

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

5 FÉVRIER 1952.

PROJET DE LOI

portant organisation des transports en commun
de l'agglomération bruxelloise.

AMENDEMENTS

PRESENTES PAR M. GELDOLF.

Art. 7.

Remplacer le texte de cet article, par ce qui suit :

Le Roi arrêtera le cahier des charges auquel sera soumise la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ».

La cahier des charges déterminera notamment les obligations de la Société envers les pouvoirs publics, ainsi que la formule en fonction de laquelle les prix de transport seront établis.

Ces prix de transport devront cependant être soumis à l'approbation du ministre qui a les transports en commun urbains dans ses attributions. Ce dernier peut s'opposer, en vertu de l'intérêt général, à toute augmentation de tarif, à charge de faire supporter par le budget de l'Etat un subside compensatoire, alloué à la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles au cas où les nécessités de l'exploitation l'exigent.

JUSTIFICATION.

Le texte du Gouvernement établit une péréquation automatique des prix de transport sur base d'une formule tarifaire. Mais il omet de prévoir un frein en cas de hausse exagérée.

La réserve que nous proposons d'introduire vise à donner au Ministre le pouvoir de sauvegarder les intérêts des usagers. C'est d'une élémentaire prudence en cas de situation économique anormale.

Voir :

349 (1950-1951) : Projet de loi.
568 et 621 (1950-1951) : Amendements.

5 FEBRUARI 1952.

WETSONTWERP

op de inrichting van het gemeenschappelijk
vervoer in de Brusselse agglomeratie.

AMENDEMENTEN

VOORGESTELD DOOR DE HEER GELDOLF.

Art. 7.

De tekst van dit artikel vervangen door wat volgt :

De Koning stelt het lastkohier vast dat voor de « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » zal gelden.

In het lastkohier zullen inzonderheid bepaald worden de verplichtingen van de Maatschappij tegenover de openbare besturen, alsmede de formule volgens welke de vervoerprijzen zullen berekend worden.

Deze vervoerprijzen zullen echter ter goedkeuring dienen voorgelegd aan de Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk stedelijk vervoer behoort. Deze kan zich, in naam van het algemeen belang, verzetten tegen elke verhoging van het tarief, onder verplichting op de Rijksbegroting een vergoedingstoelage uit te trekken, welke aan de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel wordt toegekend indien de noodwendigheden van de exploitatie zulks mochten eisen.

VERANTWOORDING.

De tekst van de Regering stelt een automatische gelijkstelling vast voor de vervoerprijzen op grond van een tariefformule. Doch hij vergeet een rem in 't vooruitzicht te stellen in geval van overdreven verhoging.

Het voorbehoud waarvan wij de invoering voorstellen heeft ten doel aan de Minister de macht te verlenen om de belangen van de gebruikers te vrijwaren. Dit wordt eenvoudig door de voorzichtigheid ingegeven voor het geval van abnormale economische toestand.

Zie :

349 (1950-1951) : Wetsontwerp.
568 en 621 (1950-1951) : Amendementen.

Art. 8.

Remplacer le texte de cet article, par ce qui suit :

Le Ministre ayant les transports en commun urbains dans ses attributions, peut s'opposer par arrêté motivé, à l'exécution de décisions qui seraient contraires à la loi, aux statuts, aux cahiers des charges ou à l'intérêt général.

JUSTIFICATION.

Le texte du Gouvernement limite trop étroitement les pouvoirs du Ministre. En effet, si l'on rapproche la fin de l'article des trois lignes du début, on s'aperçoit que le Ministre ne pourra s'opposer aux décisions contraires à l'intérêt général qu'en respectant les statuts et le cahier des charges. Cela revient à dire que toute décision qui serait régulièrement prise, en conformité avec les statuts et le cahier des charges ne pourrait être annulée même si elle lèse gravement l'intérêt général (par exemple un relèvement de tarifs résultant de l'application de la formule annoncée dans l'article 7, une décision de lock-out décidée régulièrement par le comité de gestion et provoquant l'arrêt de l'exploitation, etc...).

