

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1996-1997 (*)

26 NOVEMBRE 1996

PROJET DE LOI

**relatif au financement
du projet TGV (**)**

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation vise à organiser le financement des investissements nécessaires à la réalisation du projet du Train à Grande Vitesse (« TGV ») mis en œuvre par la Société nationale des Chemins de fer belges (« SNCB »).

Le plan décennal d'investissement 1996-2005 de la SNCB, qui a été approuvé par le Conseil des Ministres le 5 juillet 1996, prévoit la réalisation intégrale du projet TGV, de frontière à frontière, pour 2005. Ce projet se situe bien entendu dans un contexte international. Pour rappel, il a été convenu le 21 novembre 1989 à La Haye entre les Ministres des Transports de la Belgique, de la République fédérale d'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni que des liaisons ferroviaires à grande vitesse entre Paris, Bruxelles, Francfort, Cologne, Amsterdam et Londres devraient être mises en place dans les meilleurs délais (le projet dit « PBKA-L »). Lors du sommet des 9 et 10 décembre 1994 à Essen, le Conseil européen a confirmé le caractère prioritaire du projet PBKA-L dans le cadre du développement de réseaux transeuropéens (rapport du Groupe Christophersen).

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

(**) Le gouvernement a demandé l'urgence conformément à l'article 80 de la Constitution.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1996-1997 (*)

26 NOVEMBER 1996

WETSONTWERP

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het wetsontwerp dat de Regering de eer heeft aan uw goedkeuring voor te leggen, beoogt de financiering te regelen van de investeringen die nodig zijn voor de verwezenlijking van het hoge snelheidstrein (« HST »)-project uitgevoerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (« NMBS »).

Het tienjaren-investeringsplan 1996-2005 van de NMBS, dat op 5 juli 1996 door de Ministerraad werd goedgekeurd, voorziet in de integrale verwezenlijking van het HST-project, van grens tot grens, tegen 2005. Dit project dient vanzelfsprekend in een internationale context te worden gesitueerd. Ter herinnering, op 21 november 1989 in Den Haag zijn de Ministers van Verkeer van België, de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk overeengekomen dat zo spoedig mogelijk spoorverbindingen voor hogesnelheidstreinen dienden te worden aangelegd tussen Parijs, Brussel, Frankfurt, Keulen, Amsterdam en Londen (het zogenaamde « PBKA-L project »). Tijdens de topontmoeting van 9 en 10 december 1994 in Essen, heeft de Europese Raad het prioritaire karakter van het PBKA-L project in het kader van de ontwikkeling van transeuropese netwerken bevestigd (rapport van de Groep Christophersen).

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

(**) De regering heeft de speedbehandeling gevraagd bij toepassing van artikel 80 van de Grondwet.

Le présent projet de loi porte sur un financement d'un montant total de 125 milliards de francs courants. Compte tenu du calendrier de versement de ces fonds à la SNCB, ce montant en francs courants correspond, dans le plan décennal d'investissement (exprimé en prix 1994), à un montant de 115 milliards de francs 1994. Ce dernier montant est la somme des postes suivants de ce plan :

- 110,91 milliards de francs 1994 pour investissements en infrastructure TGV, dont 35,70 milliards de francs sont déjà réalisés par la SNCB et 75,21 milliards de francs restent encore à réaliser (au 1^{er} janvier 1996);

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

Pour mémoire, le plan décennal prévoit également un montant de 36,63 milliards de francs 1994 pour investissements en infrastructures dites « mixtes » (utilisées tant par les trains du service intérieur que par les trains internationaux à grande vitesse), mais ces investissements restent en dehors de la structure de financement organisée par le présent projet de loi.

Au montant total de 125 milliards de francs s'ajoutera la contribution des Pays-Bas pour le tronçon Anvers/frontière néerlandaise. A l'heure actuelle, cette contribution fait l'objet d'un accord politique avec ce pays, qui devra encore être transposé dans une convention bilatérale en bonne et due forme. La contribution en question couvre des surcoûts qu'entraîne pour la Belgique la construction de la ligne Anvers/frontière néerlandaise selon le tracé « E19 » par rapport au tracé « Havenweg ». Ce financement sera également intégré dans la structure de financement décrite ci-dessous.

Le présent projet de loi organise le financement en question au travers d'une société de financement séparée de la SNCB, la Financière TGV, qui récoltera les fonds nécessaires des sources suivantes :

- La Société fédérale de Participations (« SFP ») souscrira au capital de la Financière TGV à hauteur de 22 milliards de francs lors de la constitution de celle-ci. Cet apport sera complété à concurrence de 1 milliard de francs par an de 1998 à 2005, au moyen de fonds provenant directement ou indirectement de l'Etat.

- La SNCB apportera au capital de la Financière TGV des immeubles non affectés à son exploitation pour une valeur totale de 10 milliards de francs. Ces biens seront ensuite vendus par la Financière TGV, qui en affectera le produit au financement du projet TGV.

- Des investisseurs privés seront invités, dans le cadre d'un placement privé et/ou d'une émission publique, à participer au capital de la Financière TGV à hauteur de 10 milliards de francs.

- Les subsides octroyés par l'Union européenne pour le financement du projet TGV belge seront également centralisés dans la Financière TGV (comme

Dit wetsontwerp betreft financiering voor een totaal bedrag van 125 miljard courante franken. In acht genomen de kalender van storting van deze fondsen aan de NMBS, komt dit bedrag in courante franken in het tienjaren-investeringsplan (uitgedrukt in prijzen 1994) overeen met een bedrag van 115 miljard franken 1994. Dit laatste bedrag is de som van de volgende posten van dit plan :

- 110,91 miljard frank (1994) voor investeringen in HST-infrastructuur, waarvan 35,70 miljard frank reeds door de NMBS is gerealiseerd en 75,21 miljard frank nog moet worden uitgevoerd (op 1 januari 1996);

- 4,24 miljard frank (1994) voor investeringen in HST-rollend materieel, te realiseren tussen 1996 en 2005.

Pro memorie, het tienjaren-plan voorziet eveneens in een bedrag van 36,63 miljard frank (1994) voor investeringen in zogenaamde « gemengde » infrastructuur (gebruikt door zowel treinen van de binnenlandse dienst als internationale hogesnelheidstreinen), maar deze investeringen blijven buiten de financieringsstructuur opgezet door dit wetsontwerp.

Aan het totaal bedrag van 125 miljard frank zal nog de bijdrage van Nederland voor het traject Antwerpen/Nederlandse grens worden toegevoegd. Deze bijdrage is thans voorwerp van een politiek akkoord met dat land, dat nog moet worden vertaald in een bilaterale overeenkomst in de geijkte vorm. De betreffende bijdrage dekt meerkosten welke de aanleg van de lijn Antwerpen/Nederlandse grens volgens het tracé « E19 » voor België meebrengt in vergelijking met het tracé « Havenweg ». Deze financiering zal eveneens worden geïntegreerd in de hierna beschreven financieringsstructuur.

Dit wetsontwerp organiseert de financiering in kwestie via een van de NMBS gescheiden financieringsmaatschappij, HST-Fin, die de nodige fondsen zal vergaren uit volgende bronnen :

- De Federale Participatiemaatschappij (« FPM ») zal bij de oprichting van HST-Fin voor 22 miljard frank inschrijven op haar kapitaal. Deze inbreng zal worden aangevuld met 1 miljard frank per jaar van 1998 tot 2005, met fondsen die rechtstreeks of onrechtstreeks voortkomen van de Staat.

- De NMBS zal onroerende goederen die niet voor haar exploitatie zijn bestemd, in het kapitaal van HST-Fin inbrengen voor een totale waarde van 10 miljard frank. Deze goederen zullen vervolgens worden verkocht door HST-Fin, die de opbrengst zal aanwenden voor de financiering van het HST-project.

- Particuliere investeerders zullen, in het kader van een private plaatsing en/of een openbare uitgifte, worden uitgenodigd om in het kapitaal van HST-Fin deel te nemen voor 10 miljard frank.

- De subsidies door de Europese Unie toegekend voor de financiering van het Belgische HST-project zullen eveneens worden gecentraliseerd in HST-Fin

d'ailleurs la future contribution des Pays-Bas pour le tronçon Anvers/frontière néerlandaise).

— Le solde devra être couvert par des emprunts contractés par la Financière TGV auprès de la Banque européenne d'Investissement ou d'autres institutions financières et/ou dans le marché.

La Financière TGV apportera les fonds ainsi récoltés au capital de la SNCB pour un montant total de 125 milliards de francs, selon un calendrier qui s'étend de fin 1996 ou début 1997 à l'an 2000. A cet effet, elle souscrira des actions privilégiées sans droit de vote à émettre par la SNCB. Afin de permettre à la Financière TGV de couvrir ses propres coûts de financement et de rémunérer les apports des investisseurs privés, la SNCB servira des dividendes garantis sur ces actions privilégiées et, à partir de l'exercice 2006, un dividende variable supplémentaire qui sera fonction du chiffre d'affaires que la SNCB réalise dans l'exploitation du TGV.

Il convient de répondre comme suit aux observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis sur l'avant-projet de loi :

— Eu égard à des éléments d'aide potentiels contenus dans le schéma financier proposé, le Conseil d'Etat soulève d'abord que, conformément à l'article 93 (3) du Traité instituant la Communauté européenne, ce schéma devrait être notifié à la Commission européenne et ne pourrait pas recevoir exécution tant que celle-ci ne l'aura pas approuvé.

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. Le Gouvernement est confiant que le schéma ne soulèvera pas d'objections de la part de la Commission.

En effet, le Gouvernement considère que le financement du volet infrastructure TGV ne comporte pas d'aide d'Etat au sens de l'article 92(1) du Traité. Dans la logique des décisions adoptées par la Commission européenne dans les dossiers *Ferrovie dello Stato* et *Öresund* (voir XXV^e Rapport sur la politique de concurrence 1995, p. 85, n° 175), des investissements publics dans des infrastructures ferroviaires ne sont pas à considérer comme des aides d'Etat si ces infrastructures ne sont pas réservées à une seule entreprise mais sont accessibles à d'autres utilisateurs. L'infrastructure TGV répond à la définition d'infrastructure ferroviaire au sens de la Directive 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires et sera donc en principe 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).

S'agissant du financement du volet matériel roulant TGV par la Financière TGV, celui-ci ne représente que 4,24 milliards de francs 1994 dans l'enveloppe globale. Dans la mesure où la Commission jugerait que ce financement comporte des éléments

(zoals trouwens eveneens de toekomstige bijdrage van Nederland voor het traject Antwerpen/Nederlandse grens).

— Het saldo zal dienen te worden gedekt door leningen aangegaan door HST-Fin bij de Europese Investeringsbank of andere financiële instellingen en/of op de markt.

HST-Fin zal de aldus verzamelde fondsen inbrengen in het kapitaal van de NMBS voor een totaal bedrag van 125 miljard frank, volgens een kalender gaande van einde 1996 of begin 1997 tot het jaar 2000. Daartoe zal zij inschrijven op preferente aandelen zonder stemrecht die de NMBS zal uitgeven. Teneinde HST-Fin in staat te stellen haar eigen financieringskosten te dekken en de inbrengen van haar privé-investeers te vergoeden, zal de NMBS aan deze preferente aandelen gewaarborgde dividenden toekennen evenals, vanaf het boekjaar 2006, een bijkomend variabel dividend in functie van het zakencijfer dat de NMBS zal verwezenlijken in de exploitatie van de HST.

Er dient als volgt te worden geantwoord op de opmerkingen die de Raad van State formuleert in zijn advies over het voorontwerp van wet :

— Gelet op mogelijke steunelementen vervat in het voorgesteld financieel schema, voert de Raad van State eerst aan dat, overeenkomstig artikel 93 (3) van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, dit schema moet worden aangemeld bij de Europese Commissie en niet mag worden uitgevoerd zolang deze het niet heeft goedgekeurd.

Dit financieel schema is voorwerp geweest van overleg met de diensten van de Commissie en is bij haar aangemeld na afloop van dit overleg. De Regering vertrouwt erop dat dit schema geen bezwaren zal oproepen bij de Commissie.

Inderdaad, naar de opvatting van de Regering bevat de financiering van het luik HST-infrastructuur geen Staatssteun in de zin van artikel 92(1) van het Verdrag. In de logica van de beschikkingen van de Europese Commissie in de zaken *Ferrovie dello Stato* en *Öresund* (zie XXV^e Verslag over het mededingingsbeleid 1995, blz. 85, n° 175), moeten openbare investeringen in spoorweginfrastructuur niet als Staatssteun worden beschouwd zo deze infrastructuur niet is voorbehouden aan één enkele onderneming doch toegankelijk is voor andere gebruikers. De HST-infrastructuur beantwoordt aan de definitie van spoorweginfrastructuur in de zin van Richtlijn 91/440 van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap en is dus in beginsel toegankelijk voor andere gebruikers dan de NMBS binnen de grenzen van deze Richtlijn (en vanzelfsprekend onder voorbehoud van overwegingen van capaciteit en veiligheid).

Wat de financiering door HST-Fin van het luik HST-rollend materieel betreft, dit vertegenwoordigt enkel 4,24 miljard frank (1994) van de totale enveloppe. In de mate dat de Commissie zou oordelen dat deze financiering steunelementen bevat, vertrouwt

d'aide, le Gouvernement est confiant qu'elle approuvera cette aide comme étant destinée à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun au sens de l'article 92(3)(b) du Traité.

Le Conseil d'Etat estime ensuite que certaines dispositions de l'avant-projet méconnaissent la Deuxième Directive européenne du 13 décembre 1976.

Le Gouvernement ne peut partager cet avis. Il considère en effet que des sociétés anonymes de droit public comme la SNCB et la Financière TGV ne relèvent pas du champ d'application de la Deuxième Directive. Nonobstant le statut d'entreprise publique autonome de la SNCB et la large autonomie de gestion de la Financière TGV, de telles sociétés sont des entités de droit public dont la structure, les ressources et les règles de fonctionnement doivent d'abord pouvoir être réglées en fonction de l'intérêt public; ce n'est qu'à titre supplétif, pour ce qui n'est pas réglé spécifiquement dans l'intérêt public, qu'il est fait référence au modèle bien familier de la société anonyme.

Cette thèse trouve appui auprès d'éminents auteurs. Ainsi, à propos de la question analogue de l'applicabilité de la Première Directive européenne, le Professeur P. Van Ommeslaghe a écrit que :

« Nous pensons aussi que la directive ne s'applique pas aux sociétés d'économie mixte ou aux sociétés créées par les pouvoirs publics et soumises comme telles à un régime spécifique, organisé par des textes spéciaux, même si ce régime se réfère de manière plus ou moins étendue au droit commun de la société anonyme. Bien souvent, en effet, ces sociétés n'ont que l'apparence de sociétés anonymes et le législateur pourrait les constituer sous des formes entièrement différentes. La circonstance qu'il adopte tel ou tel ensemble de règles inspiré du droit commun de la société anonyme ne le prive pas d'y apporter les dérogations qu'il estimerait opportunes, même si ces dérogations ne sont pas conformes à la directive. »

(« La Première Directive du Conseil du 9 mars 1968 en matière de sociétés », Cahiers de droit européen, 1969, p. 522; voir dans le même sens, L. Simont, « La loi du 6 mars 1973 modifiant la législation relative aux sociétés commerciales », R.P.S., 1974, p. 3 en RPDB, Compl. V, voir Associations de communes, n° 282).

de regering erop dat zij deze steun zal goedkeuren als bestemd ter bevordering van een belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang in de zin van artikel 92(3)(b) van het Verdrag.

