

## Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1996-1997 (\*)

15 JANVIER 1996

### PROJET DE LOI

relatif au financement  
du projet TGV

### RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE  
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS  
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

PAR M. Michel **MOOCK**

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Schellens.

**A. — Titulaires :**

C.V.P. M. Ansoms, Mme Pieters  
(T.), MM. Van Eetvelt, Ver-  
meulen.  
P.S. MM. Grosjean, Moock, Toussaint.  
V.L.D. MM. Huts, Taelman, Van  
Aperen.  
S.P. MM. Bartholomeeussen,  
Schellens.  
P.R.L.- MM. Vandenhaute, Waut-  
F.D.F. hier.  
P.S.C. M. Fournaux.  
Vl. M. Huysentruyt.  
Blok  
Agalev/M. Vanoost.  
Ecolo

**B. — Suppléants :**

MM. Brouns, Didden, Ghesquière,  
Lenssens, Vanpoucke.  
MM. Canon, Demotte, Meureau,  
Minne.  
MM. Cortois, De Croo, Lahaye,  
Smets.  
MM. Cuyt, Roose, Verstraeten.  
MM. Hotermans, Moerman, Reyn-  
ders.  
MM. Gehlen, Lespagnard.  
MM. Geraerts, Spinnewyn.  
Mme Schüttringer, M. Van Dien-  
deren.

*Voir :*

**- 783 - 96 / 97 :**

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 à 4 : Amendements.

*Voir aussi :*

- N° 6 : Texte adopté par la commission.

(\*) Troisième session de la 49<sup>e</sup> législature.

## Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1996-1997 (\*)

15 JANUARI 1996

### WETSONTWERP

betreffende de financiering van het  
HST-project

### VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR  
DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

DOOR DE HEER Michel **MOOCK**

(1) Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Schellens.

**A. — Vaste leden :**

C.V.P. H. Ansoms, Mevr. Pieters  
(T.), HH. Van Eetvelt,  
Vermeulen.  
P.S. HH. Grosjean, Moock, Tous-  
saint.  
V.L.D. HH. Huts, Taelman, Van  
Aperen.  
S.P. HH. Bartholomeeussen,  
Schellens.  
P.R.L.- HH. Vandenhaute, Waut-  
F.D.F. hier.  
P.S.C. H. Fournaux.  
Vl. H. Huysentruyt.  
Blok  
Agalev/H. Vanoost.  
Ecolo

**B. — Plaatsvervangers :**

HH. Brouns, Didden, Ghesquière,  
Lenssens, Vanpoucke.  
HH. Canon, Demotte, Meureau,  
Minne.  
HH. Cortois, De Croo, Lahaye,  
Smets.  
HH. Cuyt, Roose, Verstraeten.  
HH. Hotermans, Moerman, Reyn-  
ders.  
HH. Gehlen, Lespagnard.  
HH. Geraerts, Spinnewyn.  
Mevr. Schüttringer, H. Van Dien-  
deren.

*Zie :*

**- 783 - 96 / 97 :**

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 tot 4 : Amendementen.

*Zie ook :*

- N° 6 : Tekst aangenomen door de commissie.

(\*) Derde zitting van de 49<sup>e</sup> zittingsperiode.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné le présent projet lors de ses réunions des 4, 10 et 11 décembre 1996.

Conformément à l'article 80 de la Constitution, le gouvernement a demandé l'urgence lors du dépôt du projet de loi.

En vertu de l'article 40bis du règlement, celle-ci est « considérée comme acquise sans que la Chambre ait à se prononcer ».

Lors de sa réunion du 4 décembre 1996, la commission parlementaire de concertation a fixé le délai d'évocation à 5 jours et le délai d'examen à 15 jours (Doc. Chambre n° 82/13).

Le 10 décembre, la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques, qui avait souhaité connaître le point de vue de la Cour des comptes, a entendu M. de Fays, conseiller à la Cour des comptes.

Par 6 voix contre 4, la commission a alors rejeté la proposition de M. Van Dienderen de charger la Cour des comptes de la rédaction d'un avis détaillé sur le projet de loi et sur la problématique du contrôle.

Enfin, le Ministre des Transports s'est engagé à ne pas demander à la séance plénière de la Chambre de se prononcer sur le présent projet avant que la Commission européenne n'ait approuvé le schéma qui lui a été notifié.

## I. — EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Les caractéristiques essentielles du financement du projet de train à grande vitesse sont les suivantes :

1. La structure de financement envisagée porte sur un montant total de 125 milliards de francs belges courants. Le programme d'investissements ayant été établi en francs constants 1994, et compte tenu du calendrier de versement des fonds entre 1996 et 2000, le montant précité correspond à un montant de 115 milliards de francs belges 1994. Ce dernier montant est la somme de :

a) 110,91 milliards de francs 1994 pour investissements en infrastructure TGV, dont 35,70 milliards de francs sont déjà réalisés et préfinancés par la Société nationale des Chemins de fer belges (la « SNCB ») et 75,21 milliards de francs restent encore à réaliser (au 1<sup>er</sup> janvier 1996);

b) 4,24 milliards de francs 1994 pour investissements en matériel roulant TGV, à réaliser entre 1996 et 2005.

Au montant de 125 milliards de francs belges s'ajoutera l'intervention des Pays-Bas pour le tron-

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 4, 10 en 11 december 1996.

Overeenkomstig artikel 80 van de Grondwet, heeft de regering bij de indiening van het wetsontwerp de spoedbehandeling gevraagd.

Krachtens artikel 40bis van het Reglement wordt die urgentie « als verworven beschouwd zonder dat de Kamer zich moet uitspreken ».

Tijdens haar vergadering van 4 december 1996 heeft de parlementaire overlegcommissie de evocatietermijn op 5 dagen en de onderzoekstermijn op 15 dagen (Stuk Kamer nr. 82/13).

De commissie, die het standpunt van het Rekenhof wenste te kennen, heeft op 10 december de heer de Fays, raadsheer bij het Rekenhof, gehoord.

Het voorstel van de heer Van Dienderen om het Rekenhof te belasten met de opstelling van een gedetailleerd advies over het wetsontwerp en de problemen in verband met de controle, werd door de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven verworpen met 8 tegen 4 stemmen.

De minister van Vervoer heeft er zich, tot slot, toe verbonden de plenaire vergadering van de Kamer niet te vragen zich over dit ontwerp uit te spreken alvorens de Europese Commissie het haar voorgedragen financieringsschema heeft goedgekeurd.

## I. — INLEIDING VAN DE MINISTER VAN VERVOER

De basiskennmerken van de financiering van het HST-project zijn :

1. De geplande financieringsstructuur slaat op een totaalbedrag van 125 miljard Belgische frank tegen de huidige koers. Aangezien het investeringsprogramma werd vastgesteld in constante franken (waarde 1994) en rekening houdend met het voor de stortingen tussen 1996 en 2000 in uitzicht gestelde tijdschema, stemt voormeld bedrag overeen met een bedrag van 115 miljard Belgische frank 1994. Dit laatste bedrag omvat :

a) 110,91 miljard frank 1994 voor investeringen in HST-infrastructuur, waarvan reeds 35,70 miljard frank door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (de « NMBS ») werd ingebracht en vooraf gefinancierd; 75,21 miljard blijft (tegen uiterlijk 1 januari 1996) te voldoen;

b) 4,24 miljard frank 1994 voor investeringen in rollend HST-materieel, die tussen 1996 en 2005 moeten worden gedaan.

Aan het bedrag van 125 miljard Belgische frank moet, in uitvoering van de door beide landen gesloten

çon Anvers/frontière néerlandaise, faisant l'objet d'un accord politique avec ce pays. Cet accord devra encore être transposé dans une convention bilatérale en bonne et due forme. Cette intervention couvre des surcoûts qu'entraîne pour la Belgique la construction de la ligne Anvers/frontière néerlandaise selon le tracé « A16-E19 » par rapport au tracé « Havenweg ». Cette intervention viendra également s'inscrire dans la structure de financement décrite ci-dessous.

2. Afin d'assurer la transparence du financement, les fonds nécessaires aux investissements TGV seront centralisés dans une société d'investissement séparée de la SNCB, la Financière TGV. L'origine de ce financement se décomposera comme suit :

- la Société Fédérale de Participations, un holding de droit public entièrement contrôlé par l'Etat belge mais qui opère selon des critères financiers et bancaires, fera des apports en fonds propres à la Financière TGV pour un montant total de 30 milliards de francs;

- la SNCB apportera au capital de la Financière TGV des immeubles pour une valeur de 10 milliards de francs; ces immeubles seront ensuite aliénés par la Financière TGV, lui permettant ainsi d'affecter le produit des ventes au service financier de ses emprunts;

- le secteur privé sera invité à participer à la Financière TGV au moyen d'apports en fonds propres pour un montant de l'ordre de 10 milliards de francs;

- les subsides octroyés par l'Union européenne pour le financement du projet TGV belge (qui sont actuellement alloués à la SNCB);

- l'intervention des Pays-Bas pour le tronçon Anvers/frontière néerlandaise (voir le point 1 ci-dessus);

- le solde fera l'objet d'emprunts auprès de la Banque européenne d'Investissement et/ou d'autres institutions financières.

Ces emprunts bénéficieront de la garantie de l'Etat jusqu'à concurrence d'un plafond de 100 milliards de francs. Cette garantie sera gratuite à hauteur d'un encours de 75 milliards de francs; au-delà de ce montant, une prime de garantie ordinaire sera due. Il n'est pas prévu qu'il soit fait appel à cette garantie par les créanciers, dans la mesure où les projections financières font apparaître que tout l'endettement de la Financière TGV pourra être amorti au moyen des dividendes versés par la SNCB et du produit de la vente des immeubles apportés par la SNCB.

3. La Financière TGV apportera les fonds ainsi récoltés au capital de la SNCB. Ces apports seront effectués selon un calendrier qui s'étend de 1996-1997 à l'an 2000. En contrepartie de ces apports, la SNCB émettra des actions privilégiées sans droit de vote, donnant droit à des dividendes privilégiés jusqu'en 2020.

Pour les exercices précédant l'exercice 2006, ces dividendes privilégiés s'élèveront à 5,90 pour cent. A

politieke overeenkomst, de bijdrage van Nederland voor het traject Antwerpen/Nederlandse grens worden toegevoegd. Die overeenkomst moet nog in een volwaardig bilateraal akkoord worden gegoten. De Nederlandse inbreng dekt de meerkosten die de keuze voor de lijn Antwerpen/Nederlandse grens via het traject « A16-E19 » in plaats van het traject « Havenweg » voor België inhoudt. Die inbreng zal ook in de voormelde financieringsstructuur verrekend worden.

2. Teneinde de doorzichtigheid van de financiering te waarborgen, worden de fondsen die nodig zijn voor HST-investeringen samengebracht in de HST-Fin, een van de NMBS gescheiden financieringsmaatschappij. De bronnen van die financiering zijn de volgende :

- de Federale Participatiemaatschappij, een holding naar publiek recht die volledig door de Belgische Staat gecontroleerd wordt, maar die volgens financiële en bankcriteria werkt, zal voor een totaalbedrag van 30 miljard BEF eigen fondsen in de HST-Fin inbrengen;

- de NMBS zal ter waarde van 10 miljard BEF onroerende goederen in het kapitaal van de HST-Fin inbrengen; deze goederen zullen vervolgens worden verkocht door de HST-Fin, die de opbrengst zal kunnen aanwenden voor de financiering van haar leningen;

- de particuliere sector zal worden uitgenodigd om in het kapitaal van de HST-Fin voor een bedrag van 10 miljard BEF aan eigen fondsen in te brengen;

- de door de Europese Unie toegekende subsidies voor de financiering van het Belgische HST-project (momenteel aan de NMBS toegewezen);

- de bijdrage van Nederland voor het traject Antwerpen/Nederlandse grens (cf. supra punt 1);

- het saldo zal worden gedekt door leningen bij de Europese Investeringsbank of andere financiële instellingen.

Die leningen zullen de staatswaarborg genieten tot een maximaal bedrag van 100 miljard BEF. Die staatswaarborg zal kosteloos zijn tot een maximaal uitstaand bedrag van 75 miljard BEF; boven dat bedrag zal een gewone garantiëpremie verschuldigd zijn. Er is niet in voorzien dat de schuldeisers een beroep op die waarborg doen : uit de financiële prognoses blijkt immers dat de schuld van de HST-Fin afgelost zal kunnen worden door middel van de door de NMBS gestorte dividend en de opbrengst van de verkoop van door de NMBS ingebrachte onroerende goederen.

3. De HST-Fin zal de aldus ingezamelde fondsen aan het NMBS-kapitaal toevoegen. Volgens planning moet dat tussen 1996-1997 en het jaar 2000 gebeuren. In ruil voor die inbreng zal de NMBS preferente aandelen zonder stemrecht uitgeven, die tot in het jaar 2020 een recht op preferente dividend openen.

Voor de boekjaren vóór 2006, zullen die preferente dividend 5,90 % bedragen. Vanaf 2006 zullen die

partir de 2006, ces dividendes se composeront d'un coupon fixe de 3,98 pour cent et d'un second dividende égal à 10 pour cent du chiffre d'affaires réalisé par la SNCB dans l'exploitation du TGV, soulignant ainsi l'aspect « project finance » de la structure de financement. Comme indiqué ci-dessus, ces dividendes ont été calculés de manière telle que la Financière TGV puisse désintéresser ses créanciers et rémunérer les apports des investisseurs privés. Dans la même optique, il est prévu que les taux de ces dividendes pourront être adaptés à la lumière notamment de l'évolution des taux sur les marchés financiers et du chiffre d'affaires TGV.

A partir de 2021, ces actions auront droit au même dividende que les actions ordinaires de la SNCB. Elles seront échangeables, à cette échéance et au choix de leur détenteur, contre des obligations subordonnées de la SNCB.

4. Cette structure de financement couvre un programme d'investissements en infrastructures et matériel roulant nécessaires à la réalisation du projet TGV belge, de frontière à frontière, à l'horizon 2005. Ce programme a été approuvé par le Conseil des ministres en sa séance du 5 juillet 1996 et fait l'objet d'un engagement contractuel de la SNCB dans le deuxième contrat de gestion qui sera prochainement conclu entre l'Etat belge et la SNCB.

En outre, le projet de loi qui devra être adopté pour la mise en œuvre de la présente structure de financement impose l'affectation des fonds apportés par la Financière TGV aux investissements en infrastructures et matériel roulant TGV. Il en résulte que, si le coût total de ces investissements était inférieur au montant de ces apports, il y aurait lieu de supprimer ou de restituer la partie excédentaire du financement. Il est également expressément prévu dans le projet de loi que les investissements en cause ne pourront pas faire l'objet d'un nouveau financement garanti par l'Etat, ni bénéficier de subsides à charge de l'Etat.

L'exécution du programme d'investissement sera suivie au moyen de rapports trimestriels et annuels à soumettre par la SNCB et de contrôles périodiques par les autorités compétentes. Ces rapports et mesures de contrôle seront prévus dans le deuxième contrat de gestion et dans un arrêté royal qui devra être adopté en vertu du projet de loi susvisé. Ce contrôle devra être facilité, d'une part, par la séparation comptable entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et les services de transport; d'autre part, par l'organisation en « centres autonomes d'activité » prévue dans le plan « Objectif 2005 » adopté le 15 février 1996 par le conseil d'administration de la SNCB. La séparation comptable évoquée sera instaurée par un arrêté royal dont le projet a été adopté par le Conseil des ministres en sa séance du 18 octobre 1996. Cet arrêté royal exécute la Directive 91/440

dividenden bestaan uit een vaste coupon van 3,98 % en uit een tweede dividend met een waarde gelijk aan 10 % van het door de NMBS met de exploitatie van de HST gehaalde omzetcijfer; op die manier wordt het aspect « project finance » van de opgezette financieringsstructuur in de verf gezet. Zoals zojuist aangestipt, werden die dividenden zo berekend dat de HST-Fin haar schuldeisers kan betalen en de inbreng van privé-beleggers kan vergoeden. In hetzelfde perspectief wordt de bepaling ingebouwd dat de rentevoeten van die dividenden zullen kunnen worden aangepast om in te spelen op de evolutie van de rentevoeten op de financiële markten en om rekening te houden met het bereikte HST-omzetcijfer.

Vanaf 2021 zullen die aandelen een recht openen op een zelfde dividend als voor de gewone NMBS-aandelen. Op die vervaldag kan de houder, zo hij dat wenst, die aandelen tegen NMBS-obligatieleningen omwisselen.

4. Die financieringsstructuur dekt een programma voor investeringen in infrastructuur en rollend materieel welke nodig zijn voor de verwezenlijking van het Belgische HST-project van grens tot grens tegen het jaar 2005. De Ministerraad heeft dat programma goedgekeurd op zijn vergadering van 5 juli 1996 en het maakt het voorwerp uit van de contractuele verbintenis in de tweede beheersovereenkomst die eerlang tussen de Belgische Staat en de NMBS zal worden gesloten.

Bovendien legt het wetsontwerp dat voor de praktische uitvoering van deze financieringsstructuur zal moeten worden aangenomen de aanwending op van de door de HST-Fin ingebrachte fondsen voor de investeringen in infrastructuur en rollend materieel voor de HST. Daaruit volgt dat, mocht de totale kostprijs van die investeringen onder het bedrag van die inbrengen liggen, het overschot van die financiering zou moeten worden geschrapt of teruggegeven. In het wetsontwerp wordt ook uitdrukkelijk bepaald dat voor die investeringen geen nieuwe financiering onder staatswaarborg zal mogen worden verricht en dat ze evenmin subsidies ten laste van de Staat zullen kunnen genieten.

