

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1996-1997 (*)

21 JANVIER 1997

PROJET DE LOI

**relatif au financement
du projet TGV**

AMENDEMENTS

présentés après dépôt du rapport

N° 10 DE M. VAN DIENDEREN ET
MME SCHUTTRINGER

Art. 3

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

JUSTIFICATION

Le montant des dépenses et des interventions que le projet TGV entraînera n'est pas encore connu avec précision.

N° 11 DE M. VAN DIENDEREN ET
MME SCHUTTRINGER

Art. 4

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

Voir :

- 783 - 96 / 97 :

- N° 1 : Projet de loi.
- N°s 2 à 4 : Amendements.
- N° 5 : Rapport.
- N° 6 : Texte adopté par la commission.

(*) Troisième session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1996-1997 (*)

21 JANUARI 1997

WETSONTWERP

**betreffende de financiering
van het HST-project**

AMENDEMENTEN

voorgesteld na indiening van het verslag

N° 10 VAN DE HEER VAN DIENDEREN EN
MEVR. SCHUTTRINGER

Art. 3

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

VERANTWOORDING

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

N° 11 VAN DE HEER VAN DIENDEREN EN
MEVR. SCHUTTRINGER

Art. 4

In § 1, 2° b), het woord « omzet » vervangen door het woord « winst ».

Zie :

- 783 - 96 / 97 :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N°s 2 tot 4 : Amendementen.
- N° 5 : Verslag.
- N° 6 : Tekst aangenomen door de commissie.

(*) Derde zitting van de 49^e zittingsperiode.

JUSTIFICATION

Il se peut que le taux de 10 % du chiffre d'affaires soit supérieur au bénéfice que la SNCB réalisera grâce à l'exploitation du TGV. L'expérience (dans les pays voisins) montre que les marges bénéficiaires de cette activité sont très étroites en comparaison du chiffre d'affaires qu'elle génère. Dans le secteur privé, pareille disposition serait considérée comme une véritable escroquerie. Les financements et les participations au capital ne donnent jamais droit à un dividende égal à une partie du chiffre d'affaires, mais bien, le cas échéant, à une participation au bénéfice.

Par ailleurs, le règlement proposé pourrait amputer la SNCB de l'ensemble des moyens nécessaires pour financer, à concurrence de 36,63 milliards de francs, les investissements en infrastructures « mixtes », de sorte que le trafic ordinaire de la SNCB subventionnerait en permanence le TGV.

Le fait de rémunérer l'apport de la Financière TGV et non l'apport de la SNCB est une anomalie inacceptable sur le plan de la comptabilité des entreprises.

La notion de chiffre d'affaires n'est par ailleurs pas définie clairement. Si elle porte uniquement sur les recettes provenant de la vente des billets, cette notion est inadéquate car le prix d'un billet englobe une prime d'assurance et une TVA de 6 %.

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

Dans le secteur du transport à grande vitesse (dans le transport aérien, par exemple), la vente de billets à prix coûtant, les réservations de dernière minute à des prix cassés et les « *package sales* » à des conditions exceptionnelles sont des pratiques courantes. En garantissant à la Financière TGV, un dividende égal à 10 % du chiffre d'affaires réalisé grâce à l'exploitation du TGV, la SNCB se privera de la possibilité de mener de telles actions promotionnelles et en subira éventuellement des pertes substantielles. La disposition prévoyant un dividende égal à « 10 % du chiffre d'affaires » est inacceptable pour la SNCB et donc pour l'ensemble de la communauté.

N° 12 DE M. VAN DIENDEREN ET
MME SCHUTTRINGER

Art. 4

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

« d) le dividende ne pourra être en aucun cas supérieur à l'OLO (Obligation linéaire — linéaire obligation) à 10 ans majorée de 0,10 % et de 10 % du bénéfice réalisé par la SNCB dans le cadre du projet TGV ».

