

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 1996-1997

---

26 FÉVRIER 1997

---

## Projet de loi relative au financement du projet T.G.V.

---

*Procédure d'évocation*

---

### RAPPORT FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES PAR M. D'HOOGHE

---

#### INTRODUCTION

Le projet de loi relative au financement du projet T.G.V. a été adopté par la Chambre des représentants et transmis au Sénat le 23 janvier 1997.

---

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. Hatry, président; Bock, Ph. Charlier, Coene, Delcroix, Hotyat, Moens, Santkin, Mme Van der Wildt, MM. Verreycken, Weyts et D'Hooghe, rapporteur.
2. Membres suppléants : M. Happart et Mme Willame-Boonen.
3. Autres sénateurs : M. Boutmans, Mme Dardenne et M. Foret.

*Voir:*

**Documents du Sénat :**

**1-530 - 1996/1997 :**

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

N°s 2 et 3: Amendements.

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 1996-1997

---

26 FEBRUARI 1997

---

## Wetsontwerp betreffende de financiering van het HST-project

---

*Evocatieprocedure*

---

### VERSLAG NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE FINANCIËN EN DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN UITGEBRACHT DOOR DE HEER D'HOOGHE

---

#### INLEIDING

Het wetsontwerp betreffende de financiering van het HST-project werd op 23 januari 1997 aangenomen door de Kamer van volksvertegenwoordigers en overgezonden aan de Senaat.

---

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Hatry, voorzitter; Bock, Ph. Charlier, Coene, Delcroix, Hotyat, Moens, Santkin, mevrouw Van der Wildt, de heren Verreycken, Weyts en D'Hooghe, rapporteur.
2. Plaatsvervangers : de heer Happart en mevrouw Willame-Boonen.
3. Andere senatoren : de heer Boutmans, mevrouw Dardenne en de heer Foret.

*Zie:*

**Gedr. St. van de Senaat :**

**1-530 - 1996/1997 :**

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

Nrs. 2 en 3: Amendementen.

La date limite pour l'évocation était le 29 janvier 1997, tandis que le délai d'examen par le Sénat était de quinze jours.

Le projet a été évoqué le 29 janvier 1997. Le délai d'examen, qui aurait dû expirer le 13 février 1997, a été prolongé de quinze jours par décision de la commission parlementaire de concertation.

La commission des Finances et des Affaires économiques a discuté le projet au cours de ses réunions des 4, 18, 24 et 26 février 1997.

## I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Le ministre décrit la structure que le Gouvernement entend donner au financement des investissements nécessaires pour la réalisation de l'infrastructure du train à grande vitesse («T.G.V.») de frontière à frontière sur le territoire belge.

Les caractéristiques essentielles en sont les suivantes :

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

a) 110,91 milliards de francs 1994 pour les investissements en infrastructure T.G.V., dont 35,70 milliards de francs sont déjà réalisés et préfinancés par la Société nationale des chemins de fer belges (la «S.N.C.B.») et 75,21 milliards de francs restent encore à réaliser (au 1<sup>er</sup> janvier 1996);

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

Au montant de 125 milliards de francs belges s'ajoutera l'intervention des Pays-Bas pour le tronçon Anvers/frontière néerlandaise, qui fait l'objet d'un accord politique avec ce pays lequel a été traduit dans un Traité signé le 21 décembre dernier. Ce Traité sera ratifié après approbation du Parlement. Cette intervention couvre les surcoûts qu'entraîne pour la Belgique la construction de la ligne Anvers/frontière néerlandaise selon le tracé «A16-E19» par rapport au tracé «Havenweg». Cette intervention viendra également s'inscrire dans la structure de financement décrite ci-dessous.

De uiterste datum voor evocatie was 29 januari 1997 terwijl de onderzoekstermijn voor de Senaat 15 dagen bedroeg.

Het ontwerp werd op 29 januari 1997 geëvoceerd. De onderzoekstermijn, die op 13 februari 1997 een einde zou nemen, werd bij beslissing van de Parlementaire overlegcommissie met 15 dagen verlengd.

De commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden heeft het ontwerp besproken tijdens haar zittingen van 4, 18, 24 en 26 februari 1997.

## I. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN VERVOER

De minister licht de structuur toe die de regering wil geven aan de financiering van de investeringen die nodig zijn voor de infrastructuur van de hoge snelheidstrein (HST) van grens tot grens op Belgisch grondgebied.

De basiskennmerken van de financiering zijn :

1. Deze financieringsstructuur steunt op een totaalbedrag van 125 miljard lopende Belgische frank. Aangezien het investeringsprogramma werd opgesteld in constante frank 1994, komt het voormelde bedrag, rekening houdend met het tijdschema van de stortingen tussen 1996 en 2000, overeen met een bedrag van 115 miljard Belgische frank 1994. Dit bedrag is de som van :

a) 110,91 miljard frank 1994 voor HST-investeringen en -infrastructuur, waarvan 35,70 miljard frank reeds werden gerealiseerd en vooraf gefinancierd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (de «NMBS») en 75,21 miljard nog te realiseren frank (op 1 januari 1996);

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

Bij het bedrag van 125 miljard Belgische frank zal de Nederlandse bijdrage gevoegd worden voor het baanvak Antwerpen/Nederlandse grens, dat het voorwerp uitmaakt van een politiek akkoord met dit land. Dit politiek akkoord werd omgezet in een op 21 december laatstleden ondertekend verdrag, dat, na goedkeuring door het Parlement, zal bekrachtigd worden. Deze bijdrage dekt de meerkosten die de bouw meebrengt van de lijn Antwerpen/Nederlandse grens langs het «A 16-E 19»-tracé ten opzichte van dat langs het «Havenweg»-tracé. Deze bijdrage wordt eveneens ingeschreven in de hierboven vermelde financieringsstructuur.

2. Afin d'assurer la transparence du financement, les fonds nécessaires aux investissements T.G.V. seront centralisés dans une société d'investissement séparée de la S.N.C.B., la Financière T.G.V. L'origine de ce financement se décomposera comme suit :

— la Société fédérale de Participations (S.F.P.), un holding de droit public entièrement contrôlé par l'État belge mais qui opère selon des critères financiers et bancaires, fera des apports en fonds propres à la Financière T.G.V. pour un montant total de 30 milliards de francs;

— la S.N.C.B. apportera au capital de la Financière T.G.V. des immeubles pour une valeur de 10 milliards de francs; ces immeubles seront ensuite aliénés par la Financière T.G.V., lui permettant ainsi d'affecter le produit des ventes au service financier de ses emprunts;

— le secteur privé sera invité à participer à la Financière T.G.V. au moyen d'apports en fonds propres pour un montant de l'ordre de 10 milliards de francs;

— les subsides octroyés par l'Union européenne pour le financement du projet T.G.V. belge (qui sont actuellement alloués à la S.N.C.B.);

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

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

Ces emprunts bénéficieront de la garantie de l'État jusqu'à concurrence d'un plafond de 100 milliards de francs. Cette garantie sera gratuite à hauteur d'un encours de 75 milliards de francs; au-delà de ce montant, une prime de garantie ordinaire sera due. Il n'est pas prévu qu'il soit fait appel à cette garantie par les créanciers dans la mesure où les projections financières font apparaître que tout l'endettement de la Financière T.G.V. pourra être amorti au moyen des dividendes versés par la S.N.C.B. et du produit de la vente des immeubles apportés par la S.N.C.B.

3. La Financière T.G.V. apportera les fonds ainsi récoltés au capital de la S.N.C.B. Ces apports seront effectués selon un calendrier qui s'étend de 1996-1997 à l'an 2000. En contrepartie de ces apports, la S.N.C.B. émettra des actions privilégiées sans droit de vote, donnant droit à des dividendes privilégiés jusqu'en 2020.

Pour les exercices précédant l'exercice 2006, ces dividendes privilégiés s'élèveront à 5,90 %. À partir de 2006, ces dividendes se composeront d'un coupon fixe de 3,98 % et d'un second dividende égal à 10 %

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

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

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

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

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

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

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

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

3. HST-Fin zal de aldus ingezamelde fondsen inbrengen bij het kapitaal van de NMBS. Deze inbreng zal gebeuren volgens een door de Ministerraad opgesteld tijdschema dat loopt van 1996-1997 tot het jaar 2000. Daartegenover zal de NMBS preferente aandelen zonder stemrecht uitgeven, die recht geven op bevoorrecht dividend tot 2020.

Voor de boekjaren voorafgaand aan 2006, zal dit bevoorrecht dividend 5,90% bedragen. Vanaf 2006 zal dit dividend samengesteld zijn uit een vaste coupon van 3,98% en een tweede dividend gelijk

du chiffre d'affaires réalisé par la S.N.C.B. dans l'exploitation du T.G.V., soulignant ainsi l'aspect «project finance» de la structure de financement. Comme indiqué ci-dessus, ces dividendes ont été calculés de manière telle que la Financière T.G.V. puisse désintéresser ses créanciers et rémunérer les apports des investisseurs privés. Dans la même optique, il est prévu que les taux de ces dividendes pourront être adaptés à la lumière notamment de l'évolution des taux sur les marchés financiers et du chiffre d'affaires T.G.V.

À partir de 2021, ces actions donneront droit au même dividende que les actions ordinaires de la S.N.C.B. Elles seront échangeables, à cette échéance et au choix de leur détenteur, contre des obligations subordonnées de la S.N.C.B.

4. Comme indiqué ci-dessus, cette structure de financement couvre un programme d'investissements en infrastructures et matériel roulant nécessaires à la réalisation du projet T.G.V. belge, de frontière à frontière, à l'horizon 2005. Ce programme a été approuvé par le Conseil des ministres en sa séance du 5 juillet 1996 et fait l'objet d'un engagement contractuel de la S.N.C.B. dans le deuxième contrat de gestion qui sera prochainement conclu entre l'État belge et la S.N.C.B.

En outre, le projet de loi qui devra être adopté pour la mise en œuvre pratique de la présente structure de financement impose l'affectation des fonds apportés par la Financière T.G.V. aux investissements en infrastructures et matériel roulant T.G.V. visés au point 1 ci-dessus. Il en résulte que, si le coût total de ces investissements était inférieur au montant de ces apports, il y aurait lieu de supprimer ou de restituer la partie superflue du financement. Il est également expressément prévu, dans le projet de loi, que les investissements en cause ne pourront pas faire l'objet d'un nouveau financement garanti par l'État, ni bénéficier de subsides à charge de l'État.

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

aan 10% van het door de NMBS gerealiseerde zakencijfer bij de uitbating van de HST, waardoor het aspect van «project finance» van de financieringsstructuur wordt onderstreept. Zoals hierboven reeds aangetoond, werd het dividend berekend op zo'n manier dat de HST-Fin haar schuldeisers kan terugbetalen en de inbreng van de privé-investeerders kan belonen. In dezelfde optiek is voorzien dat deze dividend-percentages kunnen aangepast worden, meer in het bijzonder in het raam van de evolutie van de tarieven op de financiële markten en van het zakencijfer van de HST.

Vanaf 2021 zullen deze aandelen recht geven op hetzelfde dividend als de gewone NMBS-aandelen. Ze zullen op deze vervaldatum en naar keuze van de houder ervan uitwisselbaar zijn tegen ondergeschikte NMBS-aandelen.

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

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

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

Conseil des ministres en sa séance du 31 janvier 1997. Cet arrêté royal exécute la directive 91/440 du 29 juillet 1991 relative aux développements des chemins de fer communautaires.

5. La structure de financement décrite ci-dessus est apparue au Gouvernement comme une solution originale dont le coût et l'impact sur le budget de l'État sont atténués grâce à l'intervention du secteur privé et à l'effort demandé à la S.N.C.B. au travers de son apport d'immeubles à la Financière T.G.V.