De uitvoering van het investeringsprogramma zal worden opgevolgd door middel van driemaandelijks en jaarlijkse verslagen die aan de NMBS moeten worden voorgelegd en via periodieke controles door de bevoegde overheden. In die verslagen en controlemaatregelen is voorzien door het tweede beheerscontract en door een koninklijk besluit dat krachtens het bovengenoemde wetsontwerp zal moeten worden goedgekeurd. Die controle moet mogelijk worden gemaakt enerzijds door de boekhoudkundige opsplitsing van het beheer van de spoorweginfrastructuur en de transportdiensten en anderzijds door de organisatie in autonome activiteitscentra waarin is voorzien in het plan « Doelstelling 2005 » dat op 15 februari 1996 werd goedgekeurd door de raad van bestuur van de NMBS. De hierboven vermelde boekhoudkundige opsplitsing zal worden doorgevoerd

du 29 juillet 1991 relative aux développements des chemins de fer communautaires.

5. La structure de financement décrite ci-dessus est apparue au gouvernement comme une solution originale dont le coût et l'impact sur le budget de l'Etat sont atténués grâce à l'intervention du secteur privé et l'effort demandé à la SNCB au travers de son apport d'immeubles à la Financière TGV.

Au niveau européen, cette structure de financement permettra à la Belgique d'honorer l'accord de La Haye du 21 novembre 1989, conclu avec l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni et les Pays-Bas, qui a défini les liaisons Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres (« PBKA-L ») comme une première étape dans la réalisation d'un réseau européen de liaisons à grande vitesse. Le Conseil européen a également consacré le projet PBKA-L comme projet prioritaire dans le cadre du développement de réseaux transeuropéens de transport, au travers de l'approbation du rapport du groupe Christophersen lors du sommet d'Essen des 9 et 10 décembre 1994.

6. Le gouvernement considère que le financement du volet infrastructure TGV décrit ci-dessus ne constitue pas une aide d'Etat au sens de l'article 92 <sup>(1)</sup> du Traité instituant la Communauté européenne. En effet, dans la logique des décisions adoptées par la Commission européenne, des investissements publics dans des infrastructures ferroviaires ne sont pas à considérer comme des aides d'Etat dès que ces infrastructures ne sont pas réservées à une seule entreprise mais sont accessibles à d'autres utilisateurs. L'infrastructure TGV belge répond à la définition d'infrastructure ferroviaire au sens de la Directive 91/440 et sera donc accessible à d'autres utilisateurs que la SNCB dans les limites de cette Directive (et sous réserve bien entendu de considérations de capacité et de sécurité).

En conclusion, l'adoption de ce projet permettra de respecter les engagements internationaux conclus par la Belgique mais surtout permettra la réalisation du TGV de frontière à frontière sans mettre en péril l'équilibre financier de la SNCB.

## II. — OBSERVATIONS GENERALES DES MEMBRES

*M. Reynders* juge positif qu'un mécanisme de financement soit mis en place afin de réaliser le projet de train à grande vitesse. Le projet de loi tel que présenté par le gouvernement lui paraît toutefois appeler un certain nombre de questions.

door een koninklijk besluit waarvan de Ministerraad het ontwerp reeds had goedgekeurd op zijn vergadering van 18 oktober 1996. Dit koninklijk besluit strekt tot uitvoering van Richtlijn 91/440 van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap.

5. Voormelde financieringsstructuur leek in de ogen van de regering een originele oplossing waarvan de kosten en het budgettaire effect door de inbreng van de privé-sector en door de aan de NMBS gevraagde inspanning (met name de onroerende goederen die de maatschappij in de HST-Fin inbrengt) beperkt gehouden worden.

Op Europees vlak zal die financieringsstructuur België in staat stellen de op 21 november 1996 in Den Haag met Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Nederland gesloten overeenkomst na te leven. Die overeenkomst legde de verbindingen Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen (de zogenaamde PBKA-L-verbinding) vast als een eerste fase in de aanleg van een Europees HST-net. De Europese Raad heeft ook — door middel van de goedkeuring van het rapport van de groep-Christophersen op de top van Essen van 9 en 10 november 1994 — het PBKA-L-project in het raam van de transeuropese netwerken voor vervoer als prioritair gesteld.

6. De regering is van oordeel dat de financiering van het hierboven omschreven onderdeel infrastructuur van de HST geen staatssteun is in de zin van artikel 92 <sup>(1)</sup> van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap. In de logica van de beslissingen die door de Europese Commissie werden genomen, moeten overheidsinvesteringen in spoorweginfrastructuur namelijk niet worden beschouwd als staatssteun, aangezien die infrastructuur niet is voorbehouden aan één enkel bedrijf, maar toegankelijk is voor andere gebruikers. De Belgische HST-infrastructuur beantwoordt aan de definitie van spoorweginfrastructuur in de zin van Richtlijn 91/440 en zal bijgevolg toegankelijk zijn voor andere gebruikers dan de NMBS, binnen de beperkingen van die Richtlijn (en natuurlijk onder voorbehoud van overwegingen inzake capaciteit en veiligheid).

Tot slot zal de goedkeuring van dit ontwerp het mogelijk maken de internationale verbintenissen na te komen die België heeft aangegaan, maar het zal vooral de verwezenlijking van de Hoge-snelheidslijn van grens tot grens mogelijk maken zonder het financiële evenwicht van de NMBS in gevaar te brengen.

## II. — ALGEMENE OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

*De heer Reynders* vindt het positief dat een financieringsregeling wordt opgezet om het HST-project uit te voeren. Zijns inziens kunnen bij het door de regering voorgestelde ontwerp echter een aantal vragen worden gesteld.

Il relève, tout d'abord, que le Conseil d'Etat a attiré l'attention sur la question de la conformité du projet au Traité instituant la Communauté européenne. Aux observations du Conseil d'Etat à ce sujet, il est répondu, dans l'exposé des motifs, que « le présent schéma financier a fait l'objet de consultations avec les services de la Commission et lui a été notifié à l'issue de ces consultations » (Doc. n° 783/1, p. 3). Le gouvernement a-t-il toutefois reçu de la commission l'assurance écrite que le schéma proposé ne soulève pas d'objection de sa part? En tout état de cause, la Chambre devrait être tenue informée de l'évolution de la procédure engagée auprès de la Commission européenne.

Le même intervenant constate que l'on crée de plus en plus d'institutions dont le statut se situe à la frontière entre droit public et droit privé. Ces institutions devraient faire l'objet d'un contrôle, auquel devrait être associée la Cour des comptes. Il faudrait pour ce faire mettre en place une formule spécifique, dès lors que ces institutions sui generis ne ressortissent pas à la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

Ce contrôle devrait s'accompagner d'une information à la Chambre qui soit beaucoup plus complète et plus régulière que le contrôle prévu pour les entreprises publiques autonomes dans le cadre de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Si des données confidentielles devaient être communiquées, il faudrait envisager, au sein de la commission concernée, la création d'une structure restreinte — associant majorité et opposition — qui bénéficierait d'une information complète.

La nécessité d'un contrôle est particulièrement vive en ce qui concerne la possibilité donnée à la SNCB d'utiliser provisoirement les fonds apportés par la Financière TGV (article 3, § 2).

Or, pour seul contrôle, le projet prévoit de déléguer au Roi le pouvoir d'encadrer la très large latitude qui est ainsi offerte à la SNCB. L'intervenant demande que la Cour des comptes soit ici chargée d'une mission spécifique et que des garanties soient données quant à la comptabilisation séparée des fonds en question.

Il s'inquiète par ailleurs que la possibilité qu'aura la SNCB d'utiliser à d'autres fins ces liquidités excédentaires n'incite le gouvernement, dans son anxiété à rencontrer les normes budgétaires résultant du Traité de Maastricht, à ne pas verser l'année prochaine à la SNCB les contributions qui lui sont dues.

Enfin, il demande la garantie que les actions privilégiées auxquelles donnera lieu l'opération soient bien considérées comme telles par l'administration fiscale. Dans le passé, on a en effet pu constater que

Eerst en vooral merkt hij op dat de Raad van State de aandacht heeft gevestigd op de vraag of het ontwerp wel conform het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap is. In de memorie van toelichting wordt op de opmerkingen van de Raad van State het volgende antwoord geformuleerd: « Dit financieel schema is voorwerp geweest van overleg met de diensten van de Commissie en is bij haar aangemeld na afloop van dit overleg. » (Stuk nr. 783/1, blz. 3). Beschikt de regering echter over een schriftelijke bevestiging van de Commissie dat zij geen bezwaar tegen het voorgestelde schema heeft. Wat er ook van zij, de Kamer moet op de hoogte gehouden blijven van de procedure die bij de Europese Commissie wordt opgestart.

Dezelfde spreker stelt vast dat men almaar meer instellingen met half publiekrechtelijk, half privaatrechtelijk statuut opricht. Die instellingen moeten worden onderworpen aan een controle waarbij ook het Rekenhof moet worden betrokken. Daartoe moet een specifieke formule worden uitgewerkt, aangezien die instellingen in se niet onder de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut vallen.

Die controle zou gepaard moeten gaan met een regelmatigere en vollediger voorlichting van de Kamer dan die waarin de controle op sommige economische overheidsbedrijven waarvan sprake in de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, voorziet.

De mededeling van vertrouwelijke informatie dient te gebeuren via een beperkte structuur in de betrokken commissie zelf, waarvan zowel meerderheid als oppositie deel uitmaken en waaraan de volledige informatie kan worden verstrekt.

Zo'n controle is vooral noodzakelijk op de aan de NMBS geboden mogelijkheid om de fondsen voor de HST-financiering — voorlopig — voor andere investeringen aan te wenden (art. 3, § 2).

Als enige vorm van controle bepaalt het ontwerp echter dat de Koning de bevoegdheid moet worden gelaten om de zeer grote speelruimte waarover de NMBS op die manier beschikt, in goede banen te leiden. De spreker vraagt in dit verband het Rekenhof met een specifieke opdracht te belasten en waarborgen inzake de aparte verrekening van de kwetsbare fondsen in te bouwen.

De NMBS zal dus over de mogelijkheid beschikken om die overschotten voor andere doeleinden aan te wenden. De spreker vreest dan ook dat zulks de regering, geobsedeerd als ze is om toch maar de Maastrichtnorm te halen, ertoe zal aanzetten om de bijdragen die de NMBS toekomen, volgend jaar niet aan de spoorwegmaatschappij door te storten.

Ten slotte zou hij graag gewaarborgd zien dat de preferente aandelen waartoe die verrichting aanleiding zal geven, door de belastingadministratie ook als dusdanig beschouwd worden. In het verleden is

celle-ci n'hésitait à procéder à une requalification qui devrait pourtant être la prérogative du Parlement.

\*  
\* \*

*M. Van Aperen* déclare partager les interrogations de l'intervenant précédent.

Il s'étonne par ailleurs que le gouvernement, conformément à l'article 8 de la Constitution, ait demandé l'urgence pour le présent projet, alors qu'il n'a pas semblé faire montre de la même hâte à transposer la directive 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires.

\*  
\* \*

*M. Van Dienderen* juge cette demande d'urgence d'autant plus contestable que, comme l'a relevé le Conseil d'Etat, « les dispositions envisagées ne pourront recevoir exécution aussi longtemps que la Commission européenne ne les aura pas déclarées compatibles avec les obligations découlant du Traité » (ibid., p. 21). La réponse optimiste apportée par le gouvernement à cette observation dans l'exposé des motifs n'écarterait en rien ce danger.

L'intervenant estime que le gouvernement n'a pas davantage répondu de manière claire et satisfaisante à la deuxième observation du Conseil d'Etat, selon lequel le projet « doit être fondamentalement revu afin d'en assurer la conformité aux directives de coordination du droit des sociétés. » (ibidem, p. 22).

Le membre déplore par ailleurs le manque de clarté, voire de lisibilité de l'exposé des motifs, en raison, principalement, du caractère cryptique et elliptique des nombreuses références que celui-ci contient.

Il constate que la création de la Financière TGV ajoute encore au manque de transparence qui caractérise déjà à l'heure actuelle les filiales de la SNCB. Il convient dès lors, comme l'a proposé le premier intervenant, de soumettre la nouvelle société à un contrôle de la Cour des comptes.

Le membre s'inquiète par ailleurs de savoir quels biens immobiliers constitueront l'apport de la SNCB à la Financière TGV et seront ultérieurement vendus. Il ne faudrait pas que soient mis en vente des terrains qui pourraient s'avérer précieux dans le cadre des réponses à trouver au problème de la mobilité (assiettes de lignes actuellement désaffectées mais dont la réouverture pourrait être nécessaire ou terrains pouvant être utilisés pour le transbordement des marchandises). Ne devrait-on pas, par ailleurs, envisager de classer certains terrains en zone verte

immers al gebleken dat die administratie niet aarzeld de dergelijke verrichtingen te herkwalficeren, terwijl zulks een voorrecht van het parlement hoort te zijn.

\*  
\* \*

*De heer Van Aperen* verklaart de bekommernis van de vorige spreker te delen.

Hij toont zich verder verbaasd over het feit dat de regering, overeenkomstig artikel 80 van de Grondwet, de spoedbehandeling gevraagd heeft voor dit ontwerp, terwijl diezelfde regering blijkbaar niet dezelfde haast aan de dag heeft gelegd om Richtlijn 91/440 van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap om te zetten.

\*  
\* \*

*De heer Van Dienderen* vindt zo'n vraag tot spoedbehandeling zeker aanvechtbaar daar, luidens een opmerking van de Raad van State: « de voorgenomen bepalingen geen uitvoering kunnen krijgen zolang de Commissie ze niet verenigbaar heeft verklaard met de verplichtingen voortvloeiend uit het Verdrag » (ibidem, blz. 21). Het optimistische antwoord van de regering op die opmerking (zie memorie van toelichting) neemt dat gevaar hoegenaamd niet weg.

De spreker is ook van oordeel dat de regering geen klaar en afdoend antwoord heeft gegeven op de tweede opmerking van de Raad van State, waarin wordt gesteld dat het ontwerp « wezenlijk moet worden herzien, zodat het in overeenstemming wordt gebracht met de richtlijnen strekkende tot het coördineren van het vennootschapsrecht. » (ibidem, blz. 22).

Het lid betreurt voorts dat de memorie van toelichting, vooral gelet op de talrijke volstrekt onbegrijpelijke en verkort weergegeven verwijzingen die erin voorkomen, weinig helder en zelfs onleesbaar is.

Hij stelt vast dat de oprichting van de HST-Fin dat ondoorzichtige karakter, dat nu reeds zo typisch is voor de NMBS-dochterondernemingen, nog doet toenemen. Zoals de eerste spreker heeft voorgesteld, moet de nieuwe vennootschap aan een nieuwe controle door het Rekenhof worden onderworpen.

Het lid vraagt zich voorts niet zonder enige bezorgdheid af welke onroerende goederen de NMBS in de HST-Fin zal inbrengen en achteraf zullen worden verkocht. Het mag niet zo zijn dat gronden die waardevol zouden kunnen blijken om op het mobiliteitsprobleem in te spelen (beddingen van momenteel in onbruik geraakte lijnen, maar waarvan de heringebruikname noodzakelijk kan worden) of terreinen die voor de goederenoverslag kunnen worden gebruikt, achteraf te koop worden aangeboden. Dient verder niet te worden overwogen een aantal gronden

pour compenser les pertes d'espaces verts engendrées par la construction du TGV?

Constatant, d'une part, que la gratuité de la garantie de l'Etat pour les emprunts à souscrire par la Financière TGV ne s'exercera que jusqu'à hauteur d'un encours de 75 milliards de F, et, d'autre part, que les investissements du projet TGV ne pourront pas, à concurrence de l'enveloppe « Financière TGV », de 125 milliards de F, faire l'objet d'un financement supplémentaire nouveau garanti par l'Etat, l'intervenant demande si ces précautions indiquent que l'on s'attend d'ores et déjà à un dépassement de l'enveloppe prévue.

En ce qui concerne l'accord politique conclu avec les Pays-Bas, le membre demande quand la convention sera signée. Quel sera l'interlocuteur belge des Pays-Bas : l'Etat fédéral, la Région flamande ou les deux à la fois?

Enfin, que faut-il attendre du financement européen d'une part et de la contribution allemande d'autre part?

\*  
\* \*

*M. Roose* précise quelles doivent être les lignes de force de la mise en œuvre du projet TGV.

*1. La mise en œuvre du projet doit aller de pair avec un renforcement du trafic intérieur*

En premier lieu, le TGV empruntera au maximum les voies existant en Flandre et son financement partagé permettra d'étendre la capacité ferroviaire en trois points stratégiques du réseau ferroviaire flamand :

- les troisième et quatrième voies Hal-Bruxelles;
- les troisième et quatrième voies Louvain-Bruxelles;
- la mise en tunnel de la gare Anvers-Central, y compris les travaux d'amélioration de la ligne Bruxelles-Anvers.

Un montant de 38,6 milliards de francs est prévu pour ces trois projets situés sur les principaux axes du réseau ferroviaire intérieur, projets qui doivent pour le reste être financés à 100 % à l'aide de la dotation allouée aux autorités fédérales et ce, probablement à charge d'autres projets afférents au transport intérieur.

En second lieu, indépendamment du projet TGV, les subventions annuelles destinées au trafic ferroviaire intérieur sont, dans le cadre du nouveau programme d'investissement 1996-2005, portées de 16-17 à 23 milliards de francs pour les dix prochaines années.

