KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 25e April 1950 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet betreffende de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie, zoals door de Minister de 27e Juni 1950 en de 15e September 1950 gewijzigd, heeft ter zitting van 28 October 1950 het volgend advies gegeven:

ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 25 avril 1950, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi concernant l'organisation des transports en commun de l'agglomération bruxelloise, ainsi qu'il a été amendé le 27 juin 1950 et le 15 septembre 1950 par le Ministre, a donné en sa séance du 28 octobre 1950 l'avis suivant:

DRAAGWIJDTE VAN HET VOORONTWERP.

Het voorontwerp strekt er toe, te voorzien in de oprichting van een organisme, dat in de toekomst tot taak zal hebben te zorgen voor het intercommunaal vervoer in de brusselse agglomeratie, van welke taak de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" zich tot 31 December 1945 heeft gekweten.

Het wil de Koning machtigen zijn goedkeuring te hechten aan de statuten-waarvan de tekst in bijlage is opgenomen- van een publiekrechtelijke vereniging, waarin, onder de benaming Maatschappij voor het intercommunaal vervoer in de Brusselse agglomeratie,gegroepeerd zijn de Staat, de provincie Brabant, de gemeenten van de Brusselse agglomeratie en de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois". Deze maatschappij heeft ten doel de studie, de oprichting en de exploitatie in de Brusselse agglomeratie van alle openbare tramweg-, trolleybus- en autobusdiensten en van alle andere middelen voor gemeenschappelijk stedelijk vervoer van personen.

Het voorontwerp strekt er bovendien toe :

1° De Koning bevoegd te maken om in naam van de provincie Brabant en de gemeenten der Brusselse agglomeratie, in de maatschappij in te brengen alle goederen, door de openbare besturen verkregen ingevolge het verstrijken van de concessies die destijds aan de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" werden toegestaan; om de vergoeding van die inbrengsten te ontvangen en de verdeling er van te doen.

2° Ten behoeve van de maatschappij voor te behouden niet alleen de concessies van tram- en autobuslijnen en de machtigingen voor autobuslijnen die de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" genoot, maar ook de concessie of de machtiging voor elke nieuwe openbare

.../...

dienst voor gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie, alsmede elke uitbreiding van bestaande lijnen, om het even welke wijze van tractie wordt toegepast en welke de aard zij van de weg waarop of waaronder de nieuwe openbare diensten zullen worden ingericht.

Te dien einde wordt de Koning bevoegd verklaard aan de vereniging "die alleen het recht heeft om ze te verkrijgen", alle nodige concessies en machtigingen te verlenen. Hij moet ze toestaan voor de bestaansduur van de vereniging en kan er slechts een einde aan maken met ingang van 1 Januari 1980, door het intrekken van het geheel der verleende concessies en machtigingen.

De Koning wordt eveneens bevoegd verklaard om het begrip "Brusselse agglomeratie" uit te breiden tot andere gemeenten dan die welke in het voorontwerp zijn genoemd.

Wat de vereniging betreft, het is haar verboden de haar verleende concessies en machtigingen af te staan.

3° De Koning op te dragen het lastkohier der concessies vast te stellen.

Dit kohier zal inzonderheid bepalen de formule volgens welke de tarieven zullen vastgesteld worden, en de verplichtingen van de maatschappij tegenover de openbare besturen.

4° De Koning te machtigen zich bij gemotiveerde beslissing te verzetten tegen de uitvoering van alle beslissingen van de raad van beheer der vereniging, van het beheerscomité en van de algemene vergadering, wanneer die beslissingen strijdig zijn met het algemeen belang.

5° De Koning te machtigen, de aflossing van de door de vereniging aangegane leningen te waarborgen tot een beloop van vier milliard 200 millioen frank.

.../...

6° De vereniging te machtigen, overeenkomstig de wetgeving in zake onteigening ten algemenen nutte, de voor de exploitatie van het net nodige onroerende goederen te verwerven, nadat de Koning die goederen als zijnde van algemeen nut zal hebben verklaard.

7° De vereniging vrij te stellen van elke provinciale of gemeentelijke cijns, belasting of taxe uit hoofde van de concessies of machtigingen.

8° Ze met de Staat gelijk te stellen voor de toepassing van de wetten op de rechtstreekse en onrechtstreekse belastingen, en haar verschillende administratieve faciliteiten te verlenen.

9° Op de vereniging toepasselijk te maken de wetgeving op de paritaire comité's en haar te onttrekken aan de toepassing van de wet van 20 September 1948 houdende inrichting van het bedrijfsleven.

10° Op haar toepasselijk te maken de wetgeving op het gebruik der talen in bestuurszaken en de wetgeving op de politie der door de regering geconcessionneerde of te concessionneren tramwegen.

11° Te bepalen dat ieder jaar, door de Minister tot wiens bevoegdheid de tramwegen behoren, op het bureau van de Kamer der Volksvertegenwoordigers wordt nedergelegd een verslag van de raad van beheer, samen met een staat van de verleende concessies en de laatste balans.

12° Door het enkele feit van het toekennen van de maatschappelijke aandelen der nieuwe vereniging vervallen te verklaren alle rechten waarop de deelgenoten zich nog zouden kunnen beroepen uit hoofde van overeenkomsten, op 26 April 1899, 31 December 1924 en 30 December 1927 gesloten tussen de Belgische Staat en de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois".

.../...

De hoofdkenmerken van de vereniging waarvan het voorontwerp de oprichting nastreeft,zijn de volgende :

Duur.

De maatschappij wordt voor een onbepaalde duur opgericht. Met ingang van 1 Januari 1980 evenwel,kan de Staat een einde maken aan de gezamenlijke concessies en machtigingen die aan de vereniging zijn verleend, wat van rechtswege de ontbinding en de vereffening van de vereniging tot gevolg zal hebben.

Kapitaal.

Het kapitaal is op 1.400 millioen frank vastgesteld.

Inbrengsten.

Het kapitaal wordt voltekend en volgestort door de inbreng :

1° van de goederen waarvan de Belgische Staat eigenaar geworden is bij het verstrijken van de concessies, verleend aan de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois";

2° van de goederen waarvan de provincie en de gemeenten die deelgenoot zijn in dezelfde omstandigheden eigenaar zijn geworden ;

3° van de goederen, dienend voor de exploitatie van het net, waarvan de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" eigenaar was bij het verstrijken van de haar verleende concessies.

De Staat, de provincie en de gemeenten ontvangen, in ruil voor hun inbreng, 70.000 maatschappelijke aandelen, genaamd reeks A, die de helft van het kapitaal vertegenwoordigen.

De naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" ontvangt 70.000 maatschappelijke aandelen, genaamd reeks B. Deze aandelen zijn onoverdraagbaar.

.../...

Beheer.

Het beheer van de vereniging is verdeeld over de raad van beheer en een beheerscomité.

De raad van beheer bestaat uit een voorzitter, door de Koning benoemd en door de Staat voorgedragen, een ondervoorzitter die door de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" wordt benoemd en achttien leden, van wie negen worden benoemd door de Koning, zeven door de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" en twee door de algemene vergadering van de vereniging op de voordracht der beroepsorganisaties die onder het personeel het meest aangeslotenen groeperen.

De raad van beheer heeft de volgende bevoegdheden :

a) bij eenvoudige meerderheid van stemmen, verricht hij de daden van beheer, zoals het kopen, verkopen en afstaan van roerende goederen, het huren of verhuren van onroerende goederen, het geven van handlichting en het machtigen tot rechtsvorderingen ;

b) bij meerderheid van twee derde der stemmen en na tussenkomst van het beheerscomité in de vorm van een voorafgaande studie, beslist hij namelijk over de voorstellen tot wijziging in de statuten, over de nieuwe vastleggingen, over de uitgifte van leningen, over de nieuwe aanvragen om concessie of machtiging, over de benoeming van de leden van het bestuurspersoneel en over de vaststelling van hun wedden ;

c) bij meerderheid van twee derde der stemmen, kan hij de beslissingen vernietigen, welke het beheerscomité heeft genomen in het kader van de bevoegdheden bij het tweede lid van artikel 22 der statuten toegekend.

.../...

Het beheerscomité bestaat uit een voorzitter, wiens functie door de ondervoorzitter van de raad van beheer wordt uitgeoefend, een beheerder die de Staat vertegenwoordigt en twee beheerders die de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" vertegenwoordigen ; van de laatste twee fungeert er één als afgevaardigde-beheerder.

De beslissingen van het beheerscomité worden genomen bij eenvoudige meerderheid van stemmen, met dien verstande dat de stem van de voorzitter beslissend is.

Het beheerscomité is belast met de uitvoering van de beslissingen van de raad van beheer. Het past de overeenkomsten en het lastkohier betreffende de concessies en de collectieve overeenkomsten met het personeel toe. Het neemt het dagelijks bestuur op zich. Het stelt de dienstregelingen vast. Het maakt het exploitatiereglement op. Het maakt de overeenkomsten en bestekken op en doet de bestellingen die voor de lopende exploitatie nodig zijn. Het bepaalt de maandrekeningen en de ontwerpen van jaarrekeningen. Het benoemt en ontslaat het uitvoeringspersoneel.

Bestuur.