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

6. En date du 18 décembre 1996 (lettre de M. le commissaire Kinnock du 14 janvier 1997), la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections à l'égard du projet de loi belge relative au financement du projet T.G.V. car l'aide à l'infrastructure ne constitue pas une aide au sens de l'article 92, paragraphe 1<sup>er</sup>, du Traité et que l'aide à l'achat de matériel roulant T.G.V. peut être considérée comme compatible avec le marché commun sur la base de l'article 92, paragraphe 3, point *b*).

Le ministre conclut que l'adoption de ce projet permettra de respecter les engagements internationaux conclus par la Belgique mais surtout qu'il permettra la réalisation du T.G.V. de frontière à frontière, sans mettre en péril l'équilibre financier de la S.N.C.B.

## II. DISCUSSION GÉNÉRALE

Un commissaire pose une série de questions relatives aux chiffres et au mode de financement du T.G.V. À l'audition de tous les montants cités par le ministre, il ne peut déterminer ni leur total, ni leur connexité.

Les 125 milliards de francs belges courants cités par le ministre dans son exposé introductif corres-

NMBS. De hierboven vermelde boekhoudkundige opsplitsing zal worden doorgevoerd bij koninklijk besluit waarvan het ontwerp in tweede lezing werd aangenomen door de Ministerraad in zitting van 31 januari 1997. Dit koninklijk besluit strekt tot uitvoering van richtlijn 91/440 van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap.

5. De hierboven beschreven financieringsstructuur kwam bij de regering over als een originele oplossing, waarvan de kosten en het impact ervan op de staatsbegroting worden verzacht door de bijdrage van de privé-sector en de inspanningen van de NMBS via haar inbreng van onroerend goed in de HST-Fin.

Op Europees vlak zal deze financieringsstructuur aan België toelaten de overeenkomst te honoreren die op 21 november 1989 te Den Haag werd gesloten met Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en Nederland en die de verbindingen Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen («PBKA-L») heeft omschreven als een eerste etappe in het Europees hogesnelheidsspoorwegennet. Ook heeft de Europese Raad, met de goedkeuring tijdens de top van Essen van 9 en 10 december 1994 van het rapport van de groep Christophersen, het «PBKA-L»-project aangeduid als prioritair project in het raam van de ontwikkeling van Trans-Europese vervoersnetten.

6. Op 18 december 1996 (brief van commissaris Kinnock van 14 januari 1997), heeft de Commissie beslist geen bezwaren meer te laten gelden ten overstaan van het Belgisch wetsontwerp inzake de financiering van het HST-project, aangezien de hulp voor infrastructuur geen hulp uitmaakt zoals bedoeld bij artikel 92, § 1, van het Verdrag en dat hulp voor de aankoop van rollend HST-materiaal kan beschouwd worden als zijnde in overeenstemming met de gemeenschappelijke markt op grond van artikel 92, § 3, punt *b*).

De minister besluit dat de goedkeuring van dit ontwerp zal toelaten de door België aangegane internationale verbintenissen na te komen maar vooral om de HST van grens tot grens te verwezenlijken zonder het financieel evenwicht van de NMBS in gevaar te brengen.

## II. ALGEMENE BESPREKING

Een commissielid heeft een aantal vragen over de cijfers en over de financieringswijze van de HST. Bij het aanhoren van al de door de minister geciteerde bedragen is het onmogelijk om het totaalbedrag te bepalen noch de samenhang tussen al de bedragen.

De 125 miljard lopende Belgische franken die de minister in zijn inleidende uiteenzetting heeft ver-

pondent à un montant de 115 milliards de francs belges de 1994. À cela s'ajoutent environ 36 milliards de francs de dépenses qui couvrent des investissements dans l'infrastructure mixte. Il est difficile de distinguer s'il s'agit là de francs courants ou de francs constants. Le surcoût qui résulte du choix du tracé «E19» doit, lui aussi, être pris en considération. Ici non plus, on ne voit pas clairement s'il s'agit du surcoût ou de la contribution des Pays-Bas, car la contribution négociée ne correspond pas nécessairement au coût additionnel qu'entraîne pour la Belgique le tracé «E19». Ces deux éléments doivent donc être strictement dissociés.

Le ministre a également énuméré les sources de financement de la Financière T.G.V.: 22 milliards provenant de la S.F.P., un apport d'immeubles non affectés pour une valeur de 10 milliards provenant de la S.N.C.B., un apport de 10 milliards d'investissements privés, etc. L'intervenant suppose qu'il s'agit en l'espèce de francs constants de 1994. Les trois sources susvisées représentent un total de 42 milliards de francs.

Pour la contribution néerlandaise, les chiffres cités oscillent entre 14 et 17 milliards de francs, selon la source (respectivement la ministre néerlandaise Joritsma et le ministre Daerden). On arrive donc, selon le cas, à un montant total de 66 ou de 69 milliards de francs. Par rapport aux 125 milliards de francs courants ou aux 115 milliards de francs constants, cela donne un montant de 59 à 56 milliards ou de 49 à 46 milliards qui devrait être couvert par des emprunts.

Si l'on compare ces chiffres au plafond d'emprunt de 100 milliards de francs, le membre se demande pourquoi ce plafond doit être aussi élevé. Ce rapport du simple au double, ajouté au fait que le risque d'emprunt pèse en définitive sur le contribuable, ne semblent pas spécialement dénoter une politique basée sur une grande prudence. Un fossé de 40 milliards sépare la plafond d'emprunt de 100 milliards et les besoins effectifs en fonction du coût actuel. À quelles fins ce montant est-il nécessaire et comment sera-t-il incorporé au projet?

En outre, en additionnant les montants de 125 milliards et de 40 milliards (marge d'emprunt), on obtient 165 milliards, un montant largement supérieur à celui que le ministre lui-même avait avancé, au début de son mandat, comme limite absolue pour le projet T.G.V., à savoir 147 milliards de francs.

Un autre problème se pose de surcroît. La S.F.P. doit apporter 22 milliards de francs, majorés, éventuellement, de 8 milliards pour la période 1998-2005.

meld, stemmen overeen met een bedrag van 115 miljard Belgische franken 1994. Daarbij moeten nog voor ongeveer 36 miljard frank uitgaven worden geteld welke investeringen in de gemengde infrastructuur behelzen. Het is onduidelijk of het hier om lopende dan wel om constante franken gaat. Daarnaast moet nog de meerkost voortvloeiend uit de keuze om voor het «E19»-tracé te opteren worden geteld. Ook hier is het niet duidelijk of het om de meerkost gaat, dan wel over de bijdrage van Nederland. De onderhandelde bijdrage stemt immers niet noodzakelijk overeen met de meerkost die het «E19»-tracé voor België met zich brengt. Deze twee zaken moeten dan ook strikt gescheiden worden gehouden.

De minister heeft ook de financieringsbronnen voor de HST-Fin opgesomd: 22 miljard afkomstig van de F.P.M., 10 miljard inbreng van gedesaffekteerde onroerende goederen door de NMBS, 10 miljard inbreng van particuliere investeerders, enz. Spreker veronderstelt dat het hier gaat om constante franken 1994. De drie voormelde bronnen vertegenwoordigen in totaal 42 miljard franken.

Voor de Nederlandse bijdrage schommelen de geciteerde cijfers tussen de 14 en de 17 miljard frank al naargelang de bron (Nederlandse minister Joritsma respectievelijk minister Daerden). Al naargelang bekomt men een totaalbedrag van 66 of 69 miljard frank. In verschil met de 125 miljard lopende of 115 miljard constante franken geeft dit een bedrag van 59 of 56 respectievelijk 49 of 46 miljard frank dat door leningen zou moeten worden gedekt.

Als deze cijfers worden vergeleken met het leningsplafond van 100 miljard frank, dan vraagt het lid zich af waarom dat leningsplafond zo hoog moet zijn. Wat is daarvan de reden? Deze verhouding van één op twee, gekoppeld aan het feit dat het leningsrisico uiteindelijk bij de belastingsbetaler ligt, lijkt niet bepaald te wijzen op een beleid gebaseerd op grote voorzichtigheid. Tussen het leningsplafond van 100 miljard en de effectieve behoeften volgens de huidige kostprijs gaapt een kloof van 40 miljard. Waarvoor is dit bedrag nodig en hoe zal dit in het project worden geïncorporeerd?

Bovendien, als de bedragen 125 miljard en 40 miljard (leningsmarge) worden samengeteld, dan bekomt men 165 miljard. Dit bedrag is beduidend hoger dan het bedrag dat de minister in het begin van zijn ambtstermijn zelf naar voor heeft gebracht als absolute drempel voor het HST-project, namelijk 147 miljard frank.

Daarnaast is er nog een ander probleem. De F.P.M. moet 22 miljard frank inbrengen eventueel vermeerderd met 8 miljard voor de periode 1998-

D'où proviennent ces moyens et à quelles conditions sont-ils fournis? Sous quelle rubrique ces montants figureront-ils au budget?

Une somme de 4,101 milliards est inscrite pour 1998 au poste 33511181.36 du budget 1997. Ce crédit concerne la participation directe ou indirecte au capital de la Financière T.G.V., liée au financement du tronçon «Anvers Nord/Rotterdam». L'intervenant suppose qu'il s'agit là d'un supplément de dépenses qui résulte du choix du tracé «E19».

Simultanément, on trouve du côté des recettes du budget un montant de 3,650 milliards, qui représenterait une partie des 823 millions de florins promis par les Pays-Bas. D'autre part, on ne voit pas clairement d'où provient la différence par rapport aux 4,101 milliards. Étant donné qu'il s'agit d'un surcoût, le commissaire demande au ministre s'il a déjà une idée de l'ampleur du coût additionnel qu'engendrera le tracé «E19» par rapport au tracé «Havenweg».

L'intervenant a appris que la Communauté européenne apporterait une contribution de 200 millions d'écus. Il ressort des documents que 6 tranches de ce montant ont déjà été versées. Sont-elles incorporées dans les investissements déjà réalisés (les 35,70 milliards?) Que reste-t-il à recevoir des tranches de la contribution de 200 millions d'écus?

L'intervenant aborde ensuite le problème des 36,6 milliards de francs d'investissements dans l'infrastructure mixte, qui ne font pas partie du projet T.G.V. mais constituent néanmoins des investissements qui profiteront au réseau T.G.V. D'où la question de savoir s'il s'agit d'investissements dans le réseau intérieur qui profitent presque fortuitement au réseau T.G.V. ou d'investissements en faveur du réseau T.G.V. qui profitent presque fortuitement au réseau intérieur. Si la dernière hypothèse se révélait la bonne, on pourrait en fait plutôt parler d'investissements T.G.V. et les montants investis devraient être ajoutés aux 165 milliards déjà cités. Dans ce cas, le maximum admis de 147 milliards de francs serait largement dépassé.

En ce qui concerne le procédé de financement appliqué, l'intervenant a l'impression qu'il s'inspire en quelque sorte du principe des vases communicants. La S.N.C.B. doit d'abord financer la société de financement, laquelle ouvrira ensuite un certain nombre d'autres sources de financement, pour reverser le tout à la S.N.C.B. et financer en fin de compte les investissements en faveur du réseau T.G.V.

Le sens de cette opération lui échappe totalement. Le ministre pourrait-il expliquer la nécessité d'un tel montage? Il est clair que le ministre tente, par le biais du projet en discussion, d'enfreindre discrètement les

2005. Waar komen deze middelen vandaan en onder welke voorwaarden worden zij verstrekt? Onder welke rubriek zullen deze bedragen in de begroting opgenomen worden?

In de begroting 1997 staat op de post 33511181.36 een bedrag van 4,101 miljard voor 1998. Dit krediet betreft de directe of indirecte deelneming in het kapitaal van de HST-Fin verbonden met de financiering van het stuk «Noord-Antwerpen/Rotterdam». Spreker vermoedt dat het hier om meeruitgaven gaat welke voortvloeien uit de keuze van het «E19»-tracé.

