

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1989-1990**

14 FEBRUARI 1990

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor maritiem transport (R.M.T.)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT DOOR DE HEER VANDERBORGH

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER

De Minister verklaart dat met het wetsontwerp dat voorligt de realisering van de modernisering van de vloot van de R.M.T. wordt betracht.

Artikel 28 van de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor maritiem transport machtigt de Regie om met akkoord van de Minister van Financiën leningen aan te gaan. Deze leningen zijn door de Staat gewaarborgd. Het totale bedrag van de niet afgeloste uitstaande leningen mag nooit het plafond van vijf miljard overschrijden.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heren Grosjean, voorzitter; Appeltans, Bosmans, Bouchat, Cardoen, Claeys, Clerdent, De Bondt, Dehousse, De Seranno, Gevenois, Hotyat, Op 't Eynde, Schellens, Schoeters, Verschueren en Vanderborght, rapporteur.
2. Plaatsvervanger: De heer Didden.

R. A 14939*Zie:***Gedr. St. van de Senaat:****859-1 (1989-1990):** Ontwerp van wet.**SENAT DE BELGIQUE****SESSION DE 1989-1990**

14 FEVRIER 1990

Projet de loi modifiant la loi du 1^{er} juillet 1971 portant création de la Régie des transports maritimes (R.T.M.)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE PAR M. VANDERBORGH

I. EXPOSE DU MINISTRE

Le Ministre déclare que l'objet du projet qui vous est soumis est de moderniser la flotte de la R.T.M.

L'article 28 de la loi du 1^{er} juillet 1971 portant création de la Régie des transports maritimes (R.T.M.) autorise celle-ci à contracter des emprunts moyennant l'autorisation du Ministre des Finances. Ces emprunts sont garantis par l'Etat. Le montant total des emprunts en cours et non amortis ne peut jamais excéder le plafond de cinq milliards de francs.

Ont participé aux travaux de la Commission:

1. Membres effectifs: MM. Grosjean, président; Appeltans, Bosmans, Bouchat, Cardoen, Claeys, Clerdent, De Bondt, Dehousse, De Seranno, Gevenois, Hotyat, Op 't Eynde, Schellens, Schoeters, Verschueren et Vanderborght, rapporteur.
2. Membre suppléant: M. Didden.

R. A 14939*Voir:***Document du Sénat:****859-1 (1989-1990):** Projet de loi.

Het is bekend en gebleken dat voor financiering van investeringsprojecten alternatieve financieringstechnieken zoals renting of leasing interessanter kunnen zijn dan leningen. Ook is het mogelijk om langs de weg van « sale and lease back » beduidend goedkopere liquiditeit te bekomen dan met leningen in de vorm van « roll-over », « straight loan » of kaskrediet.

De R.M.T. kan thans in principe deze technieken toepassen, maar de oprichtingswet voorziet daarvoor niet expliciet de staatswaarborg zoals voor leningen. In de praktijk evenwel kan de R.M.T. zonder staatswaarborg dergelijke operaties niet opzetten, zelfs al zijn haar exploitatieresultaten sinds de laatste vijf jaar gestadig verbeterd.

De resultaten voor 1989 zijn nog niet volledig gekend, maar thans kan reeds vermeld worden dat de winst circa 200 miljoen frank zal bedragen, na 420 miljoen frank afschrijvingen.

Om de rendabiliteit van de Regie in de toekomst te verzekeren is het noodzakelijk aan vlootvernieuwing te doen. Hiertoe werd door de Regering aan de Regie toelating gegeven een contract af te sluiten met de N.V. Ship Finance (een 100 pct. dochtermaatschappij van E.S. Finance/ASLK) voor renting van een Roro veerschep te bouwen bij Boelwerf Temse.

Aan deze financieringstechniek werd door de Regering de staatswaarborg verleend.

Met het wetsontwerp dat voorligt, wordt het toepassen van de werkwijze expliciet in de wet ingeschreven.

Tenslotte wordt voorgesteld het plafond van de uitstaande leningen en verbintenissen i.v.m. andere financieringstechnieken op te trekken. Dit plafond (voor leningen alleen) werd in 1971 vastgesteld op 5 miljard frank en is sindsdien niet aangepast. De uitstaande leningen en de verbintenissen in verband met het nieuw schip zullen bij aflevering van dat schip 8 miljard frank bedragen.

