

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1988-1989**

22 JUIN 1989

**Projet de loi-programme
(articles 63, 64 et 65)****RAPPORT****FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. DE SERANNO****A. REGIE DES TELEGRAPHES
ET DES TELEPHONES
(articles 63 et 64)****I. EXPOSE DU MINISTRE
DES P.T.T.**

A l'occasion du contrôle budgétaire, il a été décidé que la Régie des T.T. effectuerait avant le 31 décembre 1989, le remboursement des 600 millions du Fonds spécial qui, lors de la création de la Régie en

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. Grosjean, président; Appeltans, Aubecq, Boël, Bosmans, Bouchat, Cardoen, Claeys, De Bondt, Gevenois, Hotyat, Mommerency, Op 't Eynde, Schellens, Schoeters, Vanderborght, Wintgens et De Seranno, rapporteur.
2. Membres suppléants : MM. Delloy, Didden et Seeuws.

R. A 14815*Voir :***Documents du Sénat :****736 (1988-1989) :**

N° 1 : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

N° 2 : Rapport (Commission de l'Agriculture et des Classes moyennes).

N° 3 : Rapport (Commission des Affaires sociales).

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1988-1989**

22 JUNI 1989

**Ontwerp van programmawet
(artikelen 63, 64 en 65)****VERSLAG****NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE SERANNO****A. REGIE VAN TELEGRAFIE
EN TELEFONIE
(artikelen 63 en 64)****I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER
VAN P.T.T.**

Ter gelegenheid van de begrotingscontrole werd beslist dat de Regie van T.T. de terugbetaling zou doen vóór 31 december 1989, van de 600 miljoen van het Bijzonder Fonds, dat bij de oprichting van de

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Grosjean, voorzitter; Appeltans, Aubecq, Boël, Bosmans, Bouchat, Cardoen, Claeys, De Bondt, Gevenois, Hotyat, Mommerency, Op 't Eynde, Schellens, Schoeters, Vanderborght, Wintgens en De Seranno, rapporteur.
2. Plaatsvervangers : de heren Delloy, Didden en Seeuws.

R. A 14815*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :****736 (1988-1989) :**

N° 1 : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

N° 2 : Verslag (Commissie Landbouw en Middenstand).

N° 3 : Verslag (Commissie Sociale Aangelegenheden).

1930 avaient été mis à sa disposition par l'autorité pour pourvoir cette entreprise des liquidités nécessaires.

Une tranche de 300 millions de la dette de l'Etat belge placée à la R.T.T., sera également remboursée pour la fin de 1989.

Cette dette s'élève actuellement à 1 121 millions.

Cela aura notamment pour résultat de réduire les intérêts de 4,5 p.c. sur les montants de 600 et de 1 121 millions, qui sont payés annuellement par la Régie, c'est-à-dire de 77,4 millions à 37 millions.

Ce remboursement n'aura aucune influence sur l'effort de modernisation de la Régie des T.T.

Du reste, avec un pourcentage d'autofinancement de 148 p.c. en 1988, la Régie diminue aussi sa dette exigible.

II. DISCUSSION

Se référant au rapport de M. Léonard à la Chambre, un commissaire déclare qu'il a consulté le dernier rapport annuel de la R.T.T., qui a trait à 1987, pour comprendre à quels postes du bilan l'opération proposée toucherait.

Au passif du bilan, il trouve, dans les avoirs propres, un capital de plus de 1 milliard 700 millions. Celui-ci est divisé en deux : une part de la dette belge investie dans la R.T.T. soit 1 milliard 120 millions et un fonds spécial de 600 millions, qu'a évoqué le Ministre. En 1987, la R.T.T. a payé 77 millions d'intérêts sur ce capital.

En supposant que ce projet soit réalisé — et si les signes ne trompent pas, il en sera ainsi — le bilan de 1989 changera d'aspect, étant donné qu'il s'agit de l'année en cours, c'est-à-dire 1989. Dans ce cas, le bilan de 1989 ne mentionnera plus, au passif, à la rubrique des avoirs propres, le capital de 1 milliard 700 millions, mais un capital de 800 millions. Et c'est ainsi qu'une entreprise géante comme la R.T.T., dont le chiffre annuel est proche de 80 milliards, se retrouvera avec un capital minime.

Quelle est donc la motivation du Gouvernement ? Finalement, ce ne sera pas celle du Ministre des P.T.T. Nous supposons qu'il n'est pas à l'origine de cette motivation. Comment en tant que Ministre chargé de la tutelle de la R.T.T., voudrait-il encore réduire ce capital insignifiant ? Car la R.T.T. a reçu, à ses débuts, en 1930, une aumône de l'Etat. Une telle entreprise a obtenu un montant minime pour se lancer. C'est possible, bien sûr, dans les entreprises publiques. Il existe une philosophie selon laquelle une entreprise publique n'a pas besoin de capital,

Régie in 1930 door de overheid ter beschikking werd gesteld om dit bedrijf van de nodige liquiditeiten te voorzien.

Tevens zal vóór eind 1989 een schijf van 300 miljoen van de schuld van de Belgische Staat belegd in de R.T.T. terugbetaald worden.

Deze schuld bedraagt nu 1 121 miljoen.

Uiteraard zal dit als gevolg hebben dat de rente van 4,5 pct. op de bedragen van 600 en 1 121 miljoen zijnde 77,4 miljoen, die nu jaarlijks door de Régie betaald worden, herleid worden tot 37 miljoen.

Deze terugbetaling zal geen invloed hebben op de moderniseringsinspanning van de Régie van T.T..

Met een autofinancieringspercentage van 148 pct. in 1988 vermindert de Régie trouwens ook haar uitstaande schuld.

II. BESPREKING

Verwijzend naar het verslag van de heer Léonard in de Kamer, zegt een commissielid het jongste jaarverslag van de R.T.T. dat beschikbaar is, nl. het verslag over 1987, te hebben nagelezen om te begrijpen welke posten van de balans aangetast zouden worden na de voorgestelde operatie.

In de passiva van de balans vindt hij voor het eigen vermogen een kapitaal van ruim 1 miljard 700 miljoen. Dat bestaat uit twee bestanddelen : een aandeel van de Belgische schuld belegd in de R.T.T. van 1 miljard 120 miljoen en dan een bijzonder fonds waarover de Minister sprak van 600 miljoen. In 1987 heeft de R.T.T. op dit kapitaal 77 miljoen betaald aan interesten.

