaris zal dat Beheer in staat stellen, om zoo te zeggen dag aan dag ingelicht te worden over de ontwerpen en de beslissingen van den Beheerraad, waaromtrent zij thans alleen langs officieelen weg toelichtingen ontvangt, 't is te zeggen, na min of meer langen tijd. Daaruit volgt dat de gebeurlijke opmerkingen, welke het kan aan te bieden hebben, niet snel genoeg op de genomen beslissing volgen en dat het onderzoek der zaken blootgesteld is aan uitstel te lijden en redetwisten teweeg brengt, hetgeen mogelijk en wenschelijk is te vermijden, om de vereenvoudiging van de bestuurlijke werking, zoowel als om het belang der tusschen te komen oplossingen.

De overwegingen die voorafgaan verklaren de toevoeging van een tweede lid bij artikel 21 der statuten.

Artikel 1 van het wetsontwerp dat wij, volgens 's Konings bevelen, de eer hebben aan de wetgevende Kamers te onderwerpen, heeft tot doel de Regeering er toe te machtigen goedkeuring te hechten aan den nieuwen tekst der artikelen 5, 7, 16, 21, 22 en 28, opgesteld na overleg met den Beheerraad der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Na beslissing der Kamers, zal een buitengewone algemeene vergadering der aandeelhouders worden bijeengeroepen om de voorgestelde wijzigingen te bekrachtigen.

Zooals men zal opmerken, zijn enkele der statutaire bepalingen waarvan de wijziging aangevraagd is, zooals de verhooging van het bedrag van het eerste dividend en den interest wegens achterstal, zelfs de verhooging van de bezoldiging van den Beheerraad, daden van maatschappelijk beheer, welke uit hoofde van de betrekkelijk geringe belangrijkheid van hun voorwerp niet noodzakelijk de tussenkomst der wetgeving zouden moeten vorderen doch, aangezien de vroegere statuten der Nationale Maatschappij bij de wet goedgekeurd werden, maken zij er deel van uit, zoodat iedere statutaire wijziging door de Kamers moet gewettigd worden.

Dergelijk regime ontbreekt aan lenigheid; het kan een hinderpaal wezen voor nuttige hervormingen die in het wettelijk kader kunnen verwezenlijkt worden. Het blijkt gepast het te wijzigen met aan de algemeene vergadering en aan de regeering de machtiging te verleenen aan de statuten de door de omstandig-



heden geboden wijzigingen toe te brengen, mits zij niet strijdig zijn met de hoofdzakelijke grondbeginselen welke in de organieke wet van 24 Juni 1885 en in die van 11 Augustus 1924, alsmede in het maatschappelijk verdrag, zooals het uit de toepassing dezer wet zal voortspruiten, werden gelegd.

Zulks is het voorwerp van artikel 2 van het wetsontwerp, dat door artikel 23 der wet op de Nationale Bank van België ingegeven werd.

\*  
\* \*

Aan een anderen kant is het noodig tot de automobiëlvervoerdiensten; door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd, de bepalingen van artikel 8 der organieke wet van 24 Juni 1885, betreffende de politie op de buurtspoorwegen, uit te breiden; artikel 3 van het wetsontwerp vult in dien zin gezegd artikel 8 aan.

*De Minister van Financiën en Minister van Koloniën,*

B<sup>on</sup> HOUTART.

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen,  
Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart,*

E. ANSEELE.



(6)

**CHAMBRE**  
**des Représentants.**

**KAMER**  
**der Volksvertegenwoordigers**

**PROJET DE LOI**

**autorisant le Gouvernement à approuver certaines modifications aux statuts de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux.**

**WETSONTWERP**

**waarbij de Regeering gemachtigd wordt om zekere Wijzigingen goed te keuren aan de Statuten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.**

**Albert,**

**ROI DES BELGES,**

*A tous, présents et à venir, Salut !*

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,

**NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :**

Nos Ministres des Finances et des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique présenteront en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

**ARTICLE PREMIER.**

Le Gouvernement est autorisé à approuver les modifications suivantes à apporter aux articles 5, 7, 16, 21, 22 et 28 des statuts de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux :

*Art. 5. — Le capital social sera égal au montant des dépenses de premier établissement des lignes à construire et éventuellement de leur matériel d'exploitation.*

Il sera divisé en autant de séries

**Albert,**

**KONING DER BELGEN,**

*Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil !*

Op de voordracht van Onze Ministers van Financiën en van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart,

**WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :**

Onze Ministers van Financiën en van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart zullen in Onzen Naam aan de Wetgevende Kamers het wetsontwerp aanbieden, waarvan de inhoud volgt :

**ARTIKEL EEN.**

De Regeering wordt er toe gemachtigd de volgende wijzigingen goed te keuren, toe te brengen in de artikelen 5, 7, 16, 21, 22 en 28 van de statuten der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen :

*Art. 5. — Het maatschappelijk fonds zal gelijk staan met het beloop der uitgaven van eerste inrichting der te leggen lijnen en, gebeurlijk van het materieel tot exploitatie daarvan.*

Het zal verdeeld worden in zooveel

d'actions qu'il y aura de lignes concédées.

Chaque série d'actions a droit aux bénéfices produits par la ligne à laquelle elle se rapporte, mais seulement dans les limites ci-après fixées.

La moitié au moins des actions de chaque série, doit être souscrite par l'État, les provinces et les communes.

*Art. 7.* — Tout versement en retard portera de plein droit intérêt au profit de la société, au taux de 8 p. c. l'an.

Après un double avertissement donné à deux mois d'intervalle, le Conseil d'administration pourra prononcer la déchéance des actionnaires en retard et, dans ce cas, les versements faits et les annuités déjà payées demeureront néanmoins acquis à la Société.

*Art. 16.* — Il est porté aux frais généraux une somme annuelle de 15,000 francs au minimum et de 45,000 francs au maximum, à répartir en jetons de présence entre le président et les membres du Conseil d'administration d'après un règlement à arrêter entre eux.

Le président et chacun des membres du conseil ont droit en outre à un prélèvement de 2 p. c. dans le partage des bénéfices au delà du premier dividende attribué aux actionnaires. Toutefois, ce prélèvement ne peut dépasser 15,000 francs pour chacun d'eux.

*Art. 21.* — Le Gouvernement a le droit de se faire produire tous états et renseignements qu'il juge nécessaires pour exercer son contrôle sur les opérations de la Société.

Pour faciliter l'exercice de ce contrôle et l'examen des questions d'ordre technique et de celles pouvant, à un titre quelconque, intéresser les finances publiques, le Ministre des Finances et

reeksen aandeelen als er vergunde lijnen zullen zijn.

Elke reeks aandeelen heeft recht op de winsten door de lijn opgeleverd, waartoe die reeks behoort, maar enkel binnen de hierna vastgestelde palen.

Voor ten minste de helft der aandeelen van elke reeks moet door den Staat, de provinciën en de gemeenten worden ingeschreven.

*Art. 7.* — Iedere achterstallige storting zal, van rechtswege, ten voordeele der maatschappij, interest tegen 8 t. h. 's jaars opbrengen.

Na eene dubbele verwittiging, die met een tussehenpoos van twee maand gegeven wordt, kan de beheerraad het verval der achterstallige aandeelhouders verklaren en, in dit geval, blijven niettemin de gedane stortingen en de reeds betaalde annuïteiten de maatschappij verworven.

*Art. 16.* — Onder de algemeene kosten wordt jaarlijks een som gebracht van ten minste 15,000 frank en ten hoogste 45,000 frank te verdeelen als aanwezigheidspenningen tussehen den voorzitter en de leden van den beheerraad, volgens een door hen vast te stellen reglement.

Daarenboven hebben de voorzitter en ieder raadslid recht op een eerste vooraflichting van 2 t. h. op de verdeling der winsten en buiten het eerste dividend dat den aandeelhouders toegewezen wordt. Deze vooraflichting mag evenwel voor ieder van hen 15,000 frank niet te boven gaan.

*Art. 21.* — De Regeering heeft het recht alle staten en inlichtingen te vergen, welke zij noodig acht voor de uitoefening van haar toezicht op de verrichtingen van de maatschappij.

Om het uitoefenen van dat toezicht te vergemakkelijken, alsmede het onderzoek der kwesties van technischen aard, en van die, welke, in gelijk welk opzicht, de openbare financiën kunnen

le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique nomment chacun un commissaire du Gouvernement qui assistent quand ils le jugent utile aux réunions du conseil d'administration, auxquelles ils doivent être régulièrement convoqués. Leurs émoluments sont fixés par le Gouvernement de concert avec l'administration de la Société; ils sont supportés par elle.

*Art. 22.* — Le directeur général est nommé et peut être révoqué ou suspendu par le Roi. Son traitement est fixé par une décision du conseil d'administration, approuvée par le Gouvernement.

