

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 oktober 2014

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot invoering van een schuldenrem
voor de nieuwe NMBS-Groep**

(ingediend door
mevrouw Sabien Lahaye-Battheu)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 octobre 2014

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à freiner l'endettement
du nouveau Groupe SNCB**

(déposée par
Mme Sabien Lahaye-Battheu)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: *Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
 QRVA: *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
 CRIV: *Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
 CRABV: *Beknopt Verslag*
 CRIV: *Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*

PLEN: *Plenum*
 COM: *Commissievergadering*
 MOT: *Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: *Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*
 QRVA: *Questions et Réponses écrites*
 CRIV: *Version Provisoire du Compte Rendu intégral*
 CRABV: *Compte Rendu Analytique*
 CRIV: *Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*

PLEN: *Séance plénière*
 COM: *Réunion de commission*
 MOT: *Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

*Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail : publicaties@dekamer.be*

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

*Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel : publicaties@lachambre.be*

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt de tekst over van voorstel DOC 53 3084/001.

In het beleid met betrekking tot de spoorwegen vormt de beheersing van de geconsolideerde schuld een belangrijke regeringsprioriteit in de financiële gezondmaking van de NMBS-Groep.

In het federale regeerakkoord Di Rupo I werd afgesproken om “de financiële toestand van de NMBS-Groep en elk van haar onderdelen te verbeteren en de geconsolideerde schuld te stabiliseren teneinde de Groep financieel gezond te maken”.

Ook in artikel 88 van het nog steeds lopende beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS-Holding staat dat “de geconsolideerde nettoschuld op het niveau van de Groep wordt gestabiliseerd op het niveau van juni 2008, en vanaf dan niet langer aangroeit”.

Tijdens de hoorzittingen in de Kamercommissie Infrastructuur over de herstructurering van de NMBS-Groep werd de evolutie naar een tweeledig model onder meer gemotiveerd door het realiseren van schaalvoordelen en efficiëntiewinsten als gevolg van een duidelijker afbakening van de opdrachten en verantwoordelijkheden tussen de exploitant en de infrastructuurbeheerder.

Dit uitgangspunt werd ook opgenomen in de wet betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen van 30 augustus 2013. In de memorie van toelichting bij deze wet staat dat er “nieuwe mechanismen voorzien worden in de beheerscontracten die steunen op de EBITDA-niveaus die zullen worden bepaald in de ondernemingsplannen, dit teneinde het toekomstige bestuursploegen tot een stabilisatie van de schuld en een aanzet tot schuldvermindering te engageren”.

Helaas stellen we vandaag vast dat de NMBS-Groep er de voorbije jaren niet in is geslaagd om de doelstelling van schuldstabilisering in het regeerakkoord en het beheerscontract na te leven.

Uit het verslag van 19 juni 2011 namens de Kamercommissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven en de Senaatscommissie voor Financiën en Economische Aangelegenheden over de financiële toestand van de NMBS-Groep¹ bleek

¹ <http://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=/flwb&language=nl&rightmenu=right&cfm=/site/wwwcfm/flwb/flwbn.cfm?lang=N&legislat=53&dossierID=1694>

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend le texte de la proposition DOC 53 3084/001.

Dans le cadre de la politique ferroviaire, la maîtrise de la dette consolidée constitue une importante priorité du gouvernement dans l’optique de l’assainissement financier du Groupe SNCB.

Dans l’accord de gouvernement fédéral Di Rupo I^{er}, il a été convenu de veiller à “l’amélioration de la situation financière du Groupe ainsi que de ses composantes et la stabilisation de la dette consolidée afin de rétablir la santé financière du Groupe”.

Le contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l’État et la SNCB Holding, qui est toujours en vigueur, prévoit également en son article 88 que “la dette nette consolidée au niveau du Groupe sera stabilisée au niveau de juin 2008, et n’augmentera plus à partir de cette date.”

Au cours des auditions sur la restructuration du Groupe SNCB organisées en commission de l’Infrastructure de la Chambre, l’évolution vers un modèle à deux a notamment été motivée par la réalisation d’économies d’échelle et de gains d’efficacité résultant d’une meilleure délimitation des missions et des responsabilités de l’exploitant et du gestionnaire de l’infrastructure.

Ce principe a également été inscrit dans la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges. Dans l’exposé des motifs de cette loi, on peut lire que “de nouveaux mécanismes seront prévus dans les contrats de gestion, qui reposeront sur des niveaux d’EBITDA déterminés dans les plans d’entreprise afin d’engager les futures équipes de management sur une stabilisation de l’endettement et l’amorce d’un désendettement”.

Force est malheureusement de constater aujourd’hui que le Groupe SNCB n’est pas parvenu, ces dernières années, à respecter l’objectif de stabilisation de ses dettes fixé dans l’accord de gouvernement et dans le contrat de gestion.