Om in de toekomst nieuwe initiatieven mogelijk te maken zonder voorafgaande wetswijziging wordt voorgesteld het plafond thans vast te stellen op 12 miljard frank.

Ter vergelijking:

$$\text{toename plafond: } \frac{12}{5} = 2,4$$

$$\frac{\text{index juli 1989}}{\text{juli 1971}} : \frac{139,58}{47,47} = 2,94$$

$$\frac{\text{prijs nieuw schip (1991)}}{\text{prijs Prins Philip (1971)}} : \frac{4\,000}{600} = 6,67$$

Il est bien connu et il est clairement apparu que le financement de projets d'investissement par des transactions financières différentes, telles que le *leasing* et le *renting*, peut être plus avantageux que le financement par des emprunts. En outre, il est possible d'obtenir au moyen du *sale and lease back* des liquidités qui sont nettement moins chères que celles obtenues sous forme de *roll-over*, de *straight loan* ou de crédit de caisse.

Actuellement, la R.T.M. peut en principe faire usage de ces techniques, mais dans ce cas la loi portant création de la Régie ne prévoit pas explicitement la garantie de l'Etat comme pour les emprunts. En pratique cependant, la R.T.M. ne peut pas procéder à de telles opérations sans la garantie de l'Etat, bien que ses résultats d'exploitation se soient progressivement améliorés depuis les cinq dernières années.

Les résultats de 1989 ne sont pas entièrement connus, mais l'on peut déjà mentionner que le bénéfice s'élèvera à près de 200 millions après des amortissements de 420 millions.

En vue d'assurer la rentabilité ultérieure de la Régie, il est indispensable de renouveler sa flotte. A cet effet, le Gouvernement l'a autorisée à conclure un contrat avec la S.A. *Ship Finance* (filiale à 100 p.c. de E.S. Finance/CGER) pour la *renting* d'un navire Roro à construire par Boelwerf/Tamise.

La garantie de l'Etat a été accordée à cette technique de financement.

Le projet de loi vise donc à donner une base légale à cette procédure.

Enfin, il est nécessaire d'augmenter le plafond des emprunts non amortis et des engagements concernant des techniques financières alternatives. Ce plafond (pour des emprunts seulement) fut fixé à 5 milliards de francs en 1971 et n'a plus été adapté depuis. Les emprunts non amortis et les engagements relatifs au nouveau navire s'élèveront à 8 milliards de francs au moment de la livraison de ce navire.

Afin de permettre à l'avenir de nouvelles initiatives sans modification préalable de la loi, il est proposé de fixer maintenant le plafond à 12 milliards de francs.

A titre de comparaison:

$$\text{augmentation du plafond: } \frac{12}{5} = 2,4$$

$$\frac{\text{index juillet 1989}}{\text{juillet 1971}} : \frac{139,58}{47,47} = 2,94$$

$$\frac{\text{prix du nouveau navire (1991)}}{\text{prix du Prince Philippe (1971)}} : \frac{4\,000}{600} = 6,67$$

II. BESPREKING

Een lid merkt op dat de bespreking van dit wetsontwerp de aanleiding zou kunnen zijn om een diepgaande discussie te hebben over de structuur van de R.M.T. Vastgesteld werd dat de Regering deze Regie niet heeft opgenomen in de reeks instellingen die bij de parastatale E zullen ingedeeld worden. Het lid meent dat het wenselijker ware de Regering de tijd te geven te onderzoeken welke structuur het best aan de R.M.T. zou toebedeeld worden, alvorens ter zake een gedachtenwisseling te organiseren. De Regering wordt uitdrukkelijk verzocht tergelegener tijd de Commissie hieromtrent te raadplegen.

Hetzelfde lid dient volgende amendementen in.

Algemene verantwoording

Met toelating van de Minister van Binnenlandse Zaken, heeft de indiener op 16 januari 1990 de Centrale Commissie voor de Nederlandse Rechtstaal en Bestuurstaal in België geraadpleegd om suggesties of voorstellen te bekomen om de in het Engels gestelde termen te vervangen door Nederlandse equivalenten.

Alhoewel het naar verluidt niet altijd mogelijk is vreemde termen te vermijden, komt het de indiener voor dat het in onderhavig geval nastrevenswaard is.

Indien vreemde termen niet kunnen vermeden worden dan moet in elk geval in de memorie van toelichting een definitie worden gegeven van deze termen.