Het bestuur van de vereniging is in handen van een directeur-generaal die, op de voordracht van het beheerscomité, bij meerderheid van twee derde der stemmen door de raad van beheer wordt gekozen.

De bevoegdheden van de directeur-generaal worden door het beheerscomité vastgesteld. Hij verleent zijn medewerking voor het dagelijks bestuur der vereniging en vertegenwoordigt haar in rechten.

.../...

Toezicht.

Op de verrichtingen der maatschappij wordt toezicht gehouden door een college van drie commissarissen die door de algemene vergadering worden benoemd. Twee commissarissen worden door de openbare besturen en één door de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" voorgedragen.

De functie der commissarissen is op te vatten in de zin van die, welke aan de commissarissen in de handelsvennootschappen wordt toegewezen.

Algemene vergadering.

De algemene vergadering krijgt mededeling van het verslag van de raad van beheer over de verrichtingen en de toestand van de maatschappij, alsmede van het verslag van het college der commissarissen. Zij doet uitspraak over die verslagen, over de balans, over de winst- en verliesrekening en over elke andere op de agenda geplaatste kwestie.

De beslissingen van de algemene vergadering worden genomen bij gewone meerderheid van stemmen, behalve voor wijziging van de statuten, waarvoor een meerderheid van twee derde van de stemmen is vereist. Bij staking van stemmen is elk in stemming gebracht voorstel verworpen.

Financieel beheer.

De inventarissen, balansen, exploitatierekeningen en winst- en verliesrekeningen worden door de raad van beheer opgemaakt.

De uitgaven voor nieuwe beleggingen die het industrieel potentieel der vereniging kunnen verhogen, moeten door obligatieleningen worden gedekt.

.../...

Van de ontvangsten der maatschappij worden afgetrokken : één t.h. voor de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" om haar in staat te stellen haar algemene kosten en de uitgaven ingevolge de medewerking van haar ter beschikking van het beheerscomité gestelde technische diensten te dekken, en één t.h. ten bate van de deelhebbende openbare besturen.

De afgetrokken bedragen worden op de exploitatierekening geboekt.

Verdeling der winsten.

De maatschappelijke aandelen reeks A, dit wil zeggen die welke aan de openbare besturen toebehoren, hebben geen deel in de winsten.

De winsten, zoals ze uit de exploitatierekening blijken, worden op de volgende wijze verdeeld :

1° aan de maatschappelijke aandelen, reeks B, die de inbreng van de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" vertegenwoordigen, wordt bij voorrang een verhaalbare som toegekend, welke 4,5 t.h. van hun nominale waarde, belastingen afgetrokken, vertegenwoordigt. Op dit percentage wordt een wederaanpassingscoëfficiënt toegepast, in verhouding tot de eventuele schommelingen van de index der groothandels- en détailprijzen ;

2° het saldo der winsten wordt toegekend als volgt :
   a) 3/5 aan een fonds voor voorziening en openbaar nut;
   b) 1/5 aan het gezamenlijk personeel, volgens de regelen vastgesteld door de raad van beheer, op voorstel van het beheerscomité ;
   c) 1/5 aan de maatschappelijke aandelen van de reeks B, toebehorende aan de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois".

.../...

Wanneer de winst gedurende het dienstjaar verwezenlijkt geen 4,5 t.h. bedraagt van de nominale waarde der maatschappelijke aandelen, die de inbreng van de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" vertegenwoordigen, waarop eventueel de wederaanpassingscoëfficiënt is toegepast, worden de tarieven van rechtswege op zodanige wijze verhoogd dat de som in de toekomst kan worden toegekend.

Daarenboven worden de gelden, nodig om de voor het afgelopen dienstjaar voorziene som te kunnen toekennen, geheel of gedeeltelijk genomen uit het voorzieningsfonds.

Ontbinding en vereffening der vereniging.

Het intrekken van de gezamenlijke concessies en machtigingen heeft de ontbinding van de vereniging tot gevolg. In dit geval is de Staat gehouden de gezamenlijke vastgelegde goederen en de voorraden af te kopen.

Hij mag van de afgekochte goederen eerst bezit nemen na de prijs er van in speciën te hebben betaald.

De goederen beschouwd als nieuwe vastleggingen in de betekenis welke artikel 38 der statuten aan deze woorden geeft, worden aan de Staat toegekend, onder verplichting op zich te nemen de uitbetaling der interesten en de aflossing der obligatieschuld, die eventueel ter verwezenlijking van die vastleggingen zou aangegaan zijn.

+

+ +

.../...

CRITIEKE BESCHOUWINGEN OP HET VOORONTWERP.

A. Zoals de memorie van toelichting er op wijst, "is de oprichting van een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid, door de groepering van openbare en private personen tot stand gebracht om een openbare dienst te beheren, geenszins een noviteit in ons publiekrecht".

Dit is inderdaad een juridisch middel, waartoe de Staat zijn toevlucht kan nemen om in de behartiging der openbare belangen, waarvan de last op hem rust, te voorzien, wanneer, om technische, financiële of andere redenen, de samenwerking van de openbare besturen en de private personen noodzakelijk blijkt.

Het begrip publiekrechtelijke vereniging is weliswaar nooit door de wet omschreven en de uitdrukking zelf schijnt nooit te zijn gebruikt. Het begrip is nochtans bij herhaling bekrachtigd door het oprichten van organismen, als de Nationale Bank, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij voor goedkope Woningen en Woonvertrekken, de Intercommunale Maatschappij voor de Linkerscheldeoever te Antwerpen, de Maatschappij voor de Kleine Landeigendom, het Herdisconterings- en Waarborginstituut, de Nationale Kas voor Beroepscrediet, de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid.

Wat dit soort van organismen kenmerkt, is dat zij het beheer uitoefenen van openbare diensten die de samenwerking hetzij van de openbare besturen, hetzij van openbare besturen en privaat personen vereisen. Ze bezitten

.../...

rechtspersoonlijkheid. De inrichting er van wordt zo geregeld dat, in geval van conflict met de private belangen, het openbaar belang voorgaat. Het overwicht van de openbare besturen openbaart zich,nu eens in de overwegende invloed welke zij in deze organismen uitoefenen ingevolge de middelen waarover zij in deze laatste beschikken, dan weer in het bestaan van een organiek toezicht.

De vereniging waarvan het ontwerp de oprichting voorstelt, heeft zeker de essentiële kenmerken van de publiekrechtelijke vereniging. Zij groepeert openbare personen, de Staat en sommige ondergeschikte besturen, samen met een private persoon, de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois". Zij heeft als voorwerp het beheer van een openbare dienst en is, althans in beginsel, aan het toezicht van de Koning onderworpen.

Bij nadere beschouwing nochtans,stelt men vast dat het overwicht der openbare besturen en in het bijzonder van de Staat niet verzekerd is en dat de bepalingen, genomen om dit toezicht van de uitvoerende macht te regelen, geen doeltreffend optreden zullen mogelijk maken.

De Staat en de openbare besturen bezitten in de maatschappij slechts de helft van het kapitaal.

In de algemene vergadering worden de beslissingen bij eenvoudige meerderheid van stemmen genomen en, bij staking van stemmen, wordt ieder ter stemming gebracht voorstel verworpen. Bovendien wordt voor de wijziging der statuten een meerderheid van twee derde der stemmen vereist, en dient de helft van het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigd te zijn.

.../...

In de raad van beheer wordt de Staat vertegenwoordigd door tien beheerders, onder wie de voorzitter van de raad,wiens stem beslissend is bij staking van stemmen.

Bijna alle belangrijke beslissingen en,in elk geval,die welke het beheer van de vereniging betreffen , moeten echter bij een meerderheid van twee derde der stemmen worden genomen, dit wil zeggen met vier stemmen meer dan waarover de Staat beschikt.

In dit beheerscomité hebben de openbare besturen slechts twee vertegenwoordigers, terwijl de andere drie leden van het comité vertegenwoordigers zijn van de"Tramways Bruxellois ".

De voorzitter van het comité is een vertegenwoordiger van deze vennootschap. Zijn stem is beslissend in geval van staking van stemmen in het comité.

In het beheerscomité zal de private deelgenoot dus duidelijk het overwicht hebben en meester zijn over de beslissingen.Dit overwicht zal in de praktijk volstrekt zijn, want ofschoon artikel 20 c der statuten de vernietiging van de beslissingen van het beheerscomité door de raad van beheer bepaalt, kan zulks maar geschieden met twee derde der stemmen, dit wil zeggen met de noodzakelijke nedewerking van de vertegenwoordigers van de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois".

Zodanig beroep loopt kans vruchteloos te zijn.

.../...

De gemachtigde beheerder is van rechtswege een vertegenwoordiger van de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois". Hij wordt door het beheerscomité aangewezen en oefent de machten uit welke dit laatste hem toekent.

Valt de plaats van directeur-generaal open, dan oefent hij dit ambt uit.

De directeur-generaal wordt zijnerzijds door de raad van beheer benoemd bij meerderheid van twee derde der stemmen, doch hij moet door het beheerscomité worden voorgedragen.

Andermaal is het overwicht aan de zijde van de private deelgenoot.

