

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1982-1983**

10 NOVEMBER 1982

Ontwerp van wet waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ertoe gemachtigd wordt, onder waarborg van de Staat, leningen uit te schrijven ten belope van een som van 9,5 miljard frank, bestemd voor de financiering van de investeringsuitgaven en voor de dekking van de geboekte waardevermeerdering van de stock van de voorraden

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER WINDELS**

Inleidende uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen

Het investeringsprogramma, vastgesteld door de NMBS voor 1982, vertegenwoordigt een geschatte uitgave van 13,8 miljard, waarvan onder meer 3,8 miljard betrekking heeft op hoofd- en bijsporen en 6,8 miljard op rollend materieel.

In bijlage van dit rapport is de voornaamste bestemming van de beoogde uitgaven opgenomen (bijlage 1).

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :
Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Aubecq, Bascour, Belot, Claeys, De Seranno, Donnay, Eicher, Férrir, Jandrain, R. Maes, Seeuws, Van Daele, Vanderborcht, Vandermarliere, Van Ooteghem en Windels, verslaggever.
Plaatsvervangers : de heren Clerdent en De Kerpel.

R. A 12581

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

341 (1982-1983) N° 1 : Ontwerp van wet.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1982-1983**

10 NOVEMBRE 1982

Projet de loi autorisant la Société nationale des chemins de fer belges à émettre, sous la garantie de l'Etat, des emprunts à concurrence d'un montant de 9,5 milliards de francs, destinés au financement des dépenses d'investissement et à la couverture de l'augmentation enregistrée dans la valeur du stock des approvisionnements

RAPPORT

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

Exposé introductif du Ministre des Communications

Le programme d'investissement prévu par la SNCB pour 1982 représente une dépense estimée à 13,8 milliards qui a trait notamment aux installations de voies principales et accessoires pour 3,8 milliards et au matériel roulant, pour 6,8 milliards.

Au présent rapport est annexée la liste donnant l'affectation principale des dépenses envisagées (annexe 1).

Ont participé aux travaux de la Commission :
Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Aubecq, Bascour, Belot, Claeys, De Seranno, Donnay, Eicher, Férrir, Jandrain, R. Maes, Seeuws, Van Daele, Vanderborcht, Vandermarliere, Van Ooteghem et Windels, rapporteur.
Membres suppléants : MM. Clerdent et De Kerpel.

R. A 12581

Voir :

Document du Sénat :

341 (1982-1983) N° 1 : Projet de loi.

De NMBS beschikt over 6,4 miljard voor de financiering van dit programma. Dit bedrag komt voort uit :

- de afschrijvingsdotatie voor 4,1 miljard;
- de leningen aangegaan bij de internationale vennootschap Eurofima voor 1,3 miljard;
- de solidariteitslening van 200 miljoen aangegaan bij de personeelsleden van de NMBS;
- diverse bronnen voor 800 miljoen.

Er ontbreekt de NMBS dus $13,8 - 6,4 = 7,4$ miljard.

Anderzijds moet de NMBS de toename van de voorraden dekken, waarvoor 900 miljoen wordt gevraagd, evenals de financiële delging van vroegere leningen voor een bedrag van 1,2 miljard, waarvan het detail is opgenomen in bijlage 2.

De NMBS heeft dus $9,5$ miljard ($7,4 + 0,9 + 1,2$) nodig, waarvoor wordt voorgesteld haar de leningscapaciteit toe te kennen, leningscapaciteit die het voorwerp uitmaakt van het wetsontwerp dat vandaag wordt onderzocht.

Vóór 1982 werd de financiering van de investeringen van de NMBS onder meer verzekerd door een vernieuwingsdotatie gebaseerd op de vervangingswaarde van de vaste activa.

Vanaf 1982 gaat de NMBS te werk zoals alle ondernemingen, dit betekent dat zij haar materieel en haar installaties afschrijft op grond van de aanschaffingswaarde en niet op grond van de vervangingswaarde.