Indien de Regering met « leasing » verstaat datgene wat in het koninklijk besluit nr. 55 van 10 november 1967 tot regeling van het juridisch statuut der ondernemingen gespecialiseerd in financieringshuur daarmee wordt bedoeld, dan kan in het ontwerp de term « financieringshuur » worden gebruikt. Navraag o.m. bij de diensten van de E.G. naar de betekenis van « renting » heeft geen resultaat opgeleverd, zodat deze term gerust kan wegvallen, tenzij de Regering daar een ondubbelzinnige definitie kan van formuleren. De uitdrukking « sale and lease back » is een bekende uitdrukking; maar in het ontwerp komt de uitdrukking « sale en lease back » voor, en daarvan is de betekenis niet ondubbelzinnig.

Enig artikel

A. In § 1, eerste lid, van dit artikel, de woorden « gewijzigd bij de wet van 10 juli 1975 en door het koninklijk besluit nr. 241 van 31 december 1983 » te doen vervallen.

II. DISCUSSION

Un membre observe que l'examen du projet de loi pourrait donner lieu à une discussion approfondie sur la structure de la R.T.M. L'on a constaté que le Gouvernement n'a pas inclus cette régie dans la liste des organismes qui seront classés parmi les parastataux E. L'intervenant estime qu'il serait plus souhaitable de donner au Gouvernement le temps d'examiner quelle serait la meilleure structure que l'on puisse donner à la R.T.M. avant d'organiser un échange de vues en la matière. Le Gouvernement est explicitement invité à consulter la Commission en temps utile à ce sujet.

Le même membre dépose les amendements suivants.

Justification générale

Avec l'accord du Ministre de l'Intérieur, l'auteur des présents amendements s'est adressé, le 16 janvier 1990, à la « Centrale Commissie voor de Nederlandse Rechtstaal en Bestuurstaal in België », pour lui demander de formuler des suggestions ou des propositions en vue de remplacer les termes anglais par des équivalents néerlandais.

Bien qu'il ne soit pas toujours possible, à ce qu'on dit, d'éviter l'emploi de termes étrangers, l'auteur estime qu'il serait utile de tenter de le faire en l'espèce.

En tout cas, s'il est impossible d'éviter l'emploi de termes étrangers, il faut les définir dans l'exposé des motifs.

Si le Gouvernement entend par « leasing » ce qui est visé par l'arrêté royal n° 55 du 10 novembre 1967 organisant le statut juridique des entreprises pratiquant la location-financement, l'on peut alors utiliser ce dernier terme. Nous nous sommes renseignés, en vain, notamment auprès des services de la C.E.E., au sujet de la signification du terme « renting », si bien que l'on pourrait hardiment le supprimer, à moins que le Gouvernement ne puisse le définir de manière non équivoque. L'expression « sale and lease back » est connue; mais les expressions « sale en lease back » et « sale et lease back », qui figurent dans le projet, ne sont pas sans équivoque.

Article unique

A. Au § 1^{er}, premier alinéa, de cet article, supprimer les mots « modifiée par la loi du 10 juillet 1975 et par l'arrêté royal n° 241 du 31 décembre 1983 ».

Verantwoording

Aangezien het artikel 28 niet door de wijzigingsteksten werd gewijzigd is het niet nodig deze te vermelden in deze inleidende zin.

B. In § 1, tweede lid, van dit artikel, de woorden « in de vorm van leasing, renting, sale en lease back of door andere financieringstechnieken » te vervangen door de woorden « in de vorm van financieringshuur of door andere financieringstechnieken ».

Verantwoording

Zie hierboven.

C. In § 1, tweede lid, van dit artikel, de woorden « of aan zulke verrichtingen deel te nemen » te doen vervallen.

Verantwoording

De Staat kan alleen de engagementen van de Regie waarborgen en niet die van derden.

D. In § 2, tweede lid, van dit artikel, de woorden « zoals renting of leasing » te vervangen door de woorden « zoals bedoeld in het derde lid van dit artikel ».

Verantwoording

Zie hierboven.

De Minister kan de bezorgdheid voor een zuiver taalgebruik van het lid bijtreden en is bereid de amendementen te aanvaarden.

Om te antwoorden op de vraag van verschillende leden, verklaart de Minister wat volgt.