De Raad van State meent vervolgens dat sommige bepalingen van het voorontwerp de Tweede EG-Richtlijn van 13 december 1976 miskennen.

De regering kan deze opvatting niet bijtreden. Zij is inderdaad van mening dat naamloze vennootschappen van publiek recht als de NMBS en HST-Fin niet in het toepassingsgebied van de Tweede Richtlijn vallen. Niettegenstaande het statuut van autonoom overheidsbedrijf van de NMBS en de ruime beheersautonomie van HST-Fin, zijn dergelijke vennootschappen entiteiten van publiek recht waarvan de structuur, middelen en werkingsregels in de eerste plaats moeten kunnen worden geregeld volgens het openbaar belang; het is enkel aanvullend, voor hetgeen niet specifiek in het openbaar belang is geregeld, dat wordt verwezen naar het vertrouwde model van de naamloze vennootschap.

Deze stelling vindt steun bij vooraanstaande auteurs. Zo heeft Professor P. Van Ommeslaghe, inzake de analoge vraag naar de toepasselijkheid van de Eerste Richtlijn, het volgende geschreven :

« Nous pensons aussi que la directive ne s'applique pas aux sociétés d'économie mixte ou aux sociétés créées par les pouvoirs publics et soumises comme telles à un régime spécifique, organisé par des textes spéciaux, même si ce régime se réfère de manière plus ou moins étendue au droit commun de la société anonyme. Bien souvent, en effet, ces sociétés n'ont que l'apparence de sociétés anonymes et le législateur pourrait les constituer sous des formes entièrement différentes. La circonstance qu'il adopte tel ou tel ensemble de règles inspiré du droit commun de la société anonyme ne le prive pas d'y apporter les dérogations qu'il estimerait opportunes, même si ces dérogations ne sont pas conformes à la directive. »

(« La Première Directive du Conseil du 9 mars 1968 en matière de sociétés », Cahiers de droit européen, 1969, p. 522; zie, in dezelfde zin, L. Simont, « La loi du 6 mars 1973 modifiant la législation relative aux sociétés commerciales », R.P.S., 1974, p. 3 en RPDB, Compl. V, voir Associations de communes, n° 282).

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article précise que le présent projet de loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

La SFP et la SNCB sont chargées de constituer la Financière TGV dans les soixante jours suivant la date d'entrée en vigueur de la loi. Eu égard au caractère d'intérêt public de sa mission, il convient de doter cette entité d'un statut de droit public. Les attributs spécifiques de ce statut sont précisés dans le présent projet de loi mais ils s'accompagnent de certaines caractéristiques d'application générale à des institutions publiques, tels que le caractère en principe insaisissable de leurs biens (avec les exceptions prévues à l'article 1412*bis* du Code judiciaire) et l'interdiction d'arbitrage (article 1676 du même Code). Pour le surplus, le fonctionnement de la Financière TGV sera réglé par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales (voir article 11 du présent projet de loi).

Comme évoqué ci-dessus, la Financière TGV a pour objet la prise de participation dans la SNCB afin de contribuer à la réalisation des investissements en infrastructure et matériel roulant du projet TGV. Les conditions essentielles de cette mission d'intérêt public sont définies dans le présent projet de loi. Les autres conditions et modalités devront être réglées dans une convention, « protocole de gestion », à conclure entre l'Etat et la Financière TGV et ses fondateurs (article 10 du projet).

Cette technique contractuelle a déjà été utilisée dans le contexte analogue des missions de service public des entreprises publiques autonomes (cf. article 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques autonomes) et des missions spéciales dont peuvent être investis les établissements publics de crédit (cf. article 204 de la loi du 17 juin 1991 portant organisation du secteur public du crédit et de la détention des participations du secteur public dans certaines sociétés financières de droit privé).

Art. 3

La Financière TGV apportera les fonds à la SNCB par voie de souscription d'actions privilégiées sans droit de vote à émettre par cette dernière. Les droits de ces titres sont définis à l'article 4 du présent projet de loi. Les apports, d'un montant total de 125 mil-

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

Dit artikel bepaalt dat het voorliggend wetsontwerp een aangelegenheid regelt bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

De FPM en de NMBS worden ertoe gelast om HST-Fin op te richten binnen zestig dagen na de datum van inwerkingtreding van de wet. Gelet op het karakter van algemeen belang van haar opdracht, is het aangewezen om deze instelling een statuut van publiek recht te geven. De specifieke kenmerken van dit statuut worden bepaald in dit wetsontwerp, doch deze worden aangevuld door bepaalde regels die algemeen toepasselijk zijn op publieke instellingen, zoals de regel dat hun goederen in beginsel niet vatbaar zijn voor beslag (met de uitzonderingen bepaald in artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek) en het verbod van arbitrage (artikel 1676 van hetzelfde Wetboek). Voor het overige zal de werking van HST-Fin worden geregeld door de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen (zie artikel 11 van dit wetsontwerp).

Zoals hierboven vermeld, heeft HST-Fin tot doel deel te nemen in het kapitaal van de NMBS teneinde bij te dragen tot de verwezenlijking van de investeringen in infrastructuur en rollend materieel van het HST-project. De essentiële voorwaarden van deze opdracht van openbaar belang worden bepaald in dit wetsontwerp. De overige voorwaarden en modaliteiten zullen worden geregeld in een overeenkomst, « beheersprotocol », te sluiten tussen de Staat en HST-Fin en haar oprichters (artikel 10 van het ontwerp).

Deze contractuele techniek is reeds aangewend in de soortgelijke context van de opdrachten van openbare dienst van economische overheidsbedrijven (cf. artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven) en van de bijzondere opdrachten die aan de openbare kredietinstellingen kunnen worden toevertrouwd (cf. artikel 204 van de wet van 17 juni 1991 tot organisatie van de openbare kredietsector en van het bezit van deelnemingen van de openbare sector in bepaalde privaatrechtelijke financiële vennootschappen).

Art. 3

HST-Fin zal de fondsen in de NMBS inbrengen door inschrijving op preferente aandelen zonder stemrecht die deze laatste zal uitgeven. De rechten verbonden aan deze effecten zijn bepaald in artikel 4 van dit wetsontwerp. De inbrengen, voor een totaal

liards de francs, devront être effectués selon le calendrier établi dans le protocole de gestion. Ce calendrier prévoira, pour l'essentiel, des apports à hauteur de 63 milliards de francs à la fin de 1996 ou dans les premiers mois de 1997, de 17 milliards de francs plus tard en 1997 et de 15 milliards de francs au cours de chacune des années 1998, 1999 et 2000. Il s'agira en principe d'apports en espèces, sauf que la première tranche pourra comporter l'apport de créances que, le cas échéant, la Financière TGV aura acquises sur la SNCB en raison de la reprise par la Financière TGV de certains emprunts que la SNCB a déjà contractés elle-même pour le (pré)financement des investissements TGV.

La SNCB devra affecter ces fonds à la réalisation des investissements en infrastructure et en matériel roulant du projet TGV. Comme indiqué ci-dessus, pour la partie de ces investissements déjà réalisée et préfinancée par la SNCB, la Financière TGV pourra reprendre les emprunts en question et faire apport de sa créance correspondante sur la SNCB au capital de celle-ci dans le cadre de l'enveloppe de 125 milliards de francs. Dans la mesure où la reprise de certains de ces emprunts se heurterait à des difficultés techniques ou entraînerait des coûts significatifs, ou si le préfinancement a été effectué par utilisation de crédits généraux, la SNCB pourra satisfaire à la condition d'affectation des fonds mentionnée ci-dessus en réduisant son endettement à concurrence du montant du préfinancement non repris par la Financière TGV. Les conditions en seront précisées dans le protocole de gestion.

Ce qui précède n'empêche pas qu'en attendant le paiement effectif des dépenses d'investissement en question, la SNCB puisse, sous sa responsabilité, provisoirement utiliser les liquidités excédentaires à d'autres fins. La SNCB fournira les garanties nécessaires pour assurer que les fonds requis soient disponibles pour pouvoir faire face aux dépenses TGV. Un arrêté royal imposera les mesures nécessaires pour assurer une comptabilisation transparente de l'utilisation des fonds et une vérification efficace de leur affectation finale aux investissements du projet TGV.

Le § 3 de cet article énonce une règle « *non bis in idem* » selon laquelle les investissements du projet TGV ne peuvent pas, à concurrence de l'enveloppe Financière TGV de 125 milliards de francs, faire l'objet d'un financement supplémentaire nouveau garanti par l'Etat, ni bénéficier de subsides à charge de l'Etat.

Art. 4

Cet article définit les droits des actions privilégiées que la SNCB devra émettre en contrepartie des apports qui lui seront faits par la Financière TGV.

bedrag van 125 miljard frank, dienen te geschieden overeenkomstig de kalender vastgelegd in het beheersprotocol. Deze kalender zal, in essentie, voorzien in inbrengen ten bedrage van 63 miljard frank op het einde van 1996 of in de eerste maanden van 1997, van 17 miljard frank later in 1997 en van 15 miljard frank in elk van de jaren 1998, 1999 en 2000. Het zal in beginsel gaan om inbrengen in geld, behalve dat de eerste schijf de inbreng van schuldvorderingen kan omvatten welke HST-Fin in voorkomend geval op de NMBS heeft verkregen ingevolge de overname door HST-Fin van bepaalde leningen die de NMBS zelf reeds is aangegaan ter (pre)financiering van HST-investeringen.

De NMBS zal die middelen dienen te bestemmen voor de verwezenlijking van de investeringen in infrastructuur en rollend materieel van het HST-project. Zoals hierboven aangegeven, wat het deel van deze investeringen betreft dat inmiddels door de NMBS is verwezenlijkt en geprefinancierd, kan HST-Fin de betreffende leningen overnemen en haar corresponderende schuldvordering op de NMBS in het kapitaal van deze laatste inbrengen binnen de enveloppe van 125 miljard frank. In de mate dat de overname van bepaalde van deze leningen op technische moeilijkheden zou stuiten of significante kosten zou meebrengen, of zo de prefinanciering is geschied door aanwending van algemene kredieten, zal de NMBS aan voornoemde voorwaarde van bestemming der fondsen kunnen voldoen door haar schulden te verminderen ten belope van het bedrag van de niet door HST-Fin overgenomen prefinanciering. De voorwaarden hiervan zullen in het beheersprotocol worden gepreciseerd.

Wat voorafgaat belet niet dat, in afwachting van de effectieve betaling van de betreffende investeringsuitgaven, de NMBS, op haar verantwoordelijkheid, overschotten aan liquide middelen voorlopig voor andere doeleinden kan gebruiken. De NMBS zal de nodige waarborgen geven opdat de noodzakelijke fondsen beschikbaar zullen zijn om aan de uitgaven voor de HST te kunnen voldoen. Een koninklijk besluit zal de nodige maatregelen opleggen om een transparante boekhouding van het gebruik van de fondsen en een doeltreffende verificatie van hun finale bestemming voor de investeringen van het HST-project te verzekeren.

§ 3 van dit artikel bevat een « *non bis in idem* »-regel, volgens welke de investeringen van het HST-project ten belope van de HST-Fin enveloppe van 125 miljard frank niet het voorwerp kunnen zijn van nieuwe bijkomende financiering met Staatswaarborg, noch genieten van enige subsidie ten laste van de Staat.

Art. 4

Dit artikel definieert de rechten verbonden aan de preferente aandelen die de NMBS moet uitgeven als tegenprestatie voor de inbrengen door HST-Fin.

Il s'agit d'actions sans droit de vote au sens de l'article 48 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales. En conséquence, ces titres n'auront pas de droit de vote sauf dans les cas exceptionnels énumérés à l'article 48, § 2, des mêmes lois.

En revanche, ces actions donneront droit, durant la période 1996-2020, à des dividendes privilégiés dont les taux de base sont définis dans le présent projet de loi. Ces dividendes se composent, à partir de 2006, d'un coupon fixe et d'un intéressement sur le chiffre d'affaires TGV. Les taux de base pourront être adaptés par arrêté royal, à la hausse ou à la baisse, à la lumière notamment de l'évolution des taux de marché et du chiffre d'affaires TGV. Le souci sous-jacent est de pouvoir corriger, le cas échéant, une divergence trop importante entre la rémunération des apports de la Financière TGV et ses propres charges financières. Par dérogation à l'article 48, § 1^{er}, alinéa 2, 2^o, des lois coordonnées sur les sociétés commerciales, jusqu'à l'exercice 2020 les actions privilégiées ne participeront pas nécessairement dans la répartition du solde des bénéfices (bien que l'assemblée générale de la SNCB puisse, à sa discrétion, leur allouer des dividendes supplémentaires) et, à partir de l'exercice 2021, ces actions auront les mêmes droits de dividende, *mutatis mutandis*, que les actions ordinaires, sans dividende privilégié. Le traitement fiscal de ces dividendes est celui prévu aux articles 21, 1^o, et 202, 3^o, du Code des impôts sur les revenus 1992.

Une caractéristique particulière des actions privilégiées est que, entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2021, elles pourront être échangées par leur(s) détenteur(s) contre des obligations de la SNCB d'un montant principal total de 50 milliards de francs. Ce choix de conserver les actions sans droit de vote ou de les échanger contre des obligations est offerte au(x) détenteur(s) au moment où ces actions perdront leur droit à des dividendes privilégiés. A ce moment, la partie essentielle de l'endettement de la Financière TGV devrait être amortie. Le coupon et l'échéance de ces obligations seront fixés dans le protocole de gestion. Il est précisé qu'il s'agira d'obligations subordonnées, c'est-à-dire qu'en cas de concours de tous les créanciers (faillite, demande de concordat judiciaire ou liquidation volontaire ou forcée), le capital et les intérêts de ces obligations ne seront payés qu'après désintéressement de tous les créanciers non subordonnés.

Le § 2 de cet article écarte certaines dispositions légales dont l'application à l'émission des actions privilégiées ou à leur échange éventuel contre des obligations serait inappropriée. Il en est ainsi de l'article 40 de la loi du 21 mars 1991 précitée (notamment l'exigence d'un arrêté royal préalablement à toute émission de nouvelles actions), l'article 34*bis* des lois coordonnées sur les sociétés commerciales (droit de souscription préférentielle des actionnaires existants), l'article 48, § 1^{er}, alinéa 2, 1^o, des mêmes

Het gaat om aandelen zonder stemrecht in de zin van artikel 48 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen. Derhalve verlenen deze effecten geen stemrecht behalve in de uitzonderlijke gevallen opgesomd in artikel 48, § 2, van dezelfde wetten.

