

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1960-1961.

8 NOVEMBER 1960.

WETSONTWERP

betreffende de oprichting van Maatschappijen
voor Stedelijk gemeenschappelijk vervoer.

AMENDEMENTEN

VOORGESTELD DOOR DE HEER ANSEELE.

Eerste artikel.

De tekst van dit artikel vervangen door wat volgt :

« Er worden vijf publiekrechtelijke verenigingen met rechtspersoonlijkheid opgericht, respectievelijk genoemd :

« Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Antwerpen »;

« Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Gent ».

« Société des Transports Intercommunaux de Liège-Seraing »;

« Société des Transports Intercommunaux de Charle-roi »;

« Société des Transports Intercommunaux de Ver- viers ».

» Op de dag waarop de concessies en vergunningen toe- gekend worden, zullen deze verenigingen de activiteiten van gemeenschappelijk vervoer overnemen welke tot op die datum uitgeoefend werden door :

» 1° — het voorlopig Comité van beheer van de « Tram- wegen van Antwerpen en Omgeving » opgericht bij het ver- strijken van de aan de naamloze vennootschap « Tramwe- gen van Antwerpen » toegekende concessies.

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

(1) Zie :

603 (1959-1960) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1960-1961.

8 NOVEMBRE 1960.

PROJET DE LOI

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

AMENDEMENTS

PRÉSENTÉS PAR M. ANSEELE.

Article premier.

Remplacer le texte de cet article par ce qui suit :

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

« Société des Transports intercommunaux d'Anvers »;

« Société des Transports intercommunaux de Gand »;

« Société des Transports intercommunaux de Liège-Seraing »;

« Société des Transports intercommunaux de Charle-roi »;

« Société des Transports intercommunaux de Ver- viers ».

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

» 1° — le Comité provisoire de Gestion des « Tram- wegen van Antwerpen en Omgeving » institué à l'expira- tion des concessions octroyées à la société anonyme « Tram- ways d'Anvers » (Tramwegen van Antwerpen).

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

(1) Voir :

603 (1959-1960) :

— N° 1 : Projet de loi.

» 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 publiek-rechtelijke 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 publiek-rechtelijke verenigingen, moet ieder van hen bij een speciale wet « opgericht » worden.

Het ontwerp mag er dus niet mee 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.

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 weglaten.

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 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 ».

» 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.

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 rend l'article 2 du projet sans objet.

Art. 3.

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

« Les apports visés au 2° 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 ».

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 % 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 % van de bruto-ontvangsten, 4,5 % 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 wetsontwerp 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.

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 %, 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 % des recettes brutes, 4,5 % 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 d'ailleurs 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.

E. ANSEELE.
J. GELDOF,
H. HICQUET,
F. BRUNFAUT,
H. BROUHON,
R. DE KINDER.