Alors que le texte du Gouvernement exige que la décision, pour être annulée soit contraire cumulativement aux statuts, au cahier des charges et à l'intérêt général, nous estimons que la formule alternative est préférable.

Art. 9.

A la 2^{me} ligne, remplacer les mots « le triple du » par les mots « la moitié du ».

JUSTIFICATION.

Un garantie de l'Etat sur des emprunts pouvant atteindre 4 milliards 200 millions apparaît manifestement excessive.

Comment peut-on envisager d'emprunter pareille somme quand le Gouvernement déclare qu'il serait impossible de trouver 700 millions sur le marché des Capitaux pour désintéresser la société privée? Cette déclaration est d'autant plus étonnante que dans la logique du projet gouvernemental le revenu de ces 700 millions échapperait à tous risques de dépréciation monétaire par suite de la référence aux indices des prix.

Art. 11.

A la 3^{me} ligne, remplacer les mots « Communes intéressées » par les mots « communes associées ».

JUSTIFICATION.

Seules, les communes associées dont l'énumération est reprise à l'article 1^{er} des statuts, bénéficieront d'une certaine redevance, en l'occurrence la répartition de 1 % des recettes brutes réalisées par la Société des transports intercommunaux de Bruxelles. Ces communes obtiendront ainsi une légère compensation au sacrifice fiscal que l'article 11 du projet leur impose.

Les autres communes sur le territoire desquelles le réseau de tramways serait étendu à l'avenir n'obtiendront aucune part dans la répartition du 1 % des recettes brutes. Il en sera ainsi notamment pour Diegem, Droogenbos, Groot-Bijgaarden, Machelen-lez-Vilvorde, Ruisbroeck, Wesembeek-Oppem et Woluwé-St-Etienne, qui sont déjà citées à l'article 3 du projet et seront les premières victimes du système.

Il serait équitable qu'aucune restriction ne soit imposée à l'autonomie financière de ces communes non associées. Il importe de modifier le projet sur ce point.

Par ailleurs, le terme « intéressées » n'a pas de signification précise et peut prêter à controverse.

Art. 13.

Remplacer le texte de cet article, par ce qui suit :

La « Société des transports intercommunaux de Bruxelles » est soumise à la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie et à la législation sur les commissions paritaires.

Art. 8.

Dit artikel vervangen door onderstaande tekst :

De Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk stedelijk vervoer behoort kan zich, bij met redenen omkleed besluit, verzetten tegen de uitvoering van beslissingen die mochten strijdig zijn met de wet, de statuten, de lastkohieren of het algemeen belang.

VERANTWOORDING.

De tekst van de Regering beperkt al te zeer de macht van de Minister. Wanneer men immers het einde van het artikel met het hoger gemaakte voorbehoud vergelijkt, ziet men in dat de Minister zich slechts verzetten kan tegen de met het algemeen belang strijdige beslissingen, op voorwaarde dat hij de statuten en het lastkohier naleeft. Zulks komt er op neer, dat elke beslissing, die met de statuten en het lastkohier zou stroken, niet kan vernietigd worden, al maakt zij een erge inbreuk uit op het algemeen belang (bij voorbeeld opslag van de tarieven, die voortvloeit uit de formule, zoals in artikel 7 bepaald; een beslissing tot lock-out, die regelmatig werd genomen door de raad van beheer en die stopzetting van de exploitatie medebrengt, enz...).

Terwijl de tekst van de Regering eist dat de te vernietigen beslissing tevens met de statuten, met het lastkohier en met het algemeen belang strijdig is, menen wij een formule te moeten verkiezen, volgens welke het zou volstaan, dat de beslissing strijdig is met het ene of met het andere.

Art. 9.

Op de 5^{de} regel de woorden « het drievoud » vervangen door de woorden « de helft ».

VERANTWOORDING.

Een staatswaarborg op leningen die 4 milliard 200 miljoen kunnen bereiken schijnt blijkbaar overdreven.