Luidens artikel 24 van de statuten, tenslotte, is de vereniging, uitgezonderd voor de verrichtingen betrekkelijk het dagelijks beheer, geldig tegenover derden verbonden door de handtekening van de voorzitter van het beheerscomité of van de gemachtigde beheerder en door die van een ander beheerder. Daaruit volgt dat, door niet te bepalen dat een der ondertekenaars een vertegenwoordiger der openbare besturen moet zijn, zij verbonden kan worden door de vertegenwoordigers van de private deelgenoot alleen.

B. Het toezicht van de uitvoerende macht op de activiteit der vereniging, welk principe in artikel 8 van het voorontwerp is vervat, wordt bij artikel 37 van de statuten geregeld. Naar luid van dit artikel, wordt het vetorecht, waarover de Koning beschikt, uitgeoefend binnen de termijn van een maand te rekenen van de datum der beslissing tegen welker uitvoering de minister, tot wiens

.../...

bevoegdheid de tramwegen behoren, oordeelt zich te moeten verzetten. De minister, aldus bepaalt het artikel verder, wordt van de beslissingen van de raad van beheer en van de algemene vergadering in kennis gesteld door de voorzitter van de raad, en van de beslissingen van het beheerscomité door de beheerder die de Staat vertegenwoordigt.

Geen andere bepaling der statuten vult het bepaalde in artikel 37 aan.

In dit verband zijn verschillende opmerkingen te maken.

De Koning kan zijn taak van toezicht slechts uitoefenen over de beslissingen van de algemene vergadering, van de raad van beheer en van het beheerscomité.

De Koning ziet zich termijnen opleggen binnen welke hij moet te kennen geven of hij zich verzet, doch geen termijn is bepaald binnen welke hij van de beslissingen in kennis moet worden gesteld.

Buiten de beslissingen die hem medegedeeld worden, beschikt de Koning, omtrent de gang van zaken van de vereniging, over geen andere inlichtingen dan die welke het jaarverslag van de raad van beheer en de balans van het vorig dienstjaar hem zouden kunnen verstrekken. De jaarlijkse rekeningen moeten hem niet ter goedkeuring worden voorgelegd. Het aanstellen van regeringscommissarissen wordt niet voorzien.

Weliswaar telt de Staat in de vereniging tien vertegenwoordigers. Deze hebben echter tot taak aan het beheer der vereniging mede te werken en niet, in het kader der algemene bevoegdheden van de Staat, contrôle op haar activiteit te oefenen. Het is klaarblijkelijk niet in het

./.

belang van een goed beheer dat een feitelijke toestand wordt geschapen, waarin dezelfde natuurlijke personen tevens de hoedanigheid van beheerder en die van controleur bezitten.

Een regeling volgens welke van het vetorecht gebruik moet worden gemaakt door middel van een met redenen omkleed koninklijk besluit, is van die aard dat zij verlammend werkt op de uitoefening der contrôlebevoegdheid binnen de door het ontwerp bepaalde termijn. Voor een tussenkomst van Koningszijde is onvermijdelijk een langere termijn vereist dan nodig zou zijn voor een gebeurlijke tussenkomst van de bevoegde minister.

Tenslotte is nergens in het ontwerp sprake van een mogelijk beroep met schorsend karakter tegen de beslissingen waarvan voorgeschreven is dat zij aan de Koning moeten worden medegedeeld. Gevolg van dit verzuim is, dat de Koning gevaar loopt voor een voldongen feit te staan wanneer hij oordeelt van het vetorecht gebruik te moeten maken.

Deze aanmerkingen zijn voldoende om duidelijk te maken dat, wanneer de Maatschappij voor stedelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie wordt ingericht zoals het voorontwerp voorstelt, de Staat noch over het overwicht, noch over de contrôlemiddelen zal beschikken, die noodzakelijk zijn om op doeltreffende wijze tegemoet te komen aan de behoeften van 't algemeen belang, waarin de oprichting van de vereniging wil voorzien. Die lacune in het ontwerp is van des te groter betekenis, dat de maatschappij voor lange tijd een bij de wet ingesteld monopolie zal genieten.

\+

\+ \+

./.

Bij het ontwerp is nog een andere belangrijke opmerking te maken.

Artikel 44 van de statuten bepaalt dat in geval het batig saldo van de exploitatierekening ontoereikend is om aan de aandelen, welke de inbreng der naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" vertegenwoordigen, het in de statuten aangegeven dividend toe te wijzen, de formule tot vaststelling der tarieven, formule door de Koning ter uitvoering van artikel 7 van het voorontwerp in het lastkohier bepaald, van rechtswege gewijzigd zal worden om die toewijzing voor de toekomst mogelijk te maken.

Deze bepaling, die betrekking hefft op een aangelegenheid welke rechtstreeks verband houdt met het algemeen belang, verplicht de Koning er toe, de verhoging der tarieven automatisch te regelen zonder acht te slaan op het algemeen belang waarover hij dan toch waken moet.

\+

\+ \+

ONDERZOEK VAN DE ARTIKELEN.

Artikel 1.

Artikel 1 zou duidelijker en bondiger zijn indien het als volgt werd gesteld :

" Artikel 1.-

De Koning is gemachtigd zijn goedkeuring te hechten aan de oprichting van een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid, ingericht overeenkomstig de bij deze wet gevoegde statuten. Die vereniging zal

./.

"Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel" worden genoemd.

De statuten der maatschappij kunnen door de algemene vergadering worden gewijzigd overeenkomstig de bepalingen van deze wet. De wijzigingen moeten door de Koning worden goedgekeurd.".

Artikel 2.

Artikel 2 strekt er toe, te bepalen welke goederen de Staat in de vereniging zal inbrengen en op welke wijze die inbreng zal geschieden.

De Staat zou niet enkel de goederen inbrengen, die in zijn vermogen zijn ingekomen bij het verstrijken van de concessie welke aan de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" was verleend, maar ook die welke in het vermogen van de provincie Brabant, van de stad Brussel en van de andere betrokken gemeenten zijn ingekomen.

In de tekst wordt niet gezegd hoe, in rechte, de Staat in de vereniging goederen kan inbrengen welke hem niet toebehoren. In het artikel is van het verkrijgen van de goederen, welke aan andere openbare besturen toebehoren, slechts sprake ingeval die openbare besturen niet tot de vereniging willen toetreden. Wenst de regering te vermijden, dat zij vóór de oprichting van de vereniging de openbare besturen zou raadplegen die de goederen hebben verkregen waarover de vereniging moet kunnen beschikken, of indien zij aan de oprichting van het nieuw organisme alleen wenst deel te nemen, dan ware het praktischer in artikel 2 te bepalen dat de Staat, vóór de oprichting van de maatschappij en overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 96 en 97 van het lastkohier

./.

dat bij de 26 April 1899 tussen de Staat en de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" gesloten overeenkomst is gevoegd, al de goederen zal overnemen welke de openbare besturen onder zich hebben. Daartegen bestaat geen enkel bezwaar vermits artikel 3 van het voorontwerp, in afwijking van de wet van 9 Juli 1875 op de tramwegen, de Koning opdracht geeft de concessies van de tramwegen rechtstreeks en zonder openbare aanbesteding te verlenen. Op die wijze zou vermeden worden, dat men voor de instelling van de vereniging zijn toevlucht moet nemen tot het begrip "zich sterk maken voor" of het begrip "wettelijke lastgeving", en anderzijds kan zodoende ook de juridische anomalie die ligt in het tweede lid van het artikel worden vermeden. Immers men kan zich moeilijk indenken dat goederen, welke volgens artikel 2 reeds in de vereniging zouden ingebracht zijn, door de Staat nog zouden moeten afgekocht worden wanneer het openbaar bestuur, dat er vóór de oprichting van de vereniging over beschikte, oordeelt van die vereniging geen deel te moeten uitmaken.

In het laatste lid van artikel 2 is bepaald, dat de toekenning van de maatschappelijke aandelen der Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel aan de vennoten, al de rechten zal opheffen ("abrogera") waarop zij zich nog zouden kunnen beroepen op grond van de overeenkomsten welke 26 April 1899, 31 December 1924 en 30 December 1927 tussen de Staat en de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" zijn gesloten.

Wat die bepaling betekent, kan niet worden uitgemaakt. De regering zou haar inzichten ten deze duidelijker moeten uiteenzetten. Met name ware het noodzakelijk, dat nader werd bepaald hoe het woord "abrogera" moet worden verstaan.

./.

Onder voorbehoud van de opmerking betreffende het derde lid, zouden de moeilijkheden in verband met artikel 2 wegvallen, indien dat artikel als volgt werd gesteld :

" Artikel 2.-

De Staat zal in de maatschappij de goederen inbrengen waarvan de openbare besturen in het bezit zijn getreden bij het verstrijken van de concessies welke aan de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" waren verleend. Daartoe zal hij, overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 96 en 97 van het lastkohier, gevoegd bij de 26 April 1899 tussen de Staat en de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" gesloten overeenkomst, de goederen overnemen die de provincie Brabant, de stad Brussel en de andere betrokken gemeenten hebben verkregen.