Terzelfdertijd staat langs de ontvangstenzijde van de begroting een bedrag van 3,650 miljard. Deze 3,650 miljard zouden een deel van de 823 miljoen gulden uitmaken die door Nederland zijn toegezegd. Het is bovendien onduidelijk waar het verschil met de 4,101 miljard vandaan komt. Vermits dit over een meerkost gaat, vraagt het lid de minister of hij nu al enig idee heeft hoeveel die meerkost van het tracé «E19» ten opzichte van het tracé «Havenweg» zal bedragen.

Spreker heeft vernomen dat de Europese Gemeenschap 200 miljoen ecu zou bijdragen. Volgens de documenten blijkt dat hiervan reeds 6 schijven zijn betaald. Zijn die bedragen in de reeds gerealiseerde investeringen (de 35,70 miljard) al geïncorporeerd? Wat blijft er nog over van de 200 miljoen ecu als te ontvangen schijven?

Vervolgens snijdt het lid het probleem aan van de 36,6 miljard frank investeringen in gemengde infrastructuur die buiten het HST-project vallen, doch niettemin investeringen uitmaken die het HST-net ten goede komen. Vandaar de vraag of het investeringen in het binnenlandse net betreft welke quasi toevallig ten goede van het HST-net komen of investeringen ten behoeve van het HST-net die quasi toevallig het binnenlandse net ten goede komen. Indien de laatste hypothese met de werkelijkheid zou overeenstemmen, dan gaat het in feite meer om HST-investeringen en dienen de geïnvesteerde bedragen bij de eerder vermelde 165 miljard te worden bijgeteld. In dat geval wordt het vooropgestelde maximum van 147 miljard frank ruimschoots overschreden.

Wat het toegepaste financieringsprocédé betreft, heeft dezelfde spreker de indruk dat hier een soort vestzak/broekzak-operatie wordt georganiseerd. De NMBS dient eerst de financieringsmaatschappij te financieren. Deze zal daarna nog een aantal andere financieringsbronnen aanboren om vervolgens het geheel terug naar de NMBS door te sluisen om dan uiteindelijk de investeringen voor het HST-net te financieren.

De zin van deze operatie ontgaat het commissie lid volkomen. Kan de minister de noodzaak van een dergelijke constructie uitleggen? Het is duidelijk dat de minister met het ontwerp poogt om ongemerkt

règles concernant les aides qui faussent la concurrence, d'une part, et les règles relatives à la comptabilité nationale et, partant, aux déficits des pouvoirs publics, d'autre part.

Le membre formule par ailleurs une série d'observations basées sur l'avis du Conseil d'État. La première concerne l'obligation, pour le Gouvernement, d'attendre la décision finale de la Commission européenne sur la compatibilité des mesures d'aide projetées avec certaines règles du Traité instituant la Communauté européenne. Il est singulier que la Commission européenne ait donné son accord à ce sujet.

L'intervenant renvoie en outre aux deux points sur lesquels le Conseil d'État a formulé des objections fondamentales.

Le premier point concerne le fait que le projet enfreint certaines dispositions de la deuxième directive 77/91/C.E.E. du Conseil du 13 décembre 1976. Le Gouvernement ne tient aucunement compte de ces observations.

Deuxièmement, le Conseil d'État a aussi émis un avis négatif concernant les dispositions figurant à l'article 16, 3<sup>o</sup>, de l'avant-projet, qui permettraient de déroger par arrêté royal aux articles 33*bis*, 34*bis* et 72 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales. Le Conseil d'État dit explicitement que de telles dispositions ne peuvent être admises. Selon l'intervenant, le Gouvernement n'a pas non plus adapté le projet sur ce point.

L'intervenant répète qu'il est clair que le Gouvernement a mis au point, par ce projet, un montage dont le but est de contourner certaines règles applicables aux organismes publics. Ce qui ne l'empêche pas, lorsque le secteur privé échafaude semblables montages, d'invoquer la notion de «réalité économique» pour les déclarer illégaux.

Le commissaire affirme que ce n'est assurément pas de cette manière que le Gouvernement se dotera de la crédibilité nécessaire et incitera les citoyens à respecter les règles.

Le ministre veut dissiper une équivoque qui règne depuis le début de la discussion générale. D'après lui, cela n'a pas de sens de parler de 125 milliards de francs, puis d'un trou de 40 milliards, etc. Il ne comprend pas comment l'intervenant précédent voit les choses.

En réalité, contrairement à ce que tout le monde semble croire, le schéma est d'une simplicité totale. La question fondamentale est de savoir quelles sont les raisons qui sont à la base de la mise sur pied de cette société de financement. Le Gouvernement était confronté à un conflit social majeur au sein de la S.N.C.B. Les organisations syndicales, tout en ne

enerzijds de regels in verband met concurrentieverstorende steun en anderzijds de regels in verband met de nationale boekhouding en dus overheidstekorten, te overtreden.

Voorts heeft hetzelfde lid een aantal opmerkingen gebaseerd op het advies van de Raad van State. Een eerste opmerking betreft de verplichting voor de regering om de eindbeslissing van de Europese Commissie af te wachten inzake de verenigbaarheid van de voorgenomen steunmaatregelen met regels van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap. Het is eigenaardig dat de Europese Commissie op dit vlak haar akkoord heeft verleend.

Daarnaast verwijst het commissielid naar de twee punten waarover de Raad van State fundamentele bezwaren heeft geformuleerd.

Het eerste punt betreft het feit dat sommige bepalingen van de tweede richtlijn 77/91/EEG van de Raad van 13 december 1976 in het ontwerp worden overtreden. De regering komt op geen enkele manier aan deze opmerkingen tegemoet.

Ten tweede heeft de Raad van State ook een negatief oordeel geveld over de in artikel 16, 3<sup>o</sup>, van het voorontwerp opgenomen bepalingen waardoor bij het koninklijk besluit zou kunnen afgeweken worden van de artikelen 33*bis*, 34*bis* en 72 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen. De Raad van State stelt expliciet dat dergelijke afwijkingen onaanvaardbaar zijn. Volgens het commissielid heeft de regering het ontwerp op dit punt ook niet aangepast.

Spreker herhaalt dat het duidelijk is dat de regering met dit ontwerp een constructie heeft opgezet met als doel bepaalde regels welke gelden voor overheidsinstellingen te omzeilen. Dit belet haar niet om wanneer de privé-sector dergelijke constructies opzet, het begrip «economische realiteit» aan te grijpen om deze onwettig te verklaren.

Het commissielid stelt dat het zeker niet op deze manier is dat de regering de nodige geloofwaardigheid zal opbouwen en de burgers zal aansporen om zich aan de regels te houden.

De minister houdt eraan een misverstand op te ruimen dat reeds vanaf het begin van de algemene bespreking aan de orde is. Volgens hem heeft het geen zin van 125 miljard frank te gewagen en vervolgens van een tekort van 40 miljard, enz. Hij verklaart de zienswijze van de vorige spreker niet te begrijpen.

In tegenstelling tot wat iedereen denkt is het schema zeer eenvoudig. De hamvraag is te weten waarom de financieringsmaatschappij werd opgericht. De regering kampte met een omvangrijk sociaal conflict bij de NMBS. Hoewel de vakbonden niet gekant waren tegen het HST-project, hebben zij toch verklaard dat hun interesse vooral uitging naar



s'opposant pas au projet T.G.V., déclaraient que leur intérêt majeur était le réseau intérieur, dont le projet T.G.V. ne pouvait perturber les investissements et l'entretien.

Du côté patronal, l'on a présenté au ministre un plan qui comportait une impasse de financement de 50 milliards de francs. Pour régler l'équation des 50 milliards, le plan renvoyait, à un moment donné, aux «Subsides européens ou autres». Et l'on ajoutait de ne surtout pas endetter davantage la S.N.C.B.

Le ministre a résolu cette double équation en créant la société de financement, la Financière T.G.V., qui est installée à côté de la S.N.C.B. et n'en est ni une maison mère, ni une filiale.

Cet instrument financier n'a comme seul objet social que d'apporter à la S.N.C.B. 125 milliards de francs pour lui permettre de couvrir l'ensemble du dossier T.G.V. Cela veut dire reprendre d'un côté tous les investissements déjà réalisés et de l'autre, donner à la S.N.C.B. les moyens financiers nécessaires pour pouvoir réaliser les lignes T.G.V. hors lignes mixtes qui se trouvent déjà dans le plan d'investissement de la S.N.C.B. Ensuite, le ministre a ajouté les 4,24 milliards de francs de 1994 pour le matériel roulant T.G.V., afin que le projet soit cohérent. Avec ces 125 milliards de francs (courants), la Financière reprend donc les investissements du passé, donne l'argent à la S.N.C.B. et fait les investissements nouveaux T.G.V.-purs. S'y ajoutent les 4,24 milliards de francs (courants). La somme de 125 milliards de francs (courants) ne comprend pas la contribution des Pays-Bas pour le tronçon Anvers/frontière néerlandaise qui résulte de l'accord politique avec ce pays. Cet accord n'est intervenu qu'après la mise sur pied de la Financière T.G.V.

En ce qui concerne l'accord avec les Pays-Bas, il prévoit, de leur part, une contribution de 823 millions de florins. À cet égard, il est exact que le budget prévoit une intervention à concurrence d'environ 4 milliards de francs belges. À ce moment la Belgique a déjà reçu, par transferts Swift, plus de 7 milliards de francs belges des Pays-Bas. C'est dire que cette opération est vraiment en phase de concrétisation. Ce montant n'est pas compris dans les 125 milliards, comme on l'a déjà dit.

Par conséquent, il faudra conclure un accord entre l'État et la Financière T.G.V. pour incorporer ce montant additionnel. La logique du système mis en place est évidemment que l'argent perçu par l'État vienne augmenter le financement du projet T.G.V.

het binnenlands net en dat investeringen en onderhoud niet in gevaar mochten worden gebracht door het HST-project.

Van hun kant hebben de werkgevers een plan voorgelegd aan de minister met een financieringsstekort van 50 miljard frank. Om dat tekort op te vangen verwees het plan op een bepaald punt naar «Europese of andere subsidies». Men heeft daar toen aan toegevoegd dat het vooral niet in de bedoeling mocht liggen de schulden van de NMBS nog te doen toenemen.

Het antwoord van de minister op deze dubbele vergelijking was de financieringsmaatschappij, HST-Fin, die naast de NMBS wordt opgericht en er geen moedermaatschappij noch een dochteronderneming van is.

Dat financieel instrument heeft maar één maatschappelijk doel: de NMBS 125 miljard frank bezorgen opdat ze alle kosten van het HST-dossier zal kunnen betalen. Dit betekent enerzijds het overnemen van alle reeds gedane investeringen en anderzijds de NMBS van nieuwe geldmiddelen voorzien om de HST-lijnen te kunnen aanleggen met uitzondering van de gemengde lijnen, die reeds voorkomen in het investeringsplan van de NMBS. Vervolgens heeft de minister daar nog een bedrag van 4,24 miljard frank 1994 aan toegevoegd voor het rollend materieel van de HST ten einde zodoende tot een samenhangend project te komen. Met die 125 miljard (lopende) frank aan geldmiddelen neemt HST-Fin dus de investeringen uit het verleden over, voorziet ze de NMBS van geldmiddelen en zorgt ze voor nieuwe uitsluitend voor de HST bestemde investeringen. Daarbij komt nog een bedrag van 4,24 miljard aan rollend materieel. Het bedrag van 125 miljard (lopende) frank bevat nog niet de bijdrage van Nederland voor het vak Antwerpen-Nederlandse grens, waarover met dat land een politieke overeenkomst tot stand is gekomen. Overigens is dat pas gebeurd na de oprichting van HST-Fin.

De overeenkomst met Nederland bepaalt dat Nederland een bijdrage van 823 miljoen gulden betaalt. In die optiek klopt het dat het budget voorziet in een bijdrage van ongeveer 4 miljard Belgische frank. Op dit ogenblik heeft België van Nederland reeds meer dan 7 miljard Belgische frank ontvangen via SWIFT-transfers. Die verrichting is dus concreet aan de gang. Dit bedrag valt, zoals gezegd, buiten het bedrag van 125 miljard frank.