Il ressort du rapport du 19 juin 2011 fait au nom de la commission de l’Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre et de la commission des Finances et des Affaires économiques du Sénat sur la situation financière du Groupe SNCB¹ que

¹ <http://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=/flwb&language=fr&rightmenu=right&cfm=/site/wwwcfm/flwb/flwbn.cfm?lang=N&legislat=53&dossierID=1694>

dat de “beheerscontractschuld” onverminderd bleef stijgen na 2008.

Verontrustend is dat uit een gezamenlijke studie “Hervorming van de Belgische spoorwegen, Financiële stromen, perspectieven 2014-2018” van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS van 11 september 2013 blijkt dat de geconsolideerde schuld van de Groep ook na het in werking treden van de nieuwe structuur op 1 januari 2014 zal blijven toenemen.

Concreet gaat de studie uit van een verdere toename van de geconsolideerde schuld van de NMBS en Infrabel van 3 718 mio euro in 2012 naar 4 278 mio euro in 2018.

Zowel de NMBS als Infrabel laten elk een schuldtoename optekenen, respectievelijk van 2 121 mio euro (2012) naar 2 421 mio euro (2018) voor de NMBS en van 1 598 mio euro (2012) naar 1 857 mio euro (2018) voor Infrabel.

Daarom vragen de indieners aan de federale regering om in de nieuwe beheerscontracten 2014-2018 tussen de staat, de NMBS en Infrabel, waarover de onderhandelingen lopende zijn, opnieuw een artikel in te voegen met als doel om de geconsolideerde schuld aanvankelijk te stabiliseren op het niveau van vóór de inwerkingtreding van de nieuwe structuur, en vervolgens jaarlijks te verminderen in de periode 2014-2018.

Daarnaast moet het nieuwe beheerscontract ook voorzien in een mechanisme dat de NMBS-Groep financieel sanctioneert of beloont indien de doelstelling voor stabilisering en vermindering van de geconsolideerde schuld al dan niet wordt gerealiseerd.

Sabien LAHAYE-BATTHEU (Open Vld)

la “dette contrat de gestion” n’a cessé d’augmenter après 2008.

Ce qui nous inquiète, c’est qu’une étude menée conjointement par la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB le 11 septembre 2013 et intitulée “Réforme des chemins de fer belges, Flux financiers, perspectives 2014-2018” révèle que la dette consolidée du Groupe continuera d’augmenter, et ce, même après l’entrée en vigueur de la nouvelle structure le 1^{er} janvier 2014.

Concrètement, l’étude prévoit une poursuite de l’augmentation de la dette consolidée de la SNCB et d’Infrabel, de 3 718 millions d’euros en 2012 à 4 278 millions d’euros en 2018.

La SNCB comme Infrabel notent, chacune, une augmentation de leur dette, de 2 121 millions d’euros (2012) à 2 421 millions d’euros (2018) pour la SNCB, et de 1 598 millions d’euros (2012) à 1 857 millions d’euros (2018) pour Infrabel.

C’est pourquoi nous demandons au gouvernement fédéral d’insérer une nouvelle fois dans les nouveaux contrats de gestion 2014-2018 conclus entre l’État, la SNCB et Infrabel, qui font actuellement l’objet de négociations, un article visant dans un premier temps à stabiliser la dette consolidée au niveau prévalant avant l’entrée en vigueur de la nouvelle structure et ensuite à réduire celle-ci chaque année entre 2014-2018.

Parallèlement, le nouveau contrat de gestion doit prévoir également un mécanisme sanctionnant ou récompensant financièrement le Groupe SNCB selon que l’objectif de stabilisation et de réduction de la dette consolidée a ou n’a pas été réalisé.

VOORSTEL

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

Rekening houdend met:

A. het federale regeerakkoord waarin afgesproken is om “de financiële toestand van de NMBS-Groep en elk van haar onderdelen te verbeteren en de geconsolideerde schuld te stabiliseren teneinde de Groep financieel gezond te maken”;

B. artikel 88 van het lopende beheerscontract 2008-2012 tussen de staat en de NMBS-Holding, dat bepaalt dat “de geconsolideerde nettoschuld op het niveau van de Groep gestabiliseerd wordt op het niveau van juni 2008, en vanaf dan niet langer aangroeit”;

C. de hoorzittingen in de commissie Infrastructuur over de herstructurering van de NMBS-Groep, waaruit bleek dat de evolutie naar een tweeledig model zal zorgen voor belangrijke schaalvoordelen en efficiëntiewinsten als gevolg van een duidelijker afbakening van de opdrachten en verantwoordelijkheden tussen de exploitant en de infrastructuurbeheerder;