Hoe kan men er aan denken een dergelijke som te ontfangen wanneer de Regering verklaart dat het onmogelijk zou zijn op de kapitaalmarkt 700 miljoen te vinden om de private maatschappij schadeloos te stellen? Die verklaring wekt des te meer verbazing, daar logischerwijze uit het regeringsontwerp voortvloeit dat de opbrengst van die 700 miljoen aan alle risico's van waardevermindering der valuta zou ontsnappen, ingevolge de verwijzing naar de indexcijfers van de prijzen.

Art. 11.

Op de 3^{de} regel, de woorden « betrokken gemeenten » vervangen door de woorden « verbonden gemeenten ».

VERANTWOORDING.

Aleen de verbonden gemeenten waarvan de opsomming wordt overgenomen in het 1^{ste} artikel der statuten genieten het voordeel van een zekere cijns, in dit geval de verdeling van 1 t. h. der bruto-ontvangsten die door de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel worden gemaakt. Die gemeenten bekomen aldus een geringe compensatie voor het fiscale offer dat hun door artikel 11 van het ontwerp wordt opgelegd.

De andere gemeenten, op het grondgebied waarvan het tramwegen-net in de toekomst zou uitgebreid worden, zullen geen enkel aandeel krijgen in de verdeling van 1 t. h. der bruto-ontvangsten. Dat geldt o.m. voor Diegem, Droogenbos, Groot-Bijgaarden, Machelen-lez-Vilvorde, Ruisbroeck, Wesembeek-Oppem en St-Stevens-Woluwe, die reeds worden vermeld in artikel 3 van het ontwerp en die de eerste slachtoffers van het stelsel zullen zijn.

Het zou billijk zijn geen enkele beperking te stellen voor de financiële zelfstandigheid van die niet verbonden gemeenten. Op dat punt dient het ontwerp te worden gewijzigd.

Daarenboven, heeft de uitdrukking « betrokken » geen nauwkeurige betekenis en kan zij aanleiding geven tot betwisting.

Art. 13.

De tekst van dit artikel vervangen door wat volgt :

De « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » is onderworpen aan de wet van 20 September 1948 betreffende de organisatie van het bedrijfsleven en aan de wetgeving op de paritaire commissies.

JUSTIFICATION.

La société nouvelle sera contrôlée par les intérêts privés. Le personnel doit par conséquent pouvoir disposer de tous les moyens de protection organisés en sa faveur dans les entreprises privées, et notamment d'un conseil d'entreprise.

A défaut de ce conseil, le projet du Gouvernement ne dit pas à quel organisme représentant le personnel serait confiée la gestion des œuvres sociales (art. 15, h.).

Si l'on estime que le personnel ne doit pas bénéficier de la loi du 20 septembre 1948 parce que faisant partie des services publics, il serait équitable de prévoir l'application du statut syndical des agents de l'Etat, organisé par l'arrêté du Régent du 11 juillet 1950 portant le statut syndical des agents de l'Etat.

De toute manière, on ne peut laisser sans protection, le personnel de la société nouvelle.

Art. 14.

Modifier comme suit la dernière phrase du 1^{er} alinéa :

Ce rapport sera accompagné du bilan, du compte des profits et pertes *et du compte d'exploitation* arrêtés au 31 décembre de cette année, ainsi que de l'état des concessions accordées.

JUSTIFICATION.

Cette modification répond aux suggestions du Conseil d'Etat.

L'étude du bilan et du compte des profits et pertes ne permettront guère d'apprécier la valeur de la gestion réalisée. Les dirigeants privés de la société nouvelle pourraient n'avoir pas le souci d'une bonne gestion ayant la garantie de leurs dividendes en valeur-or.

Dès lors, le compte d'exploitation est nécessaire pour se faire une opinion sur la marche de la société.

Art. 15.

Au 2^{me} alinéa du § 3 remplacer les mots : « tous les transports qui sont effectués » par les mots : « les transports effectués par voie ferrée ».

JUSTIFICATION.

L'article 78² du Code des taxes assimilées au timbre réduit la taxe sur les transports de 4,50 p. c. à 2,25 p. c. « en ce qui concerne tous les transports qui sont effectués par les voies ferrées autres que les tramways ». Il en résulte que la S. N. C. B. et la S. N. C. V. bénéficient de cette réduction sur leur réseau ferré mais continuent à payer 4,50 p. c. sur les recettes provenant de l'exploitation des autobus.