In de veronderstelling dat dit ontwerp wordt uitgevoerd — en als de tekenen niet bedriegen zal dit ook geschieden — dan zal de balans van 1989 er anders uitzien, vermits dat betrekking heeft op het lopende jaar, nl. op 1989. De balans van 1989 aan de passivazijde aan de kant van het eigen vermogen, zal dan niet meer een kapitaal vermelden van 1 miljard 700 miljoen maar een kapitaal van 800 miljoen. Een reuzeonderneming als de R.T.T. met een jaarlijks produkt van ca. 80 miljard zal dus maar een gering kapitaal behouden.

Wat is nu de motivering van de Regering ? Tenslotte zal het wel zo zijn dat die motivering niet bij de Minister van P.T.T. ligt. Men kan aannemen dat die dat niet heeft uitgevonden. Hoe zou de Minister, als toezichhoudende overheid van de R.T.T. kunnen verlangen dat dat onbeduidend kapitaal nog vermindert wordt ? Want de R.T.T. is in 1930 gestart met een aalmoes van de zijde van de Staat. Zo'n onderneming heeft een gering bedrag ontvangen om te starten. Dat kan natuurlijk allemaal in overheidsondernemingen. Er bestaat een filosofie die zegt dat een overheids-

parce que l'Etat garantit toutes ces activités. C'est une version. Sans doute ce raisonnement a-t-il été prépondérant dans le passé. Et actuellement, le Gouvernement suit cette même voie.

Voilà que l'on retire maintenant de l'entreprise R.T.T. le peu de capital qu'elle possède encore. Le Gouvernement y puise 900 millions pour maintenir dans les limites fixées le solde net à financer de l'Etat, car telle est à vrai dire l'opération. Certes, le Sénat n'empêchera pas le Ministre d'y procéder, mais les commissaires aimeraient qu'il dise à ses collègues au sein du Conseil des Ministres, et en particulier au Ministre du Budget, qu'on ne « plumera » plus la R.T.T.

L'intervenant ajoute que la R.T.T. est notre unique entreprise publique prospère et orientée vers l'avenir, qui n'est source d'aucune préoccupation exagérée pour les pouvoirs publics et qui, de surcroît, a fonctionné comme « vache à lait » ces deux dernières années. A vrai dire, le projet réalise des prélèvements sur les bénéfices. Ces prélèvements ne sont pas qualifiés d'impôts ou de rentes de monopole, mais en fait, ils en ont la finalité. C'est pourquoi le projet s'inscrit dans le cadre de la loi-programme. Si le Ministre présentait ce projet séparément, celui-ci n'aurait aucune chance d'être adopté en Commission. Mais il n'est qu'un élément du train de mesures que constitue la loi-programme. Il est sans doute équilibré, parce que tout le monde doit faire un effort. Bien entendu, notre Commission n'est pas à même d'en juger.

L'intervenant n'est pas partisan du projet en discussion, mais dans les circonstances actuelles, il ne s'y oppose pas non plus. Il avertit toutefois qu'il ne faut pas poursuivre dans cette voie.

Le Ministre estime qu'il convient de discuter le projet en toute franchise en Commission. Bien entendu, il figure dans la loi-programme parce qu'il concerne une discussion générale sur la situation budgétaire globale de l'Etat; c'est l'évidence même. Par conséquent, il est inutile de tenter d'en apporter la preuve à grand renfort d'arguments.

Si l'on ne pratiquait pas ce type d'opération, il faudrait recourir à une autre qui serait peut-être encore plus pénible; cela mérite réflexion.

En principe, le Ministre est d'accord avec le commissaire. Pour l'exercice budgétaire 1990 également, le Gouvernement est placé devant une situation extrêmement délicate.

Les commissaires comprendront que pour l'instant, le Ministre ne peut faire aucune promesse. Si l'on considère la totalité de ces avoirs propres de 1,7 milliard, il s'agit encore d'un montant minime. Le

onderneming geen kapitaal behoeft, omdat de Staat alle activiteiten waarborgt. Dat is een visie. Waarschijnlijk is dat de doorslaggevende redenering in het verleden geweest. En nu gaat de Regering op die weg verder.

Het weinige kapitaal dat die onderneming nog bezit, trekt men nu uit de R.T.T.-onderneming weg. De Regering neemt er 900 miljoen uit om dus het netto te financieren saldo van de Staat binnen de beoogde perken te brengen. Want dat is eigenlijk de operatie. De Senaat zal de Minister wel niet beletten dat te doen, maar het lid zou toch willen dat de Minister aan zijn collega's in de Ministerraad, en in het bijzonder aan de Minister van Begroting, zegt dat het zo al welletjes is geweest wat betreft het « pluimen » van de R.T.T.

Het lid wijst er nog op dat de R.T.T. onze enige, welvarende en toekomstgerichte openbare onderneming is, die geen overdreven zorgen baart voor de overheid en die bovendien de jongste twee jaren nog als een « melkkoe » heeft gefunctioneerd. Met het ontwerp worden eigenlijk voorafnemingen op de winst genomen. Ze dragen niet de naam van belastingen of van monopolierenten, maar in feite is dit wel de bedoeling. Daarom past het ook in de programmawet. Zou de Minister een afzonderlijk ontwerp indienen, dan zou het in de Commissie geen kans hebben. Nu is dat verpakt in die programmawet. Het is wellicht evenwichtig omdat alle departementen een inspanning moeten doen. Dat kan men natuurlijk vanuit deze Commissie niet beoordelen.

Het commissielid is van dit ontwerp geen voorstander, maar is er in de gegeven omstandigheden ook geen tegenstander van. Hij waarschuwt echter de Regering op die weg niet verder te gaan.

De Minister vindt het goed het ontwerp in de Commissie in alle openheid te bespreken. Het feit dat dit in de programmawet steekt, heeft uiteraard te maken met een algemene discussie over de globale begrotingssituatie van de Staat, dat is een evidentie. Bijgevolg heeft het ook geen zin daar argumenten voor aan te halen.