Het begrip « leasing » is in het koninklijk besluit nr. 55 van 10 november 1967, tot regeling van het juridisch statuut der ondernemingen gespecialiseerd in financieringshuur, gedefinieerd als financieringshuur, zodat deze term duidelijk omschreven is.

Met « renting » was beoogd een financiering door huur op lange termijn, zonder aankoopverplichting.

Met « sale and lease back » daarentegen was bedoeld een verhuring waarvan de huurprijs de afbetaling en de intrest dekt, rekening houdend met een voorafbepaalde residuele waarde die na afloop van het contract het onderwerp uitmaakt van een verkoopoptie.

Ingevolge het amendement worden voormelde begrippen vervangen door « financieringshuur », als equivalent van « leasing » en « andere financieringstechnieken ».

Justification

Comme les textes modificatifs n'ont pas touché à l'article 28, il est inutile de les mentionner dans cette phrase liminaire.

B. Au § 1^{er}, deuxième alinéa, de cet article, remplacer les mots « sous forme de leasing, renting, sale et lease back ou par d'autres techniques de financement » par les mots « sous la forme de location-financement ou par d'autres techniques de financement ».

Justification

Voir supra.

C. Au § 1^{er}, deuxième alinéa, de cet article, supprimer les mots « ou à participer à de telles opérations ».

Justification

L'Etat peut garantir uniquement les engagements de la Régie et non pas ceux de tiers.

D. Au § 2, deuxième alinéa, de cet article remplacer les mots « telles que le renting ou le leasing » par les mots « visées au troisième alinéa du présent article ».

Justification

Voir supra.

Le Ministre partage le souci exprimé par le membre quant à la pureté de la langue et il se dit prêt à accepter les amendements.

En réponse à la question de plusieurs membres, il déclare ce qui suit.

Selon l'arrêté royal n° 55 du 10 novembre 1967 organisant le statut juridique des entreprises pratiquant la location-financement, l'on entend par *leasing* la location-financement, de sorte que ce terme est clairement défini.

Par *renting*, l'on entendait un financement par location à long terme, sans obligation d'achat.

Par *sale and lease back*, l'on entendait au contraire une location dont le prix couvre l'amortissement et les intérêts, compte tenu d'une valeur résiduelle préétablie, qui fait l'objet d'une option d'achat à l'expiration du contrat.

A la suite de l'amendement, les notions précitées sont remplacées par les mots « location-financement », correspondant au terme *leasing*, et « autres techniques de financement ».

Met « andere financieringstechnieken » wordt onder meer bedoeld: de financiering door huur op lange termijn zonder aankoopverplichting, verkoop van activa die via huurfinanciering verder in gebruik gehouden worden enz.

Door een ander lid worden vragen gesteld over het juridisch statuut van de R.M.T., de samenstelling van de Beheerraad, het taalregime van het personeel en over het jaarverslag van de Regie samen met enkele gegevens betreffende de evolutie van de activiteit en de financiële situatie.

De Minister heeft in zijn uiteenzetting gesproken over de N.V. Ship Finance. Buiten de A.S.L.K. wie zijn de deelnemers ervan?

Tenslotte doet hij opmerken dat de Raad van State aangedrongen heeft om ook het akkoord van de Minister van Begroting te bekomen.

De Minister stelt dat de R.M.T. ingevolge haar oprichtingswet van 1 juli 1971 gerangschikt is bij de parastatalen van de categorie A. De Regie is dan ook rechtstreeks onderworpen aan het gezag van de Minister van Verkeerswezen. De R.M.T. werd niet opgenomen bij de instellingen die zullen ingedeeld worden in de categorie parastatale E, omdat zij haar activiteiten volledig in het concurrentieel domein uitoefent, zonder dat er een direct element van openbare dienstverlening aan verbonden is. Door de opening van de Kanaaltunnel zal de concurrentieel situatie nog verscherpen, wat voor de R.M.T. een nog soepeler structuur noodzakelijk maakt. Er wordt nagegaan in welke mate de structuren van de nationale luchtvaartmaatschappij hiervoor richtinggevend zouden kunnen zijn.

