

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1996-1997

3 FÉVRIER 1997

Projet de loi relative au financement du projet TGV

Procédure d'évocation

AMENDEMENTS

N° 1 DE M. BOUTMANS

Art. 3

Au § 1^{er}, remplacer les mots « 125 milliards de francs » par les mots « 125 milliards de francs maximum ».

Justification

Le montant des dépenses et des interventions que le projet T.G.V. entraînera n'est pas encore connu avec précision.

N° 2 DE M. BOUTMANS

Art. 4

Au § 1^{er}, 2^o, b), remplacer les mots « chiffre d'affaires » par le mot « bénéfice ».

Voir:

Document du Sénat:

1-530 - 1996/1997:

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

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1996-1997

3 FEBRUARI 1997

Wetsontwerp betreffende de financiering van het HST-project

Evocatieprocedure

AMENDEMENTEN

Nr. 1 VAN DE HEER BOUTMANS

Art. 3

In § 1, de woorden « 125 miljard » vervangen door de woorden « maximaal 125 miljard ».

Verantwoording

De precieze HST-uitgaven en tussenkomsten zijn nog niet exact bekend.

Nr. 2 VAN DE HEER BOUTMANS

Art. 4

In paragraaf 1, 2^o, b), het woord « omzet » vervangen door het woord « winst ».

Zie:

Gedr. St. van de Senaat:

1-530 - 1996/1997:

Nr. 1: Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Justification

Il se peut que le taux de 10 % du chiffre d'affaires soit supérieur au bénéfice que la S.N.C.B. réalisera grâce à l'exploitation du T.G.V. L'expérience dans les pays voisins montre que les marges bénéficiaires de cette activité sont très étroites en comparaison du chiffre d'affaires qu'elle génère. Dans le secteur privé, pareille disposition serait considérée comme une véritable escroquerie. Les financements et les participations au capital ne donnent jamais droit à un dividende égal à une partie du chiffre d'affaires, mais bien, le cas échéant, à une participation au bénéfice.

Par ailleurs, le règlement proposé pourrait amputer la S.N.C.B. de l'ensemble des moyens nécessaires pour financer, jusqu'à concurrence de 36,63 milliards de francs, les investissements en infrastructures «mixtes», de sorte que le trafic ordinaire de la S.N.C.B. subventionnerait en permanence le T.G.V.

Le fait de rémunérer l'apport de la Financière T.G.V. et non l'apport de la S.N.C.B. est une anomalie inacceptable sur le plan de la comptabilité des entreprises.

La notion de chiffre d'affaires n'est par ailleurs pas définie clairement. Si elle porte uniquement sur les recettes provenant de la vente des billets, cette notion est inadéquate, car le prix d'un billet englobe une prime d'assurance et une T.V.A. de 6 %.

D'autre part, la cession par la S.N.C.B. d'un montant égal à 10 % du chiffre d'affaires réduirait ses possibilités de promotion.

Dans le secteur du transport à grande vitesse (dans le transport aérien, par exemple), la vente de billets à prix coûtant, les réservations de dernière minute à des prix cassés et les «*package sales*» à des conditions exceptionnelles sont des pratiques courantes. En garantissant à la Financière T.G.V. un dividende égal à 10 % du chiffre d'affaires réalisé grâce à l'exploitation du T.G.V., la S.N.C.B. se privera de la possibilité de mener de telles actions promotionnelles et en subira éventuellement des pertes substantielles. La disposition prévoyant un dividende égal à «10 % du chiffre d'affaires» est inacceptable pour la S.N.C.B. et donc pour l'ensemble de la communauté.

N° 3 DE M. BOUTMANS

Art. 4

Compléter le § 1^{er}, 2^o, par un point *d*), libellé comme suit :

«d) le dividende ne pourra être en aucun cas supérieur à l'O.L.O. (Obligation linéaire — lineaire obligatie) de 10 ans majorée de 0,10 % et de 10 % du bénéfice réalisé par la S.N.C.B. dans le cadre du projet T.G.V.»

Justification

Étant donné que, pour les souscripteurs du capital de la Financière T.G.V., tous les risques financiers sont exclus par divers articles de cette loi, il n'est pas logique d'accorder des avantages particuliers auxdits souscripteurs. Dans le secteur privé, on parlerait de «détournement de bénéfices» et, compte tenu de l'article 5, § 1^{er}, cela pourrait même être considéré comme un transfert de patrimoine. Une société privée qui est en difficulté après avoir procédé à de telles constructions financières sera certainement confrontée à des problèmes juridiques.

Verantwoording

10% van de omzet is mogelijk meer dan de winst die de NMBS op haar HST kan realiseren. De winstmarges zijn op deze activiteit historisch gezien (buurlanden) zeer laag in vergelijking met de omzet. Een dergelijke bepaling zou in de privé sector als pure oplichterij beschouwd worden. Financieringen en kapitaaldeelnames worden nooit verstrekt in ruil voor een deel van de omzet, maar in voorkomend geval soms in ruil voor een winstdeelname.

Overigens is het met de voorgestelde regeling mogelijk dat de NMBS helemaal niets overhoudt om de investering in de «gemengde» infrastructuur ten belope van 36,63 miljard te vergoeden zodat het gewone NMBS verkeer de HST eigenlijk continu subsidieert.

Een vergoeding voor de HST-Fin inbreng en geen vergoeding voor de NMBS inbreng is bedrijfsboekhoudkundig gezien een onaanvaardbare anomalie.

Het begrip omzet is trouwens niet duidelijk gedefinieerd. Als het enkel en alleen om de opbrengst van de ticketverkoop gaat is het begrip omzet niet relevant: de prijs van een ticket bevat immers een verzekeringspremie en 6% BTW.

Overigens zou de NMBS door het afstaan van 10% op de omzet beperkt zijn in haar promotionele mogelijkheden.

In de sector van het snelle vervoer (luchtvaart bijvoorbeeld) zijn de verkoop van tickets aan «kostprijs», de «last minute» boekingen aan dumpingprijzen en de «package sales» aan scherpe voorwaarden schering en inslag. Door HST-Fin een 10% deelname in de HST omzet te garanderen zal de NMBS uitgesloten zijn van dergelijke promotietechnieken of er in voorkomend geval behoorlijk aan verliezen. De bepaling «10% van de omzet» is voor de NMBS en dus voor iedereen onaanvaardbaar.