La création de la Financière TGV devrait permettre d'assurer l'exécution complète du projet TGV ainsi que de projets liés au trafic intérieur et susceptibles d'améliorer celui-ci. L'article 3, § 2, prévoit que la SNCB pourra, sous sa responsabilité, utiliser les

als groene zones in te kleuren om het door de HST-aanleg veroorzaakte verlies van groene ruimtes te compenseren?

Wij stellen twee dingen vast. Ten eerste : de kostenvrije staatswaarborg voor leningen die door de HST-Fin zullen worden aangegaan, slaat maar op een uitstaand bedrag van ten hoogste 75 miljard. Ten tweede : de investeringen in het HST-project kunnen — buiten de HST-Fin-enveloppe van 125 miljard frank — niet in aanmerking komen voor een nieuwe bijkomende financiering onder staatswaarborg. Gelet op beide vaststellingen, vraagt de spreker zich af of men er nu reeds vanuit gaat dat de uitgetrokken enveloppe zal worden overschreden.

In verband met het politieke akkoord dat met Nederland werd gesloten, vraagt het lid wanneer de overeenkomst zal worden ondertekend. Wie zal de gesprekspartner van Nederland zijn : de federale overheid, het Vlaamse Gewest of beide tegelijkertijd?

Wat valt ten slotte te verwachten van de Europese financiering enerzijds en van de Duitse inbreng anderzijds?

\*  
\* \*

*De heer Roose* verwijst naar de krijtlijnen waarbinnen de uitvoering van het HST-project moet liggen.

*1. De uitvoering van het project moet gekoppeld zijn aan een versterking van het binnenlands verkeer*

Ten eerste wordt de HST in Vlaanderen maximaal over bestaande sporen geleid en maakt de gedeelde financiering dat de HST de uitbreiding van de spooractiviteit helpt bekostigen op drie strategische onderdelen van het Vlaamse spoornet :

- derde en vierde spoor Halle-Brussel;
- derde en vierde spoor Leuven-Brussel;

— ondertunneling van het station Antwerpen-Centraal, inclusief de verbeteringswerken aan de lijn Brussel-Antwerpen.

In de HST-prijs is 38,6 miljard frank ingeschreven voor deze drie projecten op de belangrijkste assen voor het binnenlands treinverkeer, die anders voor honderd procent uit de dotatie van de federale overheid moet komen, én dit waarschijnlijk ten laste van andere projecten op het binnenlands vervoer.

Ten tweede worden, los van het HST-project, in het kader van het nieuw investeringsprogramma 1996-2005 de jaarlijkse subsidies voor het binnenlands treinverkeer fors opgetrokken van 16 à 17 miljard frank naar 23 miljard frank voor de komende tien jaar.

De oprichting van de HST-Fin zou de volledige uitvoering garanderen van het HST-project en daarmee ook van de projecten die het binnenlands vervoer ten goede komen en ermee samenhangen. Artikel 3, § 2, geeft de NMBS de mogelijkheid om op haar



L'article 3, § 2, alinéa 2, dispose que le Roi prendra les mesures nécessaires en vue d'assurer la transparence de l'utilisation des fonds et le contrôle de leur affectation finale. Comment le ministre s'y prendra-t-il? Qu'advient-il des « charges du passé »?

Reste à savoir enfin ce qu'il adviendra si le financement assuré par la Financière TGV s'avère insuffisant couvrir le coût total du projet TGV. Il est absolument exclu que le coût supplémentaire découlant du tracé « E19 » ne débouche sur l'abandon du développement parallèle des branches nord et est au profit de la liaison la moins rentable.

Le ministre propose dès lors, dans le projet, de verser un dividende fixe pour rembourser le capital, à distribuer par la Financière TGV. Vu sous cet angle, le financement par le biais de la Financière TGV tient davantage d'un simple prêt que d'un investissement à risque.

In artikel 3, § 1, van het wetsontwerp wordt de Koning opgedragen de nodige maatregelen te nemen om de nodige transparantie te voorzien in de aanwending en de controle op de finale bestemming van de HST-fondsen. Hoe zal de minister hier tewerk gaan? Wat met de « lasten uit het verleden »?

Ten slotte blijft de vraag wat er gebeurt indien de financiering via HST-Fin ontoereikend zou zijn om de globale kostprijs van het HST-project te dragen. Het moet absoluut uitgesloten zijn dat b.v. de meerkost van het E19-tracé zou leiden tot het doorbreken van de parallelle uitbouw van de noord- en oosttak, ten voordele van de minst rendabele verbinding.

Daarom stelt de minister in het ontwerp voor een vast dividend te betalen voor de vergoeding van het kapitaal dat via de HST-Fin zal worden uitgereikt. In deze heeft de financiering via de HST-Fin dan ook veel meer weg van een gewone lening, dan van een risicodragende belegging.

Qu'advient-il si le secteur privé n'est pas disposé à avancer 10 milliards de francs?

Quel rapport y a-t-il entre le dividende fixe que la SNCB sera tenue de verser à la Financière TGV et les résultats nets de l'activité transport du TGV? Pourquoi n'est-ce qu'à partir de 2006 qu'un lien est établi entre les résultats du trafic voyageurs et le remboursement de la Financière TGV? L'élément variable du remboursement ne pourrait-il intervenir plus tôt?

Le ministre a-t-il l'intention de se servir de l'article 4, § 1<sup>er</sup>, c), afin d'établir, dès avant 2006, un lien entre le dividende et les résultats du TGV?

\*  
\* \*

*M. Huysentruyt* rappelle l'opposition de son groupe politique au projet de train à grande vitesse et, plus particulièrement, à la construction des branches nord et est de ce réseau, eu égard au coût du projet, à son absence de rentabilité et au fait que ce sont essentiellement les francophones qui en sont partisans.

Le montage financier qui est maintenant proposé par le gouvernement va reporter le coût du projet dans le futur, selon la technique traditionnelle. Qu'advient-il, en outre, si ce coût se révèle plus élevé que prévu — ce qui risque fort d'être le cas?

Que prévoit-on pour les frais de fonctionnement de la Financière TGV?

L'intervenant estime que ce montage compliqué constitue un artifice budgétaire, devant permettre aux budgets pour 1997 et 1998 de rencontrer les normes imposées par l'UE.

\*  
\* \*

Comme le troisième intervenant, *M. Van Eetvelt* souhaite que l'on soit attentif au rôle potentiel que pourraient jouer, par exemple dans le plan global de mobilité encore à déposer, les biens immobiliers appelés à constituer l'apport de la SNCB dans la Financière TGV. Ne conviendrait-il pas dès lors, pour établir la liste de ces biens, de consulter les régions?

L'intervenant se demande par ailleurs si les dividendes privilégiés prévus par l'article 4 ne pourraient être rendus disponibles pour les investissements au bénéfice du trafic intérieur. Par ailleurs, pourquoi ces dividendes privilégiés sont-ils calculés, pour la période 2006-2020, sur la base du chiffre d'affaires et non sur la base — plus courante — du bénéfice?

\*  
\* \*

Wat zal er gebeuren indien de privé-sector niet bereid is om 10 miljard frank op tafel te leggen?

Welke is de verhouding tussen het vast dividend dat de NMBS aan de HST-Fin zal moeten uitbetalen tot de netto-vervoersopbrengsten van de HST? Waarom wordt pas vanaf 2006 een verband gelegd tussen de reizigersopbrengsten en de terugbetaling van HST-Fin? Zou het variabel component van de terugbetaling niet sneller kunnen spelen?

Heeft de minister de intentie om van artikel 4, § 1c, gebruik te maken om reeds voor 2006 een verband te leggen tussen het dividend en de opbrengsten van de HST?

\*  
\* \*

*De heer Huysentruyt* herinnert eraan dat zijn fractie gekant was tegen het HST-project en meer in het bijzonder tegen de verwezenlijking van de vertakkingen naar het noorden en het oosten, en zulks wegens de kostprijs van het project, wegens het gebrek aan rendabiliteit en wegens het feit dat vooral de Franstaligen er voorstander van zijn.

De financiële constructie die de regering nu voorstelt, zal de kosten van het project volgens de beproefde methode naar de toekomst verschuiven. Wat zal er trouwens gebeuren mocht die kostprijs hoger blijken te liggen dan gepland — wat trouwens het geval dreigt te zijn?

Waarin wordt voorzien om de werkingskosten van de HST-Fin te betalen?

De spreker is de mening toegedaan dat deze ingewikkelde constructie een budgettaire kunstgreep is, die het mogelijk moet maken dat de begrotingen van 1997 en 1998 de door de EU opgelegde normen halen.

\*  
\* \*

De derde spreker, *de heer Van Eetvelt*, vraagt dat de potentiële rol die de onroerende goederen die de bijdrage van de NMBS in de HST-Fin zullen moeten uitmaken, bijvoorbeeld in het nog in te dienen allesomvattende plan voor de mobiliteit zouden kunnen spelen, niet uit het oog zou worden verloren. Zou het dan ook niet een goede zaak zijn bij het opstellen van de lijst van die goederen de gewesten te raadplegen?

De spreker vraagt zich trouwens af of de preferente dividend waarin artikel 4 voorziet, niet beschikbaar zouden kunnen worden gesteld voor de investeringen ten voordele van het binnenlands verkeer. Waarom worden die preferente dividend voor de periode 2006-2020 trouwens berekend op basis van de omzet en niet op de meer gangbare basis van de winst?

\*  
\* \*

*M. Fournaux* rappelle que, pour la Régie des Bâtiments, où une opération de vente d'une partie du patrimoine immobilier a déjà été amorcée, les prévisions de rentrées financières ne sont pas atteintes. Comment dès lors, dans le cas présent, les estimations devant permettre un apport de 10 milliards de francs ont-elles été réalisées? Le Ministre pourrait-il communiquer la liste de ce qui pourrait ainsi être vendu ou cédé?

### III. — DISCUSSION GENERALE

#### *Compatibilité avec le Traité instituant la Communauté européenne*

*Le Ministre* souligne que les services de la Commission européenne ont été consultés sur le schéma financier proposé. Le gouvernement est dès lors confiant que ce dernier ne soulèvera pas d'objections de la part de la Commission, à laquelle il a été notifié le 30 octobre dernier.

*Le Ministre* déclare qu'il ne demandera pas à la séance plénière de la Chambre de voter sur le présent projet avant que la Commission européenne n'ait donné sa réponse, qu'il portera dès lors à la connaissance de la Chambre.

*M. Van Aperen* estime que les dispositions de la directive 91/440 du 29 juillet 1991 — directive que le gouvernement ne s'est guère hâté de transposer, mais à laquelle l'exposé des motifs fait précisément référence — risquent d'être à la base d'un rejet du présent projet de financement de la part de la Commission européenne.

#### *L'enveloppe prévue*

*Le Ministre* concède que les estimations de coûts, quelle que soit la rigueur que l'on mette à les établir, constituent par définition un pari sur l'avenir.

Il souligne par ailleurs sa volonté de voir tous les intervenants dans la réalisation du projet faire preuve de la plus grande rigueur dans l'exécution des budgets.

Si, malgré ceci, l'enveloppe prévue venait à être dépassée, il faudrait apporter une réponse au problème qui se poserait à ce moment; toutefois, à l'heure actuelle, il ne peut être présumé de cette réponse.

Pour ce qui est du remboursement des montants ainsi mis à la disposition de la SNCB, le schéma élaboré prévoit le remboursement des emprunts de 1997 au 15 juin 2020. Dans les simulations effectuées, le total des intérêts à payer sur l'ensemble de la période s'élève à 64 milliards, les amortissements intervenant pour 88 milliards.

*Le Ministre* souligne que, si la Financière TGV est un instrument appelé à traiter des montants très importants, ses frais de fonctionnement resteront par contre limités. Les simulations effectuées prévoient en effet un montant annuel de 40 millions de

*De heer Fournaux* herinnert eraan dat voor de Regie der Gebouwen, waarvoor de verkoop van een deel van het onroerend patrimonium reeds werd aangekondigd, de geraamde financiële inkomsten niet worden gehaald. Hoe kwam men in dit geval tot de ramingen die voorzagen in een inbreng van 10 miljard frank? Zou de minister de lijst kunnen bezorgen van wat op die manier zou kunnen worden verkocht of overgedragen?

### III. — ALGEMENE BESPREKING

#### *Overeenstemming met het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap*

*De minister* onderstreept dat werd overlegd met de diensten van de Europese Commissie inzake het voorgestelde financieringsschema. De regering vertrouwt er derhalve op dat dit schema geen bezwaren zal oproepen bij de Commissie, die op 30 oktober jl. in kennis werd gesteld van dit schema.

*De minister* verklaart dat hij pas na ontvangst van het antwoord van de Europese Commissie de plenaire vergadering van de Kamer zal verzoeken over het voorliggende wetsontwerp te stemmen. Hij zal dus ook dat antwoord aan de Kamer meedelen.

Volgens *de heer Van Aperen* is het niet uitgesloten dat de Europese Commissie deze ontwerp-financiering zal verwerpen op grond van de bepalingen van Richtlijn 91/440 van 29 juli 1991, die door de regering zeker niet met bekwame spoed werd omgezet, maar precies die richtlijn waarnaar de memorie van toelichting verwijst.

#### *De vooropgestelde financiële enveloppe*

*De minister* erkent dat de kostenramingen, hoe nauwgezet die ook tot stand mogen komen, per definitie een wissel op de toekomst zijn.

Hij onderstreept voorts dat het zijn vaste wil is dat alle bij de tenuitvoerlegging van dit project betrokken partijen bij de concretisering van hun budgetten blijk zouden geven van de grootste omzichtigheid.

Mocht de in uitzicht gestelde enveloppe desondanks toch worden overschreden, dan dient een oplossing te worden gezocht voor de moeilijkheden die zich dan zullen voordoen; nu kan evenwel niet worden uitgegaan van die mogelijkheid.

In verband met de terugbetaling van de aldus aan de NMBS ter beschikking gestelde middelen, voorziet het vooropgestelde schema dat de leningen van 1997 op 15 juni 2020 zullen worden terugbetaald. Uit de simulaties blijkt dat de interesten die in die hele periode moeten worden betaald, in totaal 64 miljard frank bedragen, de aflossingen 88 miljard frank.

*De minister* wijst erop dat hoewel de HST-Fin een instrument wordt dat weliswaar zeer hoge bedragen zal moeten beheren, de eigen werkingsmiddelen daarentegen heel beperkt zullen zijn. De simulaties geven immers een jaarlijks bedrag aan van 40 mil-

francs pour les frais de fonctionnement de la Financière TGV. Ce montant sera indexé.

*Financement provenant de l'Union européenne et de pays tiers*

*Le Ministre* déclare que, sur la base des décisions antérieures, les subsides octroyés par l'Union européenne au financement du projet TGV belge devraient représenter au minimum un total de 10,73 milliards de FB. Ces subsides, qui sont actuellement alloués à la SNCB, iront dorénavant à la Financière TGV.

Si une décision intervenait en ce sens au sein de l'Union européenne, le montant cité ci-avant serait susceptible d'être revu à la hausse.

Pour ce qui est de l'accord politique conclu avec le gouvernement néerlandais, il reste à le traduire dans un traité bilatéral, qui devra être proposé à l'assentiment du Parlement. Ce projet de convention est en cours de rédaction.

Au sujet de la contribution des Pays-Bas, *M. Van Aperen* relève qu'un montant de 3,65 milliards est d'ores et déjà inscrit au budget pour 1997 au titre de recette, sans qu'il y ait inscription de dépense équivalente. Pour 1997, cet argent est donc en fait engrangé par le budget de l'Etat, ce qui améliore d'autant la situation de celui-ci vis-à-vis des normes budgétaires prescrites par le Traité de Maastricht.

*Le Ministre* confirme l'inscription de cette recette non fiscale, qui correspond au montant minimum que verseront les Pays-Bas en 1997. Ce versement n'implique cependant pas que la SNCB aura besoin en 1997 de ces crédits pour les investissements visés : la première étape est en effet d'effectuer les différents préparatifs à l'obtention des permis de bâtir. Il n'y a dès lors rien d'étonnant à ce qu'il y ait décalage entre l'inscription de la recette et celle de la dépense.

*M. Van Aperen* fait observer qu'il aurait été possible d'inscrire cette recette dans un fonds de réserve destiné au financement du TGV. Il craint que quand, dans un budget ultérieur, la dépense sera inscrite, ce ne soit pour un montant diminué.

*Le Ministre* répond que, dès lors qu'il a été opté pour la formule du traité entre deux Etats, l'inscription dans le budget de l'Etat au titre de recette non fiscale constitue la procédure logique.

*Les biens immobiliers*

*Le Ministre* estime extrêmement positif qu'il y ait contribution de la SNCB au capital de la Financière TGV, puisque cet outil est créé au bénéfice de la société ferroviaire. Il attire par ailleurs l'attention sur la réserve de biens non affectés à l'exploitation dont dispose la SNCB et sur le fait que ces biens — essentiellement des terrains et des bâtiments — font

joen frank voor de werkingsmiddelen van de HST-Fin. Dat bedrag wordt aan het indexcijfer aangepast.

*Financiering door de Europese Unie en derde landen*

*De minister* verklaart dat op grond van de eerdere beslissingen, de Europese Unie voor de financiering van het Belgische HST-project ten minste 10,73 miljard frank aan subsidies zal uitkeren; die gelden worden thans aan de NMBS toegekend, maar zullen voortaan aan de HST-Fin worden uitgekeerd.