De Minister verklaart dat hij, zoals trouwens zijn achtbare voorganger, door de Vaste Commissie voor Taaltoezicht aangemaand werd om voor de R.M.T. een taalkader uit te vaardigen. Recent werd een ontwerp aan deze Commissie voor advies overgemaakt. Overeenkomstig de beschikkingen vervat in de samengevoegde wetten op het taalgebruik werd uitsluitend een taalkader uitgewerkt voor de algemene leiding en de commerciële directie van de Regie. De overige diensten zijn immers gewestelijke diensten, waarvan de werkkring uitsluitend gemeenten zonder speciale regeling uit het Nederlandse taalgebied bestrijkt. Voor de algemene leiding en de commerciële directie werd op basis van objectieve criteria een indeling gedaan over de diverse trappen.

Inzake de activiteiten van de R.M.T. en onder meer de trafiek, wordt door de Minister medegedeeld dat in 1989 door de R.M.T. op de Oostende-Dover lijn

1 867 120 passagiers,
241 941 auto's en
117 094 vrachtwagens verscheept werden.

Par « d'autres techniques de financement », il faut entendre notamment: le financement par location à long terme sans obligation d'achat, la vente d'actifs qui sont maintenus en service par location-financement, etc.

Un autre commissaire pose des questions concernant le statut juridique de la R.T.M., la composition du conseil d'administration, le régime linguistique du personnel et le rapport annuel de la Régie, de même que l'évolution de l'activité et la situation financière.

Dans son exposé, le Ministre a parlé de la S.A. *Ship Finance*. Outre la C.G.E.R., quels en sont les participants?

Enfin, l'intervenant remarque que le Conseil d'Etat a insisté pour que l'on obtienne également l'accord du Ministre du Budget.

Le Ministre explique qu'en vertu de la loi du 1^{er} juillet 1971, qui l'a instituée, la R.T.M. est classée parmi les parastataux de la catégorie A. Elle est donc directement soumise à l'autorité du Ministre des Communications. La R.T.M. ne figure pas parmi les organismes qui seront classés dans la catégorie des parastataux E, parce qu'elle exerce ses activités dans le domaine concurrentiel à part entière sans qu'un élément direct de service public s'y rattache. L'ouverture du tunnel sous la Manche intensifiera la concurrence, ce qui nécessite pour la R.T.M. une structure encore plus souple. L'on examine dans quelle mesure les structures de la société nationale de navigation aérienne pourraient être indicatives de la marche à suivre.

Le Ministre explique avoir été sommé par la Commission permanente de contrôle linguistique, comme son honorable prédécesseur du reste, d'établir un cadre linguistique pour la R.T.M. Un projet a récemment été soumis pour avis à cette Commission. Conformément aux dispositions des lois coordonnées sur l'emploi des langues, un cadre linguistique a été élaboré exclusivement pour la direction générale et la direction commerciale de la Régie. En effet, les autres services sont des services régionaux, dont l'activité s'étend exclusivement à des communes sans statut spécial de la région de langue néerlandaise. Pour la direction générale et la direction commerciale, une répartition entre les divers degrés a été réalisée sur la base de critères objectifs.

En ce qui concerne les activités de la R.T.M., notamment le trafic, le Ministre communique qu'en 1989, celle-ci a transporté, sur la ligne Ostende-Douvres,

1 867 120 passagers,
241 941 voitures et
117 094 camions.

Ingevolge een samenwerkingsakkoord met de Engelse rederij P&O worden de ontvangsten en sommige uitgaven, gerealiseerd op de scheepvaartroutes Oostende-Dover (R.M.T.) en Zeebrugge-Dover, Zeebrugge-Felixstowe (P&O), samengevoegd en verdeeld volgens een vooraf vastgestelde sleutel.

De exploitatieontvangsten van de R.M.T. bedroegen in 1988 circa 4 500 miljoen frank en worden voor 1989 op 5 200 miljoen frank geraamd; de exploitatieuitgaven zijn 3 900 miljoen frank in 1988 en 4 600 miljoen frank in 1989.

Voor 1989, na inaanmerkingname van de afschrijvingen en de financiële resultaten, wordt een winst van circa 200 miljoen verwacht.

De Minister doet opmerken dat er geen Beheerraad bestaat voor een Régie.

Hij bevestigt dat de deelnemers van de N.V. Ship Finance uitsluitend E.S. Finance en A.S.L.K. zijn, waarvan de eerstgenoemde een dochtermaatschappij is.

Tenslotte stipt hij aan dat de jongste tijd de Raad van State steeds expliciet de volledige afhandeling van de voorziene procedure vereist, vooraleer advies te verstrekken.

Om het dossier te vervolledigen werd dan ook het uitdrukkelijk akkoord van de Minister van Begroting gevraagd en bekomen.