Zij past voortaan de beschikkingen van de wet van 17 juli 1975 betreffende de boekhouding en de jaarrekening van de ondernemingen toe en geeft aldus voldoening aan het college van commissarissen van de maatschappij dat, sedert 1977 (datum van het van kracht worden van de wet van 1975) crop aandringt dat de wettelijke beschikkingen zouden geëerbiedigd worden.

Het spreekt vanzelf dat deze wijziging aangebracht in de boekhouding van de NMBS, de financieringsmiddelen voor de investeringen vermindert, daar de vernieuwingsdotatie, berekend op de vervangingswaarde, de 12 miljard zou overschreden hebben, terwijl de afschrijvingsdotatie slechts 4 miljard bedraagt. Vandaar de noodzaak dit met leningen te compenseren.

Als de NMBS de opbrengst van deze leningen zal ontvangen hebben, zal het haar mogelijk zijn de bedrijfsvoorheffing te betalen overeenkomstig het aanzuiveringsplan goedgekeurd door de Minister van Financiën.

Bespreking

Een lid maakt zich zorgen over de nieuw af te sluiten leningen. Waar en tegen welk rentetarief zal dit gebeuren? Er zullen vroegere leningen worden terugbetaald tegen een lage rente (cf. Wegenfonds à 6 pct.), terwijl de nieuwe af te sluiten leningen misschien à 13 pct. zullen gebeuren.

Daarnaast stelt het lid zich vragen over de financiële lasten die, ingevolge deze leningen op de volgende begrotingen zullen drukken. De Staat draagt de leningslast, maar rente

Pour assurer le financement de ce programme, la SNCB dispose de 6,4 milliards provenant :

- de la dotation aux amortissements pour 4,1 milliards;
- d'emprunts auprès de la société internationale Eurofima pour 1,3 milliard;
- de 200 millions fournis par l'emprunt de solidarité auprès des membres du personnel de la SNCB;
- de 800 millions de sources diverses.

Il manque donc à la SNCB $13,8 - 6,4 = 7,4$ milliards.

Par ailleurs, la SNCB doit couvrir l'accroissement des stocks pour lequel il est demandé 900 millions ainsi que l'amortissement financier d'anciens emprunts, d'un montant de 1,2 milliard dont le détail est donné en annexe 2.

La SNCB a donc besoin de 9,5 milliards ($7,4 + 0,9 + 1,2$) pour lesquels il est proposé de lui octroyer la capacité d'emprunt faisant l'objet du projet de loi examiné ce jour.

Avant 1982, le financement des investissements de la SNCB était notamment assuré par une dotation de renouvellement basée sur la valeur de remplacement des immobilisations.

A partir de 1982, la SNCB procède comme toutes les entreprises, c'est-à-dire qu'elle amortit son matériel et ses installations sur la base du coût d'acquisition et non sur la base du coût de remplacement.

Elle applique désormais les dispositions de la loi du 17 juillet 1975 relative à la comptabilité et aux comptes annuels des entreprises et donne ainsi satisfaction au collège des commissaires de la société qui, depuis 1977 (date d'entrée en vigueur de ladite loi de 1975), insiste pour que les dispositions légales soient respectées.

Il va de soi que ce changement apporté dans la comptabilité de la SNCB diminue les sources de financement pour les investissements puisque la dotation de renouvellement calculée sur la valeur de remplacement aurait dépassé les 12 milliards alors que la dotation aux amortissements ne s'élève qu'à quelque 4 milliards; d'où la nécessité de compenser par l'emprunt.

Lorsque la SNCB aura perçu le produit des emprunts en question, il lui sera possible de payer le précompte professionnel conformément au plan d'apurement admis par le Ministère des Finances.

Discussion

Un membre se dit préoccupé par les nouveaux emprunts. Où seront-ils émis et à quel prix? Des emprunts antérieurs, dont le taux est peu élevé (cf. Fonds des routes à 6 p.c.), seront remboursés, alors que le taux des nouveaux emprunts pourrait être de 13 p.c.

En outre, l'intervenant s'interroge sur les charges financières que ces emprunts feront peser sur les budgets futurs. Les charges de l'emprunt sont supportées par l'Etat, mais les

en aflossing komen op de begroting. Nu dragen onze budgetten reeds de zware gevolgen van deze politiek tengevolge van de vroegere leningen. Het is een der grote oorzaken van onze budgettaire onevenwichten.