D. de memorie van toelichting bij de wet betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen van 30 augustus 2013, waarin staat dat er “nieuwe mechanismen voorzien worden in de beheerscontracten die zullen steunen op de EBITDA-niveaus die zullen worden bepaald in de ondernemingsplannen, dit teneinde de toekomstige bestuursploegen tot een stabilisatie van de schuld en een aanzet tot schuldvermindering te engageren”;

Vaststellend dat:

E. artikel 88 van de lopende beheersovereenkomst tussen de staat en de NMBS-Holding niet werd nageleefd;

F. de gezamenlijke studie “Hervorming van de Belgische spoorwegen, Financiële stromen, perspectieven 2014-2018” van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS van 11 september 2013 uitgaat van een verdere toename van de geconsolideerde schuld van de NMBS en Infrabel van 3 718 mio euro in 2012 naar 4 278 mio euro in 2018;

PROPOSITION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu l'accord de gouvernement fédéral qui annonce “l'amélioration de la situation financière du Groupe SNCB ainsi que de ses composantes et la stabilisation de la dette consolidée afin de rétablir la santé financière du Groupe”;

B. vu l'article 88 du contrat de gestion 2008-2012 en cours conclu entre l'État et la SNCB Holding, qui précise que “la dette financière nette consolidée au niveau du Groupe sera stabilisée au niveau de juin 2008, et n'augmentera plus à partir de cette date”;

C. vu les auditions organisées en commission de l'Infrastructure concernant la restructuration du Groupe SNCB, dont il est ressorti que l'évolution vers un modèle à deux entités permettra de réaliser des économies d'échelle et des gains d'efficacité importants grâce à une délimitation plus claire des missions et des responsabilités respectives de l'exploitant et du gestionnaire de l'infrastructure;

D. vu l'exposé des motifs de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, précisant que “de nouveaux mécanismes seront prévus dans les contrats de gestion, qui reposeront sur des niveaux d'EBITDA déterminés dans les plans d'entreprises afin d'engager les futures équipes de management sur une stabilisation de l'endettement et l'amorce d'un désendettement”;

Constatant:

E. que l'article 88 de l'actuel contrat de gestion conclu entre l'État et la SNCB Holding n'a pas été respecté;

F. que l'analyse commune de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB du 11 septembre 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, aux flux financiers et aux perspectives 2014-2018 prévoit une nouvelle augmentation de la dette consolidée de la SNCB et d'Infrabel, qui passerait de 3 718 millions d'euros en 2012 à 4 278 millions d'euros en 2018;

G. in diezelfde studie zowel de NMBS als Infrabel opnieuw een schuldtoename laten optekenen, resp. van 2 121 mio euro (2012) naar 2 421 mio euro (2018) voor NMBS en van 1 598 mio euro (2012) naar 1 857 mio euro (2018) voor Infrabel;

H. de minister van Overheidsbedrijven in januari 2013 een mandaat heeft gekregen om onderhandelingen op te starten over de nieuwe beheerscontracten;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

1. in de nieuwe beheerscontracten 2014-2018 tussen de staat, de NMBS en Infrabel een artikel in te voegen om de geconsolideerde schuld aanvankelijk te stabiliseren op het niveau van vóór de inwerkingtreding van de nieuwe structuur, en vervolgens jaarlijks te verminderen in de periode 2014-2018;

2. in de nieuwe beheerscontracten 2014-2018 tussen de staat, de NMBS en Infrabel te voorzien in een mechanisme dat de entiteiten financieel beloont of sanctioneert indien de doelstelling voor stabilisatie en vermindering van de geconsolideerde schuld al dan niet gerealiseerd wordt.

24 juli 2014

Sabien LAHAYE-BATTHEU (Open Vld)

G. que, dans cette même analyse, tant la SNCB qu'Infrabel verraient à nouveau leurs dettes augmenter, à savoir de 2 121 millions d'euros (2012) à 2 421 millions d'euros (2018) pour la SNCB et de 1 598 millions d'euros (2012) à 1 857 millions d'euros (2018) pour Infrabel;

H. qu'en janvier 2012, le ministre des Entreprises publiques a été mandaté pour entamer des négociations sur les nouveaux contrats de gestion;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'insérer, dans les nouveaux contrats de gestion 2014-2108 conclus entre l'État, la SNCB et Infrabel, un article visant d'abord à stabiliser la dette consolidée au niveau qui prévalait avant l'entrée en vigueur de la nouvelle structure, et ensuite à la réduire annuellement au cours de la période 2014-2018;

2. de prévoir, dans les nouveaux contrats de gestion 2014-2108 conclus entre l'État, la SNCB et Infrabel, un mécanisme récompensant ou sanctionnant financièrement les entités selon que l'objectif de stabilisation et de réduction de la dette consolidée est ou n'est pas atteint.

24 juillet 2014