De openbare besturen waarvan de Staat de goederen overneemt, ontvangen, naar keuze, hetzij de vergoeding bepaald bij de artikelen 96 en 97 van het bij voornoemde overeenkomst gevoegde lastkohier, hetzij de maatschappelijke aandelen welke aan de Staat ter vergelding van de inbreng dier goederen zijn toegekend." .

Artikel 3.

Het eerste lid van het artikel wijkt af van de artikelen 1 en 3 der wet van 9 Juli 1875 op de tramwegen, waar het de Koning gelast de concessies en machtigingen rechtstreeks en zonder aanbesteding aan de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel te verlenen. In 1899 reeds had de Koning de concessies op die wijze aan de naamloze vennootschap "Les Tramways Bruxellois" verleend.

./.

Het tweede lid van het artikel wijkt af van artikel 3 van de wet van 10 Mei 1862 betreffende de concessies van tolgelden, wanneer het verklaart dat "de concessie van of de machtiging voor elke nieuwe openbare dienst voor gemeenschappelijk locaal vervoer in de Brusselse agglomeratie, alsmede elke uitbreiding van bestaande lijnen, om het even welke wijze van tractie gebruik wordt en welke de aard zij van de weg waarop of waaronder de nieuwe diensten zullen ingericht worden, enkel aan de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel kunnen worden verleend ".

Het derde en het vierde lid geven aan wat men, voor de toepassing der wet, onder Brusselse agglomeratie moet verstaan. Dit begrip stemt niet overeen met wat in artikel 2 van de wet van 28 Juni 1932 betreffende het gebruik der talen in bestuurszaken als Brusselse agglomeratie is omschreven. Derhalve kan het voor de toepassing van artikel 12 van het voorontwerp niet in aanmerking komen.

Artikelen 5 en 6.

Artikel 5 strekt er toe, de macht van de Koning inzake intrekking van concessies en machtigingen te beperken. De concessies kunnen slechts ingetrokken worden vanaf 1 Januari 1980 en onder verplichting opzegging te doen een jaar voor het verstrijken van het maatschappelijk dienstjaar. De Koning zal echter de verleende concessies en machtigingen gezamenlijk moeten intrekken. Hieruit volgt dat het niet in de macht van de Koning zal liggen een bepaalde concessie of een stel concessies met het oog op de exploitatie van een bepaalde lijn verleend, in te trekken.

./.

Artikel 6 strekt er toe, aan de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel te verbieden de exploitatie van de concessies en machtigingen, onder welke vorm ook, af te staan. Deze tekst verbiedt de maatschappij niet, de exploitatie van de concessies en machtigingen in haar naam aan een derde toe te vertrouwen. Indien het in de bedoeling der regering ligt de concessiehoudende maatschappij te verplichten zelf de exploitatie ter hand te nemen, zou het gewenst zijn te bepalen dat zij de exploitatie niet zal mogen afstaan noch verpachten.

Artikel 6 zegt bovendien dat de concessies en machtigingen voor de duur van de maatschappij worden verleend. Een betere plaats voor deze bepaling ware artikel 5 van het voorontwerp. Het is inderdaad logischer eerst de duur der concessies te regelen, en dan hetgeen betrekking heeft op de intrekking er van.

Indien de regering het met deze opmerkingen eens is, zouden de artikelen 5 en 6 van het voorontwerp als volgt kunnen opgesteld worden :

" Artikel 5.-

De concessies en machtigingen worden voor de duur van de maatschappij verleend. De Koning zal er slechts een einde kunnen aan maken door het intrekken van de gezamenlijke concessies en machtigingen. Hij zal van deze macht slechts gebruik kunnen maken vanaf 1 Januari 1980, en met een opzeggingstermijn van één jaar, ingaande de daaropvolgende 1° Januari.

Artikel 6.-

De Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel kan de exploitatie van de concessies of machtigingen, onder welke vorm ook, niet afstaan of verpachten.".

Artikel 7.

Artikel 7 zou beter als volgt luiden :

" Artikel 7.-

De Koning stelt het lastkohier vast waaraan de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel zich moet houden. Het lastkohier bepaalt namelijk de formule volgens welke de tarieven zullen vastgesteld worden alsook de verplichtingen van de maatschappij tegenover de openbare besturen." .

Artikel 8.

Artikel 8 regelt de contrôle, die de Koning tot taak heeft over de activiteit van de maatschappij uit te oefenen. Dit artikel zou omgewerkt moeten worden met inachtneming van de hierboven gemaakte opmerkingen.

Artikel 9.

Artikel 9 verleent de waarborg van de Staat voor de uitbetaling der renten en voor de aflossing der leningen, uitgeschreven door de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel, tot het beloop van een som die het driedubbel van haar statutair kapitaal niet zal overschrijden. Het voegt eraan toe dat iedere bijkomende waarborg door de wet zal moeten toegestaan worden. Dit laatste gedeelte van dit artikel is overbodig en kan derhalve zonder bezwaar wegvallen.

De bepaling zou beter als volgt luiden :

" Artikel 9.-

De Staat kan tot het beloop van een nominaal bedrag dat het driedubbel van haar statutair kapitaal niet overschrijdt, zijn waarborg verlenen voor de uitbetaling der renten en de aflossing der leningen, door de

./.

Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel uitgeschreven. De Koning is gemachtigd om deze waarborg toe te staan".

Artikel 10.

De tweede volzin van dit artikel zou beter als volgt kunnen luiden :

" Wanneer om hun medewerking wordt verzocht, zijn de ambtenaren van het Bestuur der Registratie en Domeinen bevoegd om de akten die de maatschappij aanbelangen en op de onteigening betrekking hebben te verlijden. " .

Artikel 11.

Het eerste lid van dit artikel strekt er toe, de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel volledig vrij te stellen van provinciale of gemeentelijke cijns, belasting of taxe "voor verstrekte diensten", "uit hoofde van de concessies of machtigingen welke de maatschappij verkregen heeft of zal verkrijgen". Niet duidelijk is het onderscheid, dat het gebruik van de woorden "welke zij verkregen heeft of zal verkrijgen" impliceert, daar de maatschappij, op het ogenblik dat over de wet gestemd wordt, nog niet bestaat. Die woorden kunnen zonder bezwaar vervangen worden door "van de concessies of machtigingen die haar zullen worden verleend". Een soortgelijke vrijstelling is toegestaan aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Door het tweede lid van het artikel wordt de maatschappij met de Staat gelijkgesteld voor de toepassing van de wetten op de registratie-, zegel-, griffie- en hypotheekrechten, voor de toepassing van de met het zegel gelijkgestelde taxes en voor de toepassing van de andere

./.

onrechtstreekse en rechtstreekse belastingen. De woorden "andere onrechtstreekse belastingen" kunnen zonder bezwaar wegvallen, aangezien de Staat geen vrijstelling geniet inzake douane- en accijnsrechten, dit wil zeggen de enige rechten waarop de woorden "andere .... belastingen" schijnen te kunnen slaan.

Het derde lid bepaalt ten behoeve van de maatschappij bijkomende vrijstellingen, welke de Staat niet geniet.

Het vierde lid heeft tot doel op de maatschappij de gedeeltelijke vrijstelling toepasselijk te maken, welke bij artikel 78^2 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen ten voordele van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen bepaald werd.

Door het tweede, derde en vierde lid hierboven genoemd wordt stilzwijgend wijziging gebracht in artikel 161, 1°, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, in artikel 59, 42° en 43°, van het Wetboek der zegelrechten en in artikelen 78^2 en 208 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes.

Dienvolgens zouden de in het tweede, derde en vierde lid bepaalde maatregelen dienen genomen in de vorm van een aanvullende bepaling, welke uitdrukkelijk de hierboven opgesomde artikelen van de belastingwetgeving zou wijzigen.

Deze bepaling zou het voorwerp worden van een artikel 16 en voorafgegaan worden door de titel : "Aanvullende bepalingen". Ze zou als volgt kunnen luiden :

./.

" Aanvullende bepalingen.

Artikel 16.-

§ 1. Artikel 161, 1°, tweede lid, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten wordt door de volgende bepaling vervangen :

" Hetzelfde geldt, met uitzondering van akten houdende schenking onder de levenden, voor akten verleden ten name of ten bate van de Nationale Maatschappij voor goedkope woningen en woonvertrekken, de Nationale Maatschappij voor de kleine landeigendom, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel".

§ 2. Artikel 59, 42°, van het Wetboek der zegelrechten wordt aangevuld met de woorden : "de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel".

§ 3. In hetzelfde artikel wordt een 43° bis ingevoegd, luidend als volgt :

"43° bis. De akten houdende oprichting, wijziging, verlenging of ontbinding van de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel;".

§ 4. Artikel 78^2 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes, gewijzigd bij artikel 38 van de wet van 13 Augustus 1947, wordt met volgende bepaling aangevuld :

"De taxe wordt echter tot hetzelfde percentage verminderd wat betreft alle vervoer dat door de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel wordt uitgevoerd".

./.

§ 5. Artikel 208 van hetzelfde Wetboek, gewijzigd bij artikel 5 van het besluit van de Regent van 25 November 1947, wordt aangevuld met de woorden : "de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel".

§ 6. De Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel wordt, voor de toepassing van de wetten betreffende de taksen en directe belastingen ten voordele van de Staat, de provincies en de gemeenten, met de Staat gelijkgesteld." .