Bijgevolg moet er een overeenkomst komen tussen de Staat en HST-Fin om dat extra bedrag op te nemen. De logica van de uitgewerkte regeling bestaat er uiteraard in dat het door de Staat ontvangen geld ten goede komt aan de financiering van het HST-project.

Le ministre déclare que tout ce financement est construit sur la base de 147,5 milliards de francs hors matériel, en francs de 1994, pour l'ensemble du réseau. Dans ce raisonnement, c'est le tracé «Havenweg» qui est retenu.

Il est clair qu'en termes de coûts, la construction de la ligne Anvers/frontière néerlandaise selon le tracé «E19» entraîne un surcoût. Dans la négociation avec les Pays-Bas, non seulement la Belgique obtient les 823 millions de florins, mais aussi un supplément dans la répartition des recettes, puisque l'on a droit à toutes les recettes relatives au trajet sur notre territoire. En réalité, la distance sur notre territoire est doublée. Cet élément a fait partie, parmi d'autres, de la réflexion du ministre dans les négociations avec les Pays-Bas.

D'autre part, ce qui n'a pas encore été précisé, 30 milliards viennent de la S.F.P. En effet, 22 milliards sont donnés tout de suite par la S.F.P. et le ministre a un accord politique pour avoir 8 milliards supplémentaires, c'est-à-dire 1 milliard par an, à partir de 1998. Mais, au moment où nous parlons, la source n'en est pas encore précisée.

En ce qui concerne les chiffres de financement, le ministre souligne qu'entre 1996 et 2000, 125 milliards seront alloués au T.G.V. En réalité, ce chiffre n'est pas tout à fait précis, puisqu'on reprend déjà les investissements et qu'on apporte le complément.

Les sources de financement sont :

1. les 22 milliards de la S.F.P. qui vont devenir 30 milliards;

2. la contribution de la S.N.C.B., qui, après une longue discussion, apporte sa pierre à l'édifice, en donnant à la Financière T.G.V. des réserves de terrains et de gares désaffectées. En effet, toutes les semaines, le ministre reçoit des lettres d'échevins, de bourgmestres, et de responsables, qui sollicitent l'achat de ces biens. Sur cette base, il a estimé que la S.N.C.B. pouvait les mettre dans la Financière T.G.V. afin qu'on puisse réaliser des opérations, notamment publiques, avec ces terrains. Le ministre dispose de la liste de ces biens, ce qui a été difficile à obtenir. Pour ne pas perturber le marché, il va en faire l'apport sur une période de cinq ans, en faisant intervenir les Comités d'acquisition, pour qu'il n'y ait pas de discussion sur le prix.

3. l'intervention du secteur privé. Le ministre estime qu'il s'agit d'un projet de modernité et d'avenir et qu'il serait bon que le privé intervienne dans cette Financière. Dans les projections qui ont été faites, un chiffre de 10 milliards a été retenu. Si le privé désire aller au-delà, c'est évidemment très bien. Mais si sa participation reste en-deçà, cela ne chan-

De minister wijst erop dat die hele financiering berust op een bedrag van 147,5 miljard frank, materieel niet inbegrepen, uitgedrukt in franken 1994 en voor het net in zijn geheel. In die optiek heeft men gekozen voor het tracé «Havenweg».

Wat nu de kosten betreft, is het zonneklaar dat de aanleg van de lijn Antwerpen-Nederlandse grens op het E19-tracé extra kosten meebrengt. Bij de onderhandelingen met Nederland heeft België niet alleen een bedrag van 823 miljoen gulden verkregen maar ook een extra aandeel in de verdeling van de ontvangsten omdat ieder land recht heeft op alle ontvangsten voor het traject op het nationale grondgebied. Het komt hierop neer dat de afstand op het Belgische grondgebied verdubbeld is. Dat is ook één van de overwegingen van de minister bij de onderhandelingen met Nederland.

Voorts werd er nog niet op gewezen dat de F.P.M. 30 miljard inbrengt. Immers, de F.P.M. zorgt onmiddellijk voor 22 miljard en tevens heeft de minister een politieke overeenkomst gesloten om nog 8 miljard te krijgen, te weten 1 miljard per jaar vanaf 1998. Bij de huidige stand van zaken staat de herkomst daarvan evenwel nog niet vast.

Wat nu de financieringsbedragen betreft, wijst de minister erop dat tussen 1996 en 2000, 125 miljard frank naar de HST gaat. Heel precies is dat bedrag in feite niet omdat de investeringen daarin reeds zijn opgenomen en men het extra bedrag inbrengt.

De financiering gebeurt door:

1. het bedrag van 22 miljard van de F.P.M., dat tot 30 miljard zal stijgen;

2. de bijdrage van de NMBS, die na moeizame onderhandelingen, ook haar steentje wil bijdragen door aan HST-Fin reserves aan terreinen en buiten gebruik gestelde stations te geven. Iedere week ontvangt de minister immers brieven van schepenen, burgemeesters en andere gezagsdragers die dergelijke goederen willen aankopen. Op basis daarvan heeft hij geoordeeld dat de NMBS die goederen in HST-Fin kon inbrengen om met die terreinen eventueel openbare verrichtingen uit te voeren. De minister heeft een lijst van die goederen; het was een hele opdracht om die samen te brengen. Om de markt niet te verstoren zal hij de inbreng spreiden over een periode van vijf jaar door een beroep te doen op de aankoopcomités en zo betwistingen over de prijs te vermijden.

3. de bijdrage van de particuliere sector. Volgens de minister gaat het om een modern en toekomstgericht project en bijgevolg zou het goed zijn dat de particuliere sector in HST-Fin bijdraagt. Met de uitgevoerde projecties komt men tot een bedrag van 10 miljard frank. Wil de particuliere sector meer geven, dan is dat uiteraard een goede zaak. Blijft hij

gera rien, puisqu'un des grands mérites du présent projet est que, si un des acteurs sollicités n'intervient pas à concurrence des chiffres prévus, il tient quand même, car il est autorégulateur.

4. l'intervention de l'Union européenne, qui est de 10,7 milliards. Ce chiffre a été mentionné avec beaucoup de prudence, par référence aux engagements antérieurs de la Commission européenne. Le ministre n'a donc fait aucun pari sur une augmentation de subsides européens sur les grands projets.

Cela débouche enfin sur un aspect résiduaire qui est la Banque européenne d'investissements qui participera à concurrence 73 milliards.

Le ministre propose de communiquer toute la simulation aux membres de la commission. Tout a d'ailleurs été testé.

Si la Banque européenne d'investissements ne veut pas nous suivre, nous nous adresserons à d'autres organismes financiers. Mais le projet s'inscrit très logiquement dans sa philosophie et les contacts sont bons.

Par sécurité, le ministre a demandé la garantie de l'État à concurrence de 100 milliards, gratuite pour 75 milliards.

L'intention du ministre n'est pas d'utiliser cette garantie, mais il est évident que si, par exemple, le privé ne suivait pas, il serait obligé de trouver les 10 milliards supplémentaires.

À la demande d'un membre, le ministre précise que l'intérêt prévu pour la participation du secteur privé est bien de 3,9 %.

Le membre estime qu'un intérêt de 3,9 % est trop faible et que le ministre sera obligé de donner la garantie de l'État. Ce sera pratiquement comme un emprunt d'État. Il s'agit une fois de plus d'une fausse privatisation, comme d'autres ministres des Communications l'ont fait dans le passé. La même opération a déjà été faite avec la Sabena.

Le ministre comprend la remarque. En effet, il sollicite le privé d'acquérir des actions sans droit de vote, donc subordonnées et assorties de 3,9 % d'intérêts.

Si le privé ne participe pas, il est nécessaire de disposer d'une réserve de garantie pour aller y chercher son financement additionnel.

Dans le projet de base, il est à 73 milliards. Il a demandé 75 milliards de garantie à l'État pour

eventueel onder dat bedrag, dan heeft dat geen invloed. Immers, één van de belangrijke pluspunten van het voorliggend project is dat ook wanneer de inbreng van de aangezochte actoren onder de voorziene bedragen blijft, het project zelf blijft bestaan omdat het zelfregulerend is.

4. de bijdrage van de Europese Unie, te weten 10,7 miljard. Dat bedrag wordt met grote omzichtigheid genoemd onder verwijzing naar de vroegere verbintenissen van de Europese Commissie. De minister heeft dus niet willen speculeren op een verhoging van Europese subsidies voor omvangrijke projecten.

Zo komen we dan uiteindelijk terecht bij een residuaire aspect: de Europese Investeringsbank, die 73 miljard frank zal leveren.

De minister stelt voor alle simulaties mee te delen aan de leden van de Commissie. Alles werd overigens uitgetest.

Mocht de Europese Investeringsbank niet met ons scheep willen gaan, dan wenden wij ons tot andere financiële instellingen. Daar staat tegenover dat het project logisch past in de filosofie van die instelling en dat wij met de Europese Investeringsbank goede contacten onderhouden.

Veiligheidshalve heeft de minister de staatswaarborg gevraagd voor een bedrag van 100 miljard frank, die geen kosten meebrengt tot het bedrag van 75 miljard frank.

De minister verklaart dat het uiteraard niet in zijn bedoeling ligt een beroep te doen op die waarborg maar dat hij, wanneer bijvoorbeeld de particuliere sector niet meewerkt, uiteraard een extra bedrag van 10 miljard moet vinden.

Op verzoek van een lid deelt de minister mee dat de rentevoet voor de deelneming van de particuliere sector wel gelijk 3,9 % bedraagt.

Volgens dat lid is die rentevoet te laag en zal de minister de staatswaarborg moeten verlenen. In de praktijk komt dat dus neer op een staatslening. Eens te meer hebben wij hier te maken met een onechte privatisering zoals die welke vroegere ministers van Verkeerswezen reeds hebben doorgevoerd. Sabena heeft ooit hetzelfde lot ondergaan.

De minister zegt begrip op te brengen voor die opmerking. Het is immers zo dat hij de particuliere sector vraagt aandelen zonder stemrecht, dus achtergestelde aandelen, te kopen met een rentevoet van 3,9 %.

Doet de particuliere sector niet mee, dan moeten men kunnen beschikken over een waarborgreserve voor de bijkomende financiering.

In het oorspronkelijk project gaat het om 73 miljard frank. De minister heeft 75 miljard staats-

pouvoir faire l'opération et il dispose de 25 milliards de marge de manœuvre, ce qui permet au système de s'autoréguler.

Ensuite, le ministre convient que le Conseil d'État a fait des remarques et qu'il a dérogé à un certain nombre de règles du droit comptable et des lois coordonnées sur les sociétés commerciales. Mais ce n'est évidemment pas par hasard. La réponse se trouve à la page 4 de l'exposé des motifs du projet de loi déposé à la Chambre (doc. Chambre, n° 783/1, 1996-1997).

Le ministre met l'accent sur le caractère public de cette opération, ce qui explique ces dérogations à un certain nombre de dispositions légales.

En ce qui concerne le contrôle des fonds, il est exact qu'un problème se pose.

En effet, l'engagement pris est de fournir les 125 milliards pendant la période 1997-2000. On va donc donner à la S.N.C.B. 125 milliards pour terminer son réseau T.G.V., sans parler du matériel et des fonds pour les Hollandais.

Mais les investissements seront réalisés au cours de la période 1997-2005. Cela a fait l'objet d'un grand débat.

Le ministre a préparé un arrêté royal spécial concernant le contrôle des fonds.

\*  
\* \*

Le président souhaite disposer du texte de l'arrêté royal. S'agit-il d'un arrêté pris en vertu d'une loi de pouvoirs spéciaux ?

Le ministre précise qu'il s'agit simplement d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, qui sera pris en application du présent projet dès qu'il sera voté. Cet arrêté concerne spécialement ce problème et la mise en place d'un comité de surveillance de ces fonds, car il était indispensable de prévoir un contrôle particulier.

