

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 20 FEBRUARI 1924

Wetsontwerp waarbij de Regeering gemachtigd wordt aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen de vergunning te verleenen van sommige exploitatiën van vervoerdiensten per automobiel.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNHEEREN,

De uit den oorlog ontstane omstandigheden en de aanzienlijke prijsverhoging van de grondstoffen alsmede van het arbeidsloon hebben een merkbaren terugslag gehad op de exploitatie van ons buurtspoorwegnet, waarvan de financiële opbrengst in menig geval onzeker of ontoereikend geworden is.

Deze zelfde omstandigheden kunnen de normale ontwikkeling en de uitbreiding van dit net, dat zoo nauw met het economisch leven van het land verbonden is, verhinderen of althans vertragen.

Anderzijds heeft de oorlog een merkwaardige vlucht gegeven aan de nijverheid van het vervoer per automobiel (autocars, vrachtwagens, enz.) en in menig gewest toonde het privaat initiatief zich heel geneigd in het gebrek aan of in de ontoereikendheid van spoorwegen te voorzien.

Zoo deze pogingen, in verschillende opzichten, verdienen aangemoedigd, mogen ze echter het bestaan of de levenskracht niet in gevaar brengen van de lijnen der Nationale Maatschappij, oorspronkelijke instelling, waarin de wetgever al de openbare machten nauw heeft weten te betrekken en waaraan ontzaglijke kapitalen besteed werden.

Nu, de Maatschappij is gebonden door de wet en door hare statuten, welke haar het aanleggen en het exploiteeren van buurtspoorwegen toevertrouwen, doch haar geenerlei andere verrichting toestaan; in den huidige staat van zaken zou ze dus machteloos moeten toezien bij den ontwikkelingsgang van de ondernemingen van vervoer en zonder ze te kunnen weren, de mededinging moeten ondergaan van particuliere ondernemingen, welke met verminderde en gemakkelijk te vinden kapitalen, haar de cliënteel zouden kunnen afnemen van de met hoge kosten aangelegde spoorwegen. Het zou anderzijds niet redelijk zijn dezelfde Maatschappij te verhinderen, daar waar de mededinging niet te vreezen is, de moderne vervoermiddelen te gebruiken, hetzij deze middelen in de ontoereikendheid van de hedendaagsche moeten voorzien, hetzij betere tijden dienen afge- wacht voor het bouwen van regelmatig vergunde spoorwegen.

Dezelfde beschouwing behoudt haar volle beteekenis voor de verbinding van de bestaande buurtlijnen, dat is voor het normaal productief maken van de bestaande gewestelijke netten.

In elk dergelijk geval *doch in die gevallen alléén*, moet de Nationale Maatschappij het automobiëlvervoer kunnen benuttigen en moet zij een voorkeurrecht genieten gelijk aan dat, welk in hare oprichtingsoorkonde (artikel 2 van de wet van 24 Juni 1885) opgenomen is. De duur van dit recht werd echter van één jaar op zes maand teruggebracht. Zoodoende vrijwaart men te gelijker tijd de algemeene en de particuliere belangen, terwijl niettemin in een redelijke mate, deze aan gene ondergeschikt gemaakt worden.

Het is in dien geest dat bijgaand ontwerp van wet opgemaakt is.

* * *

Artikel 1 waarvan beteekenis en doel hierboven nader bepaald werden, vraagt geen bijzondere uitlegging.

Niets is trouwens veranderd, — buiten het voorkeurrecht dat het bevestigt en wat betreft de aan particulieren te vergunnen toelatingen, — aan de bepalingen van de wet van 14 Juli 1893 betreffende de gemeenschappelijke vervoerdiensten te lande, waarvan de toepassing afhangt van het Ministerie van Landbouw en Openbare Werken.

De aard van de aan de Nationale Maatschappij te verleenen vergunningen voor vervoer per automobiël wettigt geene aflossing op langen termijn van de door deze vergunningen gevestigde inrichtingen en voertuigen; daarom wordt bij artikel 2, 2° voor die gevallen een duur voorzien van tien jaar; daarom wordt bij 1° van hetzelfde artikel zelfs aan de onderaannemers van de Nationale Maatschappij de vrijheid gelaten deze voertuigen te leveren of bedoelde inrichtingen te vestigen, daarom ten slotte wordt bij letter A van het bijgevoegd artikel van de statuten de contante volstorting van het kapitaal voorzien en bij letter C, de aflossing van dit kapitaal in tien jaar.

3° van artikel 2 heeft ten doel de rechten der plaatselijke overheden te ontzien en, terzelfder tijd, de toepassing te vermijden van taksen, die overdreven zijn of in het belastingwezen kunnen vallen.

4° van hetzelfde artikel huldigt eenen toestand, bestaande sinds het oogenblik dat het nazien van de verrichtingen der Nationale Maatschappij aan het Departement van Spoorwegen, werd toevertrouwd.

De krachtens het ontwerp aan de statuten der Maatschappij toegebrachte wijzigingen komen niet teenemaal overeen met deze die door de buitengewone algemeene vergadering der aandeelhouders van 29 Mei 1923 werden aangenomen. Artikel 3 laat aan de Regeering alle vrijheid van oordeel over de beslissingen, die een nieuwe vergadering zal moeten nemen.

De andere punten van het ontwerp zijn uiteraard gerechtvaardigd.

De Minister van Financiën,

G. THEUNIS.

De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen,

XAVIER NEUJEAN.

De Minister van Landbouw en Openbare Werken,

Baron RUZETTE.