Artikel 12.

Artikel 12 strekt er toe, op de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel de wetten en besluiten betreffende het gebruik der talen in bestuurszaken toepasselijk te maken. De toepassing van deze wetten en besluiten op de maatschappij zal een aanpassing vereisen, welke men zou dienen te voorzien.

Artikel 13.

Dit artikel heeft tot doel, op de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel toepasselijk te maken, de besluiten houdende vaststelling van het reglement van politie op de exploitatie van de door de regering geconcessionneerde of te concessionneren tramwegen, alsook de wetten en besluiten houdende reglement betreffende de inrichting van de politie der tramwegen.

Deze bepaling is overbodig, vermits de wetgeving in kwestie van rechtswege toepasselijk is.

Artikel 15.

Artikel 15 bepaalt dat de minister, tot wiens bevoegdheid de tramwegen behoren, elk jaar op het bureau van de Kamer van Volksvertegenwoordigers vanwege de raad

./.

het
van beheer van de Maatschappij voor/intercommunaal vervoer te Brussel een verslag zal neerleggen, dat de stand van zaken in de maatschappij doet kennen en waarbij de staat der concessies en de laatste balans zijn gevoegd.

Vermits deze bepaling tot doel heeft, elk jaar het Parlement in te lichten over de werkzaamheid van de onderneming gedurende het afgelopen jaar, zou de voorgenomen maatregel beter zijn doel bereiken indien bepaald werd dat het verslag van de raad van beheer zal handelen over de werkzaamheid van de onderneming tijdens het jaar, en dat de balans, de winst- en verliesrekening, zelfs de exploitatierekening waarvan het houden bij artikel 41 der statuten is voorgeschreven, en de staat der verleende concessies bij dat verslag zullen worden gevoegd.

De tekst zou eveneens dienen te bepalen op welke datum deze mededeling moet worden gedaan.

Tenslotte rept het ontwerp met geen woord over de publicatie van de jaarlijkse algemene rekening. Hieruit volgt dat zodanige publicatie niet zal moeten plaats hebben.

PORTEE DE L'AVANT-PROJET.

L'avant-projet vise à pourvoir à la création d'un organisme auquel incombera à l'avenir la tâche d'assurer les transports intercommunaux de l'agglomération bruxelloise, mission dont s'est acquittée jusqu'au 31 décembre 1945 la société anonyme "Les Tramways Bruxellois".

Il tend à autoriser le Roi à approuver les statuts d'une association de droit public, dont le texte est annexé, groupant, sous la dénomination de société de transports intercommunaux de l'agglomération bruxelloise, l'Etat, la province de Brabant, les communes de l'agglomération bruxelloise et la société anonyme "Les Tramways Bruxellois". Cette association aura pour objet l'étude, l'établissement et l'exploitation dans l'agglomération bruxelloise de tous les services publics de tramways, de trolleybus, d'autobus et tous autres modes de transport urbain en commun de personnes.

L'avant-projet tend, de plus :

1° A habiliter le Roi à faire, au nom de la province de Brabant et des communes de l'agglomération bruxelloise, apport à l'association de tous les biens acquis aux pouvoirs publics en suite de l'expiration des concessions accordées naguère à la société anonyme "Les Tramways Bruxellois", à recevoir la rémunération de ces apports et à en opérer la répartition.

2° A réserver à l'association non seulement les concessions de lignes de tramways et de trolleybus ainsi que les autorisations de lignes d'autobus dont bénéficiait la société anonyme "Les Tramways Bruxellois", mais aussi la concession ou l'autorisation de tout nouveau

../..

service public de transport en commun dans l'agglomération bruxelloise ainsi que toutes les extensions aux lignes existantes, quel que soit le mode de traction employé et quelle que soit la nature de la voirie sur ou sous laquelle les nouveaux services publics devront être établis; à cet effet, le Roi est habilité à conférer à l'association , "qui dispose seule du droit de les obtenir", toutes les concessions et autorisations nécessaires. Il doit les accorder pour la durée de l'association et ne peut y mettre fin qu'à partir du 1er janvier 1980 en révoquant l'ensemble des concessions et autorisations accordées.

Le Roi est également habilité à étendre la notion d'agglomération bruxelloise à d'autres communes que celles citées par l'avant-projet.

Quant à l'association, elle se voit interdire de céder les concessions et les autorisations dont elle bénéficie.

3° A charger le Roi à établir le cahier des charges des concessions.

Ce cahier déterminera notamment la formule suivant laquelle les tarifs seront fixés ainsi que les obligations de l'association envers les pouvoirs publics.

4° A autoriser le Roi à s'opposer par décision motivée à l'exécution de toutes décisions du conseil d'admisistration de l'association, du comité de gestion et de l'assemblée générale, lorsque celles-ci sont contraires à l'intérêt général.

5° A autoriser le Roi à garantir, à concurrence de quatre milliards 200 millions de francs, le service des intérêts et l'amortissement des emprunts contractés par l'association.

../..

6° A autoriser l'association à poursuivre, selon la législation sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, les acquisitions de biens immobiliers nécessaires à l'exploitation du réseau, après que le Roi aura déclaré ces biens d'utilité publique.

7° A exonérer l'association de tous impôts, redevances ou taxes provinciales ou communales du chef des concessions ou autorisations.

8° A l'assimiler à l'Etat pour ce qui concerne l'application des lois sur les impôts directs et indirects, et à lui donner diverses facilités administratives.

9° A rendre applicable à l'association la législation sur les commissions paritaires et à la soustraire à l'application de la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie.

10° A rendre applicable la législation sur l'emploi des langues en matière administrative ainsi que celle relative à la police des tramways concédés ou à concéder par le gouvernement,

11° A prévoir le dépôt annuel sur le bureau de la Chambre des Représentants par le ministre ayant les tramways dans ses attributions, d'un rapport du conseil d'administration accompagné d'un état des concessions accordées et du dernier bilan.

12° A éteindre, par la seule attribution des parts sociales de la nouvelle association, tous les droits que les associés pourraient encore invoquer du chef des conventions conclues entre l'Etat belge et la société anonyme "Les Tramways Bruxellois" des 26 avril 1899, 31 décembre 1924 et 30 décembre 1927.

../..

Les traits essentiels de l'association dont l'avant-projet poursuit la création sont les suivants :

Durée.

L'association est créée pour une durée indéterminée. Toutefois, à partir du 1er janvier 1980, l'Etat pourra mettre fin à l'ensemble des concessions et autorisations octroyées à l'association, ce qui entraînera de plein droit sa dissolution et sa liquidation.

Capital.

Le capital est fixé à 1.400 millions de francs.

Apports.

Le capital est entièrement souscrit et libéré par l'apport :

1° des biens dont l'Etat belge est devenu propriétaire à l'expiration des concessions accordées à la société anonyme "Les Tramways Bruxellois";

2° des biens dont la province et les communes associées sont devenues propriétaires dans les mêmes circonstances;

3° des biens servant à l'exploitation du réseau dont la société anonyme "Les Tramways Bruxellois" était propriétaire à l'expiration des concessions qui lui avaient été octroyées.

L'Etat, la province et les communes reçoivent, en échange de leur apport, 70.000 parts sociales dénommées série "A", représentant la moitié du capital.

La société anonyme "Les Tramways Bruxellois" se voit attribuer les 70.000 parts sociales dénommées série "B". Ces dernières parts sont incessibles.

../..

Administration.

L'administration de l'association est partagée entre le conseil d'administration et un comité de gestion.

Le conseil d'administration est composé d'un président nommé par le Roi et présenté par l'Etat, d'un vice-président nommé par la société anonyme "Les Tramways Bruxellois" et de dix-huit membres, dont neuf membres sont nommés par le Roi, sept sont nommés par la société anonyme "Les Tramways Bruxellois", et deux sont nommés par l'assemblée générale de l'association sur présentation des organisations professionnelles groupant le plus d'adhérents parmi le personnel.

Le conseil d'administration dispose des pouvoirs suivants :

a) à la majorité simple des voix, il accomplit les actes d'administration, tels qu'acheter, vendre et céder les biens mobiliers, louer les biens immobiliers, donner mainlevée et autoriser les actions judiciaires;
b) à la majorité des deux tiers des voix et après intervention du comité de gestion sous la forme d'une étude préalable, il statue notamment sur les propositions de modification aux statuts, sur les immobilisations nouvelles, sur l'émission d'emprunts, sur les demandes nouvelles de concession ou d'autorisation, sur la nomination des membres du personnel de direction et sur la fixation de leurs traitements;
c) à la majorité des deux tiers des voix, il peut annuler les décisions prises par le comité de gestion dans le cadre des pouvoirs qui lui sont accordés par le deuxième alinéa de l'article 22 des statuts.

../..

Le comité de gestion est composé d'un président, dont les fonctions sont exercées par le vice-président du conseil d'administration, d'un administrateur représentant l'Etat, et de deux administrateurs représentant la société anonyme "Les Tramways Bruxellois", l'un de ces deux derniers exerçant les fonctions d'administrateur délégué.

Les décisions du comité de gestion sont prises à la majorité simple des voix, celle du président étant prépondérante.