Nr. 3 VAN DE HEER BOUTMANS

Art. 4

Paragraaf 1, 2^o, aanvullen met een punt *d*), luidende :

«in geen geval kan het dividend meer bedragen dan de OLO 10 jaar rente vermeerderd met 0,10% en vermeerderd met 10% van de winst die de NMBS met het HST project realiseert.»

Verantwoording

Aangezien voor de intekenaars op het kapitaal van HST-Fin in alle financiële risico's door diverse artikelen van deze wet worden uitgesloten is het niet logisch die intekenaars bijzondere voordelen te gunnen. In de privé sector zou dit als «afleiden van winsten» bestempeld worden en gelet op artikel 5, § 1, zelfs als «overheveling van vermogen» beschouwd worden. Een privé vennootschap die na dergelijke constructies in de problemen komt zal zeker juridische problemen kennen.

N° 4 DE M. BOUTMANS

Art. 4

Au § 1^{er}, 3^o, entre les mots «au choix du détenteur» et les mots «être échangées», insérer les mots «ou de la S.N.C.B.».

Justification

La S.N.C.B. émet des actions dans le cadre d'une opération de financement camouflée en participation au capital. Ce n'est pas inhabituel en soi, mais ce qui est par contre inhabituel, c'est que la S.N.C.B. ne retire aucun avantage du caractère privilégié de ces actions.

Dans le texte actuel, il est prévu que les actions perdront ce caractère privilégié fin 2020. La Financière T.G.V. ne pourra alors plus compter sur un dividende garanti. Perspective réjouissante, surtout si l'on sait que le choix dépend exclusivement de la Financière T.G.V. Ce système présente de forts relents de népotisme.

N° 5 DE M. BOUTMANS

Art. 6

Au § 2, entre les deuxième et troisième phrases, insérer les phrases suivantes :

«Le ministre des Transports communiquera préalablement au Parlement fédéral et aux régions la liste des biens immobiliers que la S.N.C.B. a l'intention de vendre. Toute vente devra obtenir l'accord des régions. Les administrations publiques jouissent d'un droit de préemption.»

Justification

Moyennant le rétablissement des voies, les assiettes des lignes dont l'exploitation a été abandonnée peuvent jouer un rôle important dans le cadre du déblocage de la problématique de la mobilité. Certains terrains peuvent être utilisés pour le transbordement des marchandises. D'autres terrains peuvent être classés en zone verte pour compenser, par exemple, la superficie de l'espace vert du plan de secteur qui aura été sacrifiée aux exigences du tracé T.G.V.

N° 6 DE M. BOUTMANS

Art. 10

Compléter cet article comme suit :

«Les ventes organisées par la Financière T.G.V. se feront dans le respect des procédures publiques et à des prix conformes au marché.»

Justification

La vente de biens immobiliers par la S.N.C.B. a déjà posé problème par le passé. Il est dès lors préférable de prévoir une gestion transparente et linéaire.

Nr. 4 VAN DE HEER BOUTMANS

Art. 4

In § 1, 3^o, de woorden «of de NMBS» invoegen tussen de woorden «kunnen, naar keuze van de houder» en de woorden «, tussen 1 januari en 31 december 2021».

Verantwoording

De NMBS geeft aandelen uit voor een als kapitaaldeelname ingeklede financieringsoperatie. Op zich is dit niet ongebruikelijk. Wel ongebruikelijk is dat de NMBS geen voordeel haalt uit het preferente karakter van die aandelen.

In de huidige tekst verliezen de aandelen hun preferent karakter einde 2020. HST-Fin kan dan op geen gegarandeerd dividend meer rekenen. Leuk, vooral als de keuze uitsluitend bij HST-Fin ligt. Dit ruikt naar nepotisme op grote schaal.

Nr. 5 VAN DE HEER BOUTMANS

Art. 6

In § 2, tussen de tweede en de derde volzin, de volgende volzinnen invoegen :

«De minister van Vervoer zal het federale Parlement en de gewesten voorafgaandelijk informeren over de onroerende goederen die de NMBS wil verkopen. De gewesten dienen hun akkoord te geven voor een eventuele verkoop. Openbare besturen hebben een recht van voorkoop.»

Verantwoording

Beddingen van opgebroken lijnen kunnen in de toekomst mits heraanleg van de sporen een belangrijke rol spelen om de vastlopende mobiliteit op te lossen. Bepaalde gronden kunnen gebruikt worden voor overslag van goederen. Andere gronden kunnen een groene bestemming krijgen ter compensatie van het beslag van bijvoorbeeld de HST op ruimte die in het Gewestplan een groene kleur heeft.

Nr. 6 VAN DE HEER BOUTMANS

Art. 10

Dit artikel aanvullen als volgt :

«De verkopen georganiseerd door HST-Fin zullen in elk geval gebeuren volgens openbare procedures en aan marktconforme prijzen.»

Verantwoording

De verkoop van onroerend goed door de NMBS heeft in het verleden voor problemen gezorgd. Beter is een open en rechtlijnig beheer.

N° 7 DE M. BOUTMANS

Art. 10

Compléter cet article par ce qui suit :

« *Le Parlement est informé du contenu du projet d'arrêté royal avant l'examen de ce dernier en Conseil des ministres.* »

Justification

Le présent amendement tend à optimiser le contrôle exercé par le Parlement.

N° 8 DE M. BOUTMANS

Art. 12

Au § 2, à la fin de la première phrase, supprimer les mots «et y siège avec voix consultative».

Justification

Le commissaire du gouvernement doit s'occuper de sa tâche spécifique, qui est le contrôle.

N° 9 DE M. BOUTMANS

Art. 12

Au § 3, remplacer la dernière phrase par ce qui suit :

« *La décision en cause ne peut être exécutée que si les ministres y consentent par écrit dans les huit jours de la suspension.* »

Justification

La phrase proposée initialement permet l'approbation tacite d'une décision qui pourrait être contraire à la loi. Or, il n'est pas souhaitable de laisser subsister des doutes quant à la légalité d'une décision. Cela ne saurait être considéré comme un acte de bonne administration.