Mocht binnen de Europese Unie ter zake een beslissing worden genomen, dan kan voormeld bedrag worden verhoogd.

Het met de Nederlandse regering gesloten politiek akkoord moet nog worden omgezet in een bilateraal verdrag, dat aan het parlement ter bekrachtiging zal worden voorgelegd. Dat ontwerp-verdrag is op dit ogenblik in voorbereiding.

*De heer Van Aperen* stipt inzake de Nederlandse bijdrage aan dat op de begroting 1997 nu al een bedrag van 3,65 miljard frank is geboekt als ontvangsten, zonder dat voor een zelfde bedrag een uitgave is opgenomen. In feite worden die gelden nu al in de Rijksbegroting 1997 opgenomen, wat die dus met hetzelfde bedrag bijkleurt ten opzichte van de budgettaire normen, zoals die zijn opgelegd door het Verdrag van Maastricht.

*De minister* bevestigt de inschrijving van deze niet-fiscale ontvangsten die overeenstemmen met het minimumbedrag dat Nederland in 1997 zal betalen. Die betaling betekent evenwel niet dat de NMBS die kredieten in 1997 nodig zal hebben ter dekking van de voormelde investeringen; in een eerste fase moeten immers de bouwvergunningen worden verkregen. Er is derhalve niets bevreemdends aan het feit dat er enig tijdsverschil is tussen de boeking van de ontvangsten, respectievelijk de uitgaven.

*De heer Van Aperen* stelt dat die ontvangsten hadden kunnen worden opgenomen in een reservefonds voor de financiering van de HST. Hij vreest dat wanneer in een latere begroting de uitgave zal worden opgenomen, een lager bedrag zal worden ingeschreven.

*De minister* antwoordt dat aangezien werd geopteerd voor een verdrag tussen beide Staten, het logisch is dat het bedrag in kwestie in de Rijksbegroting wordt geboekt als niet-fiscale ontvangsten.

*Onroerend goed*

Volgens *de minister* is het uitermate positief dat de NMBS participeert in het kapitaal van de HST-Fin aangezien dit instrument de spoorwegmaatschappij ten goede zal komen. Hij attendeert overigens op het feit dat de NMBS nog beschikt over ander goed dat niet voor de exploitatie is bestemd. Voor die goederen (voornamelijk gronden en gebouwen) zijn er heel wat

l'objet de nombreuses demandes d'acquisition, de la part, par exemple, de collectivités locales.

Le mécanisme retenu pour réaliser cet apport prévoit l'étalement de celui-ci sur une période s'étendant de 1996-1997 à 2000, à raison d'au moins 10 % la première année et d'un minimum de 20 % par an pour chacune des années suivantes.

Afin d'éviter une insécurité en matière de prix qui ne laisserait pas d'être préjudiciable tant à la SNCB qu'à la Financière TGV, l'évaluation des biens sera faite par les comités d'acquisition auprès de l'Administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines, pour le 30 juin de l'année de l'apport.

Ce choix d'échelonner les apports se situe dans une autre logique que celle dans laquelle s'inscrit le règlement des apports en nature dans les lois coordonnées sur les sociétés commerciales. S'il n'y a dès lors pas définition des biens à priori, la SNCB communiquera néanmoins une liste indicative.

Le Ministre s'engage à préciser à la SNCB qu'il ne peut être question d'inclure dans cette liste des sites de voies désaffectées à l'heure actuelle mais susceptibles d'être remises en exploitation ultérieurement.

*MM. Van Aperen et Huysentruyt* jugent que l'agencement de l'apport de la SNCB témoigne jusqu'à la caricature de l'extrême complexité et de l'absence de transparence du montage financier mis en place : n'est-il pas absurdement compliqué que la SNCB apporte à la Financière TGV des biens immobiliers, qui seront ensuite vendus par cette dernière, laquelle mettra le produit de cette vente à la disposition de la SNCB?

*M. Van Eetvelt* plaide pour que l'on soit attentif à la valeur que peuvent revêtir les biens de la SNCB dans le cadre d'une politique de mobilité. En tout état de cause, les régions doivent avoir leur mot à dire dans la détermination des biens qui pourront être cédés. Il serait bon, par ailleurs, que la liste provisoire établie par la SNCB soit communiquée à la commission.

*M. Van Dienderen* demande si les différentes autorités publiques bénéficieront d'un droit de préemption.

*Le Ministre* répond que le présent projet ne modifie en rien les dispositions qui régissent la cession par la SNCB de ses biens.

La régionalisation de la SNCB n'est pas davantage à l'ordre du jour. Dans la pratique, il y aura toutefois fatalement une collaboration entre les régions et la Financière TGV.

*M. Roose* demande qui vendra les biens immobiliers : la SNCB? la Financière TGV? une filiale?

*M. Van Aperen* demande des précisions sur le calendrier prévu pour toute l'opération.

*Le Ministre* rappelle que la Financière TGV devrait être en possession de l'ensemble des biens cons-

verzoecken tot aankoop, vooral vanwege de lokale besturen.

Om die inbreng concreet gestalte te geven, werd bepaald dat deze zou worden gespreid over de periode 1996-1997 tot 2000, waarbij het eerste jaar ten minste 10 % wordt ingebracht, elk van de volgende jaren ten minste 20 %.

Op 30 juni van het jaar van de inbreng zal de evaluatie van dat goed gebeuren door de Aankoopcomités bij de Administratie van de Belasting over de toegevoegde waarde, registratie en domeinen. Zo wordt voorkomen dat er inzake prijszetting onzekerheid zou zijn, hetgeen zowel de NMBS als de HST-Fin schade zou berokkenen.

Die keuze om de inbreng te spreiden past in een andere logica dan hetgeen de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen bepalen inzake de inbreng in natura. De NMBS zal een indicatielijst publiceren, ook al worden de goederen niet *a priori* bepaald.

De minister engageert zich de NMBS erop te wijzen dat op dit ogenblik buiten gebruik gestelde spoorweg-emplacementen die later echter opnieuw in dienst kunnen worden genomen, niet op die lijst mogen voorkomen.

*De heren Van Aperen en Huysentruyt* zijn van oordeel dat de samenstelling van de inbreng van de NMBS een karikaturaal voorbeeld is van de extreme complexiteit en het gebrek aan transparantie van de financiële constructie die hier wordt opgezet : is het niet onvoorstelbaar ingewikkeld dat de NMBS in de HST-Fin onroerende goederen inbrengt die vervolgens door deze laatste zullen worden verkocht, terwijl de opbrengst van die verkoop ter beschikking van de NMBS zal worden gesteld?

*De heer Van Eetvelt* pleit ervoor dat men oog zou hebben voor de waarde die de goederen van de NMBS kunnen hebben in het raam van een mobiliteitsbeleid. De gewesten moeten in elk geval inspraak hebben bij de bestemming van de goederen die kunnen worden overgedragen. Het zou bovendien een goede zaak zijn indien de voorlopige lijst die door de NMBS werd opgesteld ter beschikking van de commissie zou worden gesteld.

*De heer Van Dienderen* vraagt of de diverse overheden recht van voorkoop zullen krijgen.

*De minister* antwoordt dat dit ontwerp de bepalingen die gelden voor de verkoop van goederen door de NMBS geenszins wijzigt.

De regionalisering van de NMBS staat niet langer op de agenda. In de praktijk zal de HST-Fin evenwel noodzakelijkerwijze samenwerken met de gewesten.

*De heer Roose* vraagt wie de immobiliën zal verkopen : de NMBS? de HST-Fin? een filiaal?

*De heer Van Aperen* vraagt verduidelijkingen bij het tijdschema dat voor de hele operatie is vastgelegd.

*De minister* herinnert eraan dat de HST-Fin na verloop van een periode van vijf jaar, dus vóór het

tituant l'apport de la SNCB à l'issue d'une période de cinq ans, donc pour la fin de l'année 2000.

La vente de ces biens s'effectuera par la Financière TGV, qui disposera pour ce faire d'une période de quinze ans. L'intervention des comités d'acquisition n'est requise que dans le cadre de l'évaluation, ainsi qu'indiqué ci-avant. Il est normal qu'il soit fait appel à un tiers pour l'évaluation. (Sur la question de l'apport en biens immobiliers, voir également la discussion de l'art. 6 — cf. infra).

### *Les emprunts*

*Le Ministre* déclare que le plafond de 100 milliards de FB, fixé pour l'encours total des emprunts, est largement suffisant par rapport aux simulations effectuées, puisque, dans le cadre de celles-ci, le montant des emprunts ne dépasse pas 75 milliards. Il est d'ailleurs prévu que la garantie de l'Etat qui sera accordée aux emprunts contractés par la Financière TGV soit gratuite, dans la mesure où elle se rapporte à des emprunts à concurrence d'un montant total de 75 milliards.

*M. Van Aperen* demande comment les emprunts seront remboursés.

Il s'interroge également sur les emprunts qui ont déjà été contractés par la SNCB dans le cadre du projet TGV. Le fait que des emprunts considérables aient déjà été contractés (puisque au 1<sup>er</sup> janvier 1996, la SNCB avait déjà réalisé 35,70 milliards de FB 1994 pour investissements en infrastructure TGV) avant qu'un projet de financement ne soit élaboré illustre une fois de plus la complexité absurde et le manque de transparence du projet.

*Le Ministre* déclare que ces emprunts seront repris par la Financière TGV. Leur identification est toute-fois complexe.

*M. Huysentruyt* s'indigne de ce que, en dépit de la montagne de dettes qui accable déjà les finances publiques, il soit à nouveau recouru à l'emprunt, hypothéquant dès lors encore un peu plus l'avenir des générations futures.

### *Les dividendes*

*Le Ministre* souligne que le schéma financier proposé a fait l'objet d'une longue élaboration.

C'est sur cette base que le taux du dividende privilégié a été fixé à 5,90 % jusqu'à 2005. La possibilité de revoir ces taux à la hausse ou à la baisse par arrêté royal a toutefois été prévue, afin de tenir compte tant de l'évolution des taux sur le marché que du chiffre d'affaires du TGV.

Si cette possibilité de révision du taux est prévue, c'est essentiellement pour pouvoir répondre à toutes les hypothèses : le gouvernement n'a pas a priori

einde van het jaar 2000, zou moeten beschikken over alle goederen die de bijdrage van de NMBS uitmaken.

De verkoop van die goederen gebeurt door de HST-Fin, die daartoe over een periode van vijftien jaar zal beschikken. De aankoopcomités moeten slechts optreden in het raam van de evaluatie, zoals hierboven trouwens reeds werd vermeld. Het is normaal dat voor de evaluatie een beroep wordt gedaan op een derde (In verband met de inbreng van onroerende goederen, zie ook de bespreking van artikel 6 hieronder).

### *De leningen*

*De minister* verklaart dat het plafond van 100 miljard BEF, dat werd vastgesteld voor het totale bedrag aan leningen, ruim voldoende is in verhouding tot de uitgevoerde simulaties, aangezien in het raam van die simulaties het bedrag van de leningen de 75 miljard BEF niet overstijgt. Er is namelijk bepaald dat de staatswaarborg die zal worden toegekend voor de leningen die de HST-Fin zal aangaan, kosteloos zal zijn, op voorwaarde dat die waarborg betrekking heeft op leningen ten belope van in totaal 75 miljard.

*De heer Van Aperen* vraagt hoe de leningen zullen worden terugbetaald.

Hij stelt zich ook vragen bij de leningen die de NMBS reeds heeft aangegaan in het raam van het HST-project. Het feit dat er reeds aanzienlijke leningen werden aangegaan (tot 1 januari 1996 had de NMBS reeds 35,70 miljard BEF 1994 verwezenlijkt voor investeringen in HST-infrastructuur) alvorens een financieringsproject was uitgewerkt, toont eens te meer aan hoe uitermate complex en weinig transparant het project is.

De minister verklaart dat die leningen door de HST-Fin worden overgenomen. De identificatie ervan is evenwel complex.

*De heer Huysentruyt* is verontwaardigd over het feit dat, afgezien van de schuldenberg die de overheidsfinanciën reeds bezwaart, er opnieuw naar een lening wordt gegrepen, waardoor de toekomst van de volgende generaties bijgevolg nog wat meer wordt gehypothekeerd.

### *De dividenden*

*De minister* stipt aan dat lang is gewerkt aan het voorgestelde financiële schema.

Op die basis werd het tarief van het preferente dividend tot 2005 op 5,90 % bepaald. Er werd evenwel voorzien in de mogelijkheid om die tarieven bij koninklijk besluit op te trekken of te laten dalen, teneinde rekening te houden met zowel de ontwikkeling van de markttarieven als met de omzet van de HST.

In de mogelijkheid om het tarief bij te stellen werd voornamelijk voorzien teneinde alle hypothesen het hoofd te kunnen bieden : de regering heeft niet a

l'intention de modifier le taux du dividende avant 2006.

A partir de cette date, la formule de calcul du dividende sera différente, puisque celui-ci sera pour partie fonction du chiffre d'affaires.

Le choix de deux formules différentes selon le moment s'imposait, puisqu'à une période consacrée avant tout aux investissements succédera la phase d'exploitation du TGV.

Ainsi qu'il a été observé (voir les remarques de M. Van Eetvelt au point II ci-avant), la liaison au chiffre d'affaires ne constitue pas la formule la plus courante. Ce choix s'accompagne cependant d'une marge de souplesse, puisque, pour cette deuxième période également, une clause de révision est prévue.

Les dividendes que la SNCB devra servir sur les actions privilégiées émises par elle en contrepartie des apports faits par la Financière TGV doivent être considérés comme le minimum nécessaire pour faire fonctionner la Financière TGV, de manière à ce que la dette contractée soit apurée pour 2020.

Les dividendes privilégiés concerneront la totalité de l'apport de capital de la Financière TGV à la SNCB.

M. Van Aperen demande comment seront rétribués les actionnaires de la Financière TGV elle-même.

Le Ministre répond qu'en ce qui concerne la SFP, la rémunération sera nulle. Dans le montage tel qu'il a été conçu, l'opération n'a par ailleurs pas de répercussions sur le compte de résultats de la SFP, laquelle n'agit ici qu'en mission déléguée de l'Etat.

En ce qui concerne le deuxième acteur dans la constitution du capital de la Financière TGV, à savoir la SNCB, le dividende sera nul également.

Pour deux des autres sources de capital de la Financière TGV, la question du dividende ne se posera pas, puisqu'il s'agira soit de subsides (de l'Union européenne), soit d'emprunts (qui seront souscrits au taux du marché).

Il reste un troisième type d'actionnaires : les investisseurs privés, qu'il est prévu de solliciter à hauteur de 10 milliards de FB. Un dividende garanti doit être assuré dans leur cas.

A l'heure actuelle, on ne peut évidemment savoir avec certitude comment le secteur privé répondra à cette sollicitation. Le Ministre juge que le secteur privé devrait pouvoir s'associer à un projet qui se caractérise par sa modernité, et qu'en outre une participation internationale ne peut être exclue.

La SFP sera chargée de sonder le secteur privé, une fois la loi en projet adoptée, sur deux thèmes : quels montants peut-il apporter? A quel taux?

S'il apparaissait que le secteur privé ne répond pas à la sollicitation qui lui est faite, le schéma financier prévu n'en serait pas perturbé pour autant : en ce

priori de bedoeling om het tarief van het dividend vóór 2006 te wijzigen.

Vanaf dan zal de berekeningsformule voor het dividend verschillend zijn, aangezien het gedeeltelijk zal afhangen van de omzet.

De keuze voor twee verschillende formules, die afhankelijk zijn van het ogenblik, was noodzakelijk, omdat de periode die in de eerst plaats aan de investeringen is gewijd zal worden gevolgd door een fase waarin de HST zal worden geëxploiteerd.

Zoals reeds werd opgemerkt (zie de opmerkingen van de heer Van Eetvelt onder punt II hierboven), is de koppeling aan de omzet niet de meest gebruikelijke formule. Deze keuze gaat evenwel gepaard met een marge, aangezien ook voor deze tweede periode een herzieningsbepaling is opgenomen.

De dividenden die de NMBS zal moeten uitkeren op de preferente aandelen die ze uitgeeft als tegenwaarde voor de inbreng door de HST-Fin, moeten worden beschouwd als het minimum dat nodig is om de HST-Fin te doen werken, zodat de aangegane schuld tegen 2020 is aangezuiverd.

De preferente aandelen zullen betrekking hebben op de gehele inbreng in kapitaal door de HST-Fin in de NMBS.

De heer Van Aperen vraagt hoe de aandeelhouders van de HST-Fin zelf zullen worden vergoed.

De minister antwoordt dat wat de FPM betreft, er geen enkele vergoeding zal zijn. In de constructie zoals die werd opgezet, heeft de operatie trouwens geen gevolgen voor de resultatenrekening van de FPM, die hier slechts optreedt in opdracht van de Staat.

Wat de tweede partij in de samenstelling van het kapitaal van de HST-Fin, met name de NMBS, betreft, zal er ook geen dividend zijn.

Voor de twee andere financieringsbronnen van de HST-Fin zal geen dividendprobleem rijzen, aangezien het ofwel gaat om subsidies (van de Europese Unie), ofwel om leningen (die tegen de op de markt geldende rentevoeten worden aangegaan).

Blijft een derde groep aandeelhouders over : de particuliere beleggers. Voor die groep voorziet het plan in een aandeel van 10 miljard BEF. In hun geval dient een gewaarborgd dividend in uitzicht te worden gesteld.