Le comité de gestion est chargé d'exécuter les décisions du conseil d'administration. Il applique les conventions et le cahier des charges des concessions et les conventions collectives avec le personnel. Il assume la gestion journalière. Il fixe les horaires. Il établit le règlement d'exploitation. Il fait les traités et devis et passe les commandes nécessaires à l'exploitation courante. Il arrête les comptes mensuels et les projets de comptes annuels. Il nomme et révoque le personnel d'exécution.

Direction.

La direction de l'association est assurée par un directeur général choisi, sur la proposition du comité de gestion, par le conseil d'administration à la majorité des deux tiers des voix.

Les attributions du directeur général sont fixées par le comité de gestion.

Il concourt à assurer la gestion journalière de l'association et représente celle-ci en justice.

../..

Surveillance.

Les opérations de l'association sont surveillées par un collège de trois commissaires nommés par l'assemblée générale. Deux commissaires sont présentés par les pouvoirs publics, et un commissaire est présenté par la société anonyme "Les Tramways Bruxellois".

Les fonctions des commissaires s'entendent dans le sens de celles attribuées aux commissaires dans les sociétés commerciales.

Assemblée générale.

L'assemblée générale reçoit communication du rapport du conseil d'administration sur les opérations et la situation de l'association, ainsi que du rapport du collège des commissaires. Elle se prononce sur ces rapports, sur le bilan, sur le compte de profits et pertes et sur toute autre question portée à son ordre du jour.

Les décisions de l'assemblée générale sont prises à la majorité ordinaire des voix, sauf en matière de modification des statuts, où la majorité des deux tiers des voix est requise. En cas de parité des voix, toute proposition soumise au vote est rejetée.

Gestion financière.

Les inventaires, bilans, comptes d'exploitation et comptes de profits et pertes sont arrêtés par le conseil d'administration.

Les dépenses d'investissements nouveaux susceptibles d'accroître le potentiel industriel de l'association, doivent être couvertes par voie d'emprunts obligataires.

../..

Sur les recettes de l'association sont prélevés un p.c. en faveur de la société anonyme "Les Tramways Bruxellois", afin de lui permettre de couvrir ses frais généraux et les dépenses dérivant du concours de ses services techniques mis à la disposition du comité de gestion, et un p.c. au profit des pouvoirs publics associés.

Les prélèvements sont comptabilisés au compte d'exploitation.

Répartition des bénéfices.

Les parts sociales de série A, c'est-à-dire celles appartenant aux pouvoirs publics, ne participent pas aux bénéfices.

Les bénéfices, tels qu'ils ressortent du compte d'exploitation, sont répartis de la manière suivante :

1° il est attribué par priorité aux parts sociales de série B représentatives de l'apport de la société anonyme "Les Tramways Bruxellois" une somme récupérable représentant 4,5 p.c. de leur valeur nominale, impôts déduits. Ce pourcentage est affecté d'un coefficient de réadaptation en rapport avec les fluctuations éventuelles des indices des prix de gros et de détail;

2° le solde des bénéfices est attribué à raison de :

a) 3/5 à un fonds de prévision et d'utilité publique;

b) 1/5 à l'ensemble du personnel, selon les règles arrêtées par le conseil d'administration, sur proposition du comité de gestion;

c) 1/5 aux parts sociales de la série B appartenant à la société anonyme "Les Tramways Bruxellois".

Lorsque le bénéfice réalisé au cours de l'exercice n'atteint pas 4,5 p.c. de la valeur nominale des parts sociales représentatives de l'apport de la société

../..

anonyme "Les Tramways Bruxellois" éventuellement affecté du coefficient de réadaptation, les tarifs sont augmentés de plein droit de manière à permettre l'attribution de la somme à l'avenir.

De plus, les fonds nécessaires pour permettre l'attribution de la somme prévue pour l'exercice clôturé sont prélevées en tout ou en partie sur le fonds de prévision.

Dissolution et liquidation de l'association.

Le retrait de l'ensemble des concessions et autorisations entraîne la dissolution de l'association. Dans ce cas, l'Etat est tenu de racheter l'ensemble des biens immobilisés et des approvisionnements.

Il ne peut prendre possession des biens rachetés qu'après en avoir payé le prix en espèces.

Les biens considérés comme étant des immobilisations nouvelles au sens donné à ces mots par l'article 38 des statuts sont attribués à l'Etat, à charge pour lui de faire face au service des intérêts et à l'amortissement de la dette obligataire qui aurait été contractée par la réalisation de ces immobilisations.

+

+ +

CRITIQUE DE L'AVANT PROJET.

A. Comme le fait ressortir l'exposé des motifs, "la création d'une association de droit public dotée de la personnalité civile (il vaudrait mieux dire juridique), constituée par le groupement de personnes publiques et privées pour gérer un service public, ne constitue nullement une innovation de notre droit public".

C'est, en effet, un moyen juridique auquel l'Etat peut recourir pour pourvoir à la satisfaction des intérêts publics dont la charge lui incombe lorsque, pour des raisons d'ordre technique, financier ou autre, la coopération des pouvoirs publics avec des personnes privées s'impose.

La notion d'association de droit public n'a sans doute jamais été définie par la loi et cette expression même ne semble jamais avoir été employée. Elle a cependant été consacrée à de nombreuses reprises par la création d'organismes tels que la Banque nationale, la Société nationale des chemins de fer vicinaux, la Société nationale des chemins de fer belges, la Société des habitations à bon marché, la Société intercommunale de la rive gauche de l'Escaut, la Société de la petite propriété terrienne, l'Institut de réescompte et de garantie, la Caisse nationale de crédit professionnel, la Société nationale de crédit à l'industrie.

Ce qui caractérise ce genre d'organismes, c'est qu'ils assurent la gestion de services publics requérant

../..

l'action conjuguée soit des pouvoirs publics, soit de pouvoirs publics et de personnes privées. Ils sont pourvus de la personnalité juridique. Leur organisation est réglée de manière à faire prévaloir en cas de conflit avec les intérêts privés des solutions d'intérêt public. La prédominance des pouvoirs publics se manifeste tantôt par l'influence prépondérante que ceux-ci exercent au sein des organismes en raison des moyens dont ils y disposent, tantôt par l'institution d'un contrôle organique.

L'association dont le projet propose la création réunit certes les caractères essentiels qui distinguent l'association de droit public. Elle groupe des personnes publiques, l'Etat et certains pouvoirs subordonnés, avec une personne privée, la société anonyme "Les Tramways Bruxellois". Elle a pour objet la gestion d'un service public et est, tout au moins en principe, soumise à la surveillance du Roi.

A y regarder de plus près cependant, on constate que la prépondérance des pouvoirs publics et spécialement celle de l'Etat dans l'association n'est pas assurée, et que les dispositions prises pour organiser le contrôle du pouvoir exécutif ne permettront pas l'exercice d'une action efficace.

L'Etat et les pouvoirs publics ne possèdent dans l'association que la moitié du capital.

Au sein de l'assemblée générale, les décisions sont prises à la majorité ordinaire des voix et, en cas de parité de voix, toute proposition soumise au vote est rejetée. De plus, en matière de modification des statuts une majorité des deux tiers des voix est requise, la moitié du capital social étant représenté.

../..

Au conseil d'administration, l'Etat est représenté par dix administrateurs, parmi lesquels le président du conseil qui dispose d'une voix prépondérante en cas de parité de voix.

Presque toutes les décisions importantes et, en tout cas,celles qui concernent la gestion de l'association, doivent toutefois être prises à la majorité des deux tiers des voix, c'est-à-dire avec quatre voix de plus que celles dont l'Etat dispose.

Au comité de gestion, les pouvoirs publics n'ont que deux représentants, les trois autres membres du comité étant des représentants des Tramways bruxellois.

Le président du comité est un représentant de cette société. Il dispose d'une voix prépondérante en cas de parité de voix au sein du comité.

Au comité de gestion, ce sera donc l'associé privé qui prédominera nettement et exercera la maîtrise sur les décisions. Cette prédominance sera, dans la pratique, absolue, car si l'article 20 c des statuts prévoit l'annulation des décisions du comité de gestion par le conseil d'administration, encore une annulation ne peut-elle être décidée qu'aux deux tiers des voix, c'est-à-dire avec le concours nécessaire des représentants de la "Société anonyme les Tramways bruxellois".

Un tel recours risque d'être illusoire.

./.....

L'administrateur délégué est de droit un représentant de la"Société anonyme les Tramways bruxellois". Il est désigné par le comité de gestion et exerce les pouvoirs que ce dernier lui confère.

Si la place de directeur général devient vacante, c'est lui qui exerce ces fonctions.

Le directeur général est, lui, nommé par le conseil d'administration, à la majorité des deux tiers des voix, mais il doit être présenté par le comité de gestion.

Ici encore, c'est l'associé privé qui prédomine.

Enfin, aux termes de l'article 24 des statuts, l'association est, en dehors des actes de gestion journalière, valablement engagée vis-à-vis des tiers par la signature du président du comité de gestion ou de l'administrateur délégué et d'un autre administrateur. Il s'ensuit qu'en ne prévoyant pas qu'un des signataires doit être un représentant des pouvoirs publics, elle peut être engagée par le représentant du seul associé privé.