Il a de plus droit à un prélèvement de 4 p. c. dans le partage des bénéfices au delà du premier dividende attribué aux actionnaires, mais sans que ce prélèvement puisse dépasser 30,000 francs.

*Art. 28.* — Sur le bénéfice de chaque ligne, il sera prélevé, au profit des actionnaires de cette ligne, à titre de premier dividende, savoir :

1° Pour les actions libérées au comptant, souscrites avant le 1<sup>er</sup> mars 1898, une somme égale à 4 1/2 p. c. du capital versé ;

2° Pour les actions libérées au comptant, souscrites entre le 1<sup>er</sup> mars 1898 et le 1<sup>er</sup> janvier 1925 :

A) Si elles ont été souscrites par des pouvoirs publics, une somme égale au montant de l'annuité qui serait nécessaire pour acquitter en nonante ans le capital souscrit ;

B) Si elles ont été souscrites par des particuliers, une somme correspondante au dividende déterminé par le conseil d'administration lors de la souscription sans que ce dividende

aanbelangen, benoemen de Minister van Financiën en de Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart ieder een Regeeringscommissaris die, wanneer zij het nuttig achten, de vergaderingen van den beheerraad bijwonen, waartoe zij regelmatig moeten worden opgeroepen. Hunne bezoldigingen worden door de Regeering vastgesteld in overleg met het beheer der maatschappij; zij worden door deze gedragen.

*Art. 22.* — De algemeene bestuurder wordt benoemd door den Koning die hem kan ontzetten of schorsen. Zijn jaarwedde wordt bepaald bij beslissing van den beheerraad, goedgekeurd door de Regeering.

Buitendien heeft hij recht op eene vooraflichting van 4 t. h. in de verdeling der winst buiten het eerste dividend dat den aandeelgouders toekomt, zonder dat echter die vooraflichting 30,000 frank moge te boven gaan.

*Art. 28.* — Op de winst van elke lijn, zal ten voordeele der aandeelhouders dezer lijn, als eerste dividend worden voorafgelicht, te weten :

1° Voor de aandeelen dadelijk voluit afbetaald, waarop ingeschreven werd vóór 1 Maart 1898, een som gelijk aan 4 1/2 t. h. van het gestorte kapitaal ;

2° Voor de aandeelen dadelijk voluit afbetaald, waarop ingeschreven werd tusschen 1 Maart 1898 en 1 Januari 1925 :

A) Indien er op ingeschreven is door openbare machten, een som gelijk aan het bedrag der annuïteit, welke noodig ware om het ingeschreven kapitaal in negentig jaar te delgen ;

B) Indien er op ingeschreven is door particulieren, een som overeenkomende met het dividend vastgesteld door den beheerraad tijdens de inschrijving zonder dat dit dividend meer mag

puisse excéder 4 p. c. du capital versé;

3° Pour les actions libérées au comptant, souscrites postérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1925, soit par des pouvoirs publics, soit par des particuliers, une somme égale au montant de l'annuité qui serait nécessaire pour acquitter en nonante ans le capital souscrit.

4° Pour les actions non libérées, une somme égale au montant de l'annuité due pour acquitter le capital souscrit.

Si le bénéfice ne suffit pas à faire face à la totalité de ces prélèvements, il sera distribué proportionnellement au montant de ceux-ci entre les actionnaires des différentes catégories.

S'il existe un excédent, il sera, sous déduction des tantièmes des administrateurs et du directeur général, réparti comme suit :

Un quart pour la constitution d'un fonds de prévision destiné aux extensions et aux améliorations de la ligne;

Trois huitièmes aux actionnaires à titre de second dividende;

Trois huitièmes à la Société Nationale pour être affectés à la formation d'un fonds de réserve destiné à couvrir ses pertes éventuelles et à permettre l'extension et l'amélioration du réseau.

Le fonds de prévision spécial à chaque ligne peut être affecté à la distribution de dividendes, mais seulement moyennant l'autorisation du Gouvernement.

#### ART. 2.

Les statuts de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux pourront être modifiés par l'assemblée générale des actionnaires, sous l'approbation du Roi, sur tous points ne touchant pas aux principes fondamentaux réglés

bedragen dan 4 t. h. van het gestorte kapitaal;

3° Voor de aandeelen dadelijk voluit afbetaald, waarop ingeschreven werd na 1 Januari 1925, 't zij door openbare machten, 't zij door particulieren, een som gelijk aan het bedrag der annuïteit, welke noodig ware om het ingeschreven kapitaal in negentig jaar te delgen.