JUSTIFICATION

Etant donné que, pour les souscripteurs du capital de la Financière TGV, tous les risques financiers sont exclus par divers articles de cette loi, il n'est pas logique d'accorder des avantages particuliers auxdits souscripteurs. Dans le secteur privé, on parlerait de « détournement de bénéfices » et, compte tenu de l'article 5, § 1^{er}, cela pourrait même être considéré comme un « transfert de patrimoine ». Une société

VERANTWOORDING

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

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

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

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

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

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

N° 12 VAN DE HEER VAN DIENDEREN EN
MEVR. SCHUTTRINGER

Art. 4

§ 1, 2°, aanvullen met een punt d), luidend als volgt :

« d) in geen geval kan het dividend meer bedragen dan de OLO (Obligation linéaire — linéaire obligation) 10 jaar vermeerderd met 0,10 % en vermeerderd met 10 % van de winst die de NMBS met het HST project realiseert ».

VERANTWOORDING

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

té privée qui est en difficulté après avoir procédé à de telles constructions financières, sera certainement confrontée à des problèmes juridiques.

N° 13 DE M. VAN DIENDEREN ET MME SCHUTTRINGER

Art. 4

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

JUSTIFICATION

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

Dans le texte actuel, il est prévu que les actions perdront ce caractère privilégié fin 2020. La Financière TGV ne pourra alors plus compter sur un dividende garanti. Perspective réjouissante, surtout si l'on sait que le choix dépend exclusivement de la Financière TGV. Ce système présente de forts relents de népotisme.

N° 14 DE M. VAN DIENDEREN ET MME SCHUTTRINGER

Art. 10

Compléter cet article comme suit :

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

JUSTIFICATION

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

N° 15 DE M. VAN DIENDEREN ET MME SCHUTTRINGER

Art. 12

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

JUSTIFICATION

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

dergelijke constructies in de problemen komt zal zeker juridische problemen kennen.

N° 13 VAN DE HEER VAN DIENDEREN EN MEVR. SCHUTTRINGER

Art. 4

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

VERANTWOORDING

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

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

N° 14 VAN DE HEER VAN DIENDEREN EN MEVR. SCHUTTRINGER

Art. 10

Dit artikel aanvullen met wat volgt :

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

VERANTWOORDING

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

N° 15 VAN DE HEER VAN DIENDEREN EN MEVR. SCHUTTRINGER

Art. 12

In § 2, in fine van de eerste zin, de woorden « en zetelt er met raadgevende stem » weglaten.

VERANTWOORDING

De regeringscommissaris moet zich met zijn specifieke taak bezig houden : controle.

N° 16 DE M. VAN DIENDEREN ET
MME SCHUTTRINGER

Art. 12

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

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

JUSTIFICATION

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

N° 17 DE M. VAN DIENDEREN ET
MME SCHUTTRINGER

Art. 12

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

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

JUSTIFICATION

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

N° 18 DE M. VAN DIENDEREN ET
MME SCHUTTRINGER

Art. 16 (nouveau)

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

« *Art. 16. — Les administrateurs siégeant au conseil d'administration au nom de la SNCB et / ou de la SFP exercent ce mandat à titre gratuit. Ils ne bénéficient en outre d'aucune indemnité à charge de la Financière TGV.* »

JUSTIFICATION

Cette disposition a pour but de limiter la prolifération des mandats. Ces administrateurs exercent d'ailleurs déjà une fonction rémunérée par la SFP et/ou par la SNCB. La gratuité des mandats d'administrateur découragera par ailleurs le favoritisme politique.

N° 16 VAN DE HEER VAN DIENDEREN EN
MEVR. SCHUTTRINGER

Art. 12

In § 3, de laatste zin vervangen door wat volgt :

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

VERANTWOORDING

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

N° 17 VAN DE HEER VAN DIENDEREN EN
MEVR. SCHUTTRINGER

Art. 12

Dit artikel aanvullen met een § 4 luidend als volgt :

« *§ 4. HST-fin bezorgt van ieder jaarverslag een exemplaar aan elk lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers.* »

VERANTWOORDING

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

N° 18 VAN DE HEER VAN DIENDEREN EN
MEVR. SCHUTTRINGER

Art. 16 (nieuw)

Een artikel 16 (nieuw) toevoegen luidend als volgt :

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

VERANTWOORDING

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

H. VAN DIENDEREN
M. SCHUTTRINGER