Momenteel kan uiteraard niemand met zekerheid voorspellen hoe de privé-sector op die vraag zal reageren. De minister is van mening dat de privé-sector bij een modern ogend project betrokken moet kunnen worden en dat een internationale inbreng bovendien niet mag worden uitgesloten.

Zodra het wetsontwerp is goedgekeurd, zal de FPM ermee worden belast de privé-sector in verband met de twee volgende vragen te polsen: welke bedragen kan die sector inbrengen, en tegen welke rentevoet?

Mocht de privé-sector niet op de hem toegespeelde vraag ingaan, dan komt het geplande financieringsschema daarom nog niet in het gedrang : in dat geval

cas, il serait recouru à un emprunt classique auprès d'organismes financiers.

*M. Van Aperen* estime que l'Etat prend tous les risques à sa charge, sans inciter le secteur privé à prendre lui-même des risques.

(Sur la question des dividendes, voir également la discussion de l'article 5 — cf. infra).

#### *Requalification des dividendes privilégiés?*

*Le Ministre* souligne que la formule des actions sans droit de vote donnant droit à des dividendes privilégiés constitue l'une des clefs de voûte du montage financier pour lequel il a été opté. Une requalification de ces dividendes privilégiés par les services du Ministère des Finances — requalification qui ferait perdre à ces rémunérations leur qualité de dividendes — modifierait donc la philosophie du projet. Les auteurs de celui-ci ont dès lors précisé dans l'exposé des motifs que « le traitement fiscal de ces dividendes est celui prévu aux art. 21, 1° et 202, 3° du Code des impôts sur les revenus 1992 » (p. 7).

*M. Vandenhaute* fait observer que cette référence ne figure précisément pas dans le texte de la loi en projet elle-même. Le risque d'une requalification par l'administration des Finances n'est donc nullement écarté.

#### *Affectation provisoire des liquidités excédentaires à d'autres fins (art. 3, § 2)*

*Le Ministre* rappelle que l'affectation finale que la SNCB devra donner aux fonds apportés par la Financière TGV demeure en toute hypothèse la réalisation des investissements en infrastructure et en matériel roulant du projet TGV, même si l'art. 3, § 2 prévoit qu'en attendant le paiement effectif de ces dépenses d'investissement, la SNCB puisse, sous sa responsabilité, utiliser provisoirement les liquidités excédentaires à d'autres fins.

Le contrôle de ce mécanisme sera réglé par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Dans le projet de texte actuellement en préparation, il est prévu que la SNCB soit tenue de communiquer trimestriellement un rapport sur l'affectation de ces fonds à la Financière TGV d'une part et au Ministre des Transports d'autre part. Ce rapport trimestriel devra inclure un tableau de financement. Les données devront être attestées par le collège des commissaires de la SNCB.

En tout état de cause, la SNCB devra pouvoir assurer que les fonds requis soient disponibles pour pouvoir faire face aux dépenses TGV. L'arrêté en projet devra dès lors prévoir que leur affectation nécessitera une autorisation spécifique du comité de direction de la société ferroviaire; en outre, toute

zal men een klassieke lening bij financiële instellingen aangaan.

*De heer Van Aperen* is van oordeel dat de Staat voor alle risico's opdraait, zonder de privé-sector ertoe aan te zetten zelf risico's te nemen.

(In verband met het dividendenvraagstuk : zie ook verder de bespreking van het artikel 5).

#### *Herkwalificering van de preferente dividenden?*

*De minister* onderstreept dat de formule van de aandelen zonder stemrecht die recht geeft op preferente dividenden een van de hoekstenen is van de financiële constructie waarvoor gekozen werd. Herkwalificering van die preferente dividenden door de diensten van het ministerie van Financiën — waardoor die opbrengsten dus niet meer als dividend zouden worden beschouwd — impliceert bijgevolg dat het idee dat aan de basis ligt van het project, wordt gewijzigd. De indieners hebben dus in de memorie van toelichting het volgende gepreciseerd : « Het fiscaal regime van deze dividenden is dat bepaald in de artikelen 21, 1° en 202, 3° van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992. » (blz. 7)

*De heer Vandenhaute* merkt op dat die verwijzing nu net niet in de tekst zelf van het wetsontwerp opgenomen is. Het risico op een herkwalificering door de administratie van Financiën is dus hoegeenaamd niet verdwenen.

#### *Voorlopige aanwending van overschotten voor andere doeleinden (artikel 3, § 2)*

*De minister* wijst erop dat de NMBS in ieder geval de door de HST-Fin ingebrachte fondsen uiteindelijk zal moeten gebruiken voor de investeringen in infrastructuur en in rollend materieel van het HST-project ook al bepaalt artikel 3, § 2, dat de NMBS, in afwachting van de effectieve betaling van de betrokken investeringsuitgaven, de overschotten op eigen verantwoordelijkheid voorlopig voor andere doeleinden kan aanwenden.

De controle op dat mechanisme zal bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit worden geregeld.

Het tekstontwerp dat thans in voorbereiding is, bepaalt dat de NMBS ertoe verplicht wordt om de drie maanden bij de HST-Fin enerzijds en bij het ministerie van Vervoer anderzijds, verslag uit te brengen over de aanwending van die fondsen. Dat driemaandelijks verslag moet ook een financieringsstabel bevatten. De gegevens zullen door het college van commissarissen van de NMBS moeten worden bevestigd.

Hoe het ook zij, de NMBS zal moeten kunnen waarborgen dat de vereiste fondsen beschikbaar zijn om de HST-uitgaven te dekken. Het ontwerpbesluit zal dan ook moeten bepalen dat voor de aanwending van die fondsen een specifieke machtiging van het directiecomité van de spoormaatschappij vereist is;



décision à ce sujet ne pourra être prise qu'en présence du commissaire du gouvernement.

Vu le grand nombre de conditions ainsi imposées, le Ministre estime que le mécanisme de contrôle, qui sera mis en place à l'intérieur de la SNCB par l'arrêté royal en préparation, devrait apporter les garanties requises quant à l'utilisation des fonds.

*M. Roose* demande que l'arrêté royal soit communiqué à la commission avant sa publication.

#### *Le contrôle*

*Le Ministre* déclare que la Financière TGV, comme les autres sociétés anonymes de droit public, constitue une société *sui generis* (voir la réponse apportée dans l'exposé des motifs aux remarques du Conseil d'Etat relatives à la méconnaissance de la deuxième directive 77/91/CEE du Conseil du 13 décembre 1976 — *ibid.*, p. 4). Il est donc indiqué de lui organiser un régime spécifique.

En l'occurrence, la Financière TGV, qui ne constitue qu'un véhicule financier et n'est pas appelée à poser des actes matériels — ceux-ci restent du domaine de la SNCB —, n'est ni la filiale ni la société-mère de celle-ci.

Il est prévu de soumettre la Financière TGV au contrôle de deux commissaires-réviseurs et d'un commissaire du gouvernement.

*M. Roose* rappelle que le contrôle sera facilité par la séparation comptable entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire d'une part et les services de transport d'autre part. Cette séparation comptable sera instaurée à travers la transposition de la directive 91/440 du 29 juillet 1991, par un arrêté royal dont le projet a été adopté par le Conseil des ministres le 18 octobre dernier. Ne conviendrait-il pas, cependant, de différencier également au sein même de l'infrastructure, selon que celle-ci relève du réseau à grande vitesse ou du réseau intérieur?

*Pourquoi, par ailleurs, ne pas ajouter au contrôle des trois commissaires le contrôle de la Cour des comptes?*

*Le Ministre* fait observer que la Financière TGV constitue une société *sui generis*. Il n'y a donc pas de raison d'y calquer les modalités du contrôle sur celles qui s'appliquent aux entreprises publiques autonomes. En outre, il ne convient pas d'alourdir les coûts de fonctionnement de la Financière TGV. (Sur le contrôle, voir également le point IV, « Audition d'un représentant de la Cour des comptes » — cf. *infra*).

bovendien zal iedere beslissing ter zake slechts in aanwezigheid van de regeringscommissaris kunnen worden genomen.

Gelet op het grote aantal voorwaarden die op die manier worden opgelegd, is de minister van oordeel dat het controlemechanisme dat binnen de NMBS door middel van het op stapel staande koninklijk besluit zal worden opgezet, de nodige waarborgen in verband met de aanwending van de fondsen moet bieden.

*De heer Roose* vraagt dat het koninklijk besluit nog vóór de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad* aan de commissie wordt meegedeeld.

#### *Controle*

*De minister* verklaart dat de HST-Fin, net als de andere naamloze publiekrechtelijke vennootschappen, een vennootschap *sui generis* vormt (zie de in de memorie van toelichting geformuleerde antwoorden op de opmerkingen van de Raad van State in verband met de niet-naleving van de tweede Richtlijn 77/91 EEG van de Raad d.d. 13 december 1976 — *ibidem* blz. 4). Bijgevolg is het aangewezen daarvoor een specifieke regeling in te bouwen.

Zo is met name de HST-Fin, die niet meer is dan een financieel instrument, geen moeder- of dochtermaatschappij van de NMBS, en mag de holding dan ook geen materiële daden stellen : die blijven tot het domein van de NMBS behoren.

Het ligt in de bedoeling de HST-Fin aan de controle van twee commissarissen-revisoren en van een regeringscommissaris te onderwerpen.

*De heer Roose* wijst erop dat de controle zal worden vergemakkelijkt door de boekhoudkundige scheiding tussen het beheer van de spoorinfrastructuur enerzijds en van de vervoerdiensten anderzijds. Die boekhoudkundige scheiding zal worden ingevoerd via de omzetting van Richtlijn 91/440 van 29 juli 1991 door middel van een koninklijk besluit waarvan het ontwerp door de Ministerraad van 18 oktober jongstleden is goedgekeurd. Is het evenwel niet aangewezen om ook binnen de afdeling infrastructuur een onderscheid te maken tussen wat tot het HST-net en wat tot het binnenlands net behoort?

*Waarom voorts bovenop de controle door de drie commissarissen geen extra controle door het Rekenhof laten uitvoeren?*

*De minister* merkt op dat de HST-Fin een vennootschap *in se* is. Er is dus geen reden om daarop controles te laten uitvoeren naar analogie van wat bij autonome overheidsbedrijven gebeurt. Bovendien is een toename van de werkingskosten van de HST-Fin niet aangewezen. (Zie in verband met die controle ook verder punt IV « Hoorzitting met een vertegenwoordiger van het Rekenhof »).

#### IV. — AUDITION D'UNE REPRESENTANT DE LA COUR DES COMPTES

*M. de Fays*, conseiller à la Cour des comptes, souhaite tout d'abord replacer la question de la compétence éventuelle de la Cour sur la Financière TGV dans son contexte. A l'heure actuelle, la Cour n'est compétente dans le secteur ferroviaire que vis-à-vis de la seule SNCB, via la présence de deux membres de la Cour dans le collège de quatre commissaires chargé de contrôler la situation financière de l'entreprise, ses comptes annuels et la régularité des opérations y constatée (article 25 de la loi du 21 mars 1991).

En aval de la SNCB, la Cour ne contrôle pas la trentaine de filiales de l'entreprise publique. Pour les sociétés que la loi en projet placera en amont, c'est-à-dire la Financière TGV et la SFP, le contrôle n'est pas davantage prévu.

*La compétence de la Cour peut-elle cependant être envisagée?*

Il ressort clairement de l'exposé des motifs que la société anonyme Financière TGV sera une société de droit public, « dont la structure, les ressources et les règles de fonctionnement doivent d'abord être réglées en fonction de l'intérêt public » (p. 4).

Ses missions relèvent du service public, en l'occurrence la réalisation des investissements en infrastructure du chemin de fer, à classer parmi les missions de service public de la SNCB.

Cela explique nombre de dispositions reprises dans le projet de loi :

— la SFP (instrument de l'Etat fédéral pour ce genre d'interventions) et la SNCB sont chargées de constituer la s.a. (article 2);

— le Roi est chargé de prendre des mesures destinées à garantir la transparence de l'utilisation des fonds mis à la disposition de la SNCB et le contrôle de leur affectation finale (article 3, § 2);

— les sources de financement sont essentiellement publiques;

— des moyens de contrôle par le gouvernement sont prévus (article 12), via un commissaire du gouvernement qui dispose des moyens d'action traditionnels.

Néanmoins, ces éléments ne suffisent pas à fonder en droit la compétence de la Cour des comptes. Faute d'une disposition expresse, la nature de service public des tâches de la s.a. Financière TGV ne permet pas à la Cour de se déclarer compétente.

#### IV. — HOORZITTING MET EEN VERTEGENWOORDIGER VAN HET REKENHOF

*De heer de Fays*, raadsheer in het Rekenhof, wenst allereerst de eventuele bevoegdheid van het Hof over de HST-Fin in zijn context te plaatsen. Thans is het Hof in de sector van de spoorwegen enkel bevoegd ten aanzien van de NMBS, in die zin dat twee leden van het Hof zitting hebben in het college van vier commissarissen dat belast is met de controle op de financiële toestand, op de jaarrekening en op de regelmatigheid van de verrichtingen die daarin dienen te worden weergegeven (art. 25 van de wet van 21 maart 1991).

Wat de nevenbedrijven van NMBS betreft, oefent het Hof geen controle uit op het dertigtal dochtermaatschappijen van het overheidsbedrijf en dat geldt ook voor de koepelvennootschappen, met name de HST-Fin en de FPM.

*Behoort een dergelijke bevoegdheid van het Hof evenwel tot de mogelijkheden?*

Uit de memorie van toelichting blijkt duidelijk dat de naamloze vennootschap HST-Fin een vennootschap van publiek recht wordt « waarvan de structuur, de middelen en de werkingsregels in de eerste plaats moeten kunnen worden geregeld volgens het algemeen belang » (blz. 4).

De taken van die vennootschap, met name investeren in spoorweginfrastructuur, moeten worden ondergebracht bij die welke aan de NMBS als overheidsdienst opgelegd worden.

Een en ander verklaart heel wat bepalingen die in het wetsontwerp zijn opgenomen :

— De FPM (instrument van de federale Staat voor dergelijke operaties) en de NMBS zijn belast met de oprichting van de NV (art.2);

— De Koning zal de nodige maatregelen nemen om de transparantie van de aanwending van de fondsen door de NMBS en de controle van hun eindbestemming voor de in artikel 2 bedoelde investeringen te garanderen (art.3, § 2);

— de financiering gebeurt hoofdzakelijk met overheidsgeld;

— de NV is onderworpen aan de controle van de regering via een regeringscommissaris die over de traditionele actiemiddelen beschikt.

Al die gegevens zij evenwel niet toereikend om de bevoegdheid van het Rekenhof wettelijk te schragen. Bij ontstentenis van een uitdrukkelijke bepaling verhindert het karakter van overheidsdienst van de taken van de HST-Fin het Rekenhof zich bevoegd te verklaren.

*La compétence de la Cour est-elle possible constitutionnellement?*

Il est clair que le Constituant a entendu définir les missions minimales de la Cour, celles auxquelles le simple législateur ne pourrait en aucun cas déroger.

Il n'a pas empêché le législateur d'ajouter à ces missions fondamentales. Les exemples nombreux par lesquels la loi a octroyé d'autres missions à la Cour (organismes d'intérêt public, universités, projet de budget, délibérations budgétaires, etc.) indiquent sans conteste que telle est bien la portée de l'article 180 de la Constitution.

Il est donc constitutionnellement possible d'octroyer à la Cour, par la loi, des compétences de contrôle sur des organismes comme la Financière-TGV, dont la nature publique (au sens large) n'est pas contestée.

*La compétence de la Cour est-elle souhaitable?*

Il appartient évidemment au législateur d'en juger. Néanmoins, considérant la mission de service public de la Financière TGV, l'origine essentiellement publique de ses ressources et le contrôle interne à l'Exécutif qu'il est projeté de mettre en place, le contrôle de la Cour paraît indiqué.

*Sous quelle forme conviendrait-il de prévoir et d'organiser ce contrôle?*

Cette question est assez délicate. On pourrait envisager d'insérer dans le projet à l'examen une disposition prévoyant simplement le contrôle de la Cour. Présentant l'avantage de la simplicité, cette solution est légistiquement insatisfaisante. Il est préférable en effet que la compétence de la Cour découle de règles générales, regroupées en un ou plusieurs ensembles cohérents, plutôt que de dispositions éparpillées. De plus, un article de loi succinct laisserait dans l'ombre les modalités du contrôle de la Cour et la portée réelle de son intervention.

Deux pistes peuvent dès lors être envisagées.

On pourrait ainsi insérer dans la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public une nouvelle catégorie d'organismes, soumis à un contrôle simplifié (tant de la part du gouvernement que de la Cour), dont l'organisation et les modalités seraient définies dans ladite loi. Une liste des organismes concernés seraient, comme de coutume dans la loi de 1954, reprise dans l'article 1. Il pourrait s'agir de la Société patrimoniale et de la Financière-TGV, voire de la SFP. Cette liste pourrait être complétée à l'avenir.

Par ailleurs, une autre piste pourrait être de mettre en place un collège de commissaires, composé pour partie de membres de la Cour, à l'image de ce

*Is de bevoegdheid van het Rekenhof grondwettelijk mogelijk?*

Het is duidelijk dat de grondwetgever de bedoeling gehad heeft de minimumopdrachten van het Hof te omschrijven, met name die waarvan de gewone wetgever in geen geval zou kunnen afwijken.