Een lid stelt zich de vraag of het weren van termen in een vreemde taal, waarvan voor iedereen de betekenis duidelijk is, de taalzuiverheid voldoende waarborgt. Het lid is van oordeel dat de volledige tekst aan een nauwkeurig onderzoek zou moeten onderworpen worden en zonodig herschreven.

De Minister meent dat met het aanvaarden van de ingediende amendementen een goede tussenweg gevonden werd inzake taalgebruik.

III. STEMMINGEN

De vier amendementen evenals het geamendeerde enig artikel van het ontwerp van wet worden aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

De Commissie schenkt vertrouwen aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur,
F. VANDERBORGHT.

De Voorzitter,
A. GROSJEAN.

Par suite d'un accord de coopération conclu avec l'armateur anglais P&O, les recettes et certaines dépenses, réalisées sur les liaisons maritimes Ostende-Douvres (R.T.M.) et Zeebrugge-Douvres et Zeebrugge-Felixstowe (P&O), ont été mises en commun et réparties ensuite selon une clef prédéterminée.

Les recettes d'exploitation de la R.T.M. se sont élevées en 1988 à quelque 4 500 millions de francs et sont estimées pour 1989 à 5 200 millions de francs; les charges d'exploitation ont été de 3 900 millions de francs en 1988 et de 4 600 millions de francs en 1989.

Pour 1989, compte tenu des amortissements et des résultats financiers, on escompte un bénéfice d'environ 200 millions.

Le Ministre remarque qu'une Régie n'a pas de conseil d'administration.

Il confirme que les seuls participants de la S.A. *Ship Finance* sont E.S. Finance et la C.G.E.R., le premier étant une filiale du second.

Enfin, il souligne que, ces derniers temps, le Conseil d'Etat exige toujours explicitement l'application intégrale de la procédure prévue avant de rendre un avis.

Pour compléter le dossier, on a donc demandé et obtenu l'accord formel du Ministre du Budget.

Un membre demande si le remplacement des termes en langue étrangère, dont la signification est claire pour tout le monde, garantit suffisamment la correction linguistique. L'intervenant est d'avis que l'ensemble du texte devrait faire l'objet d'un examen attentif et, si nécessaire, être réécrit.

Le Ministre estime que l'adoption des amendements déposés a permis de trouver un bon compromis pour ce qui est de la langue.

III. VOTES

Les quatre amendements ainsi que l'article unique amendé du projet de loi ont été adoptés par 12 voix et 3 abstentions.

La Commission a fait confiance au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,
F. VANDERBORGHT.

Le Président,
A. GROSJEAN.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Enig artikel

§ 1. In artikel 28 van de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor maritiem transport wordt na het tweede lid een nieuw lid ingevoegd, luidende:

« De Regie is gemachtigd om mits de Minister van Financiën zich akkoord verklaart, financiële voorzieningen aan te gaan met betrekking tot varend materieel en havenuitrusting van de Regie voor maritiem transport in de vorm van financieringshuur of door andere financieringstechnieken. De betaling van de intresten, de huren en de terugbetalingen van het kapitaal met inbegrip van de bijkomende kosten worden door de Staat gewaarborgd. »

§ 2. Het laatste lid van hetzelfde artikel 28 wordt vervangen als volgt:

« Het totale bedrag van de niet-afgeloste uitstaande leningen en van de nog lopende verbintenissen in verband met andere financieringstechnieken zoals bedoeld in het derde lid van dit artikel mag nooit het plafond van twaalf miljard frank overschrijden. »

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

Article unique

§ 1^{er}. Après l'alinéa 2 de l'article 28 de la loi du 1^{er} juillet 1971 portant création de la Régie des transports maritimes, il est inséré un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« La Régie est autorisée à conclure des opérations financières ayant pour objet du matériel navigant ou des équipements portuaires de la Régie des transports maritimes, sous la forme de location-financement ou par d'autres techniques de financement, moyennant l'accord du Ministre des Finances. Le paiement des intérêts, des loyers et le remboursement du capital, en ce compris les frais accessoires, est garanti par l'Etat. »

§ 2. Le dernier alinéa du même article 28 est remplacé par ce qui suit :

« Le montant global des emprunts non amortis et des engagements concernant des techniques financières alternatives visées au troisième alinéa du présent article ne peut jamais dépasser le plafond de douze milliards de francs. »