De Minister antwoordt dat de uitgiftevoorwaarden van de leningen slechts echt kunnen overwogen worden als de machtigingswet is gestemd. Het is dus onmogelijk nu een intrestvoet voorop te stellen.

Als aanwijzing vermelden we dat de lopende onderhandelingen met een Japanse financiële instelling een intrestvoet van $\pm 9,5$ pct. voorspellen.

De onderhandelingen betreffende de leningsvoorwaarden gebeuren steeds overeenkomstig de richtlijnen ontvangen van de dienst van de Schatkist van het Ministerie van Financiën, dat uiteindelijk het laatste woord heeft.

De keuze van de markt (Belgisch of buitenlands) behoort eveneens tot de bevoegdheid van het Ministerie.

Hetzelfde lid stelt de vraag waarom in het buitenland lenen. Waarom niet in België? De kapitaalmarkt kan dat zeker nog aan. Door de evolutie van de wisselkoersen en eventuele devaluaties of revaluaties is het te verwachten dat de werkelijke rentelast en delgingen in de toekomst sterk zullen toenemen, terwijl een lening in het binnenland geplaatst eerder minder bezwarend zou zijn voor de toekomst.

Hetzelfde lid vraagt of de Minister de intrestvoeten kan meedelen voor de leningen die in 1982 te delgen zijn.

De Minister belooft de lijst mee te delen. Die wordt als bijlage 2 bij dit verslag gevoegd.

Een ander lid vraagt inlichtingen over de internationale vennootschap Eurofima, haar structuur, doel en middelen.

De Minister verschaft de kenmerken van de vennootschap Eurofima en geeft kennis van het aandeel van de NMBS in het kapitaal van deze vennootschap, evenals van de gerealiseerde winst in 1981 en van de dividenden toegekend aan de NMBS (zie bijlage 3).

Een lid vraagt wat de NMBS schuldig is, per eind oktober 1982, als bedrijfsvoorheffing. Zal de NMBS, naast de 4 miljard die ze dit jaar zal terugbetalen, regelmatig verder haar verplichtingen kunnen nakomen?

De Minister antwoordt :

Verschuldigd bedrag einde 1981	F 2 087 000 000
Verschuldigd bedrag voor januari tot en met oktober 1982	8 107 888 561
Total	F 10 194 888 561

Het aanzuiveringsplan, dat door de Minister van Financiën is goedgekeurd, voorziet in de betalingsoverdracht van 5 miljard naar 1983.

intérets et l'amortissement sont inscrits au budget. Or, par suite des emprunts antérieurs, nos budgets supportent déjà les lourdes conséquences de cette politique. C'est là une des grandes causes de nos déséquilibres budgétaires.

Le Ministre répond que les conditions d'émission des emprunts ne peuvent être valablement discutées que lorsque la loi d'autorisation est votée. Il n'est donc pas possible d'avancer actuellement un taux d'intérêt ferme.

A titre indicatif, les négociations en cours avec une institution financière japonaise annoncent un taux d'intérêt de $\pm 9,5$ p.c.

Les négociations en matière de conditions d'emprunts se font toujours conformément aux directives reçues du Ministère des Finances — service de la Trésorerie — qui a en fin de compte le dernier mot.

Le choix du marché (belge ou étranger) relève également de la compétence dudit Ministère.

Le même membre se demande pourquoi il faut emprunter à l'étranger. Pourquoi ne pas le faire en Belgique? Notre marché des capitaux est certainement encore en mesure d'en supporter la charge. L'évolution des cours du change et les dévaluations ou réévaluations éventuelles font prévoir pour l'avenir une augmentation très sensible des charges réelles d'intérêt et d'amortissement, alors qu'à terme un emprunt intérieur serait moins onéreux.

Le même membre demande si le Ministre pourrait communiquer les taux d'intérêt des emprunts à amortir en 1982.

Le Ministre promet d'en fournir la liste. Elle figure à l'annexe 2 du présent rapport.