N° 10 DE M. BOUTMANS

Art. 12

Compléter cet article par un § 4, libellé comme suit :

« § 4. *La Financière T.G.V. transmet chaque année un exemplaire de son rapport à tous les membres de la Chambre des représentants.* »

Nr. 7 VAN DE HEER BOUTMANS

Art. 10

Dit artikel aanvullen als volgt :

« *Voor de behandeling van het koninklijk besluit in de Ministerraad wordt het Parlement geïnformeerd over het ontwerp.* »

Verantwoording

Dit moet de controle van het Parlement optimaliseren.

Nr. 8 VAN DE HEER BOUTMANS

Art. 12

In § 2, de woorden «en zetelt er met raadgevende stem.» doen vervallen.

Verantwoording

De regeringscommissaris moet zich met zijn specifieke taak bezighouden: controle.

Nr. 9 VAN DE HEER BOUTMANS

Art. 12

In § 3, de laatste volzin vervangen als volgt :

« *De betrokken beslissing kan alleen uitgevoerd worden indien de ministers daar schriftelijk in toestemmen binnen de acht dagen na de schorsing.* »

Verantwoording

De oorspronkelijke zin laat stilzwijgende goedkeuring toe van een beslissing die mogelijk strijdig is met de wet. Het is niet opportuun twijfel omtrent de wettelijkheid van een beslissing op die manier in het midden te laten. Zulks kan niet als een daad van goed bestuur aanzien worden.

Nr. 10 VAN DE HEER BOUTMANS

Art. 12

Dit artikel aanvullen met een § 4, luidende :

« *HST-Fin bezorgt van ieder jaarverslag een exemplaar aan elk lid van de Kamer van volksvertegenwoordigers.* »

Justification

Le présent amendement vise à renforcer le contrôle du Parlement et la transparence de l'administration.

N° 11 DE M. **BOUTMANS**

Art. 12

Compléter cet article par un § 5, libellé comme suit :

« § 5. *La Cour des comptes contrôle chaque année la Financière T.G.V. et fait rapport au Parlement. Le contrôle portera notamment sur l'utilisation éventuelle de moyens de la Financière T.G.V. à des fins autres que la réalisation d'investissements T.G.V.* »

Justification

Le présent amendement tend à optimiser le contrôle exercé par le Parlement.

N° 12 DE M. **BOUTMANS**

Art. 16 (nouveau)

Insérer un article 16 (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 16. — *Les administrateurs siégeant au conseil d'administration au nom de la S.N.C.B. et/ou de la S.F.P. exercent ce mandat à titre gratuit. Ils ne bénéficient en outre d'aucune indemnité à charge de la Financière T.G.V.* »

Justification

La présente disposition a pour but de limiter la prolifération des mandats. Ces administrateurs exercent d'ailleurs déjà une fonction rémunérée par la S.F.P. et/ou par la S.N.C.B. La gratuité des mandats d'administrateurs découragera par ailleurs le favoritisme politique.

N° 13 DE M. **COENE**

Intitulé

Remplacer l'intitulé par ce qui suit :

« *Projet de loi créant une société T.G.V.* »

Justification

Étant donné que le texte de l'amendement suivant prévoit un système de financement en vertu duquel une société T.G.V. est créée, il convient de modifier l'intitulé du projet.

Verantwoording

Dit zal de controle van het Parlement en de openbaarheid van bestuur bevorderen.

Nr. 11 VAN DE HEER **BOUTMANS**

Art. 12

Dit artikel aanvullen met een § 5, luidende :

« § 5. *Het Rekenhof controleert jaarlijks de HST-Fin en informeert daarover het Parlement. De controle zal met name gebeuren over het eventueel gebruik van de HST-Fin middelen voor andere doeleinden van HST-investeringen.* »

Verantwoording

Dit moet de controle door het Parlement optimaliseren.

Nr. 12 VAN DE HEER **BOUTMANS**

Art. 16 (nieuw)

Een artikel 16 (nieuw) toevoegen, luidende :

« Art. 16. — *De bestuurders die namens de NMBS en/of namens de FPM zetelen in de raad van bestuur oefenen dit mandaat onbezoldigd uit. Zij genieten evenmin onkostenvergoedingen ten laste van HST-Fin.* »

Verantwoording

Dit om wildgroei van mandaten af te remmen. Overigens zijn die bestuurders al titularis van een door de FPM en/of NMBS bezoldigd ambt. Het niet bezoldigde karakter van de bestuursmandaten zal ook het politieke favoritisme ontmoedigen.

Eddy BOUTMANS.

Nr. 13 VAN DE HEER **COENE**

Opschrift

Het opschrift vervangen als volgt :

« *Wetsontwerp houdende oprichting van een HST-vennootschap* »

Verantwoording

Gezien de tekst van het volgende amendement voorziet in een ander financieringssysteem waarbij een HST-vennootschap wordt opgericht, dient de titel van het ontwerp gewijzigd.

N° 14 DE M. COENE

Art. 2 à 15

Remplacer ces articles par les dispositions suivantes:

Art. 2. — *La Société fédérale de participations (S.F.P.) et la Société nationale des Chemins de fer belges (S.N.C.B.) sont chargées de constituer, dans les soixante jours suivant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, une société anonyme, dénommée «T.G.V.-Bel», dont l'objet sera la réalisation de l'infrastructure T.G.V., l'acquisition du matériel roulant et l'exploitation de lignes à grande vitesse sur le territoire belge.*

Art. 3. — § 1^{er}. *Le capital de T.G.V.-Bel est représenté par des actions ordinaires assorties d'un droit de vote équivalent.*

§ 2. *Lors de la création de T.G.V.-Bel, la S.F.P. souscrira à son capital pour un montant de 22 milliards de francs. Le Roi pourra, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, autoriser la S.F.P. à participer à des augmentations de capital de T.G.V.-Bel jusqu'à concurrence d'un montant global de 8 milliards de francs.*

§ 3. *Lors de la création de T.G.V.-Bel, la S.N.C.B. souscrira à son capital pour un montant de 10 milliards de francs. Le Roi pourra, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, autoriser la S.N.C.B. à participer à des augmentations de T.G.V.-Bel dans le cadre du contrat de gestion et dans les limites des possibilités budgétaires.*