En als men dit soort van operatie niet zou doen, dan moet men een andere kiezen die misschien nog pijnlijker zou zijn; men moet dat afwegen.

De Minister is het in principe met het commissielid eens. Ook voor de begrotingsoefening 1990 staat de Regering voor een uitermate delicate situatie.

Het commissielid zal begrijpen dat de Minister daarvoor op dit ogenblik geen enkele belofte kan doen. Als men de totaliteit van dat eigen vermogen van 1,7 miljard bekijkt, is dat nog altijd een gering

Ministre déclare qu'il a choisi ce procédé plutôt que tous les autres. Il s'inscrit également dans une philosophie plus globale.

Heureusement, la situation s'est améliorée ces deux dernières années, en particulier en ce qui concerne la proposition de moyens de tiers.

Le taux d'autofinancement de la R.T.T. s'est élevé en 1988 à 148 p.c. Cela signifie que nous pouvons petit à petit mettre fin aux dettes importantes que la R.T.T. a contractées à long terme. A cet égard, un montant de 4 milliards pourrait déjà être remboursé en 1989, compte tenu des cash-flows que nous réalisons et des prêts que nous avons auprès de banques privées ou des institutions publiques. Cela nous permet également de régler notre dette vis-à-vis de l'Etat, la formule présentant en outre l'avantage de diminuer les intérêts à payer sur ce montant.

A l'heure actuelle, la R.T.T. paie, pour le montant de 1,7 milliard, quelque 77 millions à titre d'intérêts. Cette opération signifie, pour le prochain budget, une diminution de moitié de la charge des intérêts, soit une économie budgétaire de 40 millions en intérêts, autrement dit un montant de 400 millions en 10 ans. Grâce au bon rendement, la R.T.T. pourra, d'une part, progressivement diminuer la part des moyens de tiers, autrement dit des prêts à long terme, et, d'autre part, progressivement moins emprunter.

La formule n'étant pas intéressante puisqu'elle ne lui rapporte que 4,5 p.c. en intérêts, l'Etat met fin à son prêt, ce qui est préjudiciable à la Régie.

Le Ministre observe encore qu'à long terme, cette opération n'est pas défavorable à la R.T.T.

Un taux d'autofinancement de 148 p.c. permet un financement complet de l'investissement et un remboursement plus rapide de notre emprunt à long terme.

Un commissaire demande également si cette technique de remboursement n'influence pas le programme de modernisation du téléphone. Le Ministre répond négativement. Le volume des investissements 1989 est maintenu.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES (article 65)

I. EXPOSE DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS

La loi-programme du 30 décembre 1988 (art. 166) a donné à la S.N.C.B. la faculté de recourir à des opérations de financement alternatif (§ 1^{er}).

bedrag. De Minister verklaart deze werkwijze te hebben verkozen boven andere oefeningen. Het is ook passend in een globalere filosofie.

Gelukkig maar, is de situatie de jongste twee jaar vooral, verbeterd; in die zin dat ook de verhouding naar vreemd vermogen toe, is verbeterd.

In 1988 bereikte de R.T.T. een autofinancieringspercentage van 148 pct. Dat betekent volgens de Minister dat we de aanzienlijke, langlopende schulden van de R.T.T. toch met beetje kunnen afbouwen. Dat zal voor die langlopende schulden voor 1989 met een 4 miljard kunnen gebeuren; dit rekening houdend met de cash-flows die we realiseren, met de leningen die we in de privésector hebben staan; ongeacht of het nu privébanken of openbare instellingen zijn. Dit is een aflossing ook van de schuld naar de Staat, die daarenboven als formule nog dit voordeel heeft, dat de interest die kleeft op dat bedrag uiteraard ook vermindert.

De R.T.T. betaalt thans voor de 1,7 miljard, ongeveer 77 miljoen interesten per jaar. Dat betekent in de volgende begroting met deze operatie, een verlaging met de helft aan interestlast. Dus op de begroting een besparing qua interesten van 40 miljoen. Op 10 jaar tijd is dat 400 miljoen. Dank zij het goede rendement kunnen de leningen die er zijn op lange termijn voor een stukje afbouwen.

Een lid merkt op dat de Staat een einde aan de lening maakt, omdat het een onvoordelige formule was die slechts 4,5 pct. interest opleverde. Zij was echter gunstig voor de R.T.T.

De Minister doet nog opmerken dat dit in lengte van jaren, zelfs niet slecht is voor de R.T.T.

Een autofinancieringsgraad van 148 pct. maakt een complete financiering van de investering mogelijk en laat daarenboven toe onze lening op lange termijn sneller te kunnen afbetalen.

Een commissielid wil nog weten of deze techniek van terugbetalen geen gevolgen heeft op het programma inzake modernisering van de telefoon, waarop de Minister ontkennend antwoordt. Het investeringsvolume 1989 blijft gevrijwaard.

B. NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN (artikel 65)

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN

De programma-wet van 30 december 1988 (art. 166) geeft aan de N.M.B.S. de gelegenheid een beroep te doen op alternatieve financiële verrichtingen (§ 1).

Il s'agit en fait de remplacer des emprunts par des opérations de *leasing*, de *sale and rent back*, de *sale and lease back*, ou par d'autres formules.

Ces opérations concernent toutes la vente de matériel par la S.N.C.B. (ou par le fournisseur de la S.N.C.B. lorsqu'il s'agit de matériel neuf) à des investisseurs privés (belges ou étrangers), suivie d'une prise en location de ce matériel par la S.N.C.B.; le loyer payé comprend les intérêts de l'argent obtenu par la vente ainsi qu'une part plus ou moins importante d'amortissement; enfin, le contrat peut prévoir une option de rachat après un certain délai, sur base de prix convenus.

L'article 65 de la nouvelle loi-programme a pour but d'autoriser une opération de cette nature, mais à charge de l'Etat; en contrepartie les crédits d'ordonnancement au budget des Communications pour 1989 ont été réduits à due concurrence (1 milliard).

L'objectif de cette opération est donc double:

- étaler dans le temps le financement par l'Etat d'investissements ferroviaires;
- faire bénéficier le budget de l'Etat de conditions financières plus intéressantes qu'en cas d'emprunt.