Dat wil echter nog niet zeggen dat Hij die wetgever belet heeft die basisopdrachten aan te vullen. De talrijke gevallen waarin de wet het Hof met andere opdrachten belast heeft (instellingen van openbaar nut, universiteiten, ontwerp-begroting, budgettaire overleg) nemen alle twijfel weg dat artikel 180 van de Grondwet wel degelijk die strekking heeft.

Het is dus grondwettelijk mogelijk aan het Hof de wettelijke bevoegdheid te verlenen om controle uit te oefenen op instellingen als de HST-Fin waarvan de aard van openbare vennootschap niet betwist wordt.

*Is de bevoegdheid van het Hof wenselijk?*

Het staat uiteraard aan de wetgever daarover te oordelen. Gezien de taak van openbare dienst van de HST-Fin, het feit dat ze hoofdzakelijk met overheids-geld gestijfd wordt en de geplande interne controle door de Executieve, lijkt controle door het Hof niettemin aangewezen.

*In welke vorm zou die controle uitgeoefend en georganiseerd moeten worden?*

Die kwestie ligt nogal gevoelig. Er zou aan kunnen worden gedacht in het ter tafel liggende ontwerp een bepaling op te nemen die gewoonweg in controle door het Rekenhof voorziet. Hoewel die oplossing het voordeel van de eenvoud biedt is zij uit een wetgevings-technisch oogpunt onbevredigend. In plaats van de bevoegdheid van het Hof vast te stellen aan de hand van losse bepalingen, zou men daar beter in een of meer coherente gehelen samengebundelde regels voor hanteren. Bovendien zou een zo bondig wetsartikel de nadere regels inzake de manier waarop het Rekenhof zijn controle uitoefent en de reële draagwijdte van die controle in een was hullen.

Bijgevolg staan twee wegen open.

De eerste daarvan zou erop neerkomen in de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut een nieuwe categorie instellingen op te nemen die onderworpen zouden zijn aan een vereenvoudigde controle (zowel door de regering als door het Rekenhof) waarvan de organisatie en de nadere regels in de bedoelde wet vastgesteld zouden worden. Wij denken hier meer bepaald aan de patrimoniale vennootschap en de HST-Fin en zelfs aan de FMP. De lijst zou in de toekomst kunnen worden aangevuld.

Een tweede mogelijkheid is de oprichting van een College van commissarissen dat, naar analogie van de samenstelling van de zelfstandige overheidsbe-

qui est prévu dans les entreprises publiques autonomes.

\*  
\* \*

*M. Van Aperen* aimerait connaître l'opinion de la Cour des comptes sur le montage sur lequel repose la Financière TGV; en particulier, que faut-il penser de la construction bizarre qui amène la SNCB à prendre en fin de compte une participation dans... la SNCB?

En ce qui concerne les biens immobiliers apportés par la SNCB, le délai de quinze ans laissé à la Financière TGV pour procéder à leur vente est-il acceptable?

Peut-on tenir pour réaliste le schéma financier?

Est-il conforme au prescrit de l'article 93 du Traité instituant la Communauté européenne?

La Cour confirme-t-elle le point de vue du Conseil d'Etat sur la méconnaissance de certaines des dispositions de la deuxième directive 77/91/CEE du Conseil du 13 décembre 1976?

*M. Van Dienderen* déclare faire sienne cette dernière question.

Comment la Cour évalue-t-elle la compétence limitée dont elle dispose à l'égard des entreprises publiques comme la SNCB? Comment le contrôle s'effectue-t-il dans ce cas? Pourquoi les possibilités de contrôle de la Cour sont-elles moindres vis-à-vis de la SNCB que vis-à-vis de « De Lijn » ou de la STIB?

\*  
\* \*

*M. de Fays* fait observer qu'en ce qui concerne la crédibilité du montage financier proposé, deux conditions apparaissent en tout cas essentielles : le respect de l'enveloppe prévue et le succès commercial du TGV lui-même.

Pour ce qui est des biens immobiliers apportés par la SNCB, le projet prévoit un certain nombre de garanties.

Quant à la question de la compatibilité avec le Traité instituant la Communauté européenne, force est de constater qu'il y a confrontation entre deux points de vue, puisque, aux observations formulées par le Conseil d'Etat dans le cadre de sa compétence d'avis, le gouvernement a répondu par les arguments développés dans l'exposé des motifs. Il n'est évidemment pas possible de préjuger de la réaction qui sera celle de la Commission européenne.

En ce qui concerne la conformité aux lois coordonnées sur les sociétés commerciales, il faut souligner que la financière TGV constitue une création *sui generis* et que la loi du 21 mars 1991 prévoit déjà des exceptions à cette législation.

La question de la compétence de la Cour a été traitée ci-avant.

drijven, gedeeltelijk uit leden van het Rekenhof zou bestaan.

\*  
\* \*

*De heer Van Aperen* zou willen weten hoe het Rekenhof aankijkt tegen de voor de oprichting van de HST-Fin gebezigde constructie; is het meer bepaald niet bevreemdend dat de NMBS per slot van rekening gaat participeren... in de NMBS?

Is de termijn van 15 jaar, waarbinnen de HST-Fin de door de NMBS ingebrachte onroerende goederen moet verkopen, acceptabel?

Is het financiële schema wel realistisch en strookt het met artikel 93 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap?

Bevestigt het Rekenhof het standpunt van de Raad van State als zouden sommige bepalingen van de tweede Richtlijn 77/91/EEG van de Raad van 13 december 1976 gewoon genegeerd zijn?

Wat dit laatste punt betreft vraagt *de heer Van Dienderen* zich hetzelfde af.

Hoe evalueert het Rekenhof zijn beperkte bevoegdheid ten aanzien van overheidsbedrijven als de NMBS? Hoe gebeurt de controle in dit geval? Waarom heeft het Hof minder controlemogelijkheden ten aanzien van de NMBS dan die welke waarover het beschikt ten aanzien van vervoersmaatschappijen als De Lijn of de MIVB?

\*  
\* \*

*De heer de Fays* wijst erop dat wat de geloofwaardigheid van de voorgestelde financiering betreft, twee antwoorden hoe dan ook essentieel lijken : de inachtneming van de enveloppe en het succes van de HST zelf.

Wat de door de NMBS ingebrachte onroerende goederen betreft, voorziet het ontwerp in een aantal waarborgen.

Inzake de verenigbaarheid met het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap kan men er niet omheen dat twee standpunten lijnrecht tegenover elkaar staan, aangezien de regering de door het Rekenhof in het raam van zijn adviserende bevoegdheid gemaakte opmerkingen met de in de memorie van toelichting aangevoerde argumenten beantwoordt heeft. In dat verband kan men uiteraard niet vooruitlopen op de reactie van de Europese Commissie.

Betreffende de overeenstemming met de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen moet worden benadrukt dat de HST-Fin een instelling *sui generis* is en dat de wet van 21 maart 1991 reeds van die wetgeving afwijkt.

De kwestie van de bevoegdheid van het Rekenhof werd hierboven reeds behandeld.

Il convient de signaler que la Cour développe une politique d'audits (comme cela a été le cas pour « De Lijn », cité par l'un des intervenants), sur la base d'une compétence qui lui est donnée de manière claire pour certains organismes.

La Cour n'a cependant pas de compétence vis-à-vis des filiales de la SNCB, ainsi qu'elle l'a répondu au Président de la Chambre par lettre du 29 mars 1996.

Elle a par ailleurs demandé depuis lors au Ministre des Transports de confirmer le classement des filiales.

Pour le surplus, il n'appartient pas à la Cour de s'immiscer dans le débat parlementaire.

\*  
\* \*

*M. Van Dienderen* se déclare déçu des réponses de la Cour des comptes.

Il souhaite dès lors que soit demandée à la Cour la rédaction d'une note juridique plus fouillée, portant non seulement sur l'organisation du contrôle de la société à créer, mais également sur le projet de loi lui-même.

*M. de Fays* expose que la Cour n'est appelée à remettre son avis au parlement qu'en ce qui concerne les projets de loi budgétaire. Rien n'empêcherait bien entendu que le parlement lui demande un rapport sur un projet ou une proposition de loi ayant une incidence financière.

Cet avis ne peut cependant être improvisé, la Cour devant pouvoir délibérer ses avis en collège, selon une procédure écrite, ainsi que c'est le cas pour le Conseil d'Etat.

Ainsi qu'il est indiqué dans le préambule au présent rapport, la commission rejette la proposition de *M. Van Dienderen*.

*MM. Van Aperen et Van Dienderen* estiment que la manière dont la Cour des comptes et le Parlement, dont la Cour est l'instrument, sont exclus du contrôle des diverses entreprises sui generis déjà créées ou en voie de création, ainsi que le contrôle extrêmement réduit qui leur est laissé dans le cadre de la législation sur les entreprises publiques autonomes, appellent une réflexion.

#### IV. — DISCUSSION DES ARTICLES

##### Intitulé

*MM. Van Aperen et Taelman* présentent un amendement (n° 5), qui tend à remplacer l'intitulé.

A cet amendement est associé un second amendement des mêmes auteurs (n° 6) qui vise à remplacer les articles 2 à 15 du projet.

Er zij opgemerkt dat het Hof een beleid van audits ontwikkelt op grond van een bevoegdheid die er voor bepaalde instellingen ondubbelzinnig aan toegekend wordt (een en ander is, zoals een lid erop gewezen heeft, reeds het geval geweest met « De Lijn »).

Het Hof heeft evenwel geen bevoegdheid ten aanzien van de dochtermaatschappijen van de NMBS zoals het dat ook bij brief van 29 maart 1996 geantwoord heeft aan de Kamervoorzitter.

Overigen heeft het Hof de minister van Vervoer sindsdien verzocht de rangschikking van de dochtermaatschappijen te bevestigen.

Voor het overige komt het niet aan het Hof toe zich te mengen in het parlementair debat.

\*  
\* \*

*De heer Van Dienderen* is ontgoocheld over de antwoorden van het Rekenhof.

Hij wenst derhalve dat men het Hof zou vragen een beter uitgewerkte juridische nota op te maken, die niet alleen betrekking zou hebben op de organisatie van de controle op de toekomstige vennootschap, doch tevens op het wetsontwerp zelf.

*De heer de Fays* zegt dat het Hof slechts advies geeft aan het parlement inzake budgettaire wetsontwerpen. Er is echter niets dat het parlement belet het Rekenhof te vragen verslag uit te brengen over een wetsontwerp of wetsvoorstel met een financiële weerslag.

Dergelijk advies moet echter gegeven worden volgens een bepaalde schriftelijke procedure : het Hof moet immers, zoals de Raad van State, over zijn adviezen kunnen beraadslagen in de schoot van zijn college.

Zoals reeds aangegeven in de inleiding van dit verslag verwerpt de commissie het voorstel van de heer Van Dienderen.

*De heren Van Aperen en Van Dienderen* zijn van mening dat men bedenkingen kan opperen bij de manier waarop het Rekenhof en het parlement, waarvan het Hof het instrument is, uitgesloten worden van de controle op allerlei reeds opgerichte of geplande instellingen sui generis, alsmede bij de uiterst geringe controlemogelijkheden waarover beide beschikken in het raam van de wetgeving op de autonome overheidsbedrijven.

#### IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

##### Opschrift

*De heren Van Aperen en Taelman* dienen een amendement n° 5 in, dat ertoe strekt het opschrift te vervangen.

Aan dat amendement wordt een tweede amendement van dezelfde indieners toegevoegd. Dat amendement n° 6 strekt ertoe de artikelen 2 tot 15 van het ontwerp te vervangen.

*M. Van Aperen* souligne que ces amendements sont inspirés par la volonté de présenter une solution de rechange rationnelle et transparente au montage compliqué et opaque proposé par le gouvernement, sans que soit nullement remis en cause le projet de TGV lui-même.

Il s'agit de créer une société tout à fait parallèle à la SNCB et ayant pour objet tant de financer que d'exploiter l'infrastructure TGV; la nouvelle société s'occuperait donc de l'ensemble du dossier TGV, la SNCB étant pour sa part en charge du réseau ferroviaire intérieur.

La constitution du capital de la nouvelle société ferait appel aux mêmes acteurs que ceux dont le projet du gouvernement prévoit l'intervention.

L'intervenant estime que la solution ainsi proposée répond tant aux observations du Conseil d'Etat qu'aux remarques formulées dans le cadre de la discussion générale (cf. supra) quant à la nécessité d'assurer le contrôle de la nouvelle société (voir la justification de l'amendement n° 6, doc. n° 783/3, pp. 4-5). La construction proposée présente en outre de nombreux autres avantages, également détaillés dans la justification de l'amendement (ibid., p. 6).

*M. Van Dienderen* estime que la construction proposée par les auteurs des amendements n°s 5 et 6 est préférable au projet du gouvernement pour ce qui est du contrôle d'une part et du respect des dispositions des lois coordonnées sur les sociétés commerciales d'autre part.

Il n'est toutefois pas convaincu que cette solution de rechange réponde totalement à la première des observations du Conseil d'Etat, c'est-à-dire au problème de la conformité au Traité instituant la Communauté européenne.

Il s'interroge par ailleurs sur la possibilité d'organiser concrètement la scission de l'activité ferroviaire entre deux sociétés, chargées, de manière totalement distincte, du trafic intérieur d'une part et du trafic TGV d'autre part; comment régler la question des infrastructures appelées à être utilisées par les deux types de trafic?

Ne conviendrait-il pas plutôt de laisser la gestion de l'infrastructure à une seule entité et de ne répartir entre deux sociétés que la seule exploitation?

*M. Huysentruyt* déclare que, son groupe s'opposant au projet de réseau TGV en lui-même, eu égard à l'absence totale de rentabilité des branches septentrionale et orientale, la solution de rechange proposée par les auteurs des amendements ne lui paraît dès lors guère plus acceptable que le projet du gouvernement.

*De heer Van Aperen* onderstreept dat die amendementen ertoe strekken een rationeel en doorzichtig alternatief te bieden voor de ingewikkelde en ondoorzichtige constructie die de regering voorstelt, zonder evenwel het HST-project zelf op de helling te zetten.

Het is de bedoeling een vennootschap op te richten die een absoluut parallellisme vertoont met de NMBS en die ertoe strekt de HST-infrastructuur zowel te financieren als te exploiteren; de nieuwe vennootschap zou zich dus over het gehele HST-dossier ontfemen, terwijl de NMBS belast wordt met het binnenlandse spoorwegnet.

Voor het bijeenbrengen van het kapitaal van de nieuwe vennootschap zou een beroep worden gedaan op dezelfde partijen als die welke krachtens het ontwerp van de regering bij het beleid zullen worden betrokken.

De spreker is van oordeel dat de aldus voorgestelde oplossing zowel een oplossing biedt voor de opmerkingen van de Raad van State als voor de opmerkingen die werden geformuleerd in het raam van de algemene bespreking (zie hoger) met betrekking tot de noodzaak om te voorzien in de controle op de nieuwe vennootschap (zie de verantwoording bij amendement n° 6, Stuk n° 783/3, blz. 4-5). De voorgestelde constructie heeft bovendien nog tal van andere voordelen, die eveneens nauwkeurig worden toegelicht in de verantwoording bij het amendement (ibid. blz. 6).

*De heer Van Dienderen* geeft toe dat met betrekking tot de controle enerzijds en tot de naleving van de bepalingen van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen anderzijds de constructie die door de indieners van de amendementen n°s 5 en 6 wordt voorgesteld, de voorkeur geniet boven het ontwerp van de regering.

Hij is er evenwel niet van overtuigd dat dit alternatief een volledige oplossing biedt voor de eerste opmerking van de Raad van State, met name het probleem inzake de overeenstemming met het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

Hij vraagt zich bovendien af of het concreet mogelijk is de spoorwegactiviteit op te splitsen in twee vennootschappen die bovendien op een volstrekt verschillende manier belast zijn met het binnenlands verkeer, respectievelijk het HST-verkeer; hoe kan het knelpunt van de infrastructuur die door beide soorten van verkeer moet worden gebruikt, worden opgelost?

Is het niet aangewezen het beheer van de infrastructuur aan één vennootschap over te laten en alleen de exploitatie tussen de twee vennootschappen te verdelen?

*De heer Huysentruyt* verklaart dat zijn fractie gekant is tegen het HST-project op zich wegens het totale gebrek aan rentabiliteit van de noordelijke en oostelijke vertakking. Het alternatief dat de indieners van de amendementen hebben voorgesteld, lijkt hem bijgevolg nauwelijks aanvaardbaarder dan het ontwerp van de regering.

Il juge toutefois positif que les auteurs des amendements proposent la création d'une deuxième société ferroviaire à côté de la SNCB, ce qui postule la conclusion d'accords entre les deux sociétés : une telle démarche ne peut qu'avoir valeur d'exemple, lorsqu'il s'agira, à terme, de procéder à la régionalisation de la SNCB.

*Le Ministre* déclare que, si le volet purement financier des amendements proposés par *MM. Van Aperen et Taelman* s'intègre dans la logique du projet, les choix politiques qui sous-tendent les deux solutions sont par contre fondamentalement différents. La construction mise en place par le gouvernement repose en effet sur le postulat que la responsabilité de l'infrastructure doit être laissée à la SNCB.

Le projet laisse également l'exploitation du TGV et ses bénéfices à la SNCB, dans la logique du plan « Horizon 2005 » accepté par l'ensemble des parties intéressées au dossier SNCB. Ici aussi, les choix des auteurs du projet d'une part, et des amendements d'autre part, diffèrent.