Art. 4. — § 1^{er}. *Les emprunts, obligataires ou autres, contractés par T.G.V.-Bel et dont les conditions ont préalablement été approuvées par le ministre des Finances bénéficient de la garantie de l'État pour leur montant principal, intérêts et autres charges et frais. Le montant total de ces emprunts, en principal restant à rembourser, ne pourra à aucun moment excéder 100 milliards de francs.*

§ 2. *Les obligations de T.G.V.-Bel en vertu de conventions visant à couvrir les risques afférents aux emprunts visés au § 1^{er} en raison des fluctuations des taux d'intérêt ou des taux de change des monnaies, bénéficient également de la garantie de l'État pour autant que les termes de ces conventions ont préalablement été approuvés par le ministre des Finances.*

§ 3. *Dans la mesure où l'encours de ses emprunts garantis par l'État dépasse un montant total de 75 milliards de francs, T.G.V.-Bel paiera à l'État, sur l'excédent, une prime de garantie dont le montant et les modalités de calcul sont fixés par le Roi.*

Nr. 14 VAN DE HEER COENE

Art. 2 tot 15

Deze artikelen vervangen als volgt:

Art. 2. — *De Federale Participatiemaatschappij (de «FPM») en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (de «NMBS») worden ertoe gelast om, binnen de zestig dagen na de datum van inwerkingtreding van deze wet, een naamloze vennootschap, «HST-Bel» genaamd, op te richten, welke tot doel zal hebben de verwezenlijking van de HST-infrastructure, de aanschaffing van het rollend materieel en de exploitatie van de hoge snelheidslijnen op het Belgische grondgebied.*

Art. 3. — § 1. *Het kapitaal van HST-Bel wordt vertegenwoordigd door gewone aandelen met evenwaardig stemrecht.*

§ 2. *Bij de oprichting van HST-Bel zal de FPM op het kapitaal van HST-Bel inschrijven ten bedrage van 22 miljard frank. De Koning kan bij in Minister-raad overlegd besluit de FPM machtigen om deel te nemen aan kapitaalverhogingen van HST-Bel ten belope van een totaal bedrag van 8 miljard frank.*

§ 3. *Bij de oprichting van HST-Bel zal de NMBS op het kapitaal van HST-Bel inschrijven ten bedrage van 10 miljard frank. De Koning kan bij in Minister-raad overlegd besluit de NMBS machtigen om deel te nemen aan kapitaalverhogingen van HST-Bel binnen het kader van het beheerscontract en binnen de begrotingsmogelijkheden.*

Art. 4. — § 1. *De obligatie- of andere leningen die HST-Bel aangaat en waarvan de voorwaarden vooraf zijn goedgekeurd door de minister van Financiën, genieten de Staatswaarborg voor hun hoofdsom, interesten en andere lasten en kosten. Het totaal bedrag van deze leningen, in nog uitstaande hoofdsom, mag op geen enkel ogenblik 100 miljard frank overschrijden.*

§ 2. *De verbintenissen van HST-Bel krachtens overeenkomsten die ertoe strekken de risico's te dekken verbonden aan de in § 1 bedoelde leningen ten gevolge van fluctuaties van interestvoeten of wisselkoersen, genieten eveneens de Staatswaarborg, voor zover de termen van deze overeenkomsten vooraf zijn goedgekeurd door de minister van Financiën.*

§ 3. *In de mate dat het uitstaand bedrag van haar leningen onder Staatswaarborg een totaal bedrag van 75 miljard frank overschrijdt, zal HST-Bel op het excedent aan de Staat een garantiëpremie betalen waarvan het bedrag en de berekeningswijze door de Koning worden bepaald.*

Art. 5. — *Un protocole de gestion conclu entre l'État, représenté par le ministre des Finances et le ministre des Transports, d'une part, et T.G.V.-Bel, d'autre part, précisera les conditions dans lesquelles T.G.V.-Bel, le cas échéant avec l'assistance technique d'experts, exécutera la mission visée à l'article 2.*

Art. 6. — § 1^{er}. *T.G.V.-Bel est régi par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales.*

Les premiers statuts de T.G.V.-Bel sont établis par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres préalablement à sa constitution. Toute modification à ces statuts ne produit ses effets qu'après approbation par un tel arrêté.

§ 2. *T.G.V.-Bel est soumis au contrôle annuel de la Cour des comptes. Les résultats de ce contrôle sont transmis au Parlement.*

Art. 7. — *Les travaux d'infrastructure T.G.V. déjà réalisés le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi sont intégrés dans la structure de capital de T.G.V.-Bel.*

Art. 8. — § 1^{er}. *Le Roi prend, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures utiles pour l'organisation de la mise à disposition de T.G.V.-Bel de la somme que le Royaume des Pays-Bas paiera à l'État à titre de contribution à la réalisation du trajet du projet T.G.V. entre Anvers et la frontière néerlandaise selon le tracé «E19». En tout cas, ce montant devra être versé à T.G.V.-Bel dans un délai de 60 jours suivant sa réception par l'État.*

§ 2. *En cas de paiement étalé par le Royaume des Pays-Bas à l'État de la somme visée au § 1^{er}, chaque tranche de paiement sera versée à T.G.V.-Bel dans un délai de 60 jours suivant sa réception par l'État.*

§ 3. *Le Roi prend, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures utiles pour l'organisation de la mise à disposition de T.G.V.-Bel de la somme que la Communauté européenne pourrait payer à l'État dans le cadre de la subside européenne du réseau T.G.V. international. En tout cas, le montant doit être transmis à T.G.V.-Bel dans un délai de 60 jours suivant sa réception.*

§ 4. *En cas de paiement étalé par la Communauté européenne à l'État du montant visé au § 3, chaque tranche de paiement sera versée à T.G.V.-Bel dans un délai de 60 jours suivant sa réception par l'État.*

Art. 5. — *Een beheersprotocol afgesloten tussen de Staat, vertegenwoordigd door de minister van Financiën en de minister van Vervoer, enerzijds, en HST-Bel anderzijds, regelt nader de voorwaarden volgens welke HST-Bel, in voorkomend geval met de technische bijstand van deskundigen, de in artikel 2 bedoelde opdracht zal vervullen.*

Art. 6. — § 1. *HST-Bel is onderworpen aan de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen.*

De eerste statuten van HST-Bel worden vóór haar oprichting vastgesteld door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Elke statutenwijziging heeft slechts uitwerking na goedkeuring door een dergelijk besluit.