A cette fin, l'article 65:

- autorise une opération d'un milliard pour du matériel neuf livré en 1989;
- range cette opération parmi celles dont l'Etat supporte les charges.

II. DISCUSSION

Un commissaire déclare que, pour comprendre cet article, il faut bien avoir à l'esprit l'article 166 de la loi-programme de l'an dernier, car c'est la structure de cet article qui donne toute sa signification à ce qui est ici proposé. On y insère à présent un § 2bis. Pourquoi le Ministre agit-il ainsi et pour quelle raison ne complète-t-il pas le § 2 existant? Après avoir entendu les explications, l'intervenant croit comprendre que ce qui sera désormais autorisé par le § 2bis va plus loin que ce qui est prévu au § 2, cela en raison de la référence au § 1^{er} de l'article 166, qui comporte de très larges possibilités d'application.

Le Gouvernement entend maintenir le rythme d'investissement des chemins de fer à un niveau convenable, mais n'ose pas recourir pour ce faire aux moyens classiques, car cela rendrait plus difficile la

Het gaat in feite om de vervanging van leningen door verrichtingen van *leasing*, *sale and rent back*, *sale and lease back* of door andere formules.

Bedoelde verrichtingen hebben allen betrekking op de verkoop van materieel door de N.M.B.S. (of door de leverancier van de N.M.B.S. wanneer het om nieuw materieel gaat) aan (Belgische of vreemde) privé-investeerders, gevolgd door het huren van dat materieel door de N.M.B.S.; de betaalde huurprijs omvat de intresten op het bedrag van de verkoop en een min of meer groot deel van de afschrijving; het contract mag de mogelijkheid van terugkoop na een bepaalde termijn voorzien, op basis van overeengekomen prijzen.

Artikel 65 van de nieuwe programma-wet strekt ertoe een gelijkwaardige verrichting toe te staan maar dan ten laste van de Staat; daartegenover werden de ordonnanceringskredieten op de begroting 1989 van Verkeerswezen met hetzelfde bedrag verminderd (1 miljard).

Deze verrichting heeft een tweevoudig doel:

- de financiering van spoorweginvesteringen door de Staat in de tijd spreiden;
- de Rijksbegroting gunstiger financiële voorwaarden bieden dan in geval van lening.

Hiertoe staat artikel 65 toe:

- een verrichting van 1 miljard af te sluiten voor nieuw materieel geleverd in 1989;
- die verrichting onder te brengen bij die waarvan de Staat de lasten draagt.

II. BESPREKING

Een commissielid stelt dat men, om dit artikel te begrijpen, artikel 166 van de programmawet van vorig jaar goed in het oog moet houden. De structuur van dat artikel geeft de betekenis aan van wat hier wordt voorgesteld. Nu schuift men een § 2bis in. Waarom doet de Minister dat en waarom vervolledigt hij het bestaande § 2 niet? Na de uitleg te hebben gehoord, meent het lid te begrijpen dat wat nu toegelaten wordt door § 2bis ruimer is dan § 2, en wel omdat verwezen wordt naar § 1 van artikel 166, dat zeer breed is in zijn toepassingsmogelijkheden.

De Regering wil het investeringsritme op een behoorlijk niveau ten gunste van de spoorwegen handhaven, maar durft daartoe niet de klassieke middelen aanwenden omdat dan het terugdringen

réduction du solde net à financer. La modification qu'il a proposé d'apporter à la loi n'est rien d'autre qu'une nouvelle débudgétisation. Au cours des six dernières années, on a tout fait pour réduire les pertes d'exploitation des chemins de fer parce que c'est l'Etat qui doit les combler. Les effectifs sont tombés de 60 000 à 47 000 unités et quantité d'autres efforts sont faits pour réduire le montant énorme que l'Etat doit décaisser chaque année pour la S.N.C.B. Et voici qu'aujourd'hui on va en fait à contresens.

L'intervenant ne peut imaginer que le Ministre soit partisan de la débudgétisation. Celle-ci est contraire à l'assainissement des finances publiques et à la saine gestion des entreprises publiques.

Le même intervenant demande aussi des informations sur l'application de l'article 166. Il voudrait savoir quel est le matériel roulant visé en application du § 2, de l'actuel § 2bis, qui est inséré, et du § 3. S'agit-il de matériel roulant déjà en possession de la S.N.C.B., de matériel roulant commandé qui a déjà été livré ou de matériel roulant simplement commandé? Il y a trois possibilités. Il voudrait également savoir à qui le matériel roulant a été vendu et si, lors de la vente, certaines règles ont été respectées, eu égard à l'obligation qu'ont les pouvoirs publics de vendre sur le marché. Il voudrait également connaître les dates des ventes.

Un membre déclare partager l'avis de son collègue dans la mesure où il est fait application de l'article 166, § 1^{er}, alinéa premier. Une entreprise publique doit pouvoir recourir à tous les moyens d'exploitation disponibles dans une économie moderne, mais ce doit être à charge de l'entreprise et non à celle du Trésor.

Un membre déclare très bien comprendre le point de vue du Ministre. Si l'on veut que la S.N.C.B., comme la R.T.T. par ailleurs, deviennent de plus en plus des sociétés gérées comme des sociétés privées, il faut leur permettre d'avoir des moyens de financement qui sont ceux des sociétés privées, avec les avantages et la clarté qui s'imposent. Par conséquent l'adoption d'un processus de *sale and lease back* pour la Société nationale des chemins de fer lui semble tout à fait normale.

Le Ministre déclare que nous ne devons pas nous dissimuler que les résultats meilleurs — du moins à première vue — réalisés par la S.N.C.B. sont dus pour une grande part à une gestion plus active de la dette, dont font partie également les opérations envisagées. Dans la mesure où il s'agit d'opérations normales sur le marché, il ne voit vraiment pas pour quelles raisons la S.N.C.B. ne pourrait pas y recourir en partie elle aussi, d'autant plus que cela relève également de la « technologie fiscale », tant à l'égard des législations belges qu'étrangères. Cela fait partie de la gestion normale d'exploitation de la S.N.C.B.

van het netto te financieren saldo moeilijker wordt. De voorgestelde wetswijziging is niets anders dan een nieuwe debudgettisering. In de voorbije zes jaar werd met alle macht het af te dekken verlies ten laste van de Staat voor de exploitatie van de spoorwegen teruggedrongen. De 60 000 personeelsleden zijn teruggeval- len op 47 000 en allerlei andere inspanningen zijn gedaan om die enorme som die de Staat jaarlijks voor de N.M.B.S. op tafel moet brengen, te verminderen. Nu gaat men in feite de andere weg op.