*M. Van Aperen* estime qu'il ne faut pas exagérer le problème concret posé par les lignes mixtes. La question se pose d'ailleurs en des termes assez semblables sur le plan international, où il est clair qu'une solution sera trouvée et un principe de répartition des kilomètres adopté.

En ce qui concerne le financement, il estime que, si elle fait appel aux mêmes intervenants que le projet, la solution proposée à travers les amendements a cependant sur celui-ci l'avantage de la simplicité et de la transparence.

Il estime par ailleurs injustifiées les craintes de *M. Van Dienderen* quant à la première des observations soulevées par le Conseil d'Etat. Il juge que la solution de l'apport de capital retenue par les auteurs des amendements est conforme aux dispositions du Traité instituant la Communauté européenne.

Il n'est par ailleurs pas convaincu que l'octroi à la SNCB de l'exploitation du TGV soit tellement positif pour l'équilibre financier de la société ferroviaire, puisque celle-ci aura alors aussi l'obligation de payer les dividendes qui doivent rémunérer la Financière TGV.

Par contre, le schéma proposé par les amendements permettra d'assainir réellement la situation de la SNCB : il ne lui faudra plus chercher des moyens supplémentaires, alors que, en tant qu'actionnaire de la nouvelle société, elle pourra jouir des bénéfices d'exploitation du TGV.

*M. Huysentruyt* s'interroge sur la possibilité de dégager des bénéfices d'exploitation. Quels sont les résultats escomptés pour les branches septentrionale et orientale?

Hij vindt het evenwel positief dat de indieners van de amendementen de oprichting van een tweede spoorwegmaatschappij naast de NMBS voorstellen, wat veronderstelt dat er tussen beide een akkoord wordt gesloten : een soortgelijke stap zal vast en zeker een precedent zijn wanneer op termijn de NMBS zal worden geregionaliseerd.

*De minister* verklaart dat het louter financiële aspect van de amendementen die door de heren Van Aperen en Taelman werden ingediend weliswaar in de logische lijn van het ontwerp ligt, maar dat de politieke keuzes waarop de twee oplossingen gebaseerd zijn, grondig van elkaar verschillen. De constructie die de regering heeft opgezet is namelijk gebaseerd op de stelling dat de NMBS verantwoordelijk moet blijven voor de infrastructuur.

Het ontwerp laat ook de exploitatie van de HST en de winst die dat opbrengt over aan de NMBS, in de logica van het plan « Horizon 2005 » dat door alle partijen die bij het NMBS-dossier zijn betrokken, werd aanvaard. Ook hier verschillen de keuzes van de indieners van het ontwerp enerzijds en van de indieners van de amendementen anderzijds.

*De heer Van Aperen* is van oordeel dat het concrete knelpunt van de lijnen voor gemengd gebruik niet moet worden overdreven. Een soortgelijk probleem doet zich met name ook voor op internationaal vlak. Zonder twijfel zal daarvoor een oplossing worden gevonden en zal er een principe voor de kilometerverdeling worden aangenomen.

Wat de financiering betreft, is hij van oordeel dat de oplossing die door de amendementen wordt voorgesteld weliswaar een beroep doet op dezelfde partijen als die waarin het ontwerp voorziet, maar toch het voordeel biedt van de eenvoud en de doorzichtigheid.

Hij is trouwens van oordeel dat de vrees van *de heer Van Dienderen* met betrekking tot de eerste opmerking van de Raad van State ongegrond is. Hij is de mening toegedaan dat de die door de indieners van de amendementen aangereikte oplossing inzake kapitaalbreng, conform is met de bepalingen van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

Hij is er trouwens niet van overtuigd dat de toewijzing van de exploitatie van de HST aan de NMBS zo positief is voor het financiële evenwicht van de spoorwegmaatschappij, aangezien die dan ook de verplichting zal hebben om de dividenden uit te betalen waarmee HST-Fin moet worden vergoed.

Het tijdschema dat in de amendementen wordt voorgesteld maakt het evenwel mogelijk de situatie van de NMBS werkelijk te saneren : ze moet geen bijkomende middelen meer zoeken, terwijl ze als aandeelhouder van de nieuwe vennootschap van de exploitatiewinst van de HST kan genieten.

*De heer Huysentruyt* heeft vragen bij de mogelijkheid om exploitatiewinsten te behalen. Welke resultaten denkt men te boeken op de noordelijke en de oostelijke lijn?

*M. Van Dienderen* juge le projet de TGV trop coûteux, en toute hypothèse. Il regrette vivement que ce projet ait bénéficié d'une partie du produit de la vente partielle de BELGACOM, plutôt que le réseau intérieur.

*Le Ministre* rappelle que le montage financier a été conçu de manière à ce que la Financière TGV soit autosuffisante, ses dettes étant en outre apurées pour 2020.

\*  
\* \*

#### Art. 1<sup>er</sup>

Cet article n'appelle pas d'observations.

Il est adopté par 11 voix contre une et une abstention.

#### Art. 2

*L'amendement n° 6 de MM. Van Aperen et Taelman*, qui vise à remplacer les articles 2 à 15 (voir la discussion de cet amendement ci-avant), est rejeté par 10 voix contre 2 et une abstention.

L'article est adopté par 10 voix contre 3.

#### Art. 3

Cet article fait l'objet d'un amendement (n° 7) de *M. Wauthier*, tendant à imposer à la SNCB la tenue d'une comptabilité analytique des montants provenant de la Financière TGV.

Cet amendement est rejeté par 10 voix et 3 abstentions.

L'article est adopté par 10 voix contre 3.

#### Art. 4

Cet article fait l'objet d'un amendement (n° 9) du *gouvernement*, tendant à organiser l'éventuel échange des actions privilégiées contre des obligations sur la base de la valeur d'acquisition historique.

*L'amendement n° 9 du gouvernement* et l'article ainsi amendé sont successivement adoptés par 10 voix contre 3.

#### Art. 5

*M. Van Dienderen* relève l'observation formulée par le Conseil d'Etat à propos de cet article : « En écartant l'application de l'art. 77bis [des] lois coor-

*De heer Van Dienderen* vindt het HST-project hoe dan ook veel te duur. Hij betreurt ten zeerste dat voor dit project, en niet voor het binnenlandse net, een deel van de opbrengst van de gedeeltelijke verkoop van BELGACOM werd aangewend.

*De minister* herinnert eraan dat de financiële constructie zo werd opgezet dat HST-Fin zelfbedruipend zou zijn; bovendien behoren de schulden tegen 2020 afgelost te zijn.

\*  
\* \*

#### Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Het wordt aangenomen met 11 tegen 1 stem en 1 onthouding.

#### Art. 2

*Amendement nr. 6 van de heren Van Aperen en Taelman*, houdende de vervanging van de artikelen 2 tot 15 (cf. de bespreking van dit amendement hierboven) wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 2 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

#### Art. 3

*De heer Wauthier* dient op dit artikel amendement nr. 7 in, dat ertoe strekt de NMBS te verplichten een bedrijfsboekhouding van de bedragen komende van HST-Fin te voeren.

Dit amendement wordt verworpen met 10 stemmen en 3 onthoudingen.

Artikel 3 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

#### Art. 4

*De regering* dient op dit artikel amendement n° 9 in, dat ertoe strekt de eventuele omruiling van de preferente aandelen in obligaties te organiseren op basis van de historische aanschaffingswaarde.

Amendement n° 9 van de regering en het aldus gewijzigde artikel 4 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

#### Art. 5

*De heer Van Dienderen* haalt de opmerking aan die door de Raad van State betreffende dit artikel werd geformuleerd : « Door te bepalen dat artikel 77bis



données [sur les sociétés commerciales], l'article 5 permettrait de distribuer ces dividendes privilégiés en réduisant l'actif net à un montant inférieur à celui du capital libéré, augmenté des réserves que la loi ou les statuts ne permettent pas de distribuer » (doc. n° 783/1, p. 22).

*Le Ministre* fait observer que le fonctionnement même de la société créée pour financer le TGV implique le paiement d'un dividende.

*MM. Van Dienderen et Huysentruyt* estiment qu'une telle formule laisse tous les risques à la communauté, alors que ceux qui se limiteront à apporter le capital, sans prendre aucune part dans l'exploitation du TGV, seront assurés d'un revenu garanti.

*Le Ministre* répond que le droit à des dividendes privilégiés constitue la contrepartie du fait qu'aucun droit de vote n'est attaché aux actions émises par la SNCB à la suite des apports de la Financière TGV.

*M. Van Aperen* relève que le taux prévu pour chacun des exercices précédant 2006 s'élève à 5,90 pourcent, ce qui est supérieur aux taux pratiqués sur le marché à l'heure actuelle. La formule voulue par le gouvernement ne va-t-elle pas dès lors avoir pour effet d'alourdir encore la dette de la SNCB?

*Le Ministre* s'inscrit en faux contre cette analyse. Conformément au projet d'arrêté royal adopté par le Conseil des ministres le 6 décembre dernier en exécution de l'article 56 de la loi du 20 décembre 1995 portant des dispositions fiscales, financières et diverses, les dividendes attribués en rémunération des actions privilégiées jusqu'à l'exercice se terminant le 31 décembre 2005 sont couverts par un prélèvement sur capital et n'auront pas d'impact sur le compte de résultats de la SNCB.

\*  
\* \*

L'article est adopté par 10 voix contre 3.

#### Art. 6

*Un amendement (n° 1)* est présenté par *M. Van Dienderen*. Dans la logique des remarques formulées dans la discussion générale (cf. supra), son auteur souhaite que parlement fédéral et régions aient un droit de regard sur les ventes de biens immobiliers effectuées par la SNCB (voir doc. n° 783/2, p. 1).

*Un second amendement (n° 8)* est déposé par *M. Wauthier*, dans le but d'apporter une correction de forme (remplacement du mot « cédés » par le mot

van de gecoördineerde wetten [op de handelsvennootschappen] niet van toepassing is, maakt artikel 5 het mogelijk dat ten gevolge van het uitkeren van die preferente dividenden het netto-actief zou dalen beneden het bedrag van het gestorte kapitaal, vermeerderd met de reserves die volgens de wet of de statuten niet mogen worden uitgekeerd » (Stuk n° 783/1, blz. 22).

*De minister* merkt op dat de werking van de vennootschap die werd opgericht om de HST te financieren precies de uitkering van een dividend tot gevolg heeft.

*De heren Van Dienderen en Huysentruyt* zijn van mening dat een dergelijke formule ervoor zorgt dat de gemeenschap alle risico's moet dragen, terwijl degenen die alleen maar het kapitaal aanbrengen, zonder te participeren in de exploitatie van de HST, van een gewaarborgde opbrengst verzekerd zijn.

*De minister* antwoordt dat het recht op preferente dividend een compensatie is voor het feit dat er geen enkel stemrecht is verbonden aan de aandelen die door de NMBS zijn uitgegeven als gevolg van de inbreng van HST-Fin.

*De heer Van Aperen* merkt op dat het geplande dividend voor elk boekjaar vóór het boekjaar 2006 5,90 % bedraagt. Dit is meer dan de huidige rentevoeten op de financiële markten. Gaat de door de regering gewenste formule er niet toe leiden dat de schuldenlast van de NMBS nog verzwaard wordt?

*De minister* vecht deze analyse aan. Overeenkomstig het op 6 december jongstleden door de Minister-raad aangenomen ontwerp van koninklijk besluit, in uitvoering van artikel 56 van de wet van 20 december 1995 houdende fiscale, financiële en diverse bepalingen, wordt de uitbetaling van de dividend ter vergoeding van de preferente aandelen tot aan het boekjaar dat op 31 december 2005 verstrijkt, gedekt door een onttrekking aan het kapitaal, hetgeen geen invloed zal hebben op de resultatenrekening van de NMBS.

\*  
\* \*

Artikel 5 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

#### Art. 6

*De heer Van Dienderen* dient *amendement n° 1* in. In de logica van de opmerkingen die werden geformuleerd tijdens de algemene bespreking (cf. supra), wil de auteur dat het federale parlement en de gewesten een controlerecht hebben op de door de NMBS uitgevoerde verkoop van onroerend goed (zie Stuk n° 783/2, blz. 1).

*De heer Wauthier* dient een ander amendement in. Dat *amendement n° 8* beoogt een vormverbetering aan te brengen (vervanging van het woord « overge-

« apportés », l'opération étant un apport en nature d'immeubles plutôt qu'une cession d'immeubles).

*Le Ministre* marque son désaccord avec les deux amendements proposés, en renvoyant aux réponses données dans le cadre de la discussion générale (cf. supra).

A la demande de *M. Van Eetvelt*, *le Ministre* précise en outre qu'en pratique, la cession des biens immobiliers de la SNCB ne manquera pas d'appeler une concertation avec les régions.

*M. Van Dienderen* fait observer que l'amendement dont il est l'auteur organise en outre un droit de préemption au bénéfice des administrations publiques.

*Le Ministre* déclare qu'il n'entend pas modifier le régime de la cession, par la SNCB, de ses biens.

\*  
\* \*

L'amendement n° 1 de *M. Van Dienderen* est rejeté par 10 voix contre une et 2 abstentions.

L'amendement n° 8 de *M. Wauthier* est rejeté par 10 voix contre 3.

L'article est adopté par 10 voix contre 3.

#### Art. 7, 8 et 9

Ces articles n'appellent pas d'observation.

Ils sont successivement adoptés par 10 voix contre 3.

#### Art. 10

Cet article, qui traite du protocole de gestion à conclure entre l'Etat, la Financière TGV, la SFP et la SNCB, en impose l'approbation par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

*M. Van Dienderen* introduit un amendement (n° 2), organisant l'information préalable du parlement. Il fait observer que le parlement flamand a obtenu que les avant-projets, de textes émanant du gouvernement flamand lui soient transmis.

*Le Ministre* fait observer que le protocole de gestion vise à régler de manière précise les relations entre les différents intervenants (Etat, Financière TGV, SFP et SNCB). La nature même des questions réglées via le protocole de gestion impose un minimum de discrétion.

A titre d'exemple de ce qui devra être précisé par le protocole de gestion, il cite : les conditions dans les-

dragen » door het woord « ingebracht » omdat die verrichting een inbreng in natura van onroerend goed is en geen overdracht van onroerend goed).

*De minister* geeft aan dat hij het niet eens is met beide voorgestelde amendementen en verwijst hierbij naar de antwoorden die werden gegeven in het raam van de algemene bespreking (cf. supra).

Op vraag van *de heer Van Eetvelt*, onderstreept *de minister* daarenboven dat er met betrekking tot de overdracht van het onroerend goed van de NMBS in de praktijk vast en zeker overleg zal plaatsvinden met de gewesten.

*De heer Van Dienderen* merkt op dat het door hem ingediende amendement bovendien in een recht van voorkoop ten voordele van de openbare besturen voorziet.

*De minister* verklaart dat hij niet van plan is de procedure voor de overdracht van goederen door de NMBS aan te passen.

\*  
\* \*

Amendement n° 1 van de heer Van Dienderen wordt verworpen met 10 tegen 1 stem en 2 onthoudingen.

Amendement n° 8 van de heer Wauthier wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Artikel 6 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

#### Art. 7, 8 en 9

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

#### Art. 10

Dit artikel, dat handelt over het beheersprotocol dat tussen de Staat, HST-Fin, de FPM en de NMBS moet worden afgesloten, bepaalt dat dit protocol door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit moet worden goedgekeurd.

*De heer Van Dienderen* dient amendement n° 2 in, tot regeling van de voorafgaande informatie van het parlement. Hij stipt aan dat het Vlaams parlement heeft verkregen dat de Vlaamse regering haar voorontwerpen van teksten naar die assemblee doorstuurt.

*De minister* wijst erop dat het beheersprotocol er toe strekt de verhoudingen tussen de diverse participanten (Staat, HST-Fin, FPM en NMBS) precies af te lijnen. De aard zelf van de via het beheersprotocol geregelde vraagstukken vereist een minimum aan discretie.

Hij geeft een aantal voorbeelden van wat bij het beheersprotocol nader moet worden bepaald : de

quelles la Financière TGV procédera à la vente des biens immobiliers de la SNCB; l'identification des emprunts déjà souscrits par la SNCB en vue de réaliser le TGV et leur transfert à la Financière TGV; le calendrier des apports à la SNCB; les conditions d'émission des actions privilégiées constituant la contrepartie de ces apports ...

*M. Van Aperen* demande pourquoi l'article 10 ne cite que quatre des protagonistes et omet de mentionner les investisseurs privés.

*Le Ministre* répond que les investisseurs privés ne sont pas appelés à intervenir dans la gestion. De toute manière, le protocole de gestion sera conclu avant que l'on ne sache si le secteur privé répondra à l'invitation qui lui est faite d'entrer dans le capital de la Financière TGV.

*M. Van Aperen* estime qu'il est illusoire de s'adresser au secteur privé, si c'est pour le tenir complètement à l'écart de la gestion. Il serait dès lors plus logique de prévoir qu'au-delà des contributions au capital de la Financière TGV dûment prévues, il soit recouru à l'emprunt.

*Le Ministre* déclare souhaiter une participation du secteur privé au capital de la Financière TGV. Cette société a toutefois été conçue comme une société anonyme de droit public. Il n'est dès lors pas question d'en faire une société privée.

\*  
\* \*

L'amendement n° 2 de *M. Van Dienderen* est rejeté par 10 voix contre une et 2 abstentions.

L'article est adopté par 10 voix contre 3.

#### Art. 11

Cet article n'appelle pas d'observation.

Il est adopté par 10 voix contre 3.