§ 2. *HST-Bel is onderworpen aan een jaarlijkse controle door het Rekenhof. De resultaten van deze controle worden aan het Parlement overgemaakt.*

Art. 7. — *De HST-infrastructuren die reeds gerealiseerd zijn op de datum van inwerkingtreding van deze wet, worden ingepast in de kapitaalstructuur van HST-Bel.*

Art. 8. — § 1. *De Koning neemt, bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, alle nuttige maatregelen tot regeling van de terbeschikkingstelling aan HST-Bel van de som die het koninkrijk der Nederlanden aan de Staat zou betalen als bijdrage tot de verwezenlijking van het traject van het HST-project tussen Antwerpen en de Nederlandse grens volgens het zogenaamde E19-tracé. In elk geval dient de som binnen een termijn van 60 dagen na ontvangst ervan door de Staat, overgemaakt aan HST-Bel.*

§ 2. *In geval van gespreide betaling van de in § 1 bedoelde som door het koninkrijk der Nederlanden aan de Staat, worden de gespreide betalingen, binnen een termijn van 60 dagen na ontvangst door de Staat, overgemaakt aan HST-Bel.*

§ 3. *De Koning neemt, bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, alle nuttige maatregelen tot regeling van de terbeschikkingstelling aan HST-Bel van de som die de Europese Gemeenschap aan de Staat zou betalen in het kader van de Europese subsidiering van het internationale HST-net. In elk geval dient de som binnen een termijn van 60 dagen na ontvangst ervan door de Staat, overgemaakt aan HST-Bel.*

§ 4. *In geval van gespreide betaling van de in § 3 bedoelde som door de Europese Gemeenschap aan de Staat, worden de gespreide betalingen, binnen een termijn van 60 dagen na ontvangst door de Staat, overgemaakt aan HST-Bel.*

§ 5. *Les montants qui ont déjà été payés à l'État en exécution des interventions financières exposées aux §§ 1^{er}, 2, 3 et 4, mais n'ont pas encore été utilisés à la date d'entrée en vigueur de la présente loi sont intégrés dans la structure du capital de T.G.V.-Bel lors de la création de T.G.V.-Bel.*

Art. 9. — *Dans le cadre de l'exploitation de l'infrastructure T.G.V., T.G.V.-Bel accorde l'accès au réseau T.G.V. à tous les opérateurs qui satisfont aux conditions établies dans un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.*

Art. 10. — *Le Roi est chargé de l'exécution de la présente loi.»*

Justification

La présentation de cet amendement radical n'est pas inspirée par des motifs partitiques, ni par l'intention de jouer, de manière imprévoyante, à qui aura raison avec la majorité.

Cet amendement est motivé par le souci d'assurer une gestion rationnelle et transparente du projet T.G.V.

L'actuel montage financier mis sur pied en vue de créer la Financière T.G.V. est un exemple parfait de gestion ambiguë et troublante. En effet, plusieurs partenaires prennent une participation au capital de la Financière T.G.V.: l'État fédéral, la S.N.C.B., la Société fédérale de participations et des investisseurs privés. Les fonds ainsi réunis seront versés au capital de la S.N.C.B. jusqu'à concurrence de 125 milliards de francs afin de permettre à celle-ci de financer les investissements nécessaires à la réalisation de l'infrastructure du T.G.V.

Ce montage ne favorise nullement la transparence en matière de stratégie et de gestion. La S.N.C.B. prend une participation dans une société dont les moyens, provenant de la participation au capital de la société, lui sont en définitive rendus et sont utilisés par elle. Bref, la S.N.C.B. prend une participation à son propre capital par l'intermédiaire de la Financière T.G.V. Il aurait dès lors été beaucoup plus simple de permettre à la S.N.C.B., qui doit finalement réaliser les investissements, de rassembler ces moyens au sein de sa propre structure. Cela aurait évité d'avoir à recourir à une façon de procéder aussi compliquée.

D'autre part, le Conseil d'État a formulé des remarques importantes sur ce projet, tout d'abord en ce qui concerne le respect des articles 92 et 93 du traité instituant la Communauté européenne. Bien que le Gouvernement ait formellement soumis ce projet à l'approbation de la Commission européenne, rien n'est encore acquis à ce sujet.

Cette approbation est d'ailleurs étroitement liée à la transposition de la directive 91/440 en droit belge. Aux termes du traité précité, les investissements relatifs à l'infrastructure ne doivent pas être considérés comme des aides publiques si l'infrastructure réalisée n'est pas réservée à une seule entreprise. Or, le respect de cette condition ne peut être garanti que par la transposition de la directive 91/440 en droit belge.

En l'absence de transposition de la directive, l'infrastructure reste réservée à une seule entreprise, la S.N.C.B. Étant donné que le Gouvernement belge n'a toujours pas procédé à cette transposition, on peut sérieusement douter que la Commission européenne accorde son approbation à ce projet de loi.

Une deuxième remarque formulée par le Conseil d'État concerne la non-application de certains articles des lois coordon-

§ 5. *De bedragen die, in uitvoering van de in §§ 1, 2, 3 en 4 uiteengezette financiële tussenkomsten, reeds zijn uitbetaald aan de Staat, maar nog niet zijn aangewend op de datum van inwerkingtreding van deze wet, worden bij de oprichting van HST-Bel opgenomen in de kapitaalsstructuur van HST-Bel.*

Art. 9. — *Bij de exploitatie van de HST-infrastructure verleent HST-Bel toegang tot het HST-net aan alle operatoren die voldoen aan de voorwaarden vastgesteld bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.*

Art. 10. — *De Koning is belast met de verdere uitvoering van deze wet.*

Verantwoording

De keuze om dit ingrijpend amendement in te dienen, is niet ingegeven door partij-politieke motieven, noch door de intentie om een kortzichtig welles-nietes spelletje te spelen tussen meerderheid en oppositie.