Het lid kan zich niet voorstellen dat de Minister een voorstander zou zijn van de debudgettisering. Dat is contradictorisch met de gezondmaking van de openbare financiën en dus ook strijdig met een gezond beheer van de publieke ondernemingen.

Hetzelfde lid wenst te vernemen welke toepassing artikel 166 heeft gehad in elk van de paragrafen inzake rollend materieel. Gaat het om rollend materieel dat reeds in het bezit was van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, dan wel om rollend materieel dat in bestelling was en afgeleverd is, of nog om rollend materieel waarvoor de bestelling is geplaatst? Dat zijn drie mogelijkheden. Hij zou ook willen weten aan wie het rollend materieel verkocht is. En of bij die verkoop zekere regelen in acht genomen zijn, want de overheid moet verkopen op de markt. Ook de data van de verkopen worden gevraagd.

Hierop verklaart een lid het eens te zijn met zijn collega, voor zover er toepassing wordt gegeven aan artikel 166, § 1, eerste lid. Een overheidsonderneming moet alle middelen kunnen gebruiken van bedrijfsvoering die voor de hand liggen in een moderne bedrijfsvoering; maar niet ten laste van de Schatkist, wel ten laste van de onderneming.

Het standpunt van de Minister is begrijpelijk. Indien men wil dat de N.M.B.S. en de R.T.T. beheerd worden zoals privé-bedrijven, moeten ze ook kunnen beschikken over de financieringsmiddelen die de privé-bedrijven hebben, met de voordelen en de duidelijkheid die daarmee gepaard gaan. Bijgevolg lijkt een *sale and lease back*-procédé voor de N.M.B.S. spreker heel gewoon.

De Minister stipt aan dat wij ons niet mogen verhe- len dat de althans faciaal betere resultaten van de N.M.B.S. heel wat te maken hebben met een actiever schuldbeheer, waartoe hij onderhavige operaties ook rekent. In de mate dat dit op de markt normale opera- ties zijn, ziet hij inderdaad ook niet waarom de N.M.B.S. die ook niet voor een stuk zou mogen gebruiken, te meer dat hiermee ook *fiscal technology* gepaard gaat, zowel op basis van buitenlandse fiscale wetten als van binnenlandse fiscale wetten. Dit hoort tot het normale bedrijfsbeheer van de N.M.B.S.

En ce qui concerne les §§ 2, 3 et, désormais, 2bis de l'article 166, il s'agit d'opérations telles que le *sale and lease back* ou le *sale and rent back*, qui sont utilisées dans le cadre des charges de l'Etat. Le Ministre fait remarquer que, comme il s'agit d'une technique de l'Etat, c'est une forme d'échelonnement dans le temps et qu'on pourrait dire que, dans une certaine mesure, ces techniques sont une dénomination, une forme plus modernes d'une certaine débudgétisation.

Le Ministre fait toutefois remarquer que cette technique permet d'arriver à un coût inférieur à celui de la débudgétisation classique.

En voyant les choses dans le cadre de la loi-programme, on constate que le choix devant lequel se trouvait le Gouvernement était, compte tenu des importants efforts consentis par la S.N.C.B., de continuer à réduire la subvention directe à celle-ci ou de fournir une contribution en vue d'alléger dans l'immédiat le problème du solde net à financer en étalant davantage dans le temps un certain nombre de choses.

Le Ministre a choisi, en concertation avec la S.N.C.B., la deuxième solution, parce que l'assainissement de la S.N.C.B. doit se faire à un rythme soutenu et parce que l'effort n'augmentera pas opération après opération, étant donné que sinon la gestion de la S.N.C.B. deviendrait finalement impossible. Il estime qu'il faut également pouvoir planifier dans une certaine mesure en la matière et il déclare ne pas vouloir susciter l'impression qu'à mesure que la S.N.C.B. progresse dans son assainissement la barre est placée plus haut, si bien qu'elle ne peut en fait jamais connaître le résultat de ses efforts d'assainissement.

Voilà pourquoi le Ministre a opté, pour atteindre les objectifs du Gouvernement, pour une contribution provenant de la S.N.C.B.; il concède que les mécanismes mis en œuvre impliquent une certaine forme de débudgétisation, mais alors selon une technique plus moderne et, par conséquent, moins coûteuse.

Répondant à des questions concrètes, le Ministre communique les données techniques ci-après relatives aux opérations de financement alternatif.

1. Opérations effectuées par la S.N.C.B. pour son propre compte (§ 1^{er} de l'article 166 de la loi-programme du 30 décembre 1988).

Déjà réalisée: opération de *sale and rent back*, pour 3 milliards en 1988, et portant sur du matériel usagé de la S.N.C.B., encore en bon état (17 automotrices quadruples de 1975-1976 et 15 locomotives électriques — série 20 — de 1975-1976).

Ce matériel a été vendu à une association d'investisseurs belges, dont Interferry (filiale à 100 p.c. des

Met betrekking tot § 2, § 3 en nu § 2bis van het artikel 166, waar het over operaties gaat zoals *sale and lease back* of *sale and rent back*, die gebruikt worden in het kader van wat de lasten van de Staat zijn, merkt de Minister op dat het daar, waar het een techniek van de Staat betreft, een vorm is van spreiding in de tijd en dat men tot op zekere hoogte zou kunnen zeggen dat deze technieken een modernere naam of vormgeving zijn van een zekere debugettisering.

De Minister merkt echter op dat deze techniek toelaat een kostprijs te bekomen die lager ligt dan de klassieke debudgettisering.

De keuze, als men dat dus terugbrengt in termen van programmwet, waarvoor de Regering stond, was, in het licht van de zware inspanningen die de N.M.B.S. reeds heeft gedaan, de rechtstreekse subsidie aan de N.M.B.S. nog verder naar beneden halen ofwel een bijdrage leveren tot de onmiddellijke problematiek van het netto te financieren saldo door een aantal zaken meer in de tijd te spreiden.