Le ministre ne peut pas communiquer le texte de l'arrêté puisqu'il n'a encore été soumis ni au Conseil des ministres, ni au Conseil d'État. Techniquement, il ne pourra être soumis au Conseil des ministres qu'après le vote du présent projet. Il s'agit d'une dizaine de textes, d'ailleurs prévus dans le projet, sur lesquels on travaille depuis un an.

Le président estime qu'il est de l'intérêt du Gouvernement que la commission puisse en prendre connaissance au cours de la discussion du projet. Certains amendements pourraient être retirés.

waarborg gevraagd om die verrichting te kunnen uitvoeren en hij beschikt over een manoeuvreerruimte van 25 miljard frank, zodat het systeem zelfregulerend kan werken.

Vervolgens geeft de minister toe dat de Raad van State een aantal opmerkingen heeft gemaakt en dat hij is afgeweken van een aantal regels van het boekhoudkundig recht en van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen. Dat is uiteraard niet bij toeval gebeurd. De reden daarvan vindt men op blz. 4 van de memorie van toelichting van het in de Kamer ingediende wetsontwerp (Gedr. St., Kamer, nr. 783/1, 1996-1997).

De minister onderstreept dat het om een openbare operatie gaat en dat zulks verklaart waarom werd afgeweken van een aantal wettelijke bepalingen.

Wat de controle van de geldmiddelen betreft, bestaat er wel degelijk een probleem.

Er werd immers een verbintenis aangegaan om in het tijdvak 1997-2000 125 miljard frank te leveren. Aan de NMBS zal men dus 125 miljard ter beschikking stellen om haar HST-net af te bouwen, het materieel en de geldmiddelen voor de Nederlanders niet meegerekend.

De investeringen zullen er echter komen in de periode 1997-2005. Daarover werd een omstandig debat gehouden.

De minister heeft een bijzonder koninklijk besluit voorbereid voor het toezicht op de geldmiddelen.

\*  
\* \*

De voorzitter wil over de tekst van het koninklijk besluit beschikken. Is het een besluit genomen op basis van een bijzondere-machtenwet ?

De minister antwoordt dat het gaat om een gewoon in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, dat wordt genomen ter uitvoering van dit wetsontwerp, zodra dit eenmaal goedgekeurd is. Het besluit gaat voornamelijk over dit probleem en over de oprichting van een comité van toezicht voor deze fondsen, aangezien een bijzondere controle absoluut noodzakelijk gebleken is.

De minister kan de tekst van het besluit nog niet meedelen omdat die nog niet is voorgelegd noch aan de Ministerraad noch aan de Raad van State. In principe kan hij hem pas aan de Ministerraad voorleggen nadat dit ontwerp is aangenomen. Het gaat om een tiental teksten waaraan reeds een jaar wordt gewerkt en waarvan ook sprake is in dit ontwerp.

De voorzitter meent dat de regering er baat bij heeft dat de commissie tijdens de bespreking van het ontwerp kennis zou kunnen nemen van deze teksten. Het is niet ondenkbaar dat bepaalde amendementen dan zouden worden ingetrokken.

Le ministre déclare qu'ils ne seront certainement pas retirés parce que, justement, se pose le problème de l'intervention de la Cour des comptes.

Le président en déduit que le contrôle de la Cour des comptes n'est plus prévu dans les projets d'arrêtés d'exécution.

Le ministre souligne que le contrôle exercé par cet organe *sui generis* qu'est la Cour des comptes et par les réviseurs est un bon système parce que chacun a ses caractéristiques propres. Ce système fonctionne bien, mais la loi de 1991 précise que ce système ne s'applique qu'aux entreprises publiques autonomes et pas à leurs filiales.

Or, il déclare ne pas vouloir faire de la Financière T.G.V. un exemple de référence, parce que ceci aurait entraîné son extension à toutes les filiales de toutes les entreprises publiques autonomes.

Toutefois, le ministre est d'accord d'organiser un débat sur le contrôle des entreprises publiques qui sont actuellement régies par un statut différent, et sur la loi de 1954 sur le contrôle des entreprises publiques. Mais, il ne faut pas, au travers de la Financière T.G.V., faire de l'intervention de la Cour des comptes un précédent.

\*  
\* \*

Un autre intervenant prend la parole et déclare qu'il serait intéressant que le Gouvernement actuel reste aux affaires pendant dix ans, car ce n'est qu'à l'issue de cette période que l'on pourra émettre un jugement sur ce montage. L'intervenant propose dès lors de comparer les propositions que le ministre émet dans la loi en projet avec les déclarations que le Gouvernement a faites à ce sujet il y a dix ans. À l'origine, lorsque l'on a élaboré le projet T.G.V., son coût a été évalué à 70 milliards de francs. Aujourd'hui, le montant est passé à 145 milliards. Cette constatation indique que l'on peut d'ores et déjà prédire que le Gouvernement ne pourra pas s'en tenir aux chiffres qu'il avance maintenant.

L'accord de gouvernement de 1988 précisait que le T.G.V. proprement dit, y compris le surcoût écologique, serait financé sur la base de la rentabilité du projet et qu'il n'aurait pas d'incidence sur le budget de l'État.

On peut lire, dans le dossier T.G.V. du 23 janvier 1990, qui a été rédigé par le ministre des Communications de l'époque, qu'en ce qui concerne les tracés T.G.V. transfrontaliers, il a été prévu que les tronçons les moins rentables, à savoir les voies transfrontalières en direction de l'Allemagne et des Pays-Bas,

De minister meent dat dit beslist niet het geval zal zijn, aangezien in deze teksten het probleem van de controle door het Rekenhof duidelijk naar voren komt.

De voorzitter leidt hieruit af dat ook de ontwerpen van uitvoeringsbesluiten niet voorzien in een controle door het Rekenhof.

De minister onderstreept dat een systeem van controle door het Rekenhof, een instelling *sui generis*, enerzijds en door de revisoren anderzijds op zich grote voordelen biedt omdat beide hun eigen karakteristieken hebben. Hoewel dit stelsel in praktijk dus goed functioneert, wordt in de wet van 1991 uitdrukkelijk gezegd dat het enkel geldt voor de autonome overheidsbedrijven en niet voor hun dochtermaatschappijen.

De minister wil voor de HST-Fin geen uitzondering maken en zo een precedent scheppen, dat enorme gevolgen kan hebben voor alle dochtermaatschappijen van autonome overheidsbedrijven.

De minister is echter wel bereid tot een debat over de controle op overheidsbedrijven die momenteel een ander statuut hebben en over de wet van 1954 betreffende de controle op overheidsinstellingen. Maar in geen geval mag via de HST-Fin een precedent worden gecreëerd voor de tussenkomst van het Rekenhof.

\*  
\* \*

Een volgende spreker neemt het woord en stelt dat het nuttig zou zijn indien deze regering tien jaar zou kunnen aanblijven omdat men pas over die periode een oordeel over deze constructie zal kunnen vellen. Spreker stelt bijgevolg voor om de voorstellen van de minister, vervat in het voorliggende wetsontwerp, te vergelijken met hetgeen er tien jaar geleden door de regering werd verklaard. Oorspronkelijk, toen het HST-project werd opgezet, bedroeg de geraamde kostprijs 70 miljard. Nu is dit bedrag opgelopen tot 145 miljard. Dit geeft reeds een eerste aanduiding om te voorspellen dat de cijfers die de regering nu vooropstelt, niet zullen gehaald worden.

In het regeerakkoord van 1988 werd gestipuleerd dat de eigenlijke SST, inclusief zijn ecologische meerkosten, zou gefinancierd worden op basis van zijn rendabiliteit, zonder weerslag op de rijksbegroting.

Het HST-dossier van 23 januari 1990 van de toenmalige verkeersminister vermeldt in verband met de grensoverschrijdende TGV-tracés dat «er werd dan ook voorzien dat de minst rendabele stukken, met name de grensoverschrijdende baanvakken naar Nederland en naar Duitsland, slechts worden verwe-

ne seraient réalisés qu'au moment où l'on disposera réellement des moyens financiers nécessaires, soit qu'ils aient été accordés par la C.E.E. soit qu'ils l'aient été par nos partenaires dans ledit projet.

Lorsque l'on compare ces engagements du passé au projet de loi à l'examen, on ne peut que constater qu'il n'en reste plus grand-chose. La future loi affecte au projet T.G.V. des fonds fédéraux jusqu'à concurrence de plusieurs milliards — les milliards Belgacom — et accepte, d'une part, que l'Union européenne n'assure pas — ou du moins pas totalement — le financement des tronçons transfrontaliers, et, d'autre part, que les Pays-Bas ne paient pas le tracé d'Anvers à la frontière néerlandaise et se contentent de prendre en charge le surcoût que représente le choix du tracé E-19 par rapport au tracé «Havenweg».

Dans dix ans, le jugement que l'on portera sur le projet à l'examen sera aussi impitoyable que celui qui est émis maintenant sur les engagements pris il y a dix ans.

La Chambre a jugé que le projet de loi était un *éléphant blanc* puisque le Gouvernement attend, pour un investissement de plus de 140 milliards de francs, un chiffre d'affaires de 12,5 milliards en 2006. Cet investissement est absurde. Le chiffre d'affaires ne représente même pas 90 % de l'investissement !

L'intervenant en vient au problème du dividende. La loi en projet prévoit qu'une partie du dividende sera calculé sur la base du chiffre d'affaires du T.G.V., et non sur la base du bénéfice réel. C'est là une innovation.

Par conséquent, la S.N.C.B. risque fort d'être contrainte d'entamer son patrimoine afin de payer un dividende. Le trafic intérieur qui, en théorie, ne devrait pas être affecté par le projet T.G.V. mais qui, dans la pratique, en souffre tous les jours, risque d'être compromis. En effet, si elle est tenue de payer un dividende, la S.N.C.B. — indépendamment de la question de savoir si le T.G.V. sera rentable ou non — le fera en puisant dans son budget de fonctionnement.

En ce qui concerne la compétence de la Cour des comptes, l'intervenant déclare qu'il déposera un amendement visant à maintenir la compétence de contrôle de la Cour des comptes.

Il serait prudent de prendre des précautions en l'espèce et de disposer que la Cour des comptes est compétente pour effectuer les contrôles appropriés.

L'intervenant conclut en évoquant l'apport d'immeubles et de terrains par la S.N.C.B. Le ministre pourrait-il communiquer aux membres de la commission une copie de la liste des biens, que la S.N.C.B. — avec quelque difficulté semble-t-il — lui a fait parvenir ?

zenlijkt wanneer deze financiële middelen werkelijk worden bekomen, hetzij vanwege de EEG, hetzij vanwege onze partners in het project».

Een toetsing van het voorliggende wetsontwerp aan deze toezeggingen uit het verleden toont op duidelijke wijze aan dat er van deze toezeggingen niet veel meer over blijft. Het ontwerp trekt miljarden gemeenschapsmiddelen uit, de zogenaamde Belgacom-miljarden, voor het HST-project en legt er zich bij neer dat de Europese Unie niet, althans niet geheel, over de brug komt voor de grensoverschrijdende stukken en dat Nederland niet betaalt voor het stuk van Antwerpen tot aan de Nederlandse grens, maar slechts voor de meerprijs van het «E19»-tracé in vergelijking met het «Havenweg» tracé.

Over tien jaar zal het oordeel over het huidige project even vernietigend zijn als het huidige oordeel over de toezeggingen van tien jaar geleden.

In de Kamer werd het voorliggende wetsontwerp als een *witte olifant* gezien omdat tegenover een investering van meer dan 140 miljard, de regering een omzetcijfer van 12,5 miljard in 2006 voorziet. Een dergelijke investering snijdt geen hout. De omzet bedraagt niet eens 9 % van de investering !