Anderzijds zullen deze aandelen gedurende de periode 1996-2020 recht geven op preferente dividenden waarvan de basisvoeten in dit wetsontwerp zijn bepaald. Vanaf 2006 zijn deze dividenden samengesteld uit een vaste coupon en een percentage van de HST-omzet. De basisvoeten kunnen opwaarts of neerwaarts worden aangepast, inzonderheid in functie van de evolutie van de marktcondities en van het HST-zakencijfer. De onderliggende zorg is in voorkomend geval een te grote discrepantie tussen de vergoeding van de inbrengen van HST-Fin en haar eigen financiële lasten te kunnen corrigeren. In afwijking van artikel 48, § 1, lid 2, 2^o, van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen nemen de preferente aandelen tot het boekjaar 2020 niet noodzakelijk deel aan de uitkering van het winstoverschot (ofschoon de algemene vergadering in haar discretie hun bijkomende dividenden kan toekennen) en hebben deze aandelen vanaf het boekjaar 2021 *mutatis mutandis* dezelfde dividendrechten als de gewone aandelen, zonder preferent dividend. Het fiscaal regime van deze dividenden is dat bepaald in de artikelen 21, 1^o, en 202, 3^o, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

Een bijzonder kenmerk van de preferente aandelen is dat zij tussen 1 januari en 31 december 2021 door de houder(s) ervan zullen kunnen worden omgeruild in obligaties van de NMBS voor een totaal bedrag in hoofdsom van 50 miljard frank. Deze keuze om de aandelen zonder stemrecht te behouden of hen om te ruilen voor obligaties, wordt aan de houder(s) aangeboden op het ogenblik dat die aandelen hun recht op preferente dividenden verliezen. Op dat tijdstip zou het belangrijkste deel van de schulden van HST-Fin moeten zijn afgelost. De coupon en de vervaldag van deze obligaties zullen worden bepaald in het beheersprotocol. Er is gepreciseerd dat het om achtergestelde obligaties zal gaan, hetgeen betekent dat in gevallen van samenloop van alle schuldeisers (faillissement, aanvraag tot gerechtelijk akkoord of vrijwillige of gedwongen vereffening), de hoofdsom en de interesten van deze obligaties slechts zullen worden betaald na genoegdoening van alle niet-achtergestelde schuldeisers.

§ 2 van dit artikel stelt bepaalde wettelijke bepalingen buiten werking waarvan de toepassing op de uitgifte van de preferente aandelen of hun eventuele omruiling in obligaties ongeschikt zou zijn. Dit is het geval voor artikel 40 van voornoemde wet van 21 maart 1991 (met name het vereiste van een koninklijk besluit voorafgaand aan iedere uitgifte van nieuwe aandelen), artikel 34*bis* van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen (voorkeurrecht van de bestaande aandeelhouders), artikel 48,

lois (limitation d'actions sans droit de vote à un tiers du capital social), l'article 71 des mêmes lois (quorum et majorité spéciale par catégorie d'actions en cas de modification des droits respectifs des catégories d'actions) et l'article 52*bis*, § 1^{er}, des mêmes lois (dans la mesure où l'échange des actions privilégiées contre des obligations pourrait être analysé comme une forme de rachat de ces actions par la société émettrice).

Art. 5

Cette article apporte certaines précisions techniques relatives aux dividendes que la SNCB devra servir sur les actions privilégiées souscrites par la Financière TGV :

— Le paiement des dividendes privilégiés est d'abord soustrait à la condition de suffisance d'actif net disponible (article 77*bis* des lois coordonnées sur les sociétés commerciales) et aux restrictions procédurales pour la distribution d'acomptes sur dividendes (article 77*ter* des mêmes lois).

— Il est précisé ensuite que les charges financières afférentes au service de ces dividendes pourront, dans les comptes de la SNCB, être incluses dans la valeur d'acquisition des immobilisations corporelles issues du projet TGV.

— Il ressort de l'article 9 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges que les actions privilégiées existantes (qui sont en voie d'amortissement et seront toutes remboursées en 2001) et les actions de jouissance qui s'y substituent donnent droit à la moitié du solde des bénéfices nets de la SNCB, après les prélèvements fixés par les statuts. L'article 10 de la même loi énonce que les actions ordinaires (qui sont toutes détenues par l'Etat) donnent droit à l'autre moitié de ces bénéfices. Cette dernière disposition n'est pas compatible avec l'article 4, § 1^{er}, 2^o, du présent projet de loi et il convient dès lors de l'abroger. En revanche, l'article 9 précité est maintenu tel quel.

Art. 6

Cet article règle les apports de la SFP et de la SNCB au capital de la Financière TGV, dans le sens indiqué ci-dessus. Les apports de la SNCB consisteront d'une série de biens immobiliers de son domaine privé, pour l'essentiel des terrains et bâtiments non affectés à son exploitation, et seront étalés sur une période qui s'étend de fin 1996 ou début 1997 à l'an 2000. La SFP et la SNCB sont convenues de retenir l'évaluation de ces biens qui sera faite par les

§ 1, lid 2, 1^o, van dezelfde wetten (beperking van preferente aandelen zonder stemrecht tot één derde van het maatschappelijk kapitaal), artikel 71 van dezelfde wetten (quorum en bijzondere meerderheid per categorie van aandelen in geval van wijziging van de respectieve rechten van de aandelencategorieën) en artikel 52*bis*, § 1, van dezelfde wetten (in de mate dat de omruiling van de preferente aandelen in obligaties zou kunnen worden geanalyseerd als een vorm van inkoop van deze aandelen door de emittende vennootschap).

Art. 5

Dit artikel bevat bepaalde technische preciserings met betrekking tot de dividendendie de NMBS dient toe te kennen aan de preferente aandelen onderschreven door HST-Fin :

— De betaling van de preferente dividendendwordt vooreerst onttrokken aan de voorwaarde van toereikend beschikbaar netto-actief (artikel 77*bis* van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen) en aan de procedurele beperkingen inzake de uitkering van interimdividendend (artikel 77*ter* van dezelfde wetten).

— Er wordt vervolgens gepreciseerd dat de financiële kosten verbonden aan de betaling van deze dividendend in de rekeningen van de NMBS mogen worden opgenomen in de aanschaffingswaarde van de materiële vaste activa die voortkomen uit het HST-project.

— Uit artikel 9 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen vloeit voort dat de bestaande preferente aandelen (die momenteel worden afgelost en in 2001 alle zullen zijn terugbetaald) en de bewijzen van deelgerechtigdheid die hiervoor in de plaats worden gesteld, recht verlenen op de helft van het saldo van de nettowinst van de NMBS, na de door de statuten bepaalde afhoudingen. Artikel 10 van dezelfde wet bepaalt dat de gewone aandelen (die alle in het bezit zijn van de Staat) recht verlenen op de andere helft van die winst. Deze laatste bepaling is niet verenigbaar met artikel 4, § 1, 2^o, van dit wetsontwerp en dient dan ook te worden opgeheven. Daarentegen wordt voornoemd artikel 9 als zodanig gehandhaafd.

Art. 6

Dit artikel regelt de inbrengen van de FPM en de NMBS in het kapitaal van HST-Fin in de hiervoren aangegeven zin. De inbreng van de NMBS zal bestaan uit een aantal onroerende goederen van haar privaat domein, voornamelijk terreinen en gebouwen die niet voor haar exploitatie zijn bestemd, en zullen worden gespreid over een periode gaande van einde 1996 of begin 1997 tot het jaar 2000. De FPM en de NMBS zijn overeengekomen om de waardebepaling

soins des Comités d'acquisition auprès de l'Administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines.

Art. 7

Eu égard au statut de droit public de la Financière TGV, il paraît normal d'exiger que la majorité en termes de droits de vote doive en tout temps rester entre les mains d'entités de droit public.

Art. 8

Cette disposition traduit l'idée que la prise de participation par la SFP dans la Financière TGV relève d'une mission spéciale au sens de l'article 204 de la loi du 17 juin 1991 précitée, que la SFP est appelée à exécuter pour le compte de l'Etat. A cet effet, il est prévu que la SFP, dont l'Etat détient 100 % du capital, réduise son capital à concurrence du montant destiné à être apporté à la Financière TGV. Cette somme est alors laissée à la disposition de la SFP sous forme de prêt sans intérêt, remboursable à l'Etat en 2021 et, avant l'échéance, au fur et à mesure des sommes éventuellement recueillies par la SFP en raison d'une cession ou d'un remboursement de ses actions de la Financière TGV. Dans l'intervalle, dans les livres de la SFP, la dette en question envers l'Etat évoluera en parallèle, à la baisse ou à la hausse, avec la valeur de l'actif correspondant qui est la participation de la SFP dans la Financière TGV, c'est-à-dire, la dette sera diminuée à concurrence des éventuelles moins-values ou réductions de valeur que la SFP devrait comptabiliser sur ses actions de la Financière TGV, et augmentée des éventuelles plus-values sur celles-ci. Ceci sera effectué par compensation directe entre l'actif et la dette en question au bilan de la SFP, sans passer par son compte de résultats et donc sans affecter ses revenus imposables. Une technique similaire a été utilisée pour des investissements effectués par des sociétés publiques d'investissement au moyen de fonds avancés par le Fonds de Rénovation industrielle, entre autres dans le cas des actions de Sabena souscrites par la Société nationale d'Investissement (et reprises par la Société fédérale d'Investissement) (voir l'article 9 de l'arrêté royal n° 31 du 15 décembre 1978 créant un Fonds de Rénovation industrielle et l'article 21 de la loi du 20 juillet 1991 portant des dispositions budgétaires).

van deze goederen te weerhouden welke zal worden gedaan door de Comités tot aankoop bij de Administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, de registratie en domeinen.

Art. 7

Gelet op het publiekrechtelijk statuut van HST-Fin, lijkt het een normale vereiste dat de meerderheid van de stemrechten te allen tijde in handen van instellingen van publiek recht moet blijven.

Art. 8

Deze bepaling geeft gestalte aan de idee dat de deelneming van de FPM in het kapitaal van HST-Fin kadert in een bijzondere opdracht in de zin van artikel 204 van voornoemde wet van 17 juni 1991, die de FPM dient uit te voeren voor rekening van de Staat. Te dien einde is bepaald dat de FPM, waarvan het kapitaal voor 100 % in het bezit is van de Staat, haar kapitaal vermindert ten belope van het bedrag dat dient te worden ingebracht in HST-Fin. Dit bedrag wordt vervolgens ter beschikking van de FPM gelaten onder de vorm van een renteloze lening, terugbetaalbaar aan de Staat in 2021 en, vóór de vervaldag, naarmate van eventuele ontvangsten van de FPM uit overdracht of terugbetaling van haar aandelen van HST-Fin. Intussen zal de betreffende schuld tegenover de Staat in de rekeningen van de FPM op parallelle wijze evolueren, neerwaarts of opwaarts, met de waarde van het corresponderend actief, namelijk de participatie van de FPM in HST-Fin. Dit betekent dat de schuld zal worden verminderd ten belope van eventuele minderwaarden of waardeverminderingen die de FPM zou moeten boeken op haar aandelen van HST-Fin, en vermeerderd met eventuele meerwaarden op deze aandelen. Dit zal gebeuren door rechtstreekse compensatie tussen het betreffend actief en de betreffende schuld in de balans van de FPM, zonder via haar resultaten rekening te lopen en dus zonder haar belastbaar inkomen te beïnvloeden. Een soortgelijke techniek werd toegepast voor investeringen gedaan door openbare investeringsmaatschappijen met geldmiddelen voorgeschoten door het Fonds voor Industriële Vernieuwing, onder andere in het geval van aandelen van Sabena waarop werd ingeschreven door de Nationale Investeringsmaatschappij (en die werden overgenomen door de Federale Investeringsmaatschappij) (zie artikel 9 van koninklijk besluit n° 31 van 15 december 1978 tot instelling van een Fonds voor industriële vernieuwing en artikel 21 van de wet van 20 juli 1991 houdende begrotingsbepalingen).

Art. 9

Cet article règle les conditions aux quelles la garantie de l'Etat est accordée aux emprunts contractés par la Financière TGV. Ainsi, un plafond de 100 milliards de francs est fixé à l'encours total de ces emprunts (y compris les emprunts existants qui seraient repris par la Financière TGV; voir le commentaire sur l'article 3 ci-dessus). Le Ministre des Finances ou son délégué s'assurera du respect de cette limite avant d'approuver un nouvel emprunt. Le visa du Ministre des Finances vaudra confirmation de l'applicabilité de la garantie de l'Etat au nouvel emprunt en question. Il est précisé que la garantie de l'Etat sera gratuite dans la mesure où elle se rapporte à des emprunts jusqu'à concurrence d'un montant total de 75 milliards de francs; au-delà de ce montant, une prime de garantie à fixer par arrêté royal sera due. Il est proposé d'étendre la garantie de l'Etat aux obligations de la Financière TGV en vertu de conventions qu'elle pourra être amenée à conclure pour se couvrir contre des fluctuations de taux d'intérêt ou de taux de change relatives à ses emprunts.

Art. 10

Le protocole de gestion précisera, entre autres, le calendrier des apports à la SNCB, les conditions d'émission des actions privilégiées à émettre par celle-ci en contrepartie de ces apports, et les rapports périodiques à soumettre au Ministre des Transports et au Ministre des Finances.

Art. 11

Cet article prévoit que la Financière TGV est régie par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales pour tout ce qui n'est pas réglé différemment par la présente loi en raison du caractère d'intérêt public de la mission dont la Financière TGV est investie.

Les premiers statuts de la Financière TGV seront établis par arrêté royal. Les modifications ultérieures aux statuts seront décidées par l'assemblée générale de la Financière TGV mais ne produiront leurs effets qu'après approbation par arrêté royal.

Art. 12

Cet article soumet la Financière TGV au contrôle du Ministre des Transports et du Ministre des Finances. Ce contrôle, qui concerne le respect de la loi, des statuts et du protocole de gestion, sera exercé à l'intervention d'un commissaire du Gouvernement. Celui-ci dispose à cet effet de larges pouvoirs d'investi-

Art. 9

Dit artikel bepaalt de voorwaarden tegen welke de Staatswaarborg wordt verleend aan leningen aangegaan door HST-Fin. Zo wordt een plafond van 100 miljard frank vastgesteld voor het totaal uitstaand bedrag van deze leningen (met inbegrip van de bestaande leningen die door HST-Fin zouden worden overgenomen; zie de commentaar bij artikel 3 hierboven). De Minister van Financiën of zijn afgevaardigde zal zich van de naleving van deze limiet moeten verzekeren vooraleer een nieuwe lening goed te keuren. Het visum van de Minister van Financiën geldt als confirmatie dat de betrokken nieuwe lening van de Staatswaarborg geniet. Er wordt eveneens bepaald dat de Staatswaarborg gratis zal zijn in de mate dat zij betrekking heeft op leningen tot een totaal bedrag van 75 miljard frank; boven dit bedrag zal een bij koninklijk besluit te bepalen garantiëpremie verschuldigd zijn. Er wordt voorgesteld de Staatswaarborg uit te breiden tot de verbintenissen van HST-Fin krachtens overeenkomsten die zij zou kunnen aangaan om zich in te dekken tegen fluctuaties van interestvoeten of wisselkoersen waaraan haar leningen onderhevig zijn.

Art. 10

Het beheersprotocol zal ondermeer de kalender van de inbrengen in de NMBS preciseren, evenals de uitgiftevoorwaarden van de preferente aandelen die door de NMBS dienen te worden uitgegeven als vergoeding voor die inbrengen, en de periodieke rapporten die aan de Minister van Vervoer en de Minister van Financiën dienen te worden uitgebracht.

Art. 11

Dit artikel bepaalt dat HST-Fin is onderworpen aan de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen voor al wat niet anders is geregeld door deze wet wegens het karakter van openbaar belang van de opdracht die aan HST-Fin is toevertrouwd.

De eerste statuten van HST-Fin worden vastgesteld bij koninklijk besluit. De algemene vergadering van HST-Fin zal beslissen over latere statutenwijzigingen, doch deze zullen slechts uitwerking hebben na goedkeuring bij koninklijk besluit.