De Minister heeft in overleg met de N.M.B.S. voor de tweede oplossing gekozen, omdat de sanering van de N.M.B.S. een zeker ritme moet kunnen aanhouden en omdat niet bij elke operatie de inspanning opnieuw groter zal worden, want dan zou het beheer van de N.M.B.S. op de duur onmogelijk worden. Ook daar moet men een zekere planning kunnen maken, en men mag ook niet de indruk creëren dat, naarmate de N.M.B.S. vooruitgaat in zijn sanering, men telkens de lat nog wat hoger legt zodanig dat ze eigenlijk nooit de resultaten van haar sanering ziet.

Dat is dus de reden waarom de Minister, om de objectieven van de Regering te halen, geopteerd heeft voor een bijdrage van de N.M.B.S.; hij geeft toe dat er een zekere vorm van debugettisering in deze mechanismen zit, al gaat het om een modernere techniek die derhalve goedkoper is.

Ingaaande op concreet gestelde vragen verstrekt de Minister navolgende technische gegevens betreffende de verrichtingen van alternatieve financiering.

1. Verrichtingen uitgevoerd door de N.M.B.S. voor eigen rekening (§ 1 van artikel 166 van de programmwet van 30 december 1988).

Reeds verwezenlijkt: *Sale and rent back* verrichting voor 3 miljard frank in 1988, die betrekking heeft op materieel dat de N.M.B.S. in gebruik heeft en dat nog in goede staat verkeert (17 vierledige motorstellen van 1975-1976 en 15 elektrische lokomotieven reeks 20 van 1975-1976).

Dit materieel werd verkocht aan een vereniging van Belgische investeerders, waaronder Interferry

chemins de fer), est le partenaire « actif » (rassemble les fonds, négocie et signe les contrats, tient les comptes).

La S.N.C.B. garde donc ainsi la maîtrise de l'opération.

A l'examen: une nouvelle opération est envisagée en 1989, mais les données concrètes ne sont pas encore connues (montant, matériel, investisseurs).

2. Opérations effectuées par la S.N.C.B. pour le compte de l'Etat (§ 2, *2bis* et 3 de l'article 166).

Déjà réalisée: opération de *sale and lease back* (§ 2) pour 1,35 milliard en 1988, portant sur des automotrices A.M.86 livrées en 1988.

Les partenaires sont un groupe d'investisseurs autrichiens; les clauses contractuelles garantissent l'usage exclusif du matériel à la S.N.C.B.

Envisagées: — une opération de 1 milliard (§ *2bis*) portant sur des automotrices A.M.86 livrées en 1989; la S.N.C.B. envisage de créer une filiale qui se financerait à l'étranger (en Grande-Bretagne) selon des formules fiscalement avantageuses pour les bailleurs de fonds. Les autres spécifications de l'opération ne sont pas encore fixées.

— une opération de 3,5 milliards (§ 3) pour financer les acquisitions prévues au programme de relance sélective; la question est toujours à l'étude.

Les opérations dont bénéficie le budget de l'Etat concernent toujours du matériel neuf qui, s'il avait déjà pu être commandé, n'avait pas encore été livré. Il est clair toutefois que le § 1^{er} de l'article 166 n'exclut pas pour les opérations internes de la S.N.C.B. que celle-ci puisse réaliser certaines opérations avec du matériel existant en vertu de ce § 1^{er}. En ce qui concerne les § 2, *2bis* et 3, l'article dispose très clairement qu'il s'agit toujours de matériel neuf. Pour le § 3, cela est évident puisqu'il est question de la tranche sélective et qu'il s'agit donc de la dernière nouvelle commande. En ce qui concerne les § 2 et *2bis*, il s'agit de matériel qui a été fourni dans le courant de 1988 et 1989.

Un membre aimerait quand même savoir à qui ce matériel ferroviaire a été vendu. L'a-t-il été à Interferry, comme on le dit? Et qu'est-ce qu'Interferry? Quel est son objet social? Quels en sont les associés?

Le Ministre confirme, en ce qui concerne l'opération du § 1^{er}, qu'elle s'est effectivement déroulée par le biais d'Interferry, qui est une filiale de la S.N.C.B. La S.N.C.B. a repris comme filiale à 100 p.c. une société qui existait, et ce pour y réaliser ses opérations de leasing.

Un membre réplique que le matériel que la S.N.C.B. possède en exploitation est en réalité la propriété de l'Etat.

(100 pct. filiale van de spoorwegen) de « active » partner is (die de fondsen verzamelt, de onderhandelingen voert, de kontrakten afsluit en de rekeningen bijhoudt).

De N.M.B.S. blijft aldus meester over de verrichting.

In onderzoek: voor 1989 wordt een nieuwe verrichting in het vooruitzicht gesteld. Hierover zijn nog geen konkrete gegevens (bedrag, materieel, investeerders) bekend.

2. Verrichtingen uitgevoerd door de N.M.B.S. voor rekening van de Staat (§ 2, *2bis* en 3 van artikel 166).

Reeds verwezenlijkt: *sale and lease back* verrichting (§ 2) voor 1,35 miljard in 1988, die betrekking heeft op motorstellen A.M. 86, geleverd in 1988.

De partners zijn een groep Oostenrijkse investeerders; de kontraktuele bepalingen waarborgen het exclusief gebruik van het materieel door de N.M.B.S.

In het vooruitzicht: — een verrichting van 1 miljard (§ *2bis*) met betrekking tot motorstellen A.M. 86 geleverd in 1989; de N.M.B.S. stelt de oprichting van een filiale in het vooruitzicht die haar financiële middelen zal betrekken in het buitenland (in Groot-Brittannië) met gebruik van gunstige fiscale formules voor de fondsverstrekkers. De andere specificaties van de verrichting zijn nog niet bepaald.

— een verrichting van 3,5 miljard (§ 3) voor de financiering van de aanschaffingen opgenomen in het programma van selectieve relance; deze kwestie is nog steeds ter studie.