De redenen waarom dit amendement is ingediend, hebben hun oorsprong in de zorg voor rationeel en doorzichtig beheer.

De huidige constructie tot oprichting van de HST-Fin is een schoolvoorbeeld van onduidelijk en verwarrend beheer. Immers, verschillende partners nemen deel aan het kapitaal van de HST-Fin: federale staat, NMBS, Federale Participatiemaatschappij, private investeerders. De aldus ingezamelde fondsen zullen ingebracht worden in het kapitaal van de NMBS ten belope van 125 miljard frank. Daarmee kan de NMBS dan de nodige investeringen in HST-infrastructure financieren.

Dit komt de duidelijkheid van beleid en beheer helemaal niet ten goede. De NMBS neemt deel aan een maatschappij om uiteindelijk de middelen, die geput worden uit de deelname in het kapitaal van de vennootschap, terug te krijgen en zelf aan te wenden. Kortom, de NMBS participeert via de HST-Fin in zichzelf. Het ware dan ook heel wat eenvoudiger geweest om de NMBS, die de investeringen uiteindelijk moet doen, deze middelen te laten verzamelen in eigen structuur zodat deze omslachtige manier van werken kon vermeden worden.

Daarnaast zijn er bij dit ontwerp ernstige opmerkingen gemaakt door de Raad van State. In eerste instantie gaat het daarbij om de naleving van artikelen 92 en 93 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

Deze goedkeuring hangt trouwens nauw samen met de omzetting van de richtlijn 91/440 naar Belgisch recht. Immers, volgens het reeds eerder vermelde Verdrag zijn investeringen in infrastructuur niet te beschouwen als staatssteun indien de gerealiseerde infrastructuur niet is voorbehouden aan één onderneming. Echter, deze voorwaarde kan enkel gegarandeerd worden door een omzetting van de 91/440 richtlijn naar Belgisch recht.

Zonder deze omzetting blijft de infrastructuur voorbehouden aan één onderneming, te weten de NMBS. Gezien het feit dat deze omzetting door de Belgische regering nog steeds niet is gebeurd, kan de goedkeuring door de Europese Commissie van dit ontwerp sterk in twijfel getrokken worden.

Een tweede opmerking vanwege de Raad van State betreft het niet toepasselijk verklaren van bepaalde artikelen van de gecoör-

nées sur les sociétés commerciales au schéma de financement. Le Conseil d'État déclare que de telles dispositions ne peuvent être admises et demande leur modification. Le Gouvernement n'a pas tenu compte de ces objections, et ce, sans nullement se justifier. Cela est inacceptable en soi.

Un dernier argument justifiant le dépôt du présent amendement est lié aux possibilités de contrôle ou plutôt à l'absence de telles possibilités dans cette société. Étant donné que cette société sera tributaire de moyens publics pour la majeure partie de son existence et de son fonctionnement, il paraît logique que le contrôle des opérations financières soit exercé par le pouvoir législatif, c'est-à-dire par la Cour des comptes. Or, un tel contrôle n'est nullement prévu. D'où la nécessité d'une autre approche et du choix de supprimer cette société.

Ainsi qu'il ressort de cette argumentation, le présent amendement n'est pas inspiré par des motifs politiques, mais par des principes de gestion. L'objectif n'est pas de s'opposer à ce projet pour jouer le jeu classique majorité-opposition.

Aussi avons-nous choisi de présenter une alternative, qui se greffe sur une gestion rationnelle et transparente, sans intentions politiques sous-jacentes. Nous permettons en effet au Gouvernement de concrétiser lui-même cette alternative. Aussi ne s'agit-il en l'occurrence que de définir les grandes lignes de celle-ci.

Le fondement de notre amendement est, ainsi que nous l'avons précisé, le besoin d'une gestion transparente, efficace et effective. Afin d'assurer une telle gestion, il convient de préciser sur quoi ce dossier porte concrètement: le rassemblement des moyens financiers permettant de réaliser les investissements nécessaires pour aménager l'infrastructure T.G.V. et, par la suite évidemment, la construction et l'exploitation du réseau T.G.V.

Étant donné que dans le projet à l'examen, il a été choisi de confier ce soin à la S.N.C.B., cette formule paraît, une fois transposée dans un texte concret, loin d'être efficace et effective. La S.N.C.B. est responsable du réseau intérieur et du réseau T.G.V., tant en ce qui concerne les investissements que l'exploitation. Il en résulte que des conflits peuvent surgir au niveau de la fixation des priorités et des moyens financiers qui y sont liés.

La solution retenue pour résoudre de tels conflits, à savoir la création d'une société parallèle à la S.N.C.B. et relevant en même temps de celle-ci n'en est pas une: il s'agit en fin de compte que la S.N.C.B. trouve de l'argent pour financer l'infrastructure T.G.V.

Aussi proposons-nous de créer une société tout à fait parallèle à la S.N.C.B. Cette société aurait pour objet de financer et d'exploiter l'infrastructure T.G.V. En d'autres termes, l'ensemble du dossier T.G.V., tant en ce qui concerne l'infrastructure que l'exploitation, serait retiré à la S.N.C.B. La nouvelle société serait la seule responsable du réseau T.G.V.

Le capital de cette société pourrait être constitué par analogie avec ce qui est prévu par le projet à l'examen:

- apport de la Société fédérale de participations;
- apport de la S.N.C.B.;
- apport d'investisseurs privés;
- apport au niveau européen;
- ...

Au lieu de laisser ces moyens retourner dans l'escarcelle de la S.N.C.B. par le biais d'une structure d'actions, il faut les garder au sein de la nouvelle société pour ainsi financer les investissements.

dineerde wetten op de handelsvennootschappen, op het financieringsschema. De Raad van State stelt dat dergelijke afwijkingen onaanvaardbaar zijn en roept op tot wijziging van desbetreffende bepalingen. De regering is niet tegemoet gekomen aan deze bezwaren; dit zelfs zonder enige motivering. Hetgeen op zich al onaanvaardbaar is.