B. La surveillance du pouvoir exécutif sur l'activité de l'association, dont le principe est inscrit à l'article 8 de l'avant-projet, est organisée par l'article 37 des statuts. Selon cet article, le droit de veto dont dispose le Roi est exercé dans le délai d'un mois, à compter de la décision à l'exécution de laquelle le ministre ayant les tramways dans ses attributions jugera

./.....

opportun de s'opposer. Le ministre sera informé, continue l'article, des décisions du conseil d'administration et de l'assemblée générale par le président du conseil, de celles du comité de gestion par l'administrateur représentant l'Etat.

Aucune autre disposition des statuts ne vient compléter la disposition de l'article 37.

Diverses observations s'imposent dès lors.

La mission de contrôle qui incombe au Roi ne peut s'exercer qu'à l'égard des décisions de l'assemblée générale, du conseil d'administration et du comité de gestion.

Des délais sont imposés au Roi pour manifester son opposition, mais aucun délai n'est fixé dans lequel le Roi doit recevoir connaissance des décisions.

Le Roi ne dispose, en dehors des décisions qui lui sont communiquées, d'autres informations sur la marche des affaires de l'association que celles qu'il pourrait tirer du rapport annuel du conseil d'administration et du bilan de l'exercice précédent. Les comptes annuels ne doivent pas être soumis à son approbation. L'institution de commissaires du gouvernement n'est pas prévue.

L'Etat dispose, il est vrai, au sein de l'association de dix représentants, mais la mission de ceux-ci est de concourir à la gestion de l'association et non de contrôler dans le cadre des attributions générales de l'Etat l'activité de celle-ci. Il n'est évidemment pas de l'intérêt d'une bonne administration qu'une situation de fait se crée, dont l'effet serait de confondre dans les mêmes personnes physiques la qualité de gérant et de contrôleur.

./...

Organiser le droit de veto par voie d'arrêté royal motivé est de nature à énerver l'exercice, dans le délai prévu par le projet, du pouvoir de contrôle. L'intervention royale requiert inévitablement des délais plus longs que ceux qui seraient nécessaires pour assurer celle du ministre compétent.

Enfin, il n'est pas prévu de recours à caractère suspensif contre les décisions dont la communication au Roi est prescrite. Cette omission a pour effet d'exposer le Roi à se trouver devant le fait accompli lorsqu'il estimera devoir faire usage du droit de veto.

Ces considérations suffisent à démontrer que tel que l'avant-projet propose d'organiser la Société des transports urbains de l'agglomération bruxelloise, l'Etat n'y jouira ni de la prépondérance nécessaire ni des moyens de contrôle indispensables pour lui permettre d'assurer efficacement la satisfaction des besoins d'intérêt général, auxquels la création de l'association a pour objet de pourvoir. C'est là une lacune de l'avant-projet, qui est d'autant plus grave que la société est appelée à jouir pour longtemps d'un monopole institué par la loi.

+

\+ +

Le projet soulève encore une autre observation importante.

../..

L'article 44 des statuts dispose que, dans le cas où le solde bénéficiaire du compte d'exploitation ne permet pas d'attribuer aux parts représentatives de l'apport de la société anonyme "Les Tramways Bruxellois" le dividende prévu par les statuts, la formule déterminant les tarifs, définie au cahier des charges par le Roi en exécution de l'article 7 de l'avant-projet, sera modifiéede plein droit de manière à le permettre à l'avenir.

Cette disposition, qui concerne une matière touchant directement à l'intérêt général, contraint le Roi à organiser automatiquement la majoration des tarifs sans avoir égard à l'intérêt général dont il est le gardien.

\+

\+ \+

EXAMEN DES ARTICLES .

Article 1er.-

L'article 1er gagnerait en clarté et en concision à être rédigé comme suit :

./....

" Article 1er.-

Le Roi est autorisé à approuver la création d'une association de droit public, dotée de la personnalité juridique, constituée conformément aux statuts annexés à la présente loi. Cette association portera la dénomination de "Société des transports intercommunaux de Bruxelles".

Les statuts de la société pourront être modifiés par l'assemblée générale en conformité avec les dispositions de la présente loi. Les modifications devront être approuvées par le Roi.".

Article 2.

L'article 2 tend à déterminer les biens dont l'Etat fera apport à l'association et la manière dont cet apport sera réalisé.

L'Etat apporterait non seulement les biens qui sont entrés dans son patrimoine à l'expiration de la concession qui avait été accordée à la société anonyme "Les Tramways Bruxellois", mais aussi ceux qui sont entrés dans le patrimoine de la province du Brabant, de la Ville de Bruxelles et des autres communes intéressées.

Le texte ne précise pas comment l'Etat pourra juridiquement apporter à l'association des biens qui ne lui appartiennent point. L'article ne prévoit, en effet, l'acquisition des biens appartenant à d'autres pouvoirs publics que dans le cas où ces pouvoirs publics n'accepteraient pas d'entrer dans l'association. Si le

../..

gouvernement désire éviter de consulter, préalablement à la constitution de l'association, les pouvoirs publics ayant acquis les biens dont la disposition est nécessaire à cette dernière, s'il désire participer seul à la création de l'organisme nouveau, il serait plus pratique de prévoir, à l'article 2, que l'Etat reprendra, préalablement à la constitution de l'association et conformément aux dispositions des articles 96 et 97 du cahier des charges annexé à la convention intervenue le 26 avril 1899 entre l'Etat et la société anonyme "Les Tramways Bruxellois", tous les biens détenus par les pouvoirs publics. Rien ne s' y oppose puisque l'article 3 de l'avant-projet, par dérogation à la loi du 9 juillet 1895 sur les tramways, charge le Roi d'accorder directement et sans adjudication publique les concessions des lignes de tramways. Ce procédé éviterait, d'une part, de devoir recourir, pour la constitution de l'association, à la notion du porte-fort ou à celle du mandat légal. Elle permettrait, d'autre part, d'éviter l'anomalie juridique que constitue le deuxième alinéa de l'article. Il se conçoit, en effet, difficilement que des biens qui, aux termes de l'article 2, auraient déjà été apportés à l'association, dussent encore être rachetés par l'Etat lorsque le pouvoir public qui en disposait avant la constitution de l'association estime ne pas devoir faire partie de celle-ci.

Le dernier alinéa de l'article 2 prévoit que l'attribution des parts sociales de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles aux associés "abrogera" tous les droits qu'ils pourraient encore invoquer du chef des conventions conclues entre l'Etat et la société

../..

anonyme "Les Tramways Bruxellois" les 26 avril 1899, 31 décembre 1924 et 30 décembre 1927.

On ne peut déterminer la portée de cette disposition. Il conviendrait, à cet égard, que le gouvernement explique plus clairement ses intentions. Il serait notamment nécessaire qu'il précise le sens qu'il convient de donner au mot "abrogera".

Les difficultés soulevées par l'article 2, sous réserve de l'observation formulée concernant l'alinéa 3, disparaîtraient si l'article était rédigé comme suit :

"Article 2.-

L'Etat fera apport à la société des biens dont les pouvoirs publics sont entrés en possession à l'expiration des concessions qui avaient été accordées à la société anonyme "Les Tramways Bruxellois". A cette fin, il reprendra, conformément aux dispositions des articles 96 et 97 du cahier des charges annexé à la convention intervenue le 26 avril 1899 entre l'Etat et la société anunyme "Les Tramways Bruxellois", les biens acquis par la province du Brabant, la Ville de Bruxelles et les autres communes intéressées.

Les pouvoirs publics dont l'Etat aura repris les biens recevront, à leur choix, soit l'indemnité prévue par les articles 96 et 97 du cahier des charges annexé à la convention visée ci-dessus, soit les parts sociales attribuées à l'Etat en rémunération de l'apport de ces biens.".

../..

Article 3.-

Le premier alinéa de l'article déroge aux articles 1er et 3 de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways, en chargeant le Roi d'accorder directement et sans adjudication les concessions et autorisations à la Société des transports intercommunaux de Bruxelles. Déjà en 1899 le Roi avait accordé ainsi la concession à la société anonyme "Les Tramways Bruxellois".

L'alinéa 2 de l'article déroge à l'article 3 de la loi du 10 mai 1862 relative aux concessions de péages , en prévoyant que "la concession ou l'autorisation de tous nouveaux services publics de transport en commun urbain dans l'agglomération bruxelloise, ainsi que toutes extensions aux lignes existantes, quel que soit le mode de traction employé et quelle que soit la nature de la voirie sur ou sous laquelle ces nouveaux services seront établis, ne pourront être accordées qu'à la Société des transports intercommunaux de Bruxelles".

Les alinéas 3 et 4 définissent, pour les besoins de l'application de la loi, ce qu'il faut entendre par agglomération bruxelloise. Cette notion ne coïncide pas avec celle de l'agglomération bruxelloise définie par l'article 2 de la loi du 28 juin 1932 relative à l'emploi des langues en matière administrative. Elle ne peut, dès lors, être prise en considération pour l'application de l'article 12 de l'avant-projet.

./.....