De operaties waar de staatsbegroting van geniet, hebben telkens betrekking op nieuw materieel, dat weliswaar reeds kon besteld zijn, maar nog niet is geleverd. Het is echter duidelijk dat in § 1 van artikel 166 voor de operaties binnen de N.M.B.S., het nochtans niet is uitgesloten dat de N.M.B.S. bepaalde operaties zou kunnen doen met bestaand materieel op basis van die § 1. Wat betreft § 2, § *2bis* en § 3, bepaalt het artikel zelf zeer duidelijk dat het telkens nieuw materieel betreft. Voor § 3 is het evident gezien daar sprake is van de selectieve schijf, en dat is dus de laatste nieuwe bestelling. Wat betreft § 2 en § *2bis*, gaat het om materieel dat in de loop van 1988 en 1989 is geleverd.

Een lid zou toch willen weten aan wie dat spoorwagemateriaal verkocht is. Is dat verkocht aan Interferry, zoals men zegt? En wat is Interferry? Wat is haar maatschappelijk doel? Wie zijn daar de vennoten?

De Minister bevestigt dat de operatie van § 1 inderdaad langs Interferry is gebeurd, waarbij Interferry een filiaal is van de N.M.B.S. De N.M.B.S. heeft een maatschappij die bestond zonder beduidend kapitaal als een 100 pct. filiaal aangekocht, dit om daarin haar leasing-operaties onder te brengen.

Een lid zegt daarop dat het materieel dat exploitatiebezit is van de N.M.B.S., eigenlijk eigendom van de Staat is.

Le Ministre fait observer que les opérations visées à l'article 166, § 1^{er}, concernent du matériel dont la S.N.C.B. est propriétaire et qu'elle a financé par des moyens propres. De plus, le législateur a donné à la S.N.C.B. la possibilité d'agir de la sorte.

Le membre réplique qu'Interferry est une société anonyme, une filiale à 100 p.c. de la S.N.C.B. au capital insignifiant.

Il demande si le texte de la loi permet à la S.N.C.B. de vendre une partie du patrimoine de l'Etat sans l'intervention de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Le Ministre demande comment l'on pourrait interpréter autrement le § 1^{er}. Si l'on autorise, dès lors, des opérations de leasing et autres, il est normal que le matériel se trouve d'une manière ou d'une autre en un autre lieu pendant la période de leasing. Cela fait partie, par définition, du leasing. L'on s'aperçoit donc, à la lecture du § 1^{er} de l'article 166, qu'il permet à la S.N.C.B. de céder la propriété de son matériel pendant la période de leasing.

Un membre rappelle qu'à l'automne 1988, le Parlement a approuvé un certain nombre de dispositions (articles 167 et 168 de la loi-programme) autorisant la S.N.C.B. à aliéner à son profit certains biens immeubles appartenant à l'Etat. Que s'est-il passé ces six derniers mois? Le Comité d'acquisition est-il déjà actif? Dans cette même loi-programme, l'article 168 autorisait la Régie des Postes à reprendre du personnel de la S.N.C.B. Ces dispositions ont-elles déjà donné des résultats?

Le Ministre répond que, en ce qui concerne le premier point, à savoir la propriété des biens, la loi dispose de manière explicite qu'un protocole devra être conclu à cet égard entre le Ministre des Finances et le Ministre des Communications ou la S.N.C.B. Les négociations relatives à ce protocole en sont au stade final; nous espérons donc que ce protocole sera une réalité avant les vacances parlementaires. L'existence même de l'article en question a créé une dynamique telle que la S.N.C.B. prépare actuellement un certain nombre de projets, notamment autour de quelques grandes gares, visant à exploiter l'espace au-dessus des chemins de fer, comme cela se passe d'ailleurs également à la gare Victoria en Angleterre. A l'heure actuelle, la S.N.C.B. a notamment des projets concrets à Anvers, à Bruxelles-Midi, à Liège, à Bruxelles-Quartier Léopold. Ces opérations immobilières donneront à certains espaces ferroviaires une fonction supplémentaire, ce qui se traduira par un bénéfice pour la S.N.C.B. Si tout cela a pu être possible, c'est grâce à l'adoption de l'article 167 l'année passée.

Cette possibilité a donné naissance à une dynamique à la S.N.C.B. Il n'est même pas exclu que celle-ci

De Minister merkt op dat de verrichtingen beoogd door artikel 166, § 1, betrekking hebben op materieel dat de N.M.B.S. in eigendom heeft en dat zij met eigen middelen gefinancierd heeft. Bovendien heeft de wetgever aan de N.M.B.S. de mogelijkheid gegeven om op die manier te handelen.

Het lid repliceert dat de Interferry een N.V. is, dus een dochter van de N.M.B.S. aan 100 pct., met een onbeduidend kapitaal.

Het lid wil weten of de wettekst toestaat dat de N.M.B.S. een gedeelte van het patrimonium van de Staat verkoopt zonder tussenkomst van de Registratie en Domeinen.

De Minister stelt de vraag hoe men § 1 anders kan interpreteren. Als men dus toelaat dat ze leasing en andere operaties doet, dan is het duidelijk dat op de een of andere manier het materieel, althans tijdelijk, zich op een andere plaats bevindt tijdens de periode van de leasing. Dat behoort tot de definitie van leasing. Als men dus § 1 van artikel 166 leest, dan geeft deze paragraaf inderdaad de mogelijkheid aan de N.M.B.S. om tijdens de leasingperiode zijn materiaal qua eigendom ergens anders onder te brengen dan bij de N.M.B.S.

Een lid herinnert eraan dat het Parlement in het najaar 1988 de artikelen 167 en 168 heeft goedgekeurd waarbij de N.M.B.S. gemachtigd werd te haren nutte bepaalde onroerende goederen, eigendom van de Staat, te verkopen. Wat is in de voorbije zes maanden reeds gebeurd? Is het Aankoopcomité ter zake al actief? En in een ander artikel, nl. artikel 168, werd bepaald dat de Regie der Posterijen personeel van de N.M.B.S. zouden overnemen. Hebben deze bepalingen ondertussen iets opgeleverd?