#### Art. 12

*M. Van Dienderen* présente un amendement (n° 3) tendant à soumettre la Financière TGV au contrôle de la Cour des comptes. Il renvoie aux déclarations faites dans le cadre de l'audition d'un représentant de la Cour des comptes (cf. supra) et au caractère de société de droit public de la Financière TGV.

Il souligne en outre que le contrôle de la Cour des comptes devra tout particulièrement porter sur l'utilisation éventuelle de moyens de la Financière TGV à des fins autres que la réalisation d'investissements TGV.

voorwaarden waaronder de HST-Fin het onroerend goed van de NMBS te gelde zal maken; de bepaling van de leningen die door de NMBS reeds werden aangegaan om het HST-plan concreet vorm te geven en de overdracht van die leningen naar de HST-Fin; het tijdschema voor de inbreng in de NMBS; de uitgiftevoorwaarden van de preferente aandelen die de tegenwaarde van die inbreng vormen, enz.

*De heer Van Aperen* vraagt waarom in artikel 10 maar vier van de belangrijkste participanten worden vermeld en waarom de particuliere investeerders niet in dat artikel zijn opgenomen.

*De minister* antwoordt dat het niet de bedoeling is dat de privé-investeerders bij het beleid worden betrokken. Het beheersprotocol zal in elk geval worden gesloten vóór met zekerheid is geweten of de particuliere sector zal ingaan op het verzoek om in het kapitaal van de HST-Fin te participeren.

Volgens *de heer Van Aperen* heeft het geen zin de particuliere sector aan te spreken als die volledig buiten het beleid wordt gehouden. Het ware bijgevolg logischer te stipuleren dat naast de behoorlijk bepaalde inbreng in het kapitaal van de HST-Fin ook een beroep zal worden gedaan op leningen.

*De minister* wil de particuliere sector zien participeren in het kapitaal van de HST-Fin. Die vennootschap werd evenwel opgevat als een publiekrechtelijke naamloze vennootschap. Het is derhalve uitgesloten dat die zou worden omgevormd tot een privaatrechtelijke vennootschap.

\*  
\* \*

Amendement nr. 2 van de heer Van Dienderen wordt verworpen met 10 tegen 1 stem en 2 onthoudingen.

Artikel 10 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

#### Art. 11

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Het wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

#### Art. 12

*De heer Van Dienderen* dient amendement n° 3 in, dat ertoe strekt het Rekenhof het toezicht op de HST-Fin te doen uitoefenen. Hij verwijst naar wat werd verklaard op de hoorzitting met een vertegenwoordiger van het Rekenhof (cf. supra) en naar het feit de HST-Fin een publiekrechtelijke vennootschap is.

Voorts onderstreept hij dat het Rekenhof in het bijzonder moet toezien op de eventuele aanwending van de HST-Fin-middelen voor andere doeleinden dan de verwezenlijking van de HST-investeringen.

*M. Huysentruyt* partage ce point de vue.

*Le Ministre* fait observer que la vérification de l'affectation des moyens apportés à la SNCB par la Financière TGV doit en toute logique s'effectuer auprès de la SNCB et non auprès de la Financière TGV.

Or, ainsi que le prescrit l'article 25 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, la Cour des comptes participe d'ores et déjà au contrôle de la SNCB.

De toute manière, il ne paraît pas indiqué de modifier le rôle de la Cour des comptes via le présent projet.

*M. Van Dienderen* estime que le contrôle de la Cour des comptes sur la SNCB devrait être renforcé. S'il ne conteste pas le bien-fondé de la remarque du Ministre quant à la vérification de l'affectation des moyens destinés au projet de TGV, il lui paraît cependant que la Financière TGV devrait, en toute hypothèse, être également soumise au contrôle de la Cour des comptes.

\*  
\* \*

L'amendement n° 3 de *M. Van Dienderen* est rejeté par 10 voix contre 2 et une abstention.

L'article est adopté par 10 voix contre 3.

#### Art. 12bis (nouveau)

*M. Wauthier* propose l'insertion d'un article 12bis (amendement n° 4), tendant à confier le contrôle de la Financière TGV à un collège de quatre commissaires, dont deux membres seraient nommés par la Cour des comptes.

*Le Ministre* fait observer que la formule proposée par l'auteur de l'amendement est celle qui est organisée par l'article 25 de la loi du 21 mars 1991. Le système ne s'applique toutefois qu'aux seules entreprises publiques autonomes et ne concerne pas leurs filiales. Il ne paraît pas indiqué de le modifier via la présente législation en projet.

De toute manière, la Financière TGV sera soumise au contrôle d'un collège indépendant, composé de deux commissaires réviseurs et d'un commissaire du gouvernement.

\*  
\* \*

L'amendement n° 4 de *M. Wauthier*, tendant à insérer un article 12bis, est rejeté par 10 voix et 3 abstentions.

*De heer Huysentruyt* sluit zich daar bij aan.

*De minister* attendeert erop dat het toezicht op de aanwending van de gelden die de HST-Fin in de NMBS zal inbrengen, logischerwijs moeten gebeuren bij de NMBS en niet bij de HST-Fin.

Het Rekenhof werkt echter nu al mee aan het toezicht op de NMBS, zoals voorgeschreven bij artikel 25 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Het lijkt hoe dan ook niet aangewezen via dit wetsontwerp de rol van het Rekenhof bij te stellen.

Volgens *de heer Van Dienderen* behoort het Rekenhof de NMBS nauwgezet te controleren. Al betwist de spreker de opmerking van de minister inzake het toezicht op de toewijzing van de middelen die zijn bestemd voor het HST-project niet, toch dient volgens hem het Rekenhof ook op de HST-Fin toe te zien.

\*  
\* \*

Amendement n° 3 van de heer Van Dienderen wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 12 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

#### Art. 12bis (nieuw)

*De heer Wauthier* dient amendement n° 4 in, dat strekt tot invoeging van een artikel 12bis. Zo zou het toezicht op de HST-Fin worden toegewezen aan een college van vier commissarissen, van wie er twee door het Rekenhof zijn benoemd.

*De minister* verklaart dat de door de indiener van het amendement voorgestelde formule overeenstemt met die welke is bepaald bij artikel 25 van de wet van 21 maart 1991. Die regeling geldt evenwel alleen voor de autonome overheidsbedrijven, niet voor hun dochterbedrijven. Het lijkt niet aangewezen dit artikel via het voorliggende wetsontwerp te wijzigen.

De HST-Fin wordt in elk geval onderworpen aan de controle door een onafhankelijk college, bestaande uit twee commissarissen-revisoren en een regeringscommissaris.

\*  
\* \*

Amendement n° 4 van de heer Wauthier, dat ertoe strekt een artikel 12bis in te voegen, wordt verworpen met 10 stemmen en 3 onthoudingen.

## Art. 13, 14 et 15

Ces articles n'appellent aucune observation.

Ils sont successivement adoptés par 10 voix contre 3.

\*  
\* \*

*M. Van Dienderen* relève que l'avant-projet, tel que soumis au Conseil d'Etat, comportait également un article 16. Cet article n'a pas été repris dans le présent projet. Il est vrai que le Conseil d'Etat avait critiqué le caractère dérogatoire de ses dispositions (doc. n° 783/1, p. 22). Pourquoi, cependant, n'avoir pas également suivi le Conseil d'Etat lorsque celui-ci a formulé les mêmes observations à propos des articles 4 et 5?

*Le Ministre* répond qu'il a été tenu compte, dans la mesure du possible, des observations du Conseil d'Etat. Il est clair, toutefois, que le système conçu requiert qu'il soit dérogé sur certains points à la législation sur les sociétés commerciales.

\*  
\* \*

L'amendement n° 5 de *MM. Van Aperen et Taelman*, visant à modifier l'intitulé, est devenu sans objet à la suite du rejet de l'amendement n° 6 des mêmes auteurs à l'article 2.

\*  
\* \*

L'ensemble, tel qu'amendé, est adopté par 10 voix contre 3.

*Le rapporteur,*

M. MOOCK

*Le président,*

A. SCHELLENS

## Art. 13, 14 en 15

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

\*  
\* \*

*De heer Van Dienderen* stipt aan dat het aan de Raad van State voorgelegde voorontwerp ook een artikel 16 bevatte. Dat artikel werd niet opgenomen in het voorliggende ontwerp. De Raad van State heeft weliswaar opmerkingen geformuleerd bij die bepalingen omdat ze afwijkingen toestonden (Stuk n° 783/1, blz. 22), maar waarom werd daarentegen geen gevolg gegeven aan de opmerkingen van de Raad van State wanneer die bij de artikelen 4 en 5 dezelfde commentaar formuleert?

*De minister* antwoordt dat in de mate van het mogelijke rekening werd gehouden met de opmerkingen van de Raad van State. Het is evenwel duidelijk dat de in uitzicht gestelde regeling vereist dat kan worden afgeweken van bepaalde aspecten van de wetgeving op de handelsvennootschappen.

\*  
\* \*

Amendement n° 5 van de heren Van Aperen en Taelman, dat ertoe strekt het opschrift te wijzigen, vervalt ingevolge de verwerping van amendement n° 6 (op artikel 2) van dezelfde indieners.

\*  
\* \*

Het gehele aldus geamendeerde ontwerp wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

*De rapporteur,*

M. MOOCK

*De voorzitter,*

A. SCHELLENS

## ANNEXE

FINANCIERE TGV – PLANNING  
FINANCIER INDICATIF

L'on trouvera ci-dessous une synthèse des paramètres ayant prévalu à la planification de la Financière TGV, lors du passage du dossier au Conseil des ministres le 16 février 1996.

## 1. Hypothèses concernant les ressources/moyens

## 1.1. Apports de la SNCB

Les apports en terrains et immeubles hors exploitation sont réalisés sur la période 1996/1997 à 2000 à hauteur de 10 000 millions de francs.

## 1.2. Apports publics

Les apports en numéraire du secteur public sont répartis comme suit :

|                 |        |
|-----------------|--------|
| 1996/1997 ..... | 22 000 |
| 1997 .....      | 0      |
| 1998 .....      | 1 000  |
| 1999 .....      | 1 000  |
| 2000 .....      | 1 000  |
| 2001 .....      | 1 000  |
| 2002 .....      | 1 000  |
| 2003 .....      | 1 000  |
| 2004 .....      | 1 000  |
| 2005 .....      | 1 000  |

Total ..... 30 000 mio

## 1.3. Apports du secteur privé

Le secteur privé apportera en numéraire un montant de 10 000 millions de francs en 1997.

Cet apport est remboursé en bloc en 2020. Dans la simulation, il est rémunéré jusque 2005 à 3,50 % puis à partir de 2006 à 3,50 % plus 1 % sur le chiffre d'affaires TGV. Le chiffre d'affaires TGV prévu en 2005 est de 12 549 millions de francs.

## 1.4. Emprunts à long terme (BEI ou autres)

Les emprunts à long terme sont conclus selon le tableau suivant, à un taux de 6,5 % avec garantie gratuite de l'Etat :

| 1996   | 1997  | 1998  | 1999  | 2000   | Total  |
|--------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 41 000 | 4 000 | 7 000 | 8 000 | 13 000 | 73 000 |

Mode de remboursement retenu dans la simulation : annuités constantes 1 an après l'émission pendant 20 ans.

## 1.5. Gestion de la trésorerie à court terme

|                                         |        |
|-----------------------------------------|--------|
| Taux des placements à court terme ..... | 4,00 % |
| Taux des emprunts court terme .....     | 8,00 % |

## BIJLAGE

HST-FIN — INDICATIEVE  
FINANCIELE PLANNING

Hieronder volgt een synthese van de parameters die werden aangewend voor de planning van HST-Fin, toen het dossier op 16 februari 1996 aan de Ministerraad werd voorgelegd.

## 1. Hypotheses betreffende de inkomsten/middelen

## 1.1. Inbreng van de NMBS

De inbreng van niet langer geëxploiteerde terreinen en panden gebeurt tijdens de periode 1996/1997 tot het jaar 2000 en bedraagt 10 miljard frank.

## 1.2. Staatsinbreng

De inbreng in geld van de overheidssector is als volgt gespreid :

|                 |        |
|-----------------|--------|
| 1996/1997 ..... | 22 000 |
| 1997 .....      | 0      |
| 1998 .....      | 1 000  |
| 1999 .....      | 1 000  |
| 2000 .....      | 1 000  |
| 2001 .....      | 1 000  |
| 2002 .....      | 1 000  |
| 2003 .....      | 1 000  |
| 2004 .....      | 1 000  |
| 2005 .....      | 1 000  |

Totaal ..... 30 000 mio

## 1.3. Inbreng van de particuliere sector

De particuliere sector zal in 1997 een bedrag van 10 miljard frank in geld inbrengen.

Die inbreng wordt in zijn geheel terugbetaald in 2020. In de simulatie wordt die inbreng tot 2005 vergoed tegen 3,50 %, vanaf 2006 tegen 3,50 % plus 1 % op de omzet van de HST. De omzet van de HST in 2005 wordt op 12,549 miljard frank geraamd.

## 1.4. Leningen op lange termijn (EIB of andere)

De leningen op lange termijn worden volgens de tabel hieronder aangegeven tegen een rente van 6,5 % met een kosteloze staatswaarborg :

| 1996   | 1997  | 1998  | 1999  | 2000   | Total  |
|--------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 41 000 | 4 000 | 7 000 | 8 000 | 13 000 | 73 000 |

De terugbetalingswijze waarvoor in de simulatie is gekozen : constante jaarlijkse aflossing 1 jaar na uitgifte, gedurende 20 jaar.

## 1.5. Thesauriebeheer op korte termijn

|                                               |     |
|-----------------------------------------------|-----|
| Intrest op beleggingen op korte termijn ..... | 4 % |
| Intrest op leningen op korte termijn .....    | 8 % |

### 1.6. *Gestion de trésorerie à moyen terme*

Des emprunts à moyen terme sont conclus pour un total de 15 000 millions de francs, pour des périodes de 5 à 6 ans, à un taux moyen de 5,50 %.

### 1.7. *Subventions européennes*

Les subventions européennes ont été évaluées à 20 millions d'ECU en 1996, puis 30 millions d'ECU annuel de 1997 à 2005.

## 2. **Hypothèses concernant l'utilisation des ressources/moyens**

### 2.1. *Augmentation de capital SNCB*

Les montants des augmentations de capital de la SNCB se répartissent comme suit :

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| 1996/1997 .....    | 63 000         |
| 1997 .....         | 17 000         |
| 1998 .....         | 15 000         |
| 1999 .....         | 15 000         |
| 2000 .....         | 15 000         |
| <b>Total .....</b> | <b>125 000</b> |

Ces apports à la SNCB sont rémunérés par un dividende privilégié de :

- 5,90 % jusque 2005;
- 3,98 % plus 10 % du chiffre d'affaires TGV à partir de 2006.

Le taux de croissance du chiffre d'affaires TGV est de 3,50 % à partir de 2006.

### 2.2. *Valorisation des apports en nature de la SNCB*

La durée de valorisation des apports de la SNCB est de 15 ans, soit 667 millions de francs/an.

### 2.3. *Charges de structure*

Les charges de structure s'élèvent à un montant annuel de 40 millions de francs, et sont indexées à 2,5 %.

## 3. **Situation au 31/12/2020**

3.1. *Tous les emprunts ont été amortis.*

3.2. *Les actionnaires privés ont été remboursés.*

3.3. *Le bilan présente à l'actif :*

- une participation en SNCB de 125 milliards de francs;
- un solde de trésorerie.

*Le bilan présente au passif :*

- un capital d'un montant de 40 milliards de francs;
- un bénéfice reporté de 85 milliards de francs.

### 1.6. *Thesauriebeheer op middellange termijn*

Leningen op middellange termijn worden aangegaan voor een totaalbedrag van 15 miljard frank, voor periodes van 5 tot 6 jaar, tegen een gemiddelde intrestvoet van 5,50 %.

### 1.7. *Europese subsidies*

De Europese subsidies werden voor 1996 op 20 miljoen ecu en voor de jaren 1997 tot 2005 op 30 miljoen ecu per jaar geraamd.

## 2. **Hypothesen betreffende de aanwending van de inkomsten/middelen**

### 2.1. *Verhoging van het kapitaal van de NMBS*

De bedragen van de kapitaalverhoging van de NMBS zijn als volgt gespreid :

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| 1996/1997 .....    | 63 000         |
| 1997 .....         | 17 000         |
| 1998 .....         | 15 000         |
| 1999 .....         | 15 000         |
| 2000 .....         | 15 000         |
| <b>Total .....</b> | <b>125 000</b> |

Die inbrengen in de NMBS worden vergoed door middel van een preferent dividend van :

- 5,90 % tot 2005;
- 3,98 % plus 10 % van de omzet van de HST vanaf 2006.

Het groeicijfer van de omzet van de HST bedraagt 3,50 % vanaf 2006.

### 2.2. *Valorisatie van de inbreng in natura door de NMBS*

De duur van de valorisatie van de inbreng van de NMBS bedraagt 15 jaar, of 667 miljoen frank per jaar.

### 2.3. *Structuurkosten*

De structuurkosten bedragen jaarlijks 40 miljoen frank en zijn geïndexeerd tegen 2,5 %.

## 3. **Situatie op 31/12/2020**

3.1. *Alle leningen zijn afgelost.*

3.2. *De privé-aandeelhouders zijn terugbetaald.*

3.3. *Op het actief van de balans :*

- een participatie in de NMBS van 125 miljard frank;
- een thesauriesaldo.

*Op het passief van de balans :*

- een kapitaal van 40 miljard frank;
- een overgedragen winst van 85 miljard frank.