Art. 12

Dit artikel onderwerpt HST-Fin aan de controle van de Minister van Vervoer en de Minister van Financiën. Deze controle, die de naleving van de wet, van de statuten en van het beheersprotocol betreft, wordt uitgeoefend door tussenkomst van een Regeeringscommissaris. Deze beschikt daartoe over ruime

gation, ainsi que du pouvoir de suspendre des décisions des organes de gestion de la Financière TGV et de les dénoncer aux Ministres qui peuvent les bloquer.

Art. 13

Cet article confère à l'Inspecteur général de l'Administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines ou son délégué la qualité de conférer l'authenticité à des actes amiables passés au nom ou en faveur de la Financière TGV.

Art. 14

Cet article apporte une précision à l'article 161, 1^o, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, afin d'explicitier que la Financière TGV bénéficie de l'enregistrement gratuit des actes amiables passés au nom ou en faveur de l'Etat et des établissements publics de l'Etat.

Art. 15

Un accord politique est intervenu avec le Gouvernement des Pays-Bas au sujet du tracé « E19 » pour le tronçon Anvers/frontière néerlandaise de la branche nord du projet TGV. Aux termes de cet accord, les Pays-Bas contribueront à hauteur de 823 millions de florins au coût supplémentaire qu'entraînera la variante « E19 » par rapport à la variante « Havenweg ». Cet accord politique doit encore être traduit dans une convention bilatérale en bonne et due forme.

Il semble opportun que cette contribution, qui sera versée à l'Etat belge, soit mise à la disposition de la SNCB par le biais de la Financière TGV, qui centralisera ainsi l'entière du financement du projet TGV, y compris les montants provenant de l'Union européenne et de pays tiers. Il est proposé de conférer au Roi les pouvoirs nécessaires pour régler cette mise à disposition et en fixer les conditions et modalités compte tenu, notamment, des clauses de la convention bilatérale à conclure avec les Pays-Bas.

*
* *

onderzoeksbevoegdheden, alsook over de bevoegdheid beslissingen van de bestuursorganen van HST-Fin te schorsen en door te verwijzen naar de Ministers, die deze beslissingen kunnen blokkeren.

Art. 13

Dit artikel verleent aan de Inspecteur-generaal van de Administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, de registratie en domeinen of zijn afgevaardigde de bevoegdheid om authenticiteit te verlenen aan de akten in der minne verleden ten name of ten bate van HST-Fin.

Art. 14

Dit artikel verduidelijkt artikel 161, 1^o, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten door expliciet te bepalen dat HST-Fin geniet van de kosteloze registratie van akten in der minne verleden ten name of ten bate van de Staat en openbare Staatsinstellingen.

Art. 15

Er is met de Nederlandse Regering een politiek akkoord bereikt inzake het « E19 »-tracé voor het traject Antwerpen/Nederlandse grens van de noordelijke vertakking van het HST-project. Volgens dit akkoord zal Nederland voor 823 miljoen gulden bijdragen in de meerkost welke de variante « E19 » meebrengt ten opzichte van de variante « Havenweg ». Dit politiek akkoord moet nog worden vertaald in een bilaterale overeenkomst in de geijkte vorm.

Het lijkt aangewezen dat die bijdrage, welke aan de Belgische Staat zal worden gestort, ter beschikking wordt gesteld van de NMBS via HST-Fin, die aldus het geheel van de financiering van het HST-project zal centraliseren, met inbegrip van de bedragen afkomstig van de Europese Unie en derde landen. Er wordt voorgesteld om aan de Koning de nodige bevoegdheid te delegeren om deze terbeschikkingstelling te regelen en er de voorwaarden en modaliteiten van te bepalen rekening houdend, inzonderheid, met de bepalingen van de met Nederland te sluiten bilaterale overeenkomst.

*
* *

Voici, Mesdames, Messieurs, la portée du projet de loi que le Gouvernement soumet à votre approbation.

*Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances
et du Commerce extérieur,*

Ph. MAYSTADT

Le Ministre des Transports,

M. DAERDEN

Dit is, Dames en Heren, de draagwijdte van het ontwerp van wet dat de Regering U ter goedkeuring voorlegt.

*De Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën
en Buitenlandse Handel,*

Ph. MAYSTADT

De Minister van Vervoer,

M. DAERDEN

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l'avis du Conseil d'Etat****Avant-projet de loi relatif au financement du projet TGV****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

La Société fédérale de Participations (la « SFP ») et la Société nationale des Chemins de fer belges (la « SNCB ») sont chargées de constituer, pour le [1^{er} novembre] 1996, une société anonyme de droit public, dénommée « Financière TGV », dont l'objet sera la prise de participation dans la SNCB afin de contribuer, dans l'intérêt public, à la réalisation de l'infrastructure et à l'acquisition du matériel roulant nécessaires à l'exploitation des lignes pour le Train à Grande Vitesse (« TGV ») sur le territoire belge.

Art. 3

§ 1^{er}. Aux fins visées à l'article 2, la Financière TGV souscrira en numéraire des actions privilégiées sans droit de vote à émettre par la SNCB jusqu'à concurrence d'un montant total de 125 milliards de francs. Ces actions seront souscrites et libérées selon le calendrier fixé dans le protocole de gestion visé à l'article 10.

§ 2. La SNCB affectera les fonds apportés par la Financière TGV à la réalisation des investissements visés à l'article 2, sans préjudice de la faculté de la SNCB, sous sa responsabilité, de provisoirement utiliser ces fonds à d'autres fins en attendant le paiement effectif des dépenses d'investissement en question.

Le Roi prendra, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les mesures nécessaires en vue d'assurer la transparence de l'utilisation des fonds par la SNCB et le contrôle de leur affectation finale aux investissements visés à l'article 2.

§ 3. Jusqu'à concurrence du montant total des fonds apportés par la Financière TGV, les investissements visés à l'article 2 ne peuvent faire l'objet d'aucune subvention qui est, directement ou indirectement, à charge de l'Etat, ni d'aucun autre financement qui en tout ou en partie bénéficie de la garantie de l'Etat.

VOORONTWERP VAN WET**onderworpen aan het advies van de Raad van State****Voorontwerp van wet betreffende de financiering van het HST-project****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

De Federale Participatiemaatschappij (de « FPM ») en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (de « NMBS ») worden ertoe gelast om vóór [1 november] 1996 een naamloze vennootschap van publiek recht, « HST-Fin » genaamd, op te richten, welke ten doel zal hebben deel te nemen in het kapitaal van de NMBS ten einde in het openbaar belang bij te dragen tot de verwezenlijking van de infrastructuur en de aanschaffing van het rollend materieel noodzakelijk voor de exploitatie van de lijnen voor de Hoge Snelheidstrein (« HST ») op het Belgisch grondgebied.

Art. 3

§ 1. Met het oog op de in artikel 2 bepaalde doelstelling, zal HST-Fin in geld inschrijven op preferente aandelen zonder stemrecht uit te geven door de NMBS ten belope van een totaal bedrag van 125 miljard frank. De inschrijving en stortingen op deze aandelen geschieden overeenkomstig de kalender vastgelegd in het beheersprotocol bedoeld in artikel 10.

§ 2. De NMBS zal de door HST-Fin ingebrachte middelen bestemmen voor de verwezenlijking van de in artikel 2 bedoelde investeringen, onverminderd de mogelijkheid van de NMBS om, op haar verantwoordelijkheid, deze middelen voorlopig voor andere doeleinden aan te wenden in afwachting van de effectieve betaling van de betrokken investeringsuitgaven.

De Koning zal, bij in Ministerraad overlegd besluit, de nodige maatregelen nemen om de transparantie van de aanwending van de fondsen door de NMBS en de controle van hun finale bestemming voor de in artikel 2 bedoelde investeringen te verzekeren.

§ 3. Tot het totaal bedrag van de door HST-Fin ingebrachte middelen kunnen de in artikel 2 bedoelde investeringen geen voorwerp uitmaken van een subsidie die rechtstreeks of onrechtstreeks ten laste van de Staat is, noch van enige andere financiering die geheel of gedeeltelijk de Staatswaarborg geniet.

Art. 4

§ 1^{er}. Les actions privilégiées visées à l'article 3, § 1^{er} :
1° sont des actions sans droit de vote au sens de l'article 48 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales;

2° donneront droit aux dividendes suivants :

a) pour chacun des exercices précédant l'exercice 2006, un dividende privilégié de [5,90] pourcent;

b) pour chacun des exercices 2006 à [2020], un premier dividende privilégié de [3,98] pourcent et un deuxième dividende privilégié égal à [10] pourcent de la partie du chiffre d'affaires que la SNCB réalise en tant que transporteur dans l'exploitation du TGV (après application des accords internationaux de billetterie);

c) pour les exercices à partir de [2021], un dividende proportionnel à celui attribué, le cas échéant, aux actions ordinaires de la SNCB,

étant entendu que :

— les dividendes privilégiés visés aux points a) et b) pourront être adaptés, à la hausse ou à la baisse, selon les modalités établies par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, en ayant égard à l'évolution des conditions des marchés financiers et à celle du chiffre d'affaires que la SNCB réalise dans l'exploitation du TGV;

— les dispositions du présent 2° sont sans préjudice de la faculté de l'assemblée générale de la SNCB d'attribuer, à sa discrétion, des dividendes supplémentaires aux actions privilégiées par prélèvement sur le surplus disponible des bénéfices;

3° pourront, au choix du détenteur, être échangées, entre [le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2021], contre des obligations subordonnées de la SNCB d'un montant principal total de 50 milliards de francs;

4° donneront droit, en cas de liquidation de la SNCB, au remboursement du montant libéré par priorité aux actions ordinaires, ainsi qu'à une partie proportionnelle du boni de liquidation.

§ 2. Les modalités de l'émission de ces actions privilégiées, ainsi que les modalités de leur échange contre des obligations conformément au § 1^{er}, 3°, et le taux d'intérêt et le remboursement de celles-ci sont déterminés par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

L'article 40 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et les articles 34bis, 48, § 1^{er}, alinéa 2, 1°, 52bis, § 1^{er}, et 71 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales ne sont pas applicables à l'émission de ces actions privilégiées ou à leur échange contre des obligations.

Art. 5

§ 1^{er}. La SNCB est autorisée à distribuer les dividendes privilégiés visés à l'article 4, § 1^{er}, 2°, a) et b), sans être tenue par les limites prévues aux articles 77bis et 77ter des lois coordonnées sur les sociétés commerciales.

§ 2. Les charges financières éventuelles afférentes au service des dividendes visés au § 1^{er} peuvent, dans les comptes de la SNCB, être incluses dans la valeur d'acquisition des immobilisations corporelles issues des investissements visés à l'article 2, pour autant que ces charges se rapportent à la période jusqu'au 31 décembre 2005.

Art. 4

§ 1. De preferente aandelen bedoeld in artikel 3, § 1 :

1° zijn aandelen zonder stemrecht in de zin van artikel 48 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen;

2° verlenen recht op de volgende dividenden :

a) voor elk boekjaar voorafgaand aan het boekjaar 2006, een preferent dividend van [5,90] procent;

b) voor elk van de boekjaren 2006 tot en met [2020], een eerste preferent dividend van [3,98] procent en een tweede preferent dividend gelijk aan [10] procent van het deel van de omzet dat de NMBS als vervoerder verwezenlijkt bij de exploitatie van de HST (na toepassing van de internationale ticket verkoopovereenkomsten);

c) voor de boekjaren vanaf [2021], een dividend evenredig aan datgene dat, in voorkomend geval, wordt toegekend aan de gewone aandelen van de NMBS,

met dien verstande dat :

— de preferente dividenden bedoeld in de punten a) en b) opwaarts of neerwaarts kunnen worden aangepast volgens de nadere regels bepaald bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, in acht genomen de evolutie van de condities op de financiële markten en van het zakencijfer dat de NMBS verwezenlijkt bij de exploitatie van de HST;

— de bepalingen van dit 2° geen afbreuk doen aan de bevoegdheid van de algemene vergadering van de NMBS om, in haar discretie, uit het beschikbare winstoverschot bijkomende dividenden toe te kennen aan de preferente aandelen;

3° kunnen, naar keuze van de houder, tussen [1 januari en 31 december 2021] worden geruild voor achtergestelde obligaties van de NMBS voor een totaal bedrag in hoofdsom van 50 miljard frank;

4° verlenen, in geval van vereffening van de NMBS, recht op de terugbetaling van het gestorte bedrag bij voorrang op de gewone aandelen, evenals op een evenredig deel van het vereffeningssaldo.

§ 2. De modaliteiten van de uitgifte van deze preferente aandelen, evenals de modaliteiten van hun omruiling in obligaties overeenkomstig § 1, 3°, en de interestvoet en terugbetaling van deze laatste effecten worden bepaald bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Artikel 40 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en de artikelen 34bis, 48, § 1, lid 2, 1°, 52bis, § 1, en 71 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen zijn niet van toepassing op de uitgifte van deze preferente aandelen of op hun omruiling in obligaties.

Art. 5

§ 1. De NMBS mag de in artikel 4, § 1, 2°, a) en b), bedoelde preferente dividenden uitkeren zonder te zijn gebonden door de beperkingen bepaald in de artikelen 77bis en 77ter van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen.

§ 2. De eventuele financiële kosten verbonden aan de betaling van de in § 1 bedoelde dividenden mogen in de rekeningen van de NMBS worden opgenomen in de aanschaffingswaarde van de materiële vaste activa voortvloeiend uit de in artikel 2 bedoelde investeringen, voor zover deze kosten betrekking hebben op de periode tot 31 december 2005.

§ 3. L'article 10 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges est abrogé.

Art. 6

§ 1^{er}. Lors de la constitution de la Financière TGV, la SFP souscrira au capital de la Financière TGV à hauteur de 22 milliards de francs. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, autoriser la SFP à participer à des augmentations du capital de la Financière TGV à concurrence d'un montant total de 8 milliards de francs.

§ 2. Lors de la constitution de la Financière TGV, la SNCB souscrira au capital de la Financière TGV à hauteur de 10 milliards de francs. A cet effet, elle apportera des biens immobiliers de son domaine privé. Les actions souscrites par la SNCB seront libérées d'au moins 10 pourcent dès la constitution de la Financière TGV, d'au moins 20 pourcent au cours de chacune des années 1997, 1998 et 1999 et le solde, au plus tard, en 2000.

Art. 7

La SFP, la SNCB et les autres institutions de droit public relevant de l'Etat et agréées à cette fin par le Ministre des Transports doivent en tout temps détenir plus de 50 pour cent des droits de vote attachés aux titres émis par la Financière TGV. Les titres détenus par ces institutions sont nominatifs.

Art. 8

§ 1^{er}. La SFP réduira préalablement son capital, par remboursement à l'Etat, du montant total des apports qu'elle est chargée d'effectuer en application de l'article 6, § 1^{er}. Ce montant sera mis à la disposition de la SFP, sous forme de prêt sans intérêt, afin de lui permettre d'exécuter pour le compte de l'Etat la mission qui lui est confiée par la présente loi. Ce prêt sera consenti jusqu'au [31 décembre 2021] et, à son échéance, pourra être remboursé par remise à l'Etat des actions que la SFP possède dans le capital de la Financière TGV ou des titres de la SNCB qui auraient été attribués à la SFP lors de la liquidation de la Financière TGV. Toute somme recueillie par la SFP avant le [31 décembre 2021] en raison d'une cession ou d'un remboursement de ces actions ou titres sera immédiatement payée à l'Etat à titre d'amortissement du prêt.