Le texte proposé par le Gouvernement qui applique la réduction à « tous les transports qui sont effectués par la Société des transports intercommunaux de Bruxelles » donnerait à cette dernière des avantages fiscaux supérieurs à ceux consentis à la S. N. C. B. et à la S. N. C. V. Il ne semble pas que ce soit là l'intention du Gouvernement, si l'on se réfère à l'avis du Conseil d'Etat qui déclare dans son commentaire de l'article 11 de l'avant-projet :

« Le quatrième alinéa a pour objet d'étendre à la société le bénéfice » de l'exonération partielle prévue par l'article 78² du Code des Taxes » assimilées au timbre en faveur de la Société nationale des Chemins » de fer vicinaux. »

J. GELDOF,
R. DE KINDER.

VERANTWOORDING.

De nieuwe maatschappij zal gecontroleerd worden door de private belangen. Het personeel moet derhalve kunnen beschikken over alle beschermingsmiddelen die te zijnen voordele worden ingericht in de private bedrijven, en o.m. over een ondernemingsraad.

Bij gebreke van die raad, wordt in het regeringsontwerp niet verklaard aan welk organisme tot vertegenwoordiging van het personeel het beheer der sociale werken zou worden toevertrouwd (art. 15, h).

Is men van oordeel dat het personeel het voordeel van de wet van 20 September 1948 niet moet genieten omdat het deel uitmaakt van de openbare diensten, dan ware het billijk er het syndicaal statuut van het Rijkspersoneel op toe te passen, ingericht door het Besluit van de Regent van 11 Juli 1950 houdende het syndicaal statuut van het Rijkspersoneel.

In elk geval mag het personeel van de nieuwe maatschappij niet zonder bescherming blijven.

Art. 14.

De laatste volzin van het eerste lid wijzigen als volgt :

Bij dit verslag gaat de op 31 December van dat jaar afgesloten balans, winst- en verliesrekening *en exploitatierekening*, alsmede de staat der verleende concessies.

VERANTWOORDING.

Deze wijziging stemt overeen met de suggesties van de Raad van State.

Het onderzoek van de balans en van de winst- en verliesrekening volstaat niet om de waarde van het gevoerde beheer te beoordelen. Het is mogelijk dat de private leiders van de nieuwe maatschappij geen zorg dragen voor het goede beheer, vermits hun dividend in goudwaarde toch verzekerd zijn.

Derhalve is de exploitatierekening onontbeerlijk om over de werking van de maatschappij te kunnen oordelen.

Art. 15.

In het 2^o lid van § 3 de woorden « al het vervoer dat... verricht wordt » vervangen door de woorden : « het vervoer dat... per spoor wordt verricht ».

VERANTWOORDING.

Bij artikel 78² van het Wetboek van met het Zegel gelijkgestelde taxes wordt de taxe op het vervoer verminderd van 4,50 t. h. op 2,25 t. h. « wat alle vervoer betreft gedaan door andere spoorwegen dan tramwegen ». Hieruit volgt dat de N. M. B. S. en de N. M. B. deze vermindering genieten op hun spoorwegnet, doch 4,50 t. h. blijven betalen op de inkomsten voortkomende uit de exploitatie van autobussen.

De door de Regering voorgestelde tekst welke de vermindering toepast op « al het vervoer dat door de « Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel wordt verricht » zou aan deze laatste hogere voordelen op belastinggebied verlenen dan deze welke aan de N. M. B. S. en aan de N. M. B. werden toegestaan, indien men zich beroept op het advies van de Raad van State, die in zijn toelichting op artikel 11 van het voorontwerp verklaart :

« Het vierde lid heeft tot doel op de maatschappij de gedeeltelijke » vrijstelling toepasselijk te maken, welke bij artikel 78² van het Wet- » boek der met het zegel gelijkgestelde taksen ten voordele van de » Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen bepaald werd. »