De Minister antwoordt dat wat het eerste punt betreft, de eigendom van goederen, expliciet voorzien is dat ter zake er een protocol moest tot stand komen tussen Financiën en Verkeerswezen of de N.M.B.S. wat dat betreft. De onderhandelingen over dat protocol zijn in een eindfase en het is te hopen dat dat protocol vóór het reces zal zijn vastgelegd. Het feit van het bestaan van dat artikel heeft een dynamiek tot stand gebracht bij de N.M.B.S., waarbij dat zij bijvoorbeeld rond een aantal grote stationgebouwen, operaties voorbereidt om de ruimte boven de spoorwegen te exploiteren; zoals trouwens bijvoorbeeld ook in Engeland gebeurt met het Victoria station. De N.M.B.S. heeft bijvoorbeeld op dit ogenblik concrete plannen in Antwerpen, in Brussel-Zuid, in Luik, in Brussel-Leopold. Het betreft immobiliaire operaties, waardoor sommige stationruimten een bijkomende functie zullen krijgen, wat meteen ook een opbrengst zal betekenen voor de N.M.B.S. Dit is mogelijk geworden op basis van het artikel dat vorig jaar gestemd werd.

Deze mogelijkheid heeft bij de N.M.B.S. een dynamiek doen ontstaan. Het is zelfs niet onmogelijk

crée à un moment donné, comme pour le leasing, une filiale où seraient concentrées ces opérations.

La mutation dans les services des Postes de personnel de la S.N.C.B. constitue une opération beaucoup difficile. Le Ministre n'en attend pas des miracles, mais il accepte d'essayer de réaliser une percée sur la base de cet article. Il s'est d'ailleurs heurté à de nombreuses manœuvres de freinage de part et d'autre, tant de la part de ceux qui doivent être mutés que de ceux qui doivent recevoir ce personnel. Des négociations sont encore en cours pour l'instant entre la S.N.C.B. et les Postes, en vue de l'application de cet article. L'on comprendra aisément que le problème se situe dans les supputations des agents de la S.N.C.B. qui voudraient conserver tous leurs avantages. A l'Administration des postes, l'on s'inquiète de recevoir du personnel qui, s'il garde les avantages offerts par la S.N.C.B., aurait un statut différent des autres.

Le Ministre veut réaliser l'objectif de la loi après négociation. L'exécution doit comporter une solution au problème social que pose l'assainissement de ces entreprises.

Un membre revient à nouveau à la modification apportée à l'article 166. Le matériel roulant que la S.N.C.B. veut vendre est-il exclusivement du bon matériel ?

Le Ministre répond qu'il faut faire la distinction; ainsi, par exemple, pour l'opération dont il a été fait état à un certain moment dans les journaux, quand la S.N.C.B. a loué du matériel aux Pays-Bas et qu'elle envisageait d'y affecter du matériel moderne. On en serait ainsi arrivé à une situation dans laquelle le matériel moderne circulerait aux Pays-Bas tandis que les trains belges seraient desservis par du matériel moins moderne. Il est intervenu auprès de la S.N.C.B. afin d'éviter pareille situation. L'opération s'est faite avec un matériel moins moderne qui, sinon, aurait connu un usage moins intensif.

Les opérations de *sale and lease back* impliquent certes un transfert de propriété formel, mais, en termes d'utilisation des voitures par la S.N.C.B., rien n'est évidemment modifié. Le nouveau matériel reste donc à la disposition exclusive de la S.N.C.B., puisque celle-ci loue ou rachète.

dat de N.M.B.S. zoals voor leasing op zeker ogenblik een filiaal zou creëren waarin deze operaties zouden worden geconcentreerd.

De mutatie van personeel van de N.M.B.S. naar de Posterijen is een veel moeilijkere operatie. De Minister verwacht er geen mirakels van, maar wil wel proberen van op basis van dat artikel een doorbraak tot stand te brengen. Heel wat remmingen trouwens worden aan de beide zijden ondervonden; zowel aan de kant van degenen die moeten overgaan als van degenen die moeten ontvangen. Op dit ogenblik wordt er nog steeds onderhandeld tussen de N.M.B.S. en de Post om aan dit artikel toepassing te geven. Men zal begrijpen dat het probleem ligt in de berekeningen die de mannen van de N.M.B.S. maken, dat ze dus al hun voordelen zouden kunnen behouden. Aan de kant van de Posterijen is er de zorg personeel te ontvangen dat, indien het de voordelen van de N.M.B.S. behoudt, een ander statuut zou hebben dan de anderen.

De Minister wil na onderhandeling, de doelstelling van de wet realiseren. Bij de uitvoering moet een oplossing worden ingebouwd voor een sociale problematiek die met de sanering van deze bedrijven gepaard gaat.

Een lid komt nog terug op de wijziging ingevoerd bij artikel 166. Zal het rollend materieel dat de N.M.B.S. wil verkopen, enkel het goed materieel zijn ?

De Minister verklaart dat er een onderscheid te maken is tussen bijvoorbeeld de operatie waarvan op zeker ogenblik in de kranten melding is gemaakt, waar de N.M.B.S. materieel verhuurd heeft aan Nederland, waar plannen waren binnen de N.M.B.S. om daartoe modern materieel te bestemmen. Hierdoor zou men tot de situatie gekomen zijn dat het moderne materieel in Nederland zou rijden en dat de Belgische treinen met minder modern materieel zouden bediend geweest zijn. Hij is bij de N.M.B.S. tussengekomen om een dergelijke toestand te vermijden. De operatie is geschied met minder nieuwe toestellen die anders een minder intens gebruik zouden gekend hebben.

In de operaties van *sale and lease back* is er weliswaar een formele eigendomsverandering, maar in termen van het gebruik van de wagens door de N.M.B.S. verandert er natuurlijk niets. Het nieuw materieel blijft dus exclusief ter beschikking van de N.M.B.S., gezien de N.M.B.S. het opnieuw inhuilt of opnieuw koopt.

C. VOTES

Les articles 63 et 64 sont adoptés par 14 voix contre 2. L'article 65 est adopté par 14 voix contre 1 et 1 abstention.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

*
* *

Le Rapporteur,
J. DE SERANNO.

Le Président,
A. GROSJEAN.

C. STEMMINGEN

De artikelen 63 en 64 worden aangenomen met 14 stemmen tegen 2. Artikel 65 wordt aangenomen met 14 stemmen tegen 1, bij 1 onthouding.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

*
* *

De Rapporteur,
J. DE SERANNO.

De Voorzitter,
A. GROSJEAN.