Een laatste argument om dit amendement in te dienen, is verbonden aan de controlemogelijkheden, of beter: het gebrek aan dergelijke mogelijkheden, op deze vennootschap. Gezien het feit dat deze maatschappij voor het grootste deel van haar bestaan en werking zal aangewezen zijn op overheidsmiddelen, lijkt het niet meer dan logisch dat de controle op de financiële verrichtingen uitgeoefend wordt door de wetgevende macht, met andere woorden door het Rekenhof. Echter, nergens is dergelijke controle voorzien. Vandaar de nood tot een andere aanpak en de keuze voor de schrapping.

Zoals uit deze argumentatie blijkt, is dit amendement niet gebaseerd op politieke motieven, maar wel op beheersmatige principes. Het is niet de bedoeling om tegen dit ontwerp te zijn omwille van het klassieke meerderheid-oppositie spelletje.

Vandaar dan ook de keuze om een alternatief naar voor te brengen. Een alternatief dat geënt is op rationeel en transparant beheer, zonder bijhorende politieke intenties. De mogelijkheid wordt immers opengelaten voor de regering om zelf in de concrete verwezenlijking van dit alternatief te voorzien. Vandaar dat het hier enkel zal gaan om de grote krachtlijnen van het alternatief.

Uitgangspunt is, zoals gezegd, de nood aan transparant, efficiënt en effectief beheer. Om in dergelijk beheer te voorzien, dient duidelijk gesteld waarover dit dossier in concreto gaat: het verzamelen van de financieringsmiddelen van de investeringen nodig om de HST-infrastructuur aan te leggen en, in uitvoering daarvan uiteraard, de aanleg en exploitatie van het HST-net.

Daar waar in voorliggend ontwerp gekozen wordt om dit over te laten aan de NMBS, lijkt dit, eenmaal uitgewerkt in een concrete tekst, verre van efficiënt en effectief te zijn. De NMBS is verantwoordelijk voor het binnenlandse net én voor het HST-net, zowel naar investeringen als naar exploitatie toe. Met als gevolg dat er conflicten kunnen ontstaan inzake het vastleggen van prioriteiten en de daarmee samenhangende financiële middelen.

De gekozen oplossing voor dergelijke conflicten, namelijk het oprichten van een vennootschap tegelijk naast en onder de NMBS, is er eigenlijk geen: uiteindelijk gaat het erom dat de NMBS geld moet zien te vinden om de HST-infrastructuur te financieren.

Vandaar het voorstel tot oprichting van een vennootschap volledig naast de NMBS. Deze vennootschap heeft tot doel de HST-infrastructuur te financieren en te exploiteren. Met andere woorden, het ganse HST-dossier, zowel infrastructuur als exploitatie, wordt uit de NMBS gelicht. De nieuwe vennootschap is de enige verantwoordelijke voor het HST-net.

Het kapitaal van deze vennootschap kan worden gevormd naar analogie van het voorliggend ontwerp:

- inbreng van de Federale Participatiemaatschappij;
- inbreng van de NMBS;
- inbreng van privé-investeerders;
- inbreng van het Europees niveau;
- ...

In plaats van deze middelen via een aandelenstructuur terug naar de NMBS te laten vloeien, dienen zij in eigen midden gehouden te worden om aldus de investeringen te financieren.

Cette société doit avoir la forme d'une société anonyme. Toutes les dispositions des lois coordonnées sur les sociétés commerciales sont applicables à la société. Il faut également soumettre la société au contrôle de la Cour des comptes.

Les avantages de cette construction sont légion :

— elle crée une situation claire: la S.N.C.B. est chargée du trafic ferroviaire intérieur, la nouvelle société, du réseau T.G.V.;

— elle permet à la S.N.C.B. de relever les réels défis en matière de mobilité, notamment l'amélioration de l'offre ferroviaire quotidienne pour les navetteurs dans le pays;

— elle permet également d'assainir la situation financière de la S.N.C.B.: il ne faut plus contracter d'emprunts, il ne faut plus chercher de moyens supplémentaires, il ne faut plus demander de permis de bâtir pour les tracés, etc. Par contre, en tant qu'actionnaire de la société, la S.N.C.B. peut profiter des bénéfices d'exploitation;

— elle crée la possibilité de faire participer à terme des sociétés de chemin de fer étrangères, de manière à faire de cette société une société européenne d'exploitation du réseau T.G.V.;

— les règles européennes en matière de libéralisation du trafic ferroviaire ne sont pas menacées étant donné que, lors de l'exploitation, la société doit permettre l'accès au réseau de tous les opérateurs potentiels;

— il est fait droit à toutes les réserves formulées par le Conseil d'État;

— les pouvoirs publics ne doivent plus générer de moyens supplémentaires pour un réseau international de relations ferroviaires dont l'intérêt est quasiment nul pour l'utilisateur quotidien et la S.N.C.B. peut dès lors concentrer toute son attention sur les voyageurs du réseau intérieur et les problèmes auxquels ils sont confrontés chaque jour.

Comme nous l'avons indiqué, ce sont là les lignes de force d'une alternative inspirée par le souci d'une gestion rationnelle des ressources et de l'infrastructure publiques. Il s'agit également d'une proposition adressée au Gouvernement en vue d'aborder cette problématique d'une autre manière; une manière qui, dans une optique politique, ne peut heurter personne et qui, du point de vue de la gestion, est supérieure au projet actuel.

Dans le contexte social que nous connaissons, étant donné l'appel de tous les citoyens en faveur d'une nouvelle culture politique et étant donné l'intention de tous les partis politiques de répondre à cet appel, une étude sérieuse du présent projet libérée des clivages classiques entre partis témoignerait d'une grande correction politique et rationnelle.

N° 15 DE M. HATRY

Art. 3

Au § 2, supprimer l'alinéa 1^{er}.

Justification

Une utilisation provisoire des fonds à d'autres fins que celles auxquelles ils sont destinés est contraire à l'objectif même de la Financière T.G.V. qui consiste à valoriser au mieux les capitaux collectés en vue de l'achèvement du réseau T.G.V. en Belgique.

Deze vennootschap dient de vorm aan te nemen van een naamloze vennootschap. Alle bepalingen van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen zijn van toepassing op de vennootschap. Tevens dient voorzien in een controlemogelijkheid door het Rekenhof.