§ 2. Dans les comptes de la SFP, la dette envers l'Etat en vertu du prêt visé au § 1^{er} sera diminuée à concurrence des réductions de valeur ou moins-values que la SFP serait amenée à acter sur ses actions de la Financière TGV, et augmentée de toute plus-value qu'elle exprimerait ou réaliserait sur les mêmes actions. Ni les réductions de valeurs, moins-values ou plus-values en cause, ni la diminution ou l'augmentation correspondante de la dette n'affecteront le compte de résultats de la SFP.

§ 3. Artikel 10 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt opgeheven.

Art. 6

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

§ 2. Bij de oprichting van HST-Fin zal de NMBS op het kapitaal van HST-Fin inschrijven ten bedrage van 10 miljard frank. Hiertoe zal zij onroerende goederen uit haar privaat domein inbrengen. Op de aandelen waarop de NMBS inschrijft, moet tenminste 10 procent worden gestort vanaf de oprichting van HST-Fin, tenminste 20 procent tijdens elk van de jaren 1997, 1998 en 1999 en saldo ten laatste in 2000.

Art. 7

De FPM, de NMBS en de andere instellingen van publiek recht die van de Staat afhangen en daartoe zijn erkend door de Minister van Vervoer, moeten op elk ogenblik méér dan 50 procent van de stemrechten die verbonden zijn aan de effecten uitgegeven door HST-Fin, aanhouden. De effecten in het bezit van deze instellingen zijn op naam.

Art. 8

§ 1. De FPM zal voorafgaandelijk haar kapitaal verminderen, door terugbetaling aan de Staat, ten belope van het totaal bedrag van de inbrengen die zij gelast is te verrichten in toepassing van artikel 6, § 1. Dit bedrag zal ter beschikking van de FPM worden gesteld onder de vorm van een renteloze lening, ten einde haar in staat te stellen de opdracht die haar door deze wet is toevertrouwd, voor rekening van de Staat uit te voeren. Deze lening zal tot [31 december 2021] lopen en kan op de vervaldag worden terugbetaald door overdracht aan de Staat van de aandelen die de FPM in het kapitaal van HST-Fin bezit of van effecten van de NMBS die aan de F.P.M. zouden zijn toegekend bij de vereffening van HST-Fin. Elke som die de FPM vóór [31 december 2021] ontvangt ingevolge een overdracht of terugbetaling van deze aandelen of effecten zal onmiddellijk aan de Staat worden betaald tot aflossing van de lening.

§ 2. De schuld jegens de Staat ingevolge de in § 1 bedoelde lening wordt in de rekeningen van de FPM vermindert ten belope van de waardeverminderingen of minderwaarden die de FPM dient te boeken op haar aandelen van HST-Fin, en vermeerderd met elke meerwaarde die zij uitdrukt of verwezenlijkt op diezelfde aandelen. Noch de betreffende waardeverminderingen, minderwaarden of meerwaarden, noch de overeenstemmende vermindering of vermeerdering van de schuld zullen de resultatenrekening van de FPM beïnvloeden.

Art. 9

§ 1^{er}. Les emprunts, obligataires ou autres, contractés par la Financière TGV et dont les conditions ont préalablement été approuvées par le Ministre des Finances bénéficient de la garantie de l'Etat pour leur montant principal, intérêts et autres charges et frais. Le montant total de ces emprunts, en principal restant à rembourser, ne pourra à aucun moment excéder 100 milliards de francs.

§ 2. Les obligations de la Financière TGV en vertu de conventions visant à couvrir les risques afférents aux emprunts visés au § 1^{er} en raison des fluctuations des taux d'intérêt ou des taux de changes des monnaies, bénéficient également de la garantie de l'Etat pour autant que les termes de ces conventions aient préalablement été approuvés par le Ministre des Finances.

§ 3. Dans la mesure où l'encours de ses emprunts garantis par l'Etat dépasse un montant total de 75 milliards de francs, la Financière TGV paiera à l'Etat, sur l'excédent, une prime de garantie dont le montant et modalités de calcul sont fixés par le Roi.

Art. 10

Un protocole de gestion conclu entre l'Etat, représenté par le Ministre des Finances et le Ministre des Transports, d'une part, et la Financière TGV, la SFP et la SNCB, d'autre part, précisera les conditions dans lesquelles la Financière TGV, le cas échéant avec l'assistance technique d'experts, exécutera la mission visée à l'article 2 et, à ces fins, procédera à la vente des biens immobiliers visés à l'article 6, § 2. Ce protocole et ses modifications ne sortiront leurs effets qu'après approbation par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Art. 11

La Financière TGV est régie par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales dans la mesure où il n'y est pas dérogé par la présente loi.

Les premiers statuts de la Financière TGV sont établis par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres préalablement à sa constitution. Toute modification à ces statuts ne produit ses effets qu'après approbation par un tel arrêté.

Art. 12

§ 1^{er}. La Financière TGV est soumise au contrôle du Ministre des Finances et du Ministre des Transports (ci-après les « Ministres »). Ce contrôle est exercé à l'intervention d'un commissaire du Gouvernement qui veille au respect de la loi, des statuts et du protocole de gestion visé à l'article 10. Le commissaire du Gouvernement est nommé et révoqué par le Roi sur proposition conjointe des Ministres.

§ 2. Le commissaire du Gouvernement est invité à toutes les réunions des organes de gestion de la Financière TGV et y siège avec voix consultative. Il peut, à tout moment, prendre connaissance, sans déplacement, de tous les livres et documents de la Financière TGV. Il peut requérir de ses administrateurs, agents et préposés toutes

Art. 9

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

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

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

Art. 10

Een beheersprotocol afgesloten tussen de Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Financiën en de Minister van Vervoer, enerzijds, en HST-Fin, de FPM en de NMBS, anderzijds, regelt nader de voorwaarden volgens welke HST-Fin, in voorkomend geval met de technische bijstand van deskundigen, de in artikel 2 bedoelde opdracht zal vervullen en te dien einde de onroerende goederen bedoeld in artikel 6, § 2, zal verkopen. Dit protocol en wijzigingen daaraan hebben slechts uitwerking na goedkeuring door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Art. 11

HST-Fin is onderworpen aan de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen in de mate dat deze wet er niet van afwijkt.

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

Art. 12

§ 1. HST-Fin is onderworpen aan de controle van de Minister van Financiën en de Minister van Vervoer (hierna de « Ministers »). Deze controle wordt uitgeoefend door tussenkomst van een Regeringscommissaris die waakt over de naleving van de wet, de statuten en het beheersprotocol bedoeld in artikel 10. De Regeringscommissaris wordt benoemd en ontslagen door de Koning op gezamenlijke voordracht van de Ministers.

§ 2. De Regeringscommissaris wordt uitgenodigd op alle vergaderingen van de bestuursorganen van HST-Fin en zetelt er met raadgevende stem. Hij kan op elk ogenblik, zonder verplaatsing, kennis nemen van alle boeken en documenten van HST-Fin. Hij kan aan haar bestuurders, agenten en aangestelden alle inlichtingen vragen en kan

informations et peut procéder à toutes vérifications qui lui paraissent utiles. Il lui est remis chaque trimestre par le conseil d'administration un état comptable établi selon le schéma de bilan et de compte de résultats.

§ 3. Le commissaire du Gouvernement peut suspendre et dénoncer aux Ministres toute décision des organes de gestion de la Financière TGV qu'il estime contraire à la loi, aux statuts ou au protocole de gestion. A cet effet, il dispose d'un délai de quatre jours francs à partir du jour de la réunion à laquelle la décision a été prise, pour autant qu'il y ait été régulièrement convoqué, et, dans le cas contraire, à partir du jour où il en a reçu connaissance. La décision en cause ne peut être exécutée que si aucun des Ministres ne s'y est opposé dans les huit jours de la suspension.

Art. 13

L'Inspecteur général de l'Administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines ou son délégué a qualité pour conférer l'authenticité à tous actes amiables passés au nom ou en faveur de la Financière TGV.

Art. 14

Dans l'article 161, 1°, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

« Les actes amiables passés au nom ou en faveur de la société anonyme de droit public Financière TGV. »

Art. 15

§ 1^{er}. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prendre toutes les mesures utiles en vue de régler la mise à la disposition de la SNCB de la somme que le Royaume des Pays-Bas paierait à l'Etat à titre de contribution à la réalisation du tronçon du projet TGV entre Anvers et la frontière néerlandaise selon le tracé dit E 19.

§ 2. L'arrêté visé au § 1^{er} peut modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur.

Le projet de cet arrêté est soumis à l'avis motivé de la section de législation du Conseil d'Etat, dans le cas et avec les effets prévus pour les avant-projets de loi à l'article 3, §§ 1^{er} à 4, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat. Cet avis est publié en même temps que le rapport au Roi et l'arrêté royal en question.

§ 3. Les pouvoirs accordés au Roi par le présent article expirent le 31 juillet 1998. Après cette date, l'arrêté pris en vertu de ces pouvoirs ne peut être modifié, complété, remplacé ou abrogé que par une loi.

alle verificaties uitvoeren die hem nuttig lijken. Elk trimester overhandigt de raad van bestuur hem een boekhoudkundige staat die is opgesteld overeenkomstig het schema van de balans en de resultatenrekening.

§ 3. De Regeringscommissaris kan iedere beslissing van de bestuursorganen van HST-Fin die hij strijdig acht met de wet, de statuten of het beheersprotocol, schorsen en ter kennis van de Ministers brengen. Hij beschikt daartoe over een termijn van vier vrije dagen vanaf de dag van de vergadering waarop de beslissing werd genomen, voor zover hij daartoe regelmatig werd opgeroepen, en, in het tegenovergestelde geval, vanaf de dag waarop hij ervan kennis heeft gekregen. De betrokken beslissing kan alleen worden uitgevoerd indien geen van de Ministers er zich heeft tegen verzet binnen acht dagen na de schorsing.

Art. 13

De Inspecteur-generaal van de Administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, de registratie en domeinen of zijn afgevaardigde kan authenticiteit verlenen aan alle akten in der minne verleden ten name of ten bate van HST-Fin.

Art. 14

In artikel 161, 1°, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten wordt tussen het eerste en het tweede lid het volgende lid ingevoegd :

« De akten in der minne verleden ten name of ten bate van de naamloze vennootschap van publiek recht HST-Fin. »

Art. 15

§ 1. De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit, alle nuttige maatregelen nemen tot regeling van de terbeschikkingstelling aan de NMBS van de som die het Koninkrijk der Nederlanden aan de Staat zou betalen als bijdrage tot de verwezenlijking van het traject van het HST-project tussen Antwerpen en de Nederlandse grens volgens het zogenaamde E 19-tracé.

§ 2. Het in § 1 bedoelde besluit kan de geldende wettelijke bepalingen wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen.

Het ontwerp van dit besluit wordt aan het met redenen omkleed advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State onderworpen in het geval en met de gevolgen als voor de voorontwerpen van wet is bepaald in artikel 3, §§ 1 tot 4, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State. Dit advies wordt gepubliceerd samen met het verslag aan de Koning en het betreffende koninklijk besluit.

§ 3. De in dit artikel aan de Koning verleende machten verstrijken op 31 juli 1998. Na deze datum kan het besluit, genomen krachtens deze machten, slechts bij wet worden gewijzigd, aangevuld, vervangen of opgeheven.

Art. 16

A l'article 56 de la loi du 20 décembre 1995 portant des dispositions fiscales, financières et diverses, sont apportées les modifications suivantes :

1° l'alinéa 2 est complété comme suit :

« L'article 40, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques n'est pas applicable à l'émission de ces actions. »;

2° à l'alinéa 3, les mots « ces actions sont émises et » sont insérés entre les mots « les conditions dans lesquelles » et « des prélèvements peuvent être effectués »;

3° le même alinéa est complété comme suit :

« Cet arrêté peut déroger aux articles 33*bis*, 34*bis* et 72 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales. »

Art. 16

In artikel 56 van de wet van 20 december 1995 houdende fiscale, financiële en diverse bepalingen worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° lid 2 wordt aangevuld als volgt :

« Artikel 40, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven is niet van toepassing op de uitgifte van deze aandelen. »;

2° in lid 3 worden de woorden « deze aandelen worden uitgegeven en » ingevoegd tussen de woorden « de voorwaarden waarop » en « afnamen op het kapitaal verricht kunnen worden »;

3° hetzelfde lid wordt aangevuld als volgt :

« Dit besluit kan afwijken van de artikelen 33*bis*, 34*bis* en 72 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen. »

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le ministre des Finances et par le Ministre des Transports, le 14 août 1996 d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi « relative au financement du projet TGV », a donné le 23 octobre 1996 l'avis suivant :

I. L'article 93, paragraphe 3, du Traité instituant la Communauté européenne prévoit que :

« La Commission est informée, en temps utile pour présenter ses observations, des projets tendant à instituer ou à modifier des aides. Si elle estime qu'un projet n'est pas compatible avec le marché commun, aux termes de l'article 92, elle ouvre sans délai la procédure prévue au paragraphe précédent. L'Etat membre intéressé ne peut mettre à exécution les mesures projetées, avant que cette procédure ait abouti à une décision finale ».

De cette disposition résultent, outre l'obligation de préalablement notifier à la Commission tout projet visant à établir un régime de transferts de ressources publiques au profit de certaines entreprises, celle de s'abstenir de mettre ces mesures à exécution avant que la procédure subséquente ait abouti à une décision finale et, après que celle-ci sera intervenue, celle de s'y conformer. Les autorités communautaires tiennent, en effet, de l'article 93 du traité la compétence exclusive d'apprécier la compatibilité de telles aides avec les impératifs inhérents à la réalisation des objectifs de la Communauté.

Ce dispositif communautaire de contrôle des aides publiques a également vocation à s'appliquer dans les relations que les pouvoirs publics entretiennent avec les entreprises qu'ils prennent l'initiative de créer, notamment dans le cadre de la constitution d'une société de financement utilisant des fonds publics, puisqu'en vertu de l'article 90, paragraphe 1^{er}, du traité, « les Etats membres, en ce qui concerne les entreprises publiques et les entreprises auxquelles ils accordent des droits spéciaux ou exclusifs, n'édicte ni ne maintiennent aucune mesure contraire aux règles du présent traité, notamment à celles prévues aux articles 7 et 85 à 94 inclus ».

L'article 2 du règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable prévoit, du reste, que les articles 92 à 94 du traité sont en principe applicables aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer. Ce règlement s'applique pour autant que ces aides soient spécifiques à l'activité du secteur des transports et se fonde sur les articles 75, 77 et 94 du traité, ce qui implique que, si les contributions financières publiques destinées à ce secteur sont soumises à des règles spéciales fondées sur les dispositions du traité propres à la politique commune des transports, elles n'en échappent pas pour autant au régime général de contrôle communautaire des aides, en raison du rattachement à l'article 94 du traité.

C'est aussi dans le respect des articles 77, 92 et 93 du traité que l'article 7, paragraphe 3, de la directive du Conseil 91/440/CEE du 29 juillet 1991 relative au dévelop-

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 14 augustus 1996 door de Minister van Financiën en door de Minister van Vervoer verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet « betreffende de financiering van het HST-project », heeft op 23 oktober 1996 het volgende advies gegeven :

I. Artikel 93, lid 3, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap bepaalt :

« De Commissie wordt van elk voornemen tot invoering of wijziging van steunmaatregelen tijdig op de hoogte gebracht, om haar opmerkingen te kunnen maken. Indien zij meent dat zulk een voornemen volgens artikel 92 onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt, vangt zij onverwijld de in het vorige lid bedoelde procedure aan. De betrokken Lid-Staat kan de voorgenomen maatregelen niet tot uitvoering brengen voordat die procedure tot een eindbeslissing heeft geleid ».