Un autre membre demande des précisions concernant la société internationale Eurofima, notamment sur sa structure, son objet et ses moyens.

Le Ministre communique les caractéristiques de la société, le montant de la participation de la SNCB à son capital ainsi que les bénéfices réalisés en 1981 et les dividendes versés à la SNCB (voir annexe 3).

Un membre souhaiterait connaître le montant du pré-compte professionnel dû par la SNCB à fin octobre 1982. Outre les 4 milliards qu'elle remboursera cette année, la SNCB sera-t-elle en mesure de remplir régulièrement ses obligations?

Le Ministre répond comme suit :

Montant dû fin 1981	F 2 087 000 000
Montant dû pour janvier à octobre 1982 inclus	8 107 888 561
Total	F 10 194 888 561

Le plan d'apurement admis par le Ministre des Finances prévoit le report de paiement de 5 milliards en 1983.

Indien de NMBS de 11 miljard van de geplande leningen (9,5 miljard + 1,5 miljard) ontvangt, zal ze dit plan kunnen toepassen.

Stemming

Het enig artikel, bijgevolg ook het ontwerp van wet, is eenparig aangenomen door de 18 aanwezige leden.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 18 aanwezige leden.

De Verslaggever,
R. WINDELS.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

Si la SNCB perçoit les 11 milliards à provenir des emprunts prévus (9,5 milliards + 1,5 milliard), elle pourra appliquer ce plan.

Vote

L'article unique, et par voie de conséquence le projet de loi, a été adopté à l'unanimité des 18 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 18 membres présents.

Le Rapporteur,
R. WINDELS.

Le Président,
F. DE BONDT.

BIJLAGE 1

ANNEXE 1

Gedetailleerde voorzieningen van de investeringen 1982

Prévisions détaillées des investissements 1982

(In miljoenen franken)

(En millions de francs)

Globaal programma 1982
—
Programme global 1982

Dienst van de baan. — *Service de la Voie*

Aankoop van gereedschap, meubilair en dienstvoertuigen. — <i>Acquisition d'outillage, de mobilier et véhicules de service</i>	184	
Kunstwerken. — <i>Ouvrages d'art</i>	374	
Gebouwen voor reizigers. — <i>Bâtiments des voyageurs</i>	99	
Andere gebouwen. — <i>Autres bâtiments</i>	720	
Installaties van hoofd- en bijsporen. — <i>Installations de voies principales et accessoires</i>	3 787	
Aankoop van onroerende eigendommen. — <i>Acquisition de biens immobiliers</i>	4	
Diverse instellingen in de stations en de instellingen M. — <i>Installations diverses dans les gares et les installations M.</i>	252	
Totaal « Baan ». — <i>Total « Voie »</i>		5 420

Dienst van de Elektriciteit en van de Seinrichting. — *Service de l'Electricité et de la Signalisation*

Seinrichtingswerken. — <i>Travaux de signalisation</i>	434	
Automatisering van overwegen. — <i>Automatisation de passages à niveau</i>	131	
Werken van verlichting en drijfkracht. — <i>Travaux d'éclairage et de force motrice</i>	129	
Onderstations en bovenleidingen. — <i>Sous-stations et caténaires</i>	235	
Televerbindingen. — <i>Travaux de télécommunications</i>	305	
Aankoop van materieel. — <i>Acquisition de matériel</i>	116	
Totaal « Elektriciteit en Seinrichting ». — <i>Total « Electricité et Signalisation »</i>		1 350

Dienst van het Materieel. — *Service du Matériel*

Locomotieven. — <i>Locomotives</i>	3 397	
Motorstellen. — <i>Automotrices</i>	247	
Rijtuigen. — <i>Voitures</i>	1 380	
Wagons. — <i>Wagons</i>	1 475	
Verscheidene. — <i>Divers</i>	344	
Totaal « Materieel ». — <i>Total « Matériel »</i>		6 843

Allerlei. — *Divers*

Directie Exploitatie. — <i>Direction Exploitation</i>	90	
Directie Informatica. — <i>Direction Informatique</i>	110	
Andere Directies. — <i>Autres Directions</i>	41	
Totaal « Allerlei ». — <i>Total « Divers »</i>		241
Algemeen totaal. — <i>Total général</i>		13 854