De voordelen van deze constructie zijn legio :

— er ontstaat een duidelijke situatie: de NMBS staat in voor het binnenlands treinverkeer, de nieuwe maatschappij voor het HST-net;

— hierdoor kan de NMBS zich richten op de echte uitdagingen inzake mobiliteit, namelijk het verbeteren van het aanbod voor verplaatsingen per spoor voor de dagdagelijkse pendelbewegingen in eigen land;

— tevens betekent het een aanzuivering van de financiële situatie van de NMBS: er zijn geen leningen aan te gaan, er moeten geen bijkomende middelen gezocht worden, er moeten geen bouwvergunningen worden aangevraagd voor de tracés, en dergelijke meer. Integendeel, als aandeelhouder van de vennootschap kan worden geprofiteerd van winsten uit exploitatie;

— er ontstaat een mogelijkheid om, op termijn, ook buitenlandse spoorwegmaatschappijen te laten participeren zodat deze vennootschap kan uitgroeien tot een Europese maatschappij tot exploitatie van het HST-net;

— de Europese regels inzake liberalisering van het spoorverkeer komen niet in het gedrang gezien het feit dat de maatschappij bij de exploitatie de toegang tot het net moet openhouden voor alle mogelijke operatoren;

— aan alle bezwaren van de Raad van State is tegemoet gekomen;

— er dienen van overheidswege geen extra middelen gegeneerd te worden voor een internationaal net van spoorverbindingen waarvan het nut voor de dagdagelijkse treingebruiker quasi nihil is en waardoor de NMBS zich op deze laatste en zijn problemen kan focussen.

Zoals gezegd, dit zijn de krachtlijnen van een alternatief, ingegeven door de zorg voor een rationeel beheer van overheidsmiddelen en infrastructuur. Het is tevens een voorstel aan de regering om deze problematiek op een andere manier aan te pakken; een manier die, politiek gezien, niemand tegen de borst kan stoten en die, beheersmatig gezien, superieur is ten overstaan van het voorliggende ontwerp.

Het zou, binnen de huidige maatschappelijke context, vanuit de roep vanwege alle burgers naar een nieuwe politieke cultuur en vanuit de intentie van alle democratische partijen om aan deze roep tegemoet te komen, van een groot politiek en rationeel fatsoen getuigen indien dit voorstel over de klassieke partijgrenzen heen op een ernstige manier in overweging zou worden genomen.

Luc COENE.

Nr. 15 VAN DE HEER HATRY

Art. 3

Het eerste lid van § 2 doen vervallen.

Verantwoording

Een voorlopige aanwending van de middelen voor andere doeleinden dan die waarvoor ze bestemd zijn, is strijdig met het hele opzet van HST-Fin, namelijk het kapitaal dat werd verzameld met het oog op de voltooiing van het HST-netwerk in België zo goed mogelijk gebruiken.

En permettant à la S.N.C.B. cette utilisation provisoire, on obtiendrait un allègement passager de la trésorerie de la S.N.C.B. au détriment du rendement financier de ces capitaux dans la Financière T.G.V.

N° 16 DE M. HATRY

Art. 3

Au § 2, remplacer l'alinéa 2 par ce qui suit :

« La S.N.C.B. tient une comptabilité analytique des montants reçus de la Financière T.G.V. »

Justification

En imposant une comptabilité analytique, la S.N.C.B. ne ferait que s'aligner sur l'ensemble des entreprises privées soumises au contrôle de leur actionnariat.

N° 17 DE M. HATRY

Art. 12bis (nouveau)

Insérer un article 12bis (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 12bis. — Le contrôle de la situation financière des comptes annuels et de la régularité des opérations à constater dans les comptes annuels, est confié à un collège de commissaires qui compte quatre membres, dont deux sont nommés par la Cour des comptes. »

Justification

1. La Financière T.G.V. bénéficiera d'apports en nature de la S.N.C.B., entreprise publique autonome régie par la loi du 21 mars 1991. Sa finalité est de permettre à la S.N.C.B. de réaliser les branches belges du réseau T.G.V. Il s'impose dès lors que le contrôle des comptes bénéficie des mêmes garanties démocratiques que celles prévues par la loi du 21 mars 1991.

2. Considérant la mission de service public de la Financière T.G.V. ainsi que l'origine essentiellement publique de ses ressources, le contrôle de la Cour des comptes est indiqué.

Paul HATRY.

Dit voorlopige gebruik van de middelen kan voor de NMBS enkel een tijdelijke verlichting van haar financiële toestand betekenen, en gaat ten koste van het financiële rendement van deze fondsen in HST-Fin.

Nr. 16 VAN DE HEER HATRY

Art. 3

Het tweede lid van § 2 vervangen als volgt :

« De NMBS voert een analytische boekhouding van de bedragen die zij van HST-Fin ontvangt. »

Verantwoording

Deze verplichting stelt de NMBS op dezelfde lijn als een willekeurige privé-onderneming, die gecontroleerd wordt door haar aandeelhouders.

Nr. 17 VAN DE HEER HATRY

Art. 12bis (nieuw)

Een artikel 12bis (nieuw) invoegen, luidende :

« Art. 12bis. — Het toezicht op de financiële situatie, de jaarrekeningen en de rechtmatigheid van de in de jaarrekeningen vast te stellen verrichtingen wordt opgedragen aan een college van commissarissen, dat vier leden telt van wie er twee door het Rekenhof worden benoemd. »

Verantwoording

1. De HST-financieringsmaatschappij zal van de NMBS, een autonoom overheidsbedrijf dat ressorteert onder de wet van 21 maart 1991, inbrengen in natura krijgen. Ze heeft tot doel de NMBS in staat te stellen de Belgische tak van het HST-netwerk uit te bouwen. Daarom moet het toezicht op de rekeningen met dezelfde democratische waarborgen worden omringd als die waarin de wet van 21 maart 1991 voorziet.

2. Gezien het feit dat HST-Fin een taak als overheidsdienst te vervullen heeft en haar middelen voornamelijk van de overheid afkomstig zijn, lijkt het Rekenhof de aangewezen instantie om de controle uit te oefenen.