Vervolgens wijst spreker op het probleem van de regeling van het dividend. Het ontwerp voorziet dat een deel van het dividend zal betaald worden op basis van de omzet van de HST, niet op basis van de reële winst. Dit is een innovatie.

Het risico dat de NMBS in de toekomst zijn vermogen zal moeten aantasten om een dividend uit te betalen, zal bijgevolg zeer groot zijn. Ook het binnenlands spoorvervoer, dat zegge niet zal lijden onder de HST, maar dat in praktijk er al alle dagen onder lijdt, zal in gevaar komen want, indien het dividend zal moeten worden betaald, los van de vraag of er geld verdiend wordt aan de HST, zal de NMBS het dividend uitbetalen op basis van zijn werkmiddelen.

Wat betreft de bevoegdheid van het Rekenhof, verklaart spreker dat hij een amendement zal indienen opdat de controle van het Hof behouden blijft.

Het zou getuigen van voorzichtigheid om een voorzorg in te bouwen in deze bijzondere aangelegenheid door te bepalen dat het Rekenhof bevoegd wordt om de nodige controles te verrichten.

Een laatste punt van het betoog van dezelfde spreker betreft de inbreng van de NMBS in terreinen en gebouwen. Kan de minister de lijst die hij blijkbaar slechts moeizaam van de NMBS heeft gekregen, bezorgen aan de leden van de commissie ?

Le ministre admet que les premières études sur le T.G.V. prévoyaient un montant de 70 milliards. Le chiffre qui figure dans le projet de loi à l'examen est plus réaliste: 147,5 milliards (en francs 1994).

En effet, toutes les évaluations qui ont été faites atteignaient ce montant. Il ne sert à rien de persévérer dans le parachèvement d'un schéma de 70 milliards, alors qu'on sait que 147,5 milliards constituent un minimum. Il est vrai que les riverains et les communes demandent énormément de compensations.

Le ministre répète qu'actuellement et officiellement, son schéma est construit sur la base de 147,5 milliards de francs de 1994. Si les investissements s'avèrent plus onéreux que ces 147,5 milliards, il se reposera un problème de financement.

Un sénateur souligne que cela pourrait bien finir par atteindre les 200 milliards! À ce moment-là, le ministre ne sera probablement plus en fonction et le nouveau ministre des Transports pourra se déclarer non responsable des estimations qui ont été faites en 1997.

Le ministre répond que son estimation se base sur des données objectives provenant des plus grands experts internationaux.

On a tenu compte du surcoût du tracé E19. Dans le rapport du Groupe Christophersen, la construction de la ligne Anvers/frontière néerlandaise suit le tracé «Havenweg» (environ 10 milliards). Puisque le tracé E19 est choisi — qui assure d'ailleurs une meilleure relation entre les pays — il y a un surcoût dû au fait que la longueur de voies ferrées sur le territoire belge a pratiquement doublé. Les Pays-Bas interviennent évidemment dans ce surcoût. La démarche conceptuelle était d'une grande logique.

En ce qui concerne les tracés avec les parties les moins rentables, le ministre souligne qu'il est évident que si on divise le tracé, il y aura incontestablement des tronçons sur lesquels il y aura moins de voyageurs. Le tronçon Bruxelles-Paris va évidemment avoir plus de voyageurs que les autres. Mais le projet T.G.V. doit être analysé dans son ensemble.

Le T.G.V. est, pour les prochaines années, un des éléments clés de la mobilité sur des distances de 500-600 kilomètres. Même actuellement, où l'objectif de vitesse n'est pas encore pleinement atteint, on constate que les voyageurs préfèrent le Thalys et l'Eurostar à l'avion.

Le ministre admet que la référence au chiffre d'affaires pour payer les dividendes est tout à fait particulière. Toutefois, il souligne qu'il n'a pas voulu présenter un projet dont l'issue n'était pas définie. Avec le présent projet, à l'horizon 2020, tous

De minister geeft toe dat in de eerste studies over de HST sprake was van een bedrag van 70 miljard. In dit wetsontwerp wordt een realistischer bedrag van 147,5 miljard (in franken 1994) gehanteerd.

Alle schattingen die tot nu toe zijn gedaan, komen op dit bedrag uit. Het heeft totaal geen zin verder te gaan met een schema gebaseerd op 70 miljard, wanneer vaststaat dat 147,5 miljard het minimum is. De aangelanden en de gemeenten vragen enorme bedragen als compensatie.

De minister herhaalt dat zijn meest actuele en officiële schema is opgebouwd rond een bedrag van 147,5 miljard (in franken 1994). Indien nu investeringen ten belope van meer dan 147,5 miljard nodig zouden blijken, dan rijst opnieuw een probleem van financiering.

Een senator onderstreept dat het zo uiteindelijk wel 200 miljard kan worden! En op dat ogenblik zal de minister waarschijnlijk niet langer in functie zijn en kan de nieuwe minister van verkeer stellen dat hij niet verantwoordelijk is voor de raming gemaakt in 1997.

De minister antwoordt dat zijn schatting gebaseerd is op objectieve gegevens van de belangrijkste internationale deskundigen.

Met de meerkostprijs van het «E19»-tracé is rekening gehouden. In het rapport van de groep Christophersen, gaat men er nog vanuit dat het traject Antwerpen-Nederlandse grens het «Havenweg» tracé volgt (kostprijs ongeveer 10 miljard). Men heeft echter geopteerd voor «E19»-tracé — dat voordelen biedt voor het verkeer tussen de landen —, wat resulteert in een onvermijdelijke meerkost aangezien de afstand van de spoorlijn op Belgisch grondgebied er bijna door verdubbeld is. Uiteraard draagt Nederland een deel van deze meerkost. Het concept is dus erg logisch uitgewerkt.

De minister onderstreept dat bij een opsplitsing van het tracé onmiskenbaar zal blijken dat sommige stukken minder rendabel zijn omdat er daar minder reizigers zijn. Op het traject Brussel-Parijs zijn inderdaad veel meer reizigers dan op andere. Het HST-project moet evenwel globaal beoordeeld worden.

In de komende jaren zal de HST een van de belangrijkste vervoermiddelen zijn om afstanden van 500 tot 600 kilometer te overbruggen. Zelfs nu, op een ogenblik dat de streefsnelheid nog niet is bereikt, stelt men vast dat de reizigers de Thalys en de Eurostar verkiezen boven het vliegtuig.

De minister geeft toe dat de verwijzing naar het omzetcijfer dat dient als berekeningsbasis voor de dividend, nogal vreemd is. Hij onderstreept evenwel dat hij geen ontwerp heeft willen indienen dat als los zand aan elkaar hangt. Met dit ontwerp

les créanciers seront désintéressés. Ceci constitue la rigueur intellectuelle et financière nécessaire pour répondre aux besoins de sécurité.

En ce qui concerne les apports, le ministre déclare que la liste (d'une quinzaine de pages) n'a toujours pas été approuvée par le conseil d'administration de la S.N.C.B. Actuellement, une cinquantaine de gares sont déjà désaffectées. La liste précitée concerne également toute une série de terrains, notamment d'importants terrains dans la Région de Bruxelles-Capitale qui sont indispensables pour arriver un jour à rassembler la somme de 10 milliards.

Le ministre déclare avoir dû beaucoup insister pour avoir un projet de liste. La S.N.C.B. résistait beaucoup parce qu'elle avait le sentiment qu'on lui prenait son patrimoine.

À titre d'information, le ministre souhaite vendre le bâtiment de Tours et Taxis à Bruxelles en premier lieu. Il faut quand même arriver au premier milliard.

Un autre membre de la commission renvoie au débat circonstancié qui a lieu en séance plénière du Sénat le 19 décembre 1996 et le 9 janvier 1997 sur la problématique de la S.N.C.B.

L'intervenant saisit l'occasion de féliciter le ministre de son succès dans l'accord conclu avec les Pays-Bas et il le félicite une deuxième fois parce qu'il a déjà réussi à obtenir des Pays-Bas, à une période où en général on diffère les paiements, qu'ils veuillent bien anticiper les paiements et non pas les retarder.

L'intervenant se déclare complètement d'accord avec le ministre: l'objectif de mener à bien le projet T.G.V. est une tâche nationale.

Notre pays n'a pas beaucoup d'avantages: notre politique gouvernementale a mené la Belgique au bord du gouffre et notre compétitivité salariale est loin d'être très brillante. Par contre, le rôle de plaque tournante au point de vue des communications est un des rares éléments hautement attractifs dont jouit la Belgique. Il faut espérer qu'on ne jettera pas par dessus bord cet avantage, en faisant de la Belgique une espèce de désert en matière de T.G.V., pendant que notre pays sera contourné par le «IJzeren Rijn» au nord et par le T.G.V. entre Paris-Strasbourg-Francfort-Varsovie et Moscou au sud-est.

D'ailleurs, l'intervenant souligne qu'il ne peut pas approuver l'attitude des bourgmestres qui, tant au nord qu'au sud, faisaient de la délivrance des permis d'urbanisme un instrument de chantage.

zullen tegen 2020 alle schuldeisers betaald zijn. De intellectuele en financiële eerlijkheid die nodig is om zekerheid te bieden, vereist een dergelijke aanpak.

Wat de inbrengen betreft, verklaart de minister dat de lijst (van een vijftiental pagina's) nog steeds niet werd goedgekeurd door de raad van bestuur van de NMBS. Thans zijn reeds een vijftigtal stations buiten gebruik gesteld. Daarnaast gaat het om een hele reeks gronden, onder meer belangrijke gronden in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, die onmisbaar zijn om ooit de som van 10 miljard bijeen te krijgen.

De minister verklaart dat hij erg heeft moeten aandringen om een ontwerp van de lijst te krijgen. Er was heel wat tegenkating van de NMBS omdat zij de indruk had dat men haar haar patrimonium ont- nam.

Ter informatie deelt de minister mee dat hij in eerste instantie het in Brussel gelegen gebouw van «Thurn und Taxis» wenst te verkopen. Men moet toch een eerste miljard kunnen verzamelen.

Een ander lid verwijst naar het uitvoerig debat dat in de Senaat op 19 december 1996 en op 9 januari 1997 gehouden werd over de problematiek van de NMBS.

Spreker maakt van de gelegenheid gebruik om de minister te feliciteren met het succes dat hij boekte bij het sluiten van de overeenkomst met Nederland en omdat hij erin geslaagd is, in een periode waarin de betalingen gewoonlijk worden uitgesteld, van Nederland te verkrijgen dat het zijn betalingen vervroegt.

Spreker is het volkomen eens met de minister: het tot een goed einde brengen van het HST-project is een nationale opdracht.

Ons land heeft niet veel voordelen: ons regeringsbeleid heeft tot een zorgwekkende toestand geleid en onze concurrentiekracht is niet bepaald schitterend. Onze draaischijffunctie in het internationaal verkeer daarentegen is een van de zeldzame troefkaarten waarover België beschikt. Men mag hopen dat dit voordeel niet overboord zal worden gegooid door van België een soort woestijn te maken die geen HST toelaat terwijl in het noorden van ons land de IJzeren Rijn wordt aangelegd en ten zuiden en ten oosten van ons land de HST tussen Parijs-Straatsburg-Frankfurt-Warschau en Moskou zal rijden.

Spreker onderstreept daarenboven dat men de houding van de burgemeesters, zowel in het noorden als in het zuiden, principieel moet afkeuren omdat zij in het afleveren van de stedenbouwkundige attesten een middel gevonden hebben om chantage te plegen.



Ensuite, l'intervenant déclare qu'il ne peut cependant pas approuver les moyens que le ministre prévoit pour réaliser cet objectif.

Le ministre des Transports est un des rares ministres fédéraux qui a encore un potentiel d'investissement considérable. Ni le ministre du Budget, ni le ministre des Finances, ni celui des Affaires étrangères ne peut encore viser le long terme, parce que le long terme n'appartient à personne. Ils vivent tous au jour le jour.