4° Voor de niet voluit betaalde aandeelen, een som gelijk aan het bedrag der annuïteit verschuldigt tot delging van het ingeschreven kapitaal.

Indien de winst niet voldoende is om in de geheelheid dezer voorafschtingen te voorzien, zal zij naar verhouding dier voorafschtingen verdeeld worden tusschen de aandeelhouders der verschillende categorieën.

Bestaat er een overschot, dan zal dit, na aftrek der aan de beheerders en aan den algemeenen bestuurder toekomende tantièmes, verdeeld worden als volgt :

Een vierde voor den aanleg van een voorzorgsfonds, bestemd tot uitbreiding en verbetering der lijn?

Drie achtsten aan de aandeelhouders, als tweede dividend;

Drie achtsten aan de Nationale Maatschappij om te dienen tot stichting van een reservefonds, bestemd om gebeurlijk hare verliezen te dekken en uitbreiding en verbetering van het buurtspoorwegnet mogelijk te maken.

Het voorzorgsfonds eigen aan elke lijn, mag gebruikt worden voor het uitdeelen van dividend, maar enkel mits toelating der Regeering.

#### ART. 2.

De statuten der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen zullen mogen gewijzigd worden door de algemeene vergadering der aandeelhouders mits goedkeuring van den Koning in alle punten, die de grond-

par la loi ou déposés dans les dits statuts.

### ART. 3.

L'article 16, alinéa 2, de la loi du 25 juillet 1891 sur la police des chemins de fer, est complété comme suit : « Toutefois, les dispositions du titre II sont applicables aux chemins de fer vicinaux et aux services de transports automobiles exploités par la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux ou mis en adjudication à son intervention ».

L'article 8 de la loi du 24 juin 1885 est complété comme suit :

« Le Gouvernement règle la police des chemins de fer vicinaux et des services des transports automobiles exploités par la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux ou mis en adjudication à l'intervention de celle-ci. Il peut faire assermenter des agents des concessionnaires et leur conférer les fonctions et la compétence d'agents de la police judiciaire, suivant les règles tracées au Titre II de la loi du 25 juillet 1891 sur la police des chemins de fer.

Il est autorisé à imposer aux concessionnaires, dans l'intérêt des services publics, généraux, provinciaux et communaux, les obligations et les transports gratuits ou à des prix réduits qu'il jugera utiles.

La Société Nationale se conformera à la loi du 31 juillet 1921 sur l'emploi de la langue flamande en matière administrative.

Donné à Bruxelles, le 24 juin 1926.

beginselen lij de wet bepaald of in gemelde statuten neergelegd, zijn ongerept laten.

### ART. 3.

Artikel 16, alinea 2, der wet van 25 Juli 1891 op de politie der spoorwegen wordt aangevuld als volgt : « Nochtans zijn de bepalingen van Titel II van toepassing op de buurtspoorwegen en op de vervoerdiensten per automobiel die door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen geëxploiteerd worden of aanbesteed door hare bemiddeling. »

Artikel 8 der wet van 24 Juni 1884 wordt aangevuld als volgt :

« De Regceering regelt de politie der buurtspoorwegen en der vervoerdiensten per automobiel die door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen geëxploiteerd worden of aanbesteed door bemiddeling van deze Maatschappij. Zij mag agenten der concessiehouders doen beëedigen en hun het ambt en de bevoegdheid toekennen van agenten der rechterlijke politie, volgens de regels voorkomende in Titel II der wet van 25 Juli 1891 op de politie der spoorwegen.

Zij wordt gemachtigd om, in het belang der algemeene, provinciale en gemeentelijke openbare diensten, aan de concessiehouders de verplichtingen en het kosteloos vervoer, of het vervoer tegen verminderde prijzen, op te leggen die zij zal nuttig achten.

De Nationale Maatschappij zal de bepalingen der wet van 31 Juli 1921 betreffende het gebruik der Vlaamsche taal in bestuurszaken naleven.

Gegeven te Brussel, den 24 Juni 1926.

ALBERT.

Par le Roi :

*Le Ministre des Finances et  
Ministre des Colonies,*

Baron HOUTART.

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

Van 's Konings wege :

*De Minister van Financiën en  
Minister van Koloniën,*

*De Minister van Spoorwegen,  
Zeevezen, Posterijen Telegrafien,  
Telefonen en Luchtvaart,*

E. ANSEELE.