BIJLAGE 2

ANNEXE 2

Delging van de financiering voor werken
en aankopen voor vernieuwing in 1982

(In duizendtallen franken)

Amortissement du financement des travaux
et acquisitions de renouvellement pour 1982

(En milliers de francs)

	Nummer van de werken <i>Numéro des travaux</i>	Gemiddelde intrestvoet <i>Taux moyen d'intérêt</i>	Delging <i>Amortissement</i>		
--	--	--	---------------------------------	--	--

1. Obligatieleningen. — *Emprunts obligataires*

a) Afschrijving van de af te schrijven vernieuwingsuitgaven (reconversie van de stoomtractie) gefinancierd door de leningen uitgegeven in het kader van de capaciteit van 4 000 miljoen (wetten van 5 juli 1960 en 24 juni 1964). — *Amortissement des dépenses de renouvellement à amortir (reconversion de la traction vapeur) financées par les emprunts émis en vertu de la capacité de 4 000 millions (lois des 5 juillet 1960 et 24 juin 1964)*

70 500 001	}	6,2 %	{	107 104	129 032
70 500 002				21 928	

b) Afschrijving van de af te schrijven vernieuwingsuitgaven gefinancierd door de lening uitgegeven in het kader van de capaciteit van 8090 miljoen (wet van 9 maart 1976). — *Amortissement des charges de renouvellement à amortir financées par l'emprunt émis en vertu de la capacité de 8 090 millions (loi du 9 mars 1976)*

80 500 001	}	10,8 %	{	205 332	385 238
80 500 002				179 906	

c) Afschrijving van de af te schrijven vernieuwingsuitgaven gefinancierd door de leningen uitgegeven in het kader van de capaciteit van 700 miljoen (wetten van 4 augustus 1978 - 8 augustus 1980). — *Amortissement des dépenses de renouvellement à amortir financées par les emprunts émis en vertu de la capacité de 700 millions (lois du 4 août 1978 - 8 août 1980)*

80 500 003		9,— %		31 818	31 818
------------	--	-------	--	--------	--------

546 088

BIJLAGE 3

Eurofima

Europese vennootschap
voor de financiering van het spoorwagematerieel

1. Oprichting

Eurofima is een internationale vennootschap, die in november 1956 voor een duur van 50 jaar werd opgericht. De zetel is te Bazel gevestigd.

Op 31 december 1981 bedroeg het kapitaal 500 miljoen Zwitserse frank, vertegenwoordigd door 10 000 aandelen van 10 000 Zwitserse frank nominaal, volledig volgestort, en 40 000 aandelen van 10 000 Zwitserse frank nominaal voor 25 pct. volgestort.

De NMBS is eigenares van 1 000 aandelen volledig volgestort en 4 000 aandelen volgestort voor 25 pct., ze bezit dus 10 pct. van het kapitaal.

2. Maatschappelijk doel

Eurofima heeft tot doel materieel van een eenvormig type of met eenvormige prestaties te verschaffen aan de deelnemende administraties.

Daartoe laat Eurofima dergelijk materieel bouwen voor eigen rekening of voor rekening van de betrokken spoorwegmaatschappijen; in het eerste geval wordt dat materieel aan bedoelde spoorwegen verhuurd of verkocht.

Afgezien van haar eigen kapitalen zoekt de vennootschap de nodige financiële werkmiddelen onder de vorm van leningen, ze doet alle commerciële en financiële verrichtingen die tot de verwezenlijking van haar maatschappelijk doel bijdragen.

Bij internationale overeenkomst stellen de Regeringen van de betrokken landen zich borg voor de verbintenissen, die door hun spoorwegadministraties ten opzichte van Eurofima werden onderschreven.

Eurofima voorziet in haar werkingskosten, de bezoldiging van het kapitaal en de vorming van haar reservefondsen, inzonderheid door de opbrengst van een commissie die wordt berekend op het aanvankelijk door die vennootschap in het materieel geïnvesteerd bedrag en die gedurende gans de contractuele duur, jaarlijks, dient betaald door de spoorwegen die huurcontracten hebben afgesloten. De commissie verandert naarmate de looptijd en de kosten van de verrichtingen.