Les perspectives que le ministre donne de la Financière T.G.V. sont comme les grands projets du passé qui se sont révélés être des *éléphants blancs*. Compte tenu du sort des décisions d'investissement qu'on a prises dans le passé, il est peu probable que le projet sera réalisé comme prévu. Le brouillard en ce qui concerne le coût réel du financement s'épaissit au fur et à mesure qu'on avance dans le temps.

L'intervenant apprécie la tentative du ministre de faire apparaître tout ceci comme n'étant pas exclusivement supporté par les subsides de l'État fédéral. L'intervention de l'Union européenne vient s'ajouter à l'intervention de la Banque européenne d'investissements, mais il s'agit d'argent emprunté. Le taux d'intérêt est cependant un taux consensuel, ce qui signifie qu'il sera un peu plus avantageux que celui du marché. Toutefois, l'endettement de l'État sera accru.

Il est surtout dommage que l'on tente de jeter de la poudre aux yeux dans deux cas: d'une part, ce que le ministre fait faire à la S.N.C.B. (les fameux 10 milliards qu'elle est obligée d'apporter), et d'autre part, le rôle du secteur privé dans ce montage.

Le ministre pense-t-il vraiment que la S.N.C.B., qui est propriétaire de ses terrains et de ses gares, n'a rien de mieux à faire que de les vendre et d'utiliser les fonds pour financer le T.G.V.? Ces terrains et ces gares se situent principalement à Bruxelles, où pratiquement 30% des terrains de certaines communes font partie de l'infrastructure de la S.N.C.B. Des communes comme Schaerbeek ou Molenbeek ne seront pas enchantées de voir vendre à tour de bras à n'importe qui ce qui est maintenant affecté à des activités de développement. Le ministre se verra confronté à un refus des bourgmestres de laisser implanter n'importe quoi à ces endroits.

Au contraire, la S.N.C.B. devrait se faire offrir une possibilité de valoriser au maximum ces terrains, compte tenu de la politique d'urbanisme de la Région de Bruxelles-Capitale et des communes qui s'y trouvent.

D'un autre côté, le ministre a toujours dit que ce n'était pas la S.N.C.B. qui devait financer le T.G.V.

Vervolgens verklaart spreker dat hij het echter niet eens kan zijn met de middelen waarin de minister voorziet om het doel te bereiken.

De minister van Vervoer is een van de zeldzame federale ministers die nog een aanzienlijk investeringspotentieel heeft. Noch de minister van Begroting, noch de minister van Financiën, noch die van Buitenlandse Zaken kan nog op lange termijn plannen, want niemand heeft een lange termijn voor zich. Ze leven allen van dag tot dag.

De toekomst die de minister voor HST-Fin schetst is als de grote projecten uit het verleden die *witte olifanten* bleken te zijn. Gelet op wat er is terechtgekomen van de investeringsbeslissingen die in het verleden werden genomen, is het weinig waarschijnlijk dat het project zal worden uitgevoerd zoals gepland. De onduidelijkheid in verband met de reële kostprijs van de financiering neemt toe naarmate de tijd vordert.

Spreker waardeert de poging van de minister om uit te leggen dat niet alles alleen met subsidies van de federale Staat wordt bekostigd. Daar bovenop komt de bijdrage van de Europese Unie en de bijdrage van de Europese Investeringsbank maar het gaat altijd om geleend geld. De intrestvoet wordt wel bij consensus vastgesteld, hetgeen betekent dat hij iets voordeliger dan de marktrente is. De schuldenlast van de Staat neemt evenwel toe.

Jammer zijn vooral de pogingen tot misleiding op twee punten: enerzijds met betrekking tot wat de minister de NMBS laat doen (de verplichte inbreng van de fameuze 10 miljard) en anderzijds met betrekking tot de rol van de privé-sector in deze constructie.

Denkt de minister werkelijk dat de NMBS, die eigenaar is van haar gronden en haar stations, niets beter te doen heeft dan die te verkopen en het geld van de verkoop te gebruiken voor de financiering van de HST? Die gronden en stations zijn vooral in Brussel gelegen, waar 30% van het grondgebied van sommige gemeenten tot de NMBS-infrastructure behoort. Gemeenten zoals Schaarbeek of Molenbeek zullen niet graag zien dat infrastructuur die nu bestemd is voor bepaalde ontwikkelingsactiviteiten in der haast en massaal aan ongeacht wie verkocht wordt. De minister zal geconfronteerd worden met burgemeesters die de vestiging van wat dan ook op die plaatsen zullen weigeren.

De NMBS zou daarentegen de kans moeten zien te krijgen dat zoveel mogelijk van die terreinen worden geherwaardeerd, gelet op het stedenbouwkundig beleid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en van de gemeenten die er deel van uitmaken.

Anderzijds heeft de minister altijd gezegd dat de HST niet gefinancierd moet worden ten laste van de

par son budget normal. Or, en l'occurrence, la somme de 10 milliards est affectée de façon contraignante à la Financière T.G.V., alors que la S.N.C.B. et les autorités régionales et communales avaient sans doute prévu d'autres affectations. Le fait que 50 gares vont être vendues paraît constituer une véritable révolution en ce qui concerne l'aménagement municipal.

Une deuxième observation concerne l'apport du privé. Le ministre fait tout pour que personne ne prenne le risque d'acheter les actions. Le secteur privé qui investira dans la Financière T.G.V. va avoir peur de faire quelque chose en commun avec l'État ou le S.N.C.B. C'est le pot de terre contre le pot de fer.

Les actions privilégiées donnent droit à un dividende de 5,90% pour chacun des exercices précédant l'exercice 2006 et de 3,98% pour chacun des exercices de 2006 à 2020. Déposer de l'argent à la Caisse d'épargne est plus intéressant.

En plus, les actions pourront, au choix du détenteur, être échangées entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 2021 contre des obligations subordonnées de la S.N.C.B.

En d'autres termes, le ministre fait exactement tout pour repousser le secteur privé, alors que le ministre précédent faisait tout pour l'attirer.

Ou alors, plus grave, il y aura peut-être des retombées indirectes dont on ne parle pas maintenant. On va peut-être négocier un compromis boiteux dans lequel, moyennant d'autres avantages dans un autre dossier, le ministre va amener certaines sociétés à souscrire à cette opération hautement contestable.

La troisième réflexion concerne la nouvelle culture politique. Le ministre ne veut pas présenter les arrêtés d'exécution au Parlement, qui a pourtant une tâche de contrôle. La teneur de ces arrêtés peut être de très grande importance pour le sens à donner à certains articles du projet de loi.

Dans le contexte actuel de la revendication de la transparence, il est très suspect d'avoir éliminé le contrôle de la Cour des comptes. Tout organisme, financé en grande majorité par les interventions de l'État, est assujéti au contrôle de la Cour des comptes et doit pouvoir faire l'objet d'une vérification à posteriori du résultat de son exercice. À la question du membre sur le rôle de l'inspection des finances, le ministre confirme qu'elle intervient.

Rétablir le contrôle de la Cour des comptes dans le projet permettra au ministre de dire que son groupe politique a bien compris la nouvelle culture politique.

Le ministre comprend parfaitement les trois observations faites par le membre.

gewone begroting van de NMBS. Het bedrag van 10 miljard wordt nochtans verplicht ingebracht in HST-Fin terwijl de NMBS en de gewest- en gemeenteverheid ongetwijfeld andere bestemmingen op het oog hadden. De verkoop van 50 stations lijkt een ware omwenteling wat de gemeentelijke ruimtelijke ordening betreft.

Een tweede opmerking betreft de inbreng van de privé-sector. De minister stelt alles in het werk om ervoor te zorgen dat niemand het risico wil lopen de aandelen te kopen. De privé-sector die in HST-Fin zal investeren, zal bevreesd zijn om iets gemeenschappelijks te ondernemen met de Staat of de NMBS. Het is een ongelijke strijd.

De preferente aandelen geven recht op een dividend van 5,90% voor elk boekjaar dat het boekjaar 2006 voorafgaat en van 3,98% voor elk boekjaar van 2006 tot 2020. Het is interessanter om geld te beleggen bij de Spaarkas.

Daarenboven kunnen de aandelen, naar keuze van de houder ervan, tussen 1 januari en 31 december 2021 worden ingeruild tegen achtergestelde obligaties van de NMBS.

De minister doet met andere woorden alles om de privé-sector af te schrikken, terwijl de vorige minister alles deed om de privé-sector aan te trekken.

Ernstiger is dat er misschien indirecte gevolgen zullen zijn waarover men het nu niet heeft. Er zal misschien een wankel compromis uit de bus komen waardoor de minister, in ruil voor andere voordelen in een ander dossier, bepaalde bedrijven ertoe zal aanzetten deel te nemen aan deze buitengewoon twijfelachtige operatie.

De derde opmerking betreft de nieuwe politieke cultuur. De minister wil de uitvoeringsbesluiten niet voorleggen aan het Parlement, dat nochtans een controletaak heeft. De inhoud van die besluiten kan evenwel van zeer groot belang zijn voor de interpretatie die moet gegeven worden aan bepaalde artikelen van het wetsontwerp.

Nu overal doorzichtigheid wordt geëist, is het wel heel verdacht dat het toezicht van het Rekenhof wordt uitgeschakeld. Elke instelling die grotendeels door toedoen van de Staat wordt gefinancierd, moet gecontroleerd worden door het Rekenhof en de resultatenrekening ervan moet *a posteriori* kunnen worden gecontroleerd. In antwoord op de vraag van een lid bevestigt de minister dat de Inspectie van Financiën zijn rol zal spelen.

Indien de minister de controle van het Rekenhof opnieuw in het ontwerp zou opnemen, zou daaruit kunnen worden afgeleid dat zijn fractie de nieuwe politieke cultuur goed heeft begrepen.

De minister begrijpt de drie opmerkingen van het lid volkomen.

En ce qui concerne la S.N.C.B., il est vrai qu'elle a été mise sous contrainte. Elle a toujours refusé de vendre la moindre parcelle de terrain. Le projet à l'examen a donné une belle occasion de l'obliger à le faire. Par contre, le ministre souligne qu'il ne veut pas perturber le marché immobilier et qu'il a introduit deux éléments régulateurs: l'apport sur cinq ans avec évaluation chaque année pour tenir compte des affectations, et pas d'évaluation à priori. Le ministre n'a pas voulu faire évaluer à priori pour pouvoir intégrer le paramètre des changements, notamment d'affectations des sols. Tous les juristes se sont opposés à cette idée, mais le ministre est convaincu que c'est une erreur d'évaluer à priori.

Le deuxième élément est que la réalisation des biens par la Financière T.G.V. se fera sur quinze ans.

En ce qui concerne le secteur privé, la question était de savoir jusqu'où il fallait aller. Le projet à l'examen est un projet innovateur. L'apport du secteur privé viendra peut-être en fonction du taux. Avec la garantie de l'État, le risque est nul.

Quant au troisième thème, la nouvelle culture politique, le ministre souligne qu'il n'est pas possible de présenter le texte des arrêtés d'exécution au Conseil d'État parce que le Conseil ne les acceptera pas tant que la loi ne sera pas adoptée.

En ce qui concerne la Cour des comptes, le ministre prétend que s'il n'y avait pas eu d'implication pour les autres filiales, il aurait accepté son contrôle, parce que la formule de la loi de 1991 est bonne. Si le contrôle était accepté pour la Financière T.G.V., il serait aussitôt exigé pour les trente filiales de la S.N.C.B.

De l'avis d'un commissaire, l'argument utilisé par le ministre n'est pas convaincant. Celui-ci affirme ne pas souhaiter d'implications pour les filiales d'institutions publiques, alors qu'il a souligné, dans son exposé introductif, que la Financière T.G.V. n'est pas une filiale de la S.N.C.B. L'exercice du contrôle de la Cour des comptes sur la Financière T.G.V. n'entraînera pas l'extension de ce contrôle aux autres filiales de la S.N.C.B.