Uit die bepaling vloeien onder meer de verplichting voort om de Commissie vooraf in kennis te stellen van ieder ontwerp dat beoogt een regeling van overdrachten van openbare middelen op te zetten ten behoeve van bepaalde ondernemingen, alsook die om ervan af te zien die maatregelen ten uitvoer te leggen vooraleer de desbetreffende procedure tot een eindbeslissing geleid heeft, en die om zich ernaar te voegen nadat de eindbeslissing is genomen. De instanties van de Gemeenschap ontleen immers aan artikel 93 van het Verdrag de exclusieve bevoegdheid om te oordelen of zulke steunmaatregelen verenigbaar zijn met de imperatieven inherent aan de totstandkoming van de doelstellingen van de Gemeenschap.

Deze gemeenschapsregeling van controle op de openbare steunmaatregelen wordt ook geacht toepassing te vinden in de betrekkingen die de openbare instanties onderhouden met de ondernemingen die ze uit eigen initiatief oprichten, inzonderheid in het kader van de totstandkoming van een financieringsmaatschappij die met openbare gelden werkt, daar krachtens artikel 90, lid 1, van het Verdrag « de Lid-Staten (...) met betrekking tot de openbare bedrijven en de ondernemingen waaraan zij bijzondere of uitsluitende rechten verlenen, geen enkele maatregel (nemen of handhaven) welke in strijd is met de regels van dit Verdrag, met name die bedoeld in de artikelen 7 en 85 tot en met 94 ».

Artikel 2 van verordening (EEG) n° 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren bepaalt voorts dat de artikelen 92 tot en met 94 van het Verdrag in beginsel van toepassing zijn op de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor. Deze verordening is van toepassing in zoverre die steunmaatregelen specifiek zijn voor de activiteit in de vervoersector, en ze steunt op de artikelen 75, 77 en 94 van het Verdrag, wat inhoudt dat voor de openbare financiële bijdragen aan deze sector weliswaar bijzondere regels gelden die gebaseerd zijn op de bepalingen van het Verdrag die specifiek zijn voor het gemeenschappelijk vervoerbeleid, doch dat die bijdragen daarmee geen uitzondering vormen op de algemene regeling inzake controle van de Gemeenschap op de steunmaatregelen, gelet op de gelding van artikel 94 van het Verdrag.

Het is eveneens met inachtneming van de artikelen 77, 92 en 93 van het Verdrag dat artikel 7, lid 3, van richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de

ment de chemins de fer communautaires réserve aux Etats membres la faculté d'octroyer au gestionnaire de l'infrastructure un financement suffisant en rapport avec les tâches, la dimension et les besoins financiers, notamment pour couvrir des investissements nouveaux, et que l'article 9 de cette même directive permet l'attribution d'aides publiques destinées à réduire l'endettement des entreprises ferroviaires publiques existantes jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une gestion financière saine et permette de réaliser l'assainissement de leur situation financière.

Le dispositif de financement dont l'avant-projet prévoit la création comporte plusieurs formes d'aides financées au moyen de ressources publiques. D'ailleurs, en vertu de son article 3, § 3, les investissements nécessaires à la réalisation de l'infrastructure et à l'acquisition du matériel roulant affectés à l'exploitation du TGV ne pourront, à concurrence du montant total des fonds apportés par la « Financière TGV », faire l'objet d'aucune subvention directement ou indirectement à charge de l'Etat, ni d'aucun autre financement bénéficiant pour tout ou partie de la garantie de l'Etat.

Ainsi notamment, les modalités particulières du financement par l'Etat de l'ensemble des apports correspondant à la part du capital de la « Financière TGV » à laquelle devra souscrire, en exécution de l'article 6, § 1^{er}, la Société fédérale de participations, ne paraissent guère pouvoir être considérées comme des conditions acceptables pour un investisseur opérant dans les conditions normales d'une économie de marché. L'article 8 de l'avant-projet prévoit, en effet, que ces apports donneraient lieu à une réduction à due concurrence du capital de la Société fédérale de participations par remboursement à l'Etat, étant cependant entendu que le montant correspondant demeurerait à la disposition de cette société sous forme de prêt sans intérêt, dont même l'amortissement en principal ne serait pas assuré à l'échéance; les réductions de valeur ou moins-values que la Société fédérale de participations acterait sur ses actions de la « Financière TGV » seraient déduites de la dette résultant de ce prêt, sans affecter le compte de résultats de la Société fédérale de participations. De plus, selon les informations communiquées au Conseil des ministres dans une note datée du 16 février 1996, les apports de la Société fédérale de participations et de la Société nationale des chemins de fer belges à la « Financière TGV » ne seraient pas rémunérés.

Des aides de nature fiscale semblent également résulter du fait que la « Financière TGV » souscrirait, comme le prévoit l'article 3, § 1^{er}, des actions privilégiées sans droit de vote à émettre par la Société nationale des chemins de fer belges jusqu'à concurrence d'un montant total de cent vingt-cinq milliards de francs. En effet, en vertu de l'article 21, 1^o, du Code des impôts sur les revenus 1992, les revenus des capitaux et biens mobiliers ne comprennent pas les revenus des actions privilégiées de la Société nationale des chemins de fer belges, et qu'aux termes de son article 202, 3^o, ces mêmes revenus sont déduits des bénéfices de la période imposable. Par ailleurs, l'article 14 prévoit la gratuité de l'enregistrement des actes amiables passés au nom ou en faveur de la « Financière TGV ».

Une autre forme d'aide consiste encore en l'octroi, prévu par l'article 9, de la garantie de l'Etat pour les emprunts contractés par la « Financière TGV », ainsi que pour l'exécution des obligations qui lui incomberaient en vertu de conventions destinées à couvrir les risques afférents à ces

ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap de Lid-Staten de mogelijkheid biedt de beheerder van de infrastructuur financiële middelen te verstrekken die voldoende zijn in verhouding tot de taken, de omvang en de financiële behoeften, met name om nieuwe investeringen te dekken, en dat artikel 9 van diezelfde richtlijn het mogelijk maakt overheidssteun toe te kennen om de schuldenlast van de bestaande openbare spoorwegondernemingen terug te brengen tot een niveau dat geen belemmering vormt voor een gezond financieel beheer en om de financiële situatie van die ondernemingen te saneren.

De regeling inzake financiering die het voorontwerp beoogt op te zetten, bevat verscheidene vormen van financiële steun door middel van overheidsgeld. Krachtens artikel 3, § 3, van het voorontwerp kunnen de investeringen nodig voor de totstandkoming van de infrastructuur en voor de aankoop van het rollend materieel bestemd voor de exploitatie van de HST tot het totale bedrag van de door « HST-Fin » ingebrachte middelen overigens op generlei wijze ten laste van de Staat direct of indirect worden gesubsidieerd, noch op enige andere wijze met volledige of gedeeltelijke Staatswaarborg worden gefinancierd.

Zo lijken de bijzondere regels betreffende de financiering, door de Staat, van het geheel van de inbrengen overeenstemmend met het aandeel van het kapitaal van de « HST-Fin », waarop de Federale Participatiemaatschappij overeenkomstig artikel 6, § 1, zal moeten inschrijven, geenszins beschouwd te kunnen worden als aanvaardbare voorwaarden voor een investeerder die optreedt in voor een markteconomie normale omstandigheden. Artikel 8 van het voorontwerp bepaalt immers dat die inbrengen aanleiding geven tot een verhoudingsgewijze vermindering van het kapitaal van de Federale Participatiemaatschappij door terugbetaling aan de Staat, met dien verstande evenwel dat het overeenstemmende bedrag ter beschikking van deze maatschappij blijft, in de vorm van de hoofdsom op de vervaldag niet vaststaat; de waardeverminderingen of minderwaarden die de Federale Participatiemaatschappij zou boeken op de aandelen van de « HST-Fin », zouden worden afgetrokken van de schuld die uit de lening voortvloeit, zonder dat zulks een weerslag heeft op de resultatenrekening van de Federale Participatiemaatschappij. Volgens de informatie die in een 16 februari 1996 gedateerde nota aan de Ministerraad is medegedeeld, zouden de inbrengen van de Federale Participatiemaatschappij en van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in de « HST-Fin » bovendien niet vergoed worden.

Dat de « HST-Fin » zou inschrijven op preferente aandelen zonder stemrecht die de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zou uitgeven ten belope van een totaal bedrag van honderd vijftientig miljard frank, zoals artikel 3, § 1, voorschrijft, lijkt er op te wijzen dat ook in fiscale steunmaatregelen wordt voorzien. Krachtens artikel 21, 1^o, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 omvatten de inkomsten van onroerende goederen en kapitalen immers niet de inkomsten uit preferente aandelen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, en naar luid van artikel 202, 3^o, van datzelfde Wetboek worden diezelfde inkomsten afgetrokken van de winst van het belastbare tijdperk. Voorts bepaalt artikel 14 dat de registratie van de akten in der minne verleden ten name of ten beate van de « HST-Fin » kosteloos is.

Een andere vorm van steun bestaat erin dat, zoals artikel 9 voorschrijft, de Staatswaarborg wordt toegekend voor de leningen aangegaan door de « HST-Fin », alsook voor het nakomen van de verbintenissen die aan laatstgenoemde toekomen krachtens overeenkomsten die de risico's beo-

emprunts en raison des fluctuations des taux d'intérêt ou des taux de change de monnaies. Cette garantie ne donnerait, en effet, lieu à aucune contrepartie, à l'exception de celle prévue au paragraphe 3 si l'encours des emprunts garantis devait excéder septante-cinq milliards.

La conformité de l'avant-projet au Traité instituant la Communauté européenne dépend, dès lors, directement d'une décision des autorités communautaires déclarant compatibles avec le marché commun les diverses formes d'aides publiques qu'il prévoit. Le délégué du gouvernement a, d'ailleurs, indiqué que des démarches préliminaires à la notification préalable imposée par l'article 93, paragraphe 3, du traité, ont été entreprises auprès de la commission. La section de législation, attire toutefois l'attention, d'une part, sur la seconde observation ci-après et, d'autre part, sur le fait que les dispositions envisagées ne pourront recevoir exécution aussi longtemps que la Commission ne les aura pas déclarés compatibles avec les obligations découlant du traité, et qu'à défaut d'être déclarées telles à l'issue de la procédure organisée par l'article 93 de ce traité, le projet devrait être soit abandonné, soit aménagé afin de pouvoir être, aux yeux de la Communauté européenne, considéré comme compatible avec le marché commun.

II. L'avant-projet méconnaît certaines des dispositions de la deuxième directive 77/91/CEE du Conseil du 13 décembre 1976 tendant à coordonner pour les rendre équivalentes les garanties qui sont exigées dans les Etats membres des sociétés au sens de l'article 58, deuxième alinéa du traité, en vue de la protection des intérêts tant des associés que des tiers, en ce qui concerne la constitution de la société anonyme ainsi que le maintien et les modifications de son capital.

Cette directive se fonde sur l'article 54, paragraphe 3, g, du traité, aux termes duquel la Communauté coordonne, dans le cadre du programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement, en vue de les rendre équivalentes, les garanties qui sont exigées, dans les Etats membres, des sociétés au sens de l'article 58, alinéa 2, pour protéger les intérêts tant des associés que des tiers.

La deuxième directive de coordination s'applique, pour la Belgique, aux dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à la société anonyme. Tant l'article 54, paragraphe 3, g, du traité que l'intitulé de cette deuxième directive visent les sociétés au sens de l'article 58, alinéa 2, du traité, qui dispose comme suit :

« Par sociétés on entend les sociétés de droit civil ou commercial, y compris les sociétés coopératives, et les autres personnes morales relevant du droit public ou privé, à l'exception des sociétés qui ne poursuivent pas de but lucratif ».

Cette définition vise indifféremment les personnes morales, qu'elles ne relèvent du droit public ou du droit privé, pourvu qu'elles poursuivent un but lucratif. La qualification de la « Financière TGV » par les termes « société anonyme de droit public » n'est, par conséquent, pas de

gen te dekken welke verbonden zijn aan die leningen, ten gevolge van de schommelingen van de rentevoeten of van de wisselkoersen. Die waarborg geeft immers aanleiding tot geen enkele tegenprestatie, met uitzondering van die welke is omschreven in paragraaf 3, wanneer het uitstaande bedrag van de leningen onder Staatswaarborg meer dan vijftien miljard zou bedragen.

Of het voorontwerp verenigbaar is met het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap hangt bijgevolg rechtstreeks af van een beslissing van de gemeenschapsinstanties waarbij de onderscheiden vormen van openbare steun waarin het voorontwerp voorziet, verenigbaar worden verklaard met de gemeenschappelijke markt. De gemachtigde van de Regering heeft er overigens op gewezen dat vóór de voorafgaande kennisgeving opgelegd bij artikel 93, lid 3, van het Verdrag voorbereidende stappen zijn ondernomen bij de commissie. De afdeling wetgeving wijst evenwel enerzijds op haar tweede opmerking hierna, en anderzijds op het feit dat de voorgenomen bepalingen geen uitvoering kunnen krijgen zolang de Commissie ze niet verenigbaar heeft verklaard met de verplichtingen voortvloeiend uit het Verdrag en dat indien ze na afloop van de procedure geregeld bij artikel 93 van het Verdrag niet verenigbaar worden verklaard, hetzij moet worden afgezien van het ontwerp, hetzij dat ontwerp moet worden aangepast opdat de Europese Gemeenschap het als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan beschouwen.

II. Het voorontwerp is in strijd met sommige bepalingen van de tweede richtlijn 77/91/EEG van de Raad van 13 december 1976 strekkende tot het coördineren van de waarborgen welke in de Lid-Statens worden verlangd van de vennootschappen in de zin van artikel 58, tweede alinea, van het Verdrag, om de belangen te beschermen zowel van de deelnemers in deze vennootschappen als van derden met betrekking tot de oprichting van de naamloze vennootschap, alsook de instandhouding en wijziging van haar kapitaal, zulks ten einde die waarborgen gelijkwaardig te maken.

Deze richtlijn is gebaseerd op artikel 54, lid 3, g, van het Verdrag, naar luid waarvan de Gemeenschap in het kader van het algemene programma voor de opheffing van de beperkingen van de vrijheid van vestiging de waarborgen coördineert teneinde ze gelijkwaardig te maken, welke waarborgen in de Lid-Statens worden verlangd van de vennootschappen in de zin van artikel 58, tweede alinea, om de belangen te beschermen zowel van de deelnemers in die vennootschappen als van derden.

De tweede coördinatie-richtlijn is voor België van toepassing op de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen die betrekking hebben op de naamloze vennootschap. Zowel artikel 54, lid 3, g, van het Verdrag als het opschrift van deze tweede richtlijn betreffen de vennootschappen in de zin van artikel 58, tweede alinea, van het Verdrag, dat voorschrijft :

« Onder vennootschappen worden verstaan maatschappen naar burgerlijk recht of handelsrecht, de coöperatieve verenigingen of vennootschappen daaronder begrepen, en de overige rechtspersonen naar publiek- of privaatrecht, met uitzondering van vennootschappen welke geen winst beogen ».