Articles 5 et 6.-

L'article 5 tend à limiter le pouvoir du Roi en matière de révocation de concessions et d'autorisations. Les concessions ne pourront être révoquées qu'à partir du 1er janvier 1980 et "à charge d'en donner préavis un an avant l'expiration de l'exercice social". Le Roi devra révoquer "l'ensemble" des concessions et autorisations octroyées. Il en résulte qu'il ne sera pas au pouvoir du Roi de révoquer une concession déterminée ou un ensemble de concessions accordées en vue de l'exploitation d'une ligne déterminée.

L'article 6 tend à interdire à la Société des transports intercommunaux de Bruxelles de céder, sous quelque forme que ce soit, l'exploitation des concessions et des autorisations. Ce texte n'interdit pas à la société de confier à un tiers l'exploitation, en son nom, des concessions et autorisations. S'il entre dans les intentions du gouvernement d'obliger la société concessionnaire à exploiter elle-même, il serait souhaitable de préciser qu'elle ne pourra ni céder, ni affermer l'exploitation.

L'article 6 précise, de plus, que les concessions et autorisations seront accordées pour la durée de la société. Cette dernière disposition serait mieux à sa place à l'article 5 de l'avant-projet. Il est, en effet, plus logique de régler ce qui concerne la durée des concessions, avant de régler ce qui est relatif à leur révocation.

./.....

Si le gouvernement se ralliait aux observations qui viennent d'être formulées, les articles 5 et 6 de l'avant-projet pourraient être rédigés comme suit :

"Article 5.-

Les concessions et autorisations sont accordées pour la durée de la société. Le Roi ne pourra y mettre fin qu'en révoquant l'ensemble de celles-ci. Il ne pourra user de ce pouvoir qu'à partir du 1er janvier 1980 et moyennant préavis d'un an, prenant cours le 1er janvier suivant.

Article 6.-

La Société des transports intercommunaux de Bruxelles ne pourra céder, sous quelque forme que ce soit, ou affermer l'exploitation des concessions ou autorisations.".

Article 7.-

L'article 7 serait mieux rédigé comme suit :

"Article 7.-

Le Roi arrêtera le cahier des charges auquel sera soumise la Société des transports intercommunaux de Bruxelles. Le cahier des charges déterminera notamment la formule suivant laquelle le tarif sera fixé ainsi que les obligations de la société envers les pouvoirs publics.".

./..

Article 8.-

L'article 8 organise le contrôle qu'il appartient au Roi d'exercer sur l'activité de la société. Cet article devrait être remanié en tenant compte des observations formulées ci-avant.

Article 9.-

L'article 9 accorde la garantie de l'Etat au service des intérêts et à l'amortissement des emprunts émis par la Société des transports intercommunaux de Bruxelles, à concurrence d'une somme qui n'excèdera pas le triple de son capital statutaire. Il ajoute que toute garantie complémentaire devra être autorisée par la loi. Cette dernière partie de l'article est inutile et peut, dès lors, être omise sans inconvénient.

La disposition serait mieux rédigée comme suit :

"Article 9.-

L'Etat pourra garantir, à concurrence d'un montant nominal qui n'excèdera pas le triple de son capital statutaire, le service des intérêts et l'amortissement des emprunts émis par la Société des transports intercommunaux de Bruxelles. Le Roi est autorisé à accorder cette garantie.".

./....

Article 10.

La deuxième phrase de cet article serait mieux libellée comme suit :

" Lorsque leur concours sera requis, les fonctionnaires de l'Administration de l'enregistrement et des domaines auront qualité pour passer les actes intéressant la société et relatifs à l'expropriation.".

Article 11.

L'alinéa 1er de l'article tend à exonérer la Société des transports intercommunaux de Bruxelles de toutes redevances, impôts ou taxes rémunératoires provinciales ou communales du chef "des concessions ou autorisations que la société a obtenues ou qu'elle obtiendra". On n'aperçoit pas la portée de la distinction qu'implique l'emploi des mots "qu'elle a obtenues ou qu'elle obtiendra", la société n'existant pas encore au moment du vote de la loi. Ces mots pourraient être remplacés sans inconvénient par les mots "des concessions ou des autorisations qui lui auront été octroyées". Une exonération analogue est accordée à la Société nationale des chemins de fer belges.

L'alinéa 2 de l'article poursuit l'assimilation de la société à l'Etat pour l'application des lois sur le droit d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèque, pour l'application des taxes assimilées au timbre, ainsi que pour l'application des autres impôts indirects ou directs. Les mots "autres impôts indirects" pourraient

../..

être omis sans inconvénient, l'Etat ne bénéficiant d'aucune exonération en matière de droit de douane et de droit d'accises, ces droits étant les seuls que les mots "autres impôts" semblent viser.

L'alinéa 3 prévoit,en faveur de la société, des exonérations complémentaires dont l'Etat ne jouit pas.

Le quatrième alinéa a pour objet d'étendre à la société le bénéfice de l'exonération partielle prévue par l'article 78^2 du Code des taxes assimilées au timbre, en faveur de la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

Les alinéas 2, 3 et 4 visés ci-dessus apportent des mofidications implicites à l'article 161, 1°, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, à l'article 59, 42° et 43°, du Code des droits de timbre, et aux articles 78^2 et 208 du Code des taxes assimilées au timbre.

Il conviendrait, en conséquence, de prendre les mesures prévues aux alinéas 2, 3 et 4, sous forme d'une disposition additionnelle qui modifierait expressément les articles de la législation fiscale énumérés ci-dessus.

Cette disposition devrait faire l'objet d'un article 16 et être précédée de la mention:"Dispositions additionnelles". Elle pourrait être rédigée comme suit :

"Dispositions additionnelles.

Article 16.-

§ 1er. L'article 161, 1°, alinéa 2,du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, est remplacé par la disposition suivante :

../..

" Il en est de même des actes, à l'exception de ceux portant donation entre vifs, passés au nom ou en faveur de la Société nationale des habitations et logements à bon marché, de la Société nationale de la petite propriété terrienne, de la Société nationale des chemins de fer belges et de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles".

§ 2. L'article 59, 42°, du Code des droits de timbre, est complété par les mots : "la Société des transports intercommunaux de Bruxelles".

§ 3. Au même article, il est inséré un 43° bis, libellé comme suit :

"43° bis. Les actes portant constitution, modification, prorogation ou dissolution de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles;".

§ 4. L'article 78^2 du Code des taxes assimilées au timbre, modifié par l'article 38 de la loi du 13 août 1947, est complété par la disposition suivante :

"Toutefois, la taxe est réduite au même taux en ce qui concerne tous les transports qui sont effectués par la Société des transports intercommunaux de Bruxelles;".

§ 5. L'article 208 du même code, modifié par l'article 5 de l'arrêté du Régent du 25 novembre 1947, est complété par les mots : " la Société des transports intercommunaux de Bruxelles".

§ 6. La Société des transports intercommunaux de Bruxelles est assimilée à l'Etat pour l'application des lois relatives aux taxes et impôts directs au profit de l'Etat, des provinces et des communes.".

../..

Article 12.

L'article 12 tend à rendre applicables à la Société des transports intercommunaux de Bruxelles les lois et arrêtés concernant l'emploi des langues en matière administrative. L'application à la société de ces lois et arrêtés exigera des aménagements qu'il conviendrait de prévoir.

Article 13.

Cet article a pour objet de rendre applicables à la Société des transports intercommunaux de Bruxelles les arrêtés déterminant le règlement de police relatif à l'exploitation des tramways concédés ou à concéder par le gouvernement, ainsi que les lois et arrêtés portant règlement relatif à l'organisation de la police des tramways.

Cette disposition est inutile, la législation visée étant applicable de plein droit.

Article 15.

L'article 15 prévoit que le ministre ayant les tramways dans ses attributions déposera chaque année sur le bureau de la Chambre des Représentants un rapport du conseil d'administration de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles, faisant connaître la situation des affaires de la société, auquel seront joints l'état des concessions et le dernier bilan.

../..

Puisque cette disposition a pour but de mettre annuellement le Parlement au courant de l'activité de l'entreprise durant l'exercice écoulé, la mesure envisagée atteindrait mieux son but s'il était prévu que le rapport du conseil d'administration portera sur l'activité de l'entreprise durant l'année et sera accompagné du bilan, du compte de profits et pertes , voire du compte d'exploitation dont la tenue est prévue à l'article 41 des statuts, et de l'état des concessions accordées.

Il serait également nécessaire que le texte précise à quelle date cette communication doit être faite.

Enfin, le projet est muet en ce qui concerne la publication des comptes généraux annuels. Il en résulte que ceux-ci ne devront pas être publiés.

Waren aanwezig : Etaient présents :

De Heren : F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter
Messieurs : conseiller d'Etat, président

D. DECLEIRE, raadsheren van State
J. COYETTE, conseillers d'Etat

J. VAUTHIER, bijzitters van de afdeling wetgeving
A. BERNARD, assesseurs de la section de législation

J. CYPRES, adjunct-griffier, griffier
greffier adjoint, greffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. LEPAGE.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. LEPAGE.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

(get.) J. CYPRES.

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

(get.) F. LEPAGE.

uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Verkeerswezen.
expédition délivrée à M. le Ministre des Communications.

De 1950.

Le 1950.

De Griffier van de Raad van State,

Le Greffier du Conseil d'Etat

K. MEES.