3. Financiële resultaten van 1981

De financiële resultaten vertonen een nettowinst van 20 307 181 Zwitserse frank tegenover 18 998 692 Zwitserse frank in 1980. De verhoging is deels toe te schrijven aan de onderhouden activiteit op het vlak van de financiering, maar spruit vooral voort uit de opbrengst van de plaatsing van eigen middelen van de vennootschap.

Rekening gehouden met de overgedragen winst van het vorige boekjaar, te weten 682 493 Zwitserse frank, bedraagt de te verdelen winst 20 990 124 Zwitserse frank tegenover 19 632 943 Zwitserse frank in 1980.

Het uitgekeerd dividend blijft behouden op het statutair bepaald maximum van 4 pct. op het volgestort kapitaal, wat voor de NMBS 800 000 Zwitserse frank vertegenwoordigt.

Na betaling van deze dividenden (8 000 000 Zwitserse frank) werd een som van 1 016 000 Zwitserse frank toegewezen aan het fonds van gewone reserve en een som van 11 000 000 Zwitserse frank aan de bijzondere waarborgreserve. Een bedrag van 974 124 Zwitserse frank werd opnieuw overgedragen.

ANNEXE 3

Eurofima

Société européenne
pour le financement du matériel ferroviaire

1. Constitution

Eurofima est une société internationale créée en novembre 1956 pour une durée de 50 ans. Son siège est établi à Bâle.

Au 31 décembre 1981, le capital social s'élevait à 500 millions de francs suisses et était représenté par 10 000 actions de 10 000 francs suisses nominal, totalement libérées, et de 40 000 actions de 10 000 francs suisses nominal, libérées à concurrence de 25 p.c. de leur valeur.

La SNCB, propriétaire de 1 000 actions entièrement libérées et de 4 000 actions libérées à concurrence de 25 p.c., possède donc 10 p.c. du capital.

2. Objet social

Eurofima a pour objet de procurer aux administrations actionnaires des matériels du type unifié ou à performances unifiées.

A cet effet, Eurofima fait construire ces matériels, soit pour son propre compte, soit pour le compte des administrations ferroviaires intéressées; dans le premier cas, elle loue ou vend ces matériels auxdites administrations.

La société recherche les concours financiers nécessaires, indépendamment de ses capitaux propres, sous la forme d'emprunts; elle effectue toutes opérations commerciales et financières utiles à la réalisation de son objet social.

Par une convention internationale, les Gouvernements des pays intéressés garantissent les engagements souscrits par leurs administrations ferroviaires envers Eurofima.

Eurofima couvre ses frais de fonctionnement, la rémunération du capital et la constitution de ses fonds de réserve, notamment par le produit d'une commission calculée sur le montant initialement investi par cette société dans le matériel, et payable annuellement, pendant toute la durée contractuelle, par les réseaux ayant conclu des contrats de location-vente. Cette commission varie selon la durée et le taux de revient des opérations.

3. Résultats financiers de 1981

Les résultats financiers font apparaître un bénéfice net de 20 307 181 francs suisses au lieu de 18 998 692 francs suisses en 1980. Cette progression est certes due en partie au maintien d'une activité soutenue dans le domaine du financement, mais elle provient pour l'essentiel du produit du placement des fonds propres de la société.

En tenant compte du solde reporté de l'exercice précédent, soit 682 493 francs suisses, le bénéfice à répartir s'élève à 20 990 124 francs suisses au lieu de 19 632 943 francs suisses en 1980.

Le dividende distribué reste maintenu au maximum statutaire de 4 p.c. sur le capital libéré, ce qui représente pour la SNCB 800 000 francs suisses.

Après paiement de ces dividendes (8 000 000 de francs suisses), une somme de 1 016 000 francs suisses a été affectée au fonds de réserve ordinaire et une somme de 11 000 000 de francs suisses a été affectée à la réserve spéciale de garantie. Un montant de 974 124 francs suisses a été reporté à nouveau.