Met deze begripsomschrijving worden de rechtspersonen bedoeld, ongeacht of ze van publiekrechtelijke dan wel van privaatrechtelijke aard zijn, zolang ze winst beogen. Dat de « HST-Fin » een « naamloze vennootschap van publiek recht » wordt genoemd, neemt bijgevolge niet weg dat

nature à dispenser le législateur du respect des obligations imposées par la deuxième directive de coordination ⁽¹⁾.

L'article 5, § 1^{er}, de l'avant-projet autorise la Société nationale des chemins de fer belges à distribuer les dividendes privilégiés à servir, conformément à l'article 4, aux actions privilégiées souscrites par la « Financière TGV », sans être tenue par les limites établies par les articles 77bis et 77ter des lois coordonnées sur les sociétés commerciales, qui transposent dans cette législation l'article 15 de la deuxième directive de coordination. En écartant l'application de l'article 77bis desdites lois coordonnées, 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.

L'article 4, § 2, alinéa 2, de l'avant-projet écarte également l'application de l'article 34bis des lois coordonnées, qui transpose l'article 29 de la deuxième directive, lequel dispose en son premier paragraphe que « lors de toute augmentation du capital souscrit par apports en numéraire, les actions doivent être offertes par préférence aux actionnaires proportionnellement à la partie du capital représentée par leurs actions ».

La même disposition de l'avant-projet exclut, au surplus, l'application de l'article 52bis, § 1^{er}, des lois coordonnées qui règle les conditions dans lesquelles les sociétés anonymes peuvent, conformément à l'article 19 de la deuxième directive de coordination, acquérir leurs propres actions ou parts bénéficiaires.

Enfin, l'alinéa en projet à l'article 16, 3°, permet de déroger par arrêté royal aux articles 33bis, 34bis et 72 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales, et donc indirectement aux dispositions correspondantes des articles 25, 29 et 30 de la deuxième directive de coordination, qui ont trait aux augmentations et réductions de capital.

De telles dispositions ne peuvent être admises. Il s'ensuit que l'avant-projet doit être fondamentalement revu afin d'en assurer la conformité aux directives de coordination du droit des sociétés.

⁽¹⁾ Cf., au sujet de l'application des quatrième et huitième directives de coordination des législations des sociétés aux intercommunales adoptant la forme de la société anonyme, le raisonnement similaire suivi par les chambres réunies de la section de législation du conseil d'Etat dans leur avis donné le 4 juin 1986 sur l'article 14 du projet de loi « relatif aux intercommunales » (doc. parl., Chambre des représentants, 125 (1985-1986) — n° 13, p. 5), ainsi que les développements consacrés à cette question dans l'ouvrage de J. Vanhaeverbeek, « Les intercommunales », Editions Nemesis, 1988, pp. 93 à 102, n° 64 à 69.

de wetgever de verplichtingen opgelegd bij de tweede coördinatierichtlijn ⁽¹⁾ dient na te komen.

Artikel 5, § 1, van het wetsontwerp schrijft voor dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen de preferente dividenden, waarop de « HST-Fin » heeft ingeschreven, kan uitkeren zonder dat ze gebonden is door de beperkingen bepaald in de artikelen 77bis en 77ter van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen, die artikel 15 van de tweede coördinatierichtlijn in deze wetgeving omzetten. Door te bepalen dat artikel 77bis van de genoemde gecoördineerde wetten 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.

Artikel 4, § 2, tweede lid, van het voorontwerp bepaalt dat artikel 34bis van de gecoördineerde wetten, dat artikel 29 van de tweede richtlijn omzet, evenmin van toepassing is, een artikel 29 dat in zijn lid 1 voorschrijft dat « bij elke verhoging van het geplaatste kapitaal tegen inbreng in geld (...) de aandelen eerst aangeboden (worden) aan de aandeelhouders naar evenredigheid van het deel van het kapitaal dat hun aandelen vertegenwoordigen ».

Dezelfde bepaling van het voorontwerp sluit bovendien de toepassing uit van artikel 52bis, § 1, van de gecoördineerde wetten, dat de voorwaarden regelt waaronder de naamloze vennootschappen overeenkomstig artikel 19 van de tweede coördinatierichtlijn hun eigen aandelen of winstbewijzen kunnen verkrijgen.

Ten slotte schrijft de in artikel 16, 3°, ontworpen bepaling voor dat bij koninklijk besluit kan worden afgeweken van de artikelen 33bis, 34bis en 72 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen, en dus indirect van de overeenstemmende bepalingen van de artikelen 25, 29 en 30 van de tweede coördinatierichtlijn, die betrekking hebben op kapitaalverhogingen en kapitaalverminderingen.

Zulke afwijkingen zijn onaanvaardbaar. Daaruit volgt dat het voorontwerp wezenlijk moet worden herzien, zodat het in overeenstemming wordt gebracht met de richtlijnen strekkende tot het coördineren van het vennootschapsrecht.

⁽¹⁾ Zie, in verband met de toepassing van de vierde en de achtste richtlijn strekkende tot het coördineren van de wetgeving betreffende de vennootschappen met de intercommunale verenigingen die de rechtsvorm van een naamloze vennootschap aannemen, de soortgelijke redenering die de verenigde kamers van de afdeling wetgeving van de Raad van State hebben gevolgd in het advies dat ze op 4 juni 1986 verstrekt hebben over artikel 14 van het ontwerp van wet « betreffende de intercommunales » (gedr. stuk Kamer van Volksvertegenwoordigers, 125 (1985-1986) — n° 13, blz. 5), alsook de commentaar die in dit verband gegeven wordt in het werk van J. Vanhaeverbeek, « Les intercommunales », Editions Nemesis, 1988, blz. 93 tot 102, n° 64 tot 69.

La chambre était composée de

MM. :

C.-L. CLOSSET, *président de chambre*;

C. WETTINCK,
P. LIENARDY, *conseillers d'Etat*;

F. DELPEREE,
J.-M. FAVRESSE, *assesseurs de la section de législation*;

Mme :

M. PROOST, *greffier*.

Le rapport a été présenté par M. J.-L. PAQUET, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. B. CUVELIER, référendaire adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. LIENARDY.

Le Greffier,

M. PROOST

Le Président,

C.-L. CLOSSET

De kamer was samengesteld uit

HH. :

C.-L. CLOSSET, *kamervoorzitter*;

C. WETTINCK,
P. LIENARDY, *staatsraden*;

F. DELPEREE,
J.-M. FAVRESSE, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr. :

M. PROOST, *griffier*.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J.-L. PAQUET, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer B. CUVELIER, adjunct-referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. LIENARDY.

De Griffier,

M. PROOST

De Voorzitter,

C.-L. CLOSSET

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES

A tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances et du Commerce extérieur et de Notre Ministre des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances et du Commerce extérieur et Notre Ministre des Transports sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

La Société fédérale de Participations (la « SFP ») et la Société nationale des Chemins de fer belges (la « SNCB ») sont chargées de constituer, dans les soixante jours suivant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, une société anonyme de droit public, dénommée « Financière TGV », dont l'objet sera la prise de participation dans la SNCB afin de contribuer, dans l'intérêt public, à la réalisation de l'infrastructure et à l'acquisition du matériel roulant nécessaires à l'exploitation des lignes pour le Train à Grande Vitesse (« TGV ») sur le territoire belge.

Art. 3

§ 1^{er}. Aux fins visées à l'article 2, la Financière TGV souscrira des actions privilégiées sans droit de vote à émettre par la SNCB jusqu'à concurrence d'un montant total de 125 milliards de francs. Ces actions seront souscrites et libérées selon le calendrier fixé dans le protocole de gestion visé à l'article 10.

§ 2. La SNCB affectera les fonds apportés par la Financière TGV à la réalisation des investissements visés à l'article 2, sans préjudice de la faculté de la SNCB, sous sa responsabilité, de provisoirement uti-

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën en Buitenlandse Handel en Onze Minister van Vervoer,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën en Buitenlandse Handel en Onze Minister van Vervoer zijn gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen :

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

De Federale Participatiemaatschappij (de « FPM ») en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (de « NMBS ») worden ertoe gelast om, binnen de zestig dagen na de datum van inwerkingtreding van deze wet, een naamloze vennootschap van publiek recht, « HST-Fin » genaamd, op te richten, welke ten doel zal hebben deel te nemen in het kapitaal van de NMBS teneinde in het openbaar belang bij te dragen tot de verwezenlijking van de infrastructuur en de aanschaffing van het rollend materieel noodzakelijk voor de exploitatie van de lijnen voor de Hoge Snelheidstrein (« HST ») op het Belgisch grondgebied.

Art. 3

§ 1. Met het oog op de in artikel 2 bepaalde doelstelling, zal HST-Fin inschrijven op preferente aandelen zonder stemrecht uit te geven door de NMBS ten belope van een totaal bedrag van 125 miljard frank. De inschrijving en stortingen op deze aandelen geschieden overeenkomstig de kalender vastgelegd in het beheersprotocol bedoeld in artikel 10.

§ 2. De NMBS zal de door HST-Fin ingebrachte middelen bestemmen voor de verwezenlijking van de in artikel 2 bedoelde investeringen, onverminderd de mogelijkheid van de NMBS om, op haar verantwoor-

liser ces fonds à d'autres fins en attendant le paiement effectif des dépenses d'investissement en question.

Le Roi prendra, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les mesures nécessaires en vue d'assurer la transparence de l'utilisation des fonds par la SNCB et le contrôle de leur affectation finale aux investissements visés à l'article 2.

§ 3. Jusqu'à concurrence du montant total des fonds apportés par la Financière TGV, les investissements visés à l'article 2 ne peuvent faire l'objet d'aucune subvention qui est, directement ou indirectement, à charge de l'Etat, ni d'aucun financement supplémentaire nouveau qui en tout ou en partie bénéficie de la garantie de l'Etat.

Art. 4

§ 1^{er}. Les actions privilégiées visées à l'article 3, § 1^{er} :

1° sont des actions sans droit de vote au sens de l'article 48 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales;

2° donneront droit aux dividendes suivants :

a) pour chacun des exercices précédant l'exercice 2006, un dividende privilégié de 5,90 pourcent;

b) pour chacun des exercices 2006 à 2020, un premier dividende privilégié de 3,98 pourcent et un deuxième dividende privilégié égal à 10 pourcent de la partie du chiffre d'affaires que la SNCB réalise en tant que transporteur dans l'exploitation du TGV (après application des accords internationaux de billetterie);

c) pour les exercices à partir de 2021, un dividende proportionnel à celui attribué, le cas échéant, aux actions ordinaires de la SNCB,

étant entendu que :

— les dividendes privilégiés visés aux points a) et b) pourront être adaptés, à la hausse ou à la baisse, selon les modalités établies par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, en ayant égard notamment à l'évolution des conditions des marchés financiers et à celle du chiffre d'affaires que la SNCB réalise dans l'exploitation du TGV;

— les dispositions du présent 2° sont sans préjudice de la faculté de l'assemblée générale de la SNCB d'attribuer, à sa discrétion, des dividendes supplémentaires aux actions privilégiées par prélèvement sur le surplus disponible des bénéfices ou, jusqu'à l'exercice se terminant le 31 décembre 2005, par prélèvement sur le capital visé à l'article 56 de la loi du 20 décembre 1995 portant des dispositions fiscales, financières et diverses;

3° pourront, au choix du détenteur, être échangées, entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2021, contre des obligations subordonnées de la SNCB d'un montant principal total de 50 milliards de francs;

delijkheid, deze middelen voorlopig voor andere doeleinden aan te wenden in afwachting van de effectieve betaling van de betrokken investeringsuitgaven.

De Koning zal, bij in Ministerraad overlegd besluit, de nodige maatregelen nemen om de transparantie van de aanwending van de fondsen door de NMBS en de controle van hun finale bestemming voor de in artikel 2 bedoelde investeringen te verzekeren.

§ 3. Tot het totaal bedrag van de door HST-Fin ingebrachte middelen kunnen de in artikel 2 bedoelde investeringen geen voorwerp uitmaken van een subsidie die rechtstreeks of onrechtstreeks ten laste van de Staat is, noch van enige nieuwe bijkomende financiering die geheel of gedeeltelijk de Staatswaarborg geniet.

Art. 4

§ 1. De preferente aandelen bedoeld in artikel 3, § 1 :

1° zijn aandelen zonder stemrecht in de zin van artikel 48 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen;

2° verlenen recht op de volgende dividenden :

a) voor elk boekjaar voorafgaand aan het boekjaar 2006, een preferent dividend van 5,90 procent;

b) voor elk van de boekjaren 2006 tot en met 2020, een eerste preferent dividend van 3,98 procent en een tweede preferent dividend gelijk aan 10 procent van het deel van de omzet dat de NMBS als vervoerder verwezenlijkt bij de exploitatie van de HST (na toepassing van de internationale ticketverkoopovereenkomsten);

c) voor de boekjaren vanaf 2021, een dividend evenredig aan datgene dat, in voorkomend geval, wordt toegekend aan de gewone aandelen van de NMBS,

met dien verstande dat :

— de preferente dividenden bedoeld in de punten a) en b) opwaarts of neerwaarts kunnen worden aangepast volgens de nadere regels bepaald bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, in acht genomen inzonderheid de evolutie van de condities op de financiële markten en van het zakencijfer dat de NMBS verwezenlijkt bij de exploitatie van de HST;

— de bepalingen van dit 2° geen afbreuk doen aan de bevoegdheid van de algemene vergadering van de NMBS om, in haar discretie, aan de preferente aandelen bijkomende dividend toe te kennen uit het beschikbare winstoverschot of, tot het boekjaar eindigend op 31 december 2005, door afnemings op het kapitaal bedoeld in artikel 56 van de wet van 20 december 1995 houdende fiscale, financiële en diverse bepalingen;

3° kunnen, naar keuze van de houder, tussen 1 januari en 31 december 2021 worden geruild voor achtergestelde obligaties van de NMBS voor een totaal bedrag in hoofdsom van 50 miljard frank;

4° donneront droit, en cas de liquidation de la SNCB, au remboursement du montant libéré par priorité aux actions ordinaires, ainsi qu'à une partie proportionnelle du boni de liquidation.

§ 2. Les modalités de l'émission de ces actions privilégiées, ainsi que les modalités de leur échange contre des obligations conformément au § 1^{er}, 3°, et le taux d'intérêt et le remboursement de celles-ci sont déterminés dans le protocole de gestion visé à l'article 10.

L'article 40 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et les articles 34*bis*, 48, § 1^{er}, alinéa 2, 1°, 52*bis*, § 1^{er}, et 71 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales ne sont pas applicables à l'émission de ces actions privilégiées ou à leur échange contre des obligations.

Art. 5

§ 1^{er}. La SNCB est autorisée à distribuer les dividendes privilégiés visés à l'article 4, § 1^{er}, 2°, a) et b), sans être tenue par les limites prévues aux articles 77*bis* et 77*ter* des lois coordonnées sur les sociétés commerciales.

§ 2. Les charges financières éventuelles afférentes au service des dividendes visés au § 1^{er} peuvent, dans les comptes de la SNCB, être incluses dans la valeur d'acquisition des immobilisations corporelles issues des investissements visés à l'article 2, pour autant que ces charges se rapportent à la période jusqu'au 31 décembre 2005.

§ 3. L'article 10 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges est abrogé.

Art. 6

§ 1^{er}. Lors de la constitution de la Financière TGV, la SFP souscrit au capital de la Financière TGV à hauteur de 22 milliards de francs. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, autoriser la SFP à participer à des augmentations du capital de la Financière TGV à concurrence d'un montant total de 8 milliards de francs.

§ 2. Lors de la constitution de la Financière TGV, la SNCB souscrit au capital de la Financière TGV à hauteur de 10 milliards de francs. A cet effet, elle apportera des biens immobiliers de son domaine privé. Les actions souscrites par la SNCB seront libérées d'au moins 10 pourcent dès la constitution de la Financière TGV et ensuite d'au moins 20 pourcent au cours de chacune des années 1997, 1998 et 1999, le solde éventuel devant être libéré au plus tard en 2000. Les biens immobiliers en question seront évalués, et feront l'objet des rapports visés à l'article 29*bis* des lois coordonnées sur les sociétés commerciales, au fur et à mesure qu'ils sont effecti-

4° verlenen, in geval van vereffening van de NMBS, recht op de terugbetaling van het gestorte bedrag bij voorrang op de gewone aandelen, evenals op een evenredig deel van het vereffeningssaldo.

§ 2. De modaliteiten van de uitgifte van deze preferente aandelen, evenals de modaliteiten van hun omruiling in obligaties overeenkomstig § 1, 3°, en de interestvoet en terugbetaling van deze laatste effecten worden bepaald in het beheersprotocol bedoeld in artikel 10.

Artikel 40 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en de artikelen 34*bis*, 48, § 1, lid 2, 1°, 52*bis*, § 1, en 71 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen zijn niet van toepassing op de uitgifte van deze preferente aandelen of op hun omruiling in obligaties.

Art. 5

§ 1. De NMBS mag de in artikel 4, § 1, 2°, a) en b), bedoelde preferente dividenden uitkeren zonder te zijn gebonden door de beperkingen bepaald in de artikelen 77*bis* en 77*ter* van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen.

§ 2. De eventuele financiële kosten verbonden aan de betaling van de in § 1 bedoelde dividendten mogen in de rekeningen van de NMBS worden opgenomen in de aanschaffingswaarde van de materiële vaste activa voortvloeiend uit de in artikel 2 bedoelde investeringen, voor zover deze kosten betrekking hebben op de periode tot 31 december 2005.

§ 3. Artikel 10 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt opgeheven.

Art. 6

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

§ 2. Bij de oprichting van HST-Fin zal de NMBS op het kapitaal van HST-Fin inschrijven ten bedrage van 10 miljard frank. Hiertoe zal zij onroerende goederen uit haar privaat domein inbrengen. Op de aandelen waarop de NMBS inschrijft, moet tenminste 10 procent worden gestort vanaf de oprichting van HST-Fin en vervolgens tenminste 20 procent tijdens elk van de jaren 1997, 1998 en 1999, met storting van het eventuele saldo ten laatste in 2000. De betreffende onroerende goederen worden gewaardeerd, en maken het voorwerp uit van de verslagen bedoeld in artikel 29*bis* van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen, naarmate zij ef-

vement cédés à la Financière TGV à titre de libération des actions souscrites par la SNCB.

Art. 7

La SFP, la SNCB et les autres institutions de droit public relevant de l'Etat et agréées à cette fin par le Ministre des Transports doivent en tout temps détenir plus de 50 pourcent des droits de vote attachés aux titres émis par la Financière TGV. Les titres détenus par ces institutions sont nominatifs.

Art. 8

§ 1^{er}. La SFP réduira préalablement son capital, par remboursement à l'Etat, du montant total des apports qu'elle est chargée d'effectuer en application de l'article 6, §1^{er}. Ce montant sera mis à la disposition de la SFP, sous forme de prêt sans intérêt, afin de lui permettre d'exécuter pour le compte de l'Etat la mission qui lui est confiée par la présente loi. Ce prêt sera consenti jusqu'au 31 décembre 2021 et, à son échéance, pourra être remboursé par remise à l'Etat des actions que la SFP possède dans le capital de la Financière TGV ou des titres de la SNCB qui auraient été attribués à la SFP lors de la liquidation de la Financière TGV. Toute somme recueillie par la SFP avant le 31 décembre 2021 en raison d'une cession ou d'un remboursement de ces actions ou titres sera immédiatement payée à l'Etat à titre d'amortissement du prêt.

§ 2. Dans les comptes de la SFP, la dette envers l'Etat en vertu du prêt visé au § 1^{er} sera diminuée à concurrence des réductions de valeur ou moins-values que la SFP serait amenée à acter sur ses actions de la Financière TGV, et augmentée de toute plus-value qu'elle exprimerait ou réaliserait sur les mêmes actions. Ni les réductions de valeurs, moins-values ou plus-values en cause, ni la diminution ou l'augmentation correspondante de la dette n'affecteront le compte de résultats de la SFP.

Art. 9

§ 1^{er}. Les emprunts, obligataires ou autres, contractés par la Financière TGV et dont les conditions ont préalablement été approuvées par le Ministre des Finances bénéficient de la garantie de l'Etat pour leur montant principal, intérêts et autres charges et frais. Le montant total de ces emprunts, en principal restant à rembourser, ne pourra à aucun moment excéder 100 milliards de francs.

§ 2. Les obligations de la Financière TGV en vertu de conventions visant à couvrir les risques afférents

fectief worden overgedragen aan HST-Fin bij wijze van storting op de aandelen waarop de NMBS heeft ingeschreven.

Art. 7

De FPM, de NMBS en de andere instellingen van publiek recht die van de Staat afhangen en daartoe zijn erkend door de Minister van Vervoer, moeten op elk ogenblik méér dan 50 procent van de stemrechten die verbonden zijn aan de effecten uitgegeven door HST-Fin, aanhouden. De effecten in het bezit van deze instellingen zijn op naam.

Art. 8

§ 1. De FPM zal voorafgaandelijk haar kapitaal verminderen, door terugbetaling aan de Staat, ten belope van het totaal bedrag van de inbrengen die zij gelast is te verrichten in toepassing van artikel 6, § 1. Dit bedrag zal ter beschikking van de FPM worden gesteld onder de vorm van een renteloze lening, teneinde haar in staat te stellen de opdracht die haar door deze wet is toevertrouwd, voor rekening van de Staat uit te voeren. Deze lening zal tot 31 december 2021 lopen en kan op de vervaldag worden terugbetaald door overdracht aan de Staat van de aandelen die de FPM in het kapitaal van HST-Fin bezit, of van effecten van de NMBS die aan de FPM zouden zijn toegekend bij de vereffening van HST-Fin. Elke som die de FPM vóór 31 december 2021 ontvangt ingevolge een overdracht of terugbetaling van deze aandelen of effecten zal onmiddellijk aan de Staat worden betaald tot aflossing van de lening.

§ 2. De schuld jegens de Staat ingevolge de in § 1 bedoelde lening wordt in de rekeningen van de FPM verminderd ten belope van de waarde verminderingen of minderwaarden die de FPM dient te boeken op haar aandelen van HST-Fin, en vermeerderd met elke meerwaarde die zij uitdrukt of verwezenlijkt op diezelfde aandelen. Noch de betreffende waarverminderingen, minderwaarden of meerwaarden, noch de overeenstemmende vermindering of vermeerdering van de schuld zullen de resultatenrekening van de FPM beïnvloeden.

Art. 9

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

§ 2. De verbintenissen van HST-Fin krachtens overeenkomsten die ertoe strekken de risico's te dek-

aux emprunts visés au § 1^{er} en raison des fluctuations des taux d'intérêt ou des taux de changes des monnaies, bénéficient également de la garantie de l'Etat pour autant que les termes de ces conventions aient préalablement été approuvés par le Ministre des Finances.

§ 3. Dans la mesure où l'encours de ses emprunts garantis par l'Etat dépasse un montant total de 75 milliards de francs, la Financière TGV paiera à l'Etat, sur l'excédent, une prime de garantie dont le montant et modalités de calcul sont fixés par le Roi.

Art. 10

Un protocole de gestion conclu entre l'Etat, représenté par le Ministre des Finances et le Ministre des Transports, d'une part, et la Financière TGV, la SFP et la SNCB, d'autre part, précisera les conditions dans lesquelles la Financière TGV, le cas échéant avec l'assistance technique d'experts, exécutera la mission visée à l'article 2 et, à ces fins, procédera à la vente des biens immobiliers visés à l'article 6, § 2. Ce protocole et ses modifications ne sortiront leurs effets qu'après approbation par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Art. 11

La Financière TGV est régie par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales dans la mesure où il n'y est pas dérogé par la présente loi.

Les premiers statuts de la Financière TGV sont établis par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres préalablement à sa constitution. Toute modification à ces statuts ne produit ses effets qu'après approbation par un tel arrêté.

Art. 12

§ 1^{er}. La Financière TGV est soumise au contrôle du Ministre des Finances et du Ministre des Transports (ci-après les « Ministres »). Ce contrôle est exercé à l'intervention d'un commissaire du Gouvernement qui veille au respect de la loi, des statuts et du protocole de gestion visé à l'article 10. Le commissaire du Gouvernement est nommé et révoqué par le Roi sur proposition conjointe des Ministres.

§ 2. Le commissaire du Gouvernement est invité à toutes les réunions des organes de gestion de la Financière TGV et y siège avec voix consultative. Il peut, à tout moment, prendre connaissance, sans déplacement, de tous les livres et documents de la Financière TGV. Il peut requérir de ses administrateurs, agents et préposés toutes informations et peut procéder à toutes vérifications qui lui paraissent utiles. Il lui est remis chaque trimestre par le conseil

ken verbonden aan de in § 1 bedoelde leningen ten gevolge van fluctuaties van interestvoeten of wisselkoersen, genieten eveneens de Staatswaarborg, voor zover de termen van deze overeenkomsten vooraf zijn goedgekeurd door de Minister van Financiën.

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

Art. 10

Een beheersprotocol afgesloten tussen de Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Financiën en de Minister van Vervoer, enerzijds, en HST-Fin, de FPM en de NMBS, anderzijds, regelt nader de voorwaarden volgens welke HST-Fin, in voorkomend geval met de technische bijstand van deskundigen, de in artikel 2 bedoelde opdracht zal vervullen en te dien einde de onroerende goederen bedoeld in artikel 6, § 2, zal verkopen. Dit protocol en wijzigingen daaraan hebben slechts uitwerking na goedkeuring door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Art. 11

HST-Fin is onderworpen aan de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen in de mate dat deze wet er niet van afwijkt.

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

Art. 12

§ 1. HST-Fin is onderworpen aan de controle van de Minister van Financiën en de Minister van Vervoer (hierna de « Ministers »). Deze controle wordt uitgeoefend door tussenkomst van een Regeringscommissaris die waakt over de naleving van de wet, de statuten en het beheersprotocol bedoeld in artikel 10. De Regeringscommissaris wordt benoemd en ontslagen door de Koning op gezamenlijke voordracht van de Ministers.

§ 2. De Regeringscommissaris wordt uitgenodigd op alle vergaderingen van de bestuursorganen van HST-Fin en zetelt er met raadgevende stem. Hij kan op elk ogenblik, zonder verplaatsing, kennis nemen van alle boeken en documenten van HST-Fin. Hij kan aan haar bestuurders, agenten en aangestelden alle inlichtingen vragen en kan alle verificaties uitvoeren die hem nuttig lijken. Elk trimester overhandigt de raad van bestuur hem een boekhoudkundige

d'administration un état comptable établi selon le schéma de bilan et de compte de résultats.

§ 3. Le commissaire du Gouvernement peut suspendre et dénoncer aux Ministres toute décision des organes de gestion de la Financière TGV qu'il estime contraire à la loi, aux statuts ou au protocole de gestion. A cet effet, il dispose d'un délai de quatre jours francs à partir du jour de la réunion à laquelle la décision a été prise, pour autant qu'il y ait été régulièrement convoqué, et, dans le cas contraire, à partir du jour où il en a reçu connaissance. La décision en cause ne peut être exécutée que si aucun des Ministres ne s'y est opposé dans les huit jours de la suspension.

Art. 13

L'Inspecteur général de l'Administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines ou son délégué a qualité pour conférer l'authenticité à tous actes amiables passés au nom ou en faveur de la Financière TGV.

Art. 14

Dans l'article 161, 1°, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

« Les actes amiables passés au nom ou en faveur de la société anonyme de droit public Financière TGV. »

Art. 15

§ 1^{er}. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prendre toutes les mesures utiles en vue de régler la mise à la disposition de la SNCB de la somme que le Royaume des Pays-Bas paierait à l'Etat à titre de contribution à la réalisation du tronçon du projet TGV entre Anvers et la frontière néerlandaise selon le tracé dit E19.

§ 2. L'arrêté visé au § 1^{er} peut modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur.

staat die is opgesteld overeenkomstig het schema van de balans en de resultatenrekening.

§ 3. De Regeringscommissaris kan iedere beslissing van de bestuursorganen van HST-Fin die hij strijdig acht met de wet, de statuten of het beheersprotocol, schorsen en ter kennis van de Ministers brengen. Hij beschikt daartoe over een termijn van vier vrije dagen vanaf de dag van de vergadering waarop de beslissing werd genomen, voor zover hij daartoe regelmatig werd opgeroepen, en, in het tegenovergestelde geval, vanaf de dag waarop hij ervan kennis heeft gekregen. De betrokken beslissing kan alleen worden uitgevoerd indien geen van de Ministers er zich heeft tegen verzet binnen acht dagen na de schorsing.

Art. 13

De Inspecteur-generaal van de Administratie van de belasting over de toe gevoegde waarde, de registratie en domeinen of zijn afgevaardigde kan authenticiteit verlenen aan alle akten in der minne verleden ten name of ten bate van HST-Fin.

Art. 14

In artikel 161, 1°, van het Wetboek der registratie, hypotheek- en griffie rechten wordt tussen het eerste en het tweede lid het volgende lid ingevoegd :

« De akten in der minne verleden ten name of ten bate van de naamloze vennootschap van publiek recht HST-Fin. »

Art. 15

§ 1. De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit, alle nuttige maatregelen nemen tot regeling van de terbeschikkingstelling aan de NMBS van de som die het Koninkrijk der Nederlanden aan de Staat zou betalen als bijdrage tot de verwezenlijking van het traject van het HST-project tussen Antwerpen en de Nederlandse grens volgens het zogenaamde E19-tracé.

§ 2. Het in § 1 bedoelde besluit kan de geldende wettelijke bepalingen wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen.

Les pouvoirs accordés au Roi par le présent article expirent le 31 juillet 1998. Après cette date, l'arrêté pris en vertu de ces pouvoirs ne peut être modifié, complété, remplacé ou abrogé que par une loi.

Donné à Bruxelles, le 21 novembre 1996.

ALBERT

PAR LE ROI :

*Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances et
du Commerce extérieur,*

Ph. MAYSTADT

Le Ministre des Transports,

M. DAERDEN

De in dit artikel aan de Koning verleende machten verstrijken op 31 juli 1998. Na deze datum kan het besluit, genomen krachtens deze machten, slechts bij wet worden gewijzigd, aangevuld, vervangen of opgeheven.

Gegeven te Brussel, 21 november 1996.

ALBERT

VAN KONINGSWEGE :

*De Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën
en Buitenlandse Handel,*

Ph. MAYSTADT

De Minister van Vervoer,

M. DAERDEN