Le ministre admet que la Financière T.G.V. est un instrument financier qui n'est ni maison mère, ni filiale; il n'en demeure pas moins que les 10 milliards d'apport de terrains vont venir en capital. Par conséquent, il y aura une participation de la S.N.C.B. dans le capital de la Financière T.G.V. au sens du droit comptable. Il est évident que par extension, on aurait demandé de contrôler toutes les autres participations au sens du droit comptable que détient la S.N.C.B.

Het is juist dat de NMBS onder dwang stond. Zij heeft steeds geweigerd grond te verkopen. Het behandelde ontwerp was een mooie gelegenheid om de NMBS te dwingen dat te doen. De minister onderstreept evenwel dat hij de vastgoedmarkt niet wil verstoren en daarom heeft hij twee regulerende bepalingen ingevoegd: de inbreng over een periode van vijf jaar met jaarlijkse waardering om rekening te kunnen houden met de bestemmingen en geen waardering op voorhand. De minister heeft geen waardering op voorhand gewild teneinde rekening te kunnen houden met de parameter van de veranderingen, onder meer van de bestemmingen van de gronden. Alle juristen waren tegen dat idee gekant maar de minister is ervan overtuigd dat een waardering op voorhand een vergissing zou zijn.

Het tweede aspect is de verkoop van de goederen door HST-Fin over een periode van 15 jaar.

Wat de privé-sector betreft, rijst de vraag hoever men moet gaan. Het besproken ontwerp is een vernieuwend ontwerp. De inbreng van de privé-sector zal misschien afhangen van het rentetarief. In geval van staatswaarborg is het risico nihil.

Wat het thema van de nieuwe politieke cultuur betreft, onderstreept de minister dat hij de uitvoeringsbesluiten niet kan voorleggen aan de Raad van State omdat de Raad van State ze niet zal aanvaarden zolang de wet niet is goedgekeurd.

De minister beweert dat hij de controle van het Rekenhof zou hebben aanvaard indien er geen implicaties waren voor de andere filialen, daar de formule van de wet van 1991 goed is. Indien het principe van de controle wordt aanvaard voor HST-Fin, dan zou ook controle geëist worden voor de 30 filialen van de NMBS.

Volgens een commissielid is het argument van de minister niet overtuigend. De minister beweert immers dat hij geen implicaties wil voor de filialen van publieke instellingen, terwijl in de inleidende uiteenzetting uitdrukkelijk werd gesteld dat de HST Fin geen filiale is van de NMBS. De toepassing van de controle van het Rekenhof op de HST Fin zal niet tot gevolg hebben dat de controle ook op de andere filialen van de NMBS van toepassing zal zijn.

De minister erkent dat HST-Fin een financieel instrument is dat niet te identificeren is met een moedervereniging noch met een filiaal, doch de inbreng van gronden ten bedrage van 10 miljard geschiedt in kapitaal. Bijgevolg neemt de NMBS een participatie in het kapitaal van HST-Fin in de zin van het boekhoudrecht. Het is duidelijk dat men, bij uitbreiding, gevraagd zou hebben alle andere participaties in de zin van het boekhoudrecht die de NMBS bezit, te controleren.

Le même commissaire répond qu'en instaurant une limite, l'on aurait pu facilement éviter ce lien, étant donné que la S.N.C.B. a une participation beaucoup plus importante dans ses filiales.

Quant au fond, le ministre n'a pas convaincu le commissaire. Le montage qui a été élaboré par le ministre sera précisément une source de conflits, alors que ce dernier affirme qu'il doit permettre d'éviter un conflit important, à savoir l'opposition entre les intérêts de la S.N.C.B. et ceux des travailleurs, qui acceptent difficilement que l'on épuise les fonds destinés au réseau intérieur pour financer le T.G.V.

C'est précisément la solution choisie par le ministre qui a provoqué ce conflit. Au lieu de placer l'ensemble des fonds destinés au T.G.V. dans une entreprise séparée, le ministre fait l'inverse: la Financière T.G.V. sert exclusivement au financement; les fonds retournent ensuite à la S.N.C.B. — et les choses deviennent encore plus compliquées — pour lui permettre d'affecter à d'autres fins les fonds destinés au T.G.V. qui ne seraient pas utilisés pendant cette période.

Dans le cadre d'un tel montage, plus personne ne peut déterminer quelle est la destination des fonds et l'on rend précisément des conflits possibles. L'on eût pu éviter de nombreux problèmes en proposant une autre solution, qui est de créer deux entreprises séparées, la Financière T.G.V. n'ayant pas uniquement pour objet le financement du T.G.V., mais également la gestion et l'exploitation de l'ensemble du projet T.G.V.

Outre le fait qu'une telle solution serait beaucoup plus transparente et de nature à éviter les conflits potentiels, elle présenterait également l'avantage important de rendre sans objet les remarques du Conseil d'État, car l'ensemble du montage des actions privilégiées et des parts libérées sans droit de vote eût été inutile.

Au lieu de comptes clairs et transparents, le ministre crée des chevauchements qui nuisent à la transparence. En ce qui concerne les biens immobiliers apportés pour financer le T.G.V., l'on crée également un mécanisme de soudure douteux. La S.N.C.B. obtient immédiatement l'argent issu de la cession de ces bâtiments, alors que la Financière T.G.V. est autorisée à les vendre sur une période de quinze ans.

Le projet de loi à l'examen ne reflète pas la volonté de gérer de manière saine et efficace, mais bien celle de régler les choses en évitant un contrôle trop approfondi. L'intervenant compare ce montage à celui échafaudé dans le cadre des charbonnages de Campine, où l'on a constaté, des années plus tard, que les fonds avaient été utilisés à une fin tout autre que celle pour laquelle ils étaient prévus.

Hetzelfde commissielid replikeert dat die band gemakkelijk omzeild kon worden door een grens in te voeren aangezien de NMBS in haar filialen een veel grotere deelneming heeft.

Ten gronde heeft de minister het commissielid ook niet overtuigd. De constructie die de minister heeft uitgewerkt zal precies tot conflicten leiden terwijl de minister beweert door de constructie een belangrijk conflict, namelijk de tegenstelling tussen de behoeften van de NMBS en van de werknemers die problemen hadden met het leegzuigen van de middelen door het binnenlands netwerk voor de HST, te kunnen vermijden.

De oplossing die de minister heeft gekozen, heeft precies dat conflict ingebouwd. In plaats van alle middelen bestemd voor de HST af te zonderen in een afzonderlijke onderneming, doet de minister het omgekeerde: de HST Fin dient alleen voor de financiering en daarna worden de middelen teruggesluisd om tenslotte — en dan wordt het zelfs nog ingewikkelder — de NMBS toe te laten om in de periode dat de middelen van de HST niet zouden worden gebruikt, deze aan te wenden voor andere doeleinden.

In een dergelijke constructie kan niemand nog de bestemming van de gelden nagaan en worden de conflicten precies ingebouwd. Heel wat problemen konden worden vermeden door een andere oplossing voor te stellen, namelijk door twee afzonderlijke ondernemingen te creëren waarbij de HST Fin niet alleen de financiering van de HST tot doel heeft, maar ook de uitbouw, het beheer en de uitbating van het hele HST-project.

Naast het feit dat een dergelijke oplossing veel doorzichtiger is en potentiële conflicten vermijdt, heeft ze ook als belangrijk voordeel dat de opmerkingen van de Raad van State werden omzeild want heel de constructie van preferente aandelen en deelbewijzen zonder stemrecht zou dan niet nodig geweest zijn.

In plaats van klare en zuivere rekeningen, creëert de minister overlappingsen waarbij de doorzichtigheid wordt geschaad. Ook voor de gebouwen die worden ingebracht in de financiering van de HST wordt een onduidelijk mechanisme gecreëerd. Het geld van deze gebouwen is onmiddellijk voor de NMBS bestemd, terwijl de HST Fin de toelating heeft de gebouwen over 15 jaar te verkopen.

Het voorliggende wetsvoorstel is geen voorbeeld van gezond en efficiënt beheer, maar wel van een organisatie om zaken af te handelen zonder al te veel controle. Spreker vergelijkt deze constructie met de constructie van de KS waar men jaren nadien heeft vastgesteld dat de fondsen voor heel wat anders werden gebruikt dan voor hetgeen ze bestemd waren.

Le commissaire annonce qu'il déposera un amendement visant à créer, à côté de la S.N.C.B., une société qui aurait pour objet de financer et d'exploiter l'infrastructure T.G.V. et qui serait seule responsable du réseau T.G.V.

Ensuite, le membre souligne que l'on a prévu dans le coût total une réserve d'environ 25 milliards. Comme tout le monde est au courant de l'existence de cette réserve, c'est un procédé qui incite à augmenter les dépenses. Il n'est pas de nature à créer une discipline. C'est pourquoi l'intervenant prêche que dans quelques années, cette réserve aura été épuisée depuis longtemps.

Il eût été beaucoup plus efficace de mener une politique plus stricte en la matière et de prévoir d'emblée que les dépenses ne peuvent pas excéder les moyens prévus, mais que, si des circonstances imprévues rendent nécessaires des moyens supplémentaires, ceux-ci ne seront accordés que si l'on avance des arguments sérieux.

Le ministre explique qu'il y a en fait deux possibilités: soit mettre les 22 milliards tout de suite dans la S.N.C.B., soit les mettre dans la Financière T.G.V., qui réalisera tout. Après analyse des deux aspects, la conclusion est: quelle que soit la formule, on n'arrivera pas à trouver un accord.

Le schéma présenté par le membre ne serait jamais accepté, car le ministre sort avec ce schéma une partie de l'investissement de la S.N.C.B. et il créerait de ce fait une deuxième société. Le problème est même plus profond que cela: le ministre sort une partie importante de l'infrastructure actuelle de la S.N.C.B. La formule proposée par le ministre laisse à la S.N.C.B. la possibilité de créer ses lignes. La société Financière T.G.V. n'est qu'un instrument financier, mais le ministre laisse à la S.N.C.B. la propriété et l'exploitation.

L'autre schéma, où tout va à la S.N.C.B., n'est pas non plus tenable, puisqu'il faut faire un petit détour en matière de financement pour déroger aux lois coordonnées sur les sociétés commerciales. La dérogation était nécessaire pour permettre à la S.N.C.B. de payer un dividende.

Selon le membre, il n'y aurait pas de problème si on ne créait pas cette entité séparée.

Un commissaire déclare que le ministre serait dans les pires difficultés s'il voulait créer en ce moment une entité qui englobe la totalité de l'infrastructure et du fonctionnement de la S.N.C.B. Il y a des conflits internes au Gouvernement.

Un sénateur dit pouvoir se rallier à la première partie de la réplique du commissaire. Si l'on doit garder intact le mythe selon lequel le T.G.V. se suffit

Het commissielid kondigt aan dat hij een amendement zal indienen met als doel een vennootschap op te richten, gescheiden van de NMBS, die tot doel heeft de HST-infrastructuur te financieren en te exploiteren waarbij de nieuwe vennootschap de enige verantwoordelijke is voor het HST-net.

Vervolgens stipt het lid aan dat in de totale kost een reserve van ongeveer 25 miljard werd ingebouwd. Dit is een procédé dat aanzet tot hogere uitgaven, vermits iedereen nu op de hoogte is van het bestaan van die reserve. Op die manier creëert men geen discipline. Daarom voorspelt spreker dat deze reserve binnen enkele jaren al lang opgebruikt zal zijn.

Het ware veel efficiënter om een strikter beleid te voeren op dit vlak en vooraf duidelijk te stellen dat de uitgaven beperkt moeten blijven tot de voorziene middelen. Indien er toch, omwille van onvoorziene omstandigheden, bijkomende middelen nodig zouden zijn, dan kunnen die pas worden verkregen door doorslaggevende argumenten.

De minister legt uit dat er eigenlijk twee mogelijkheden bestaan: ofwel de 22 miljard onmiddellijk in de NMBS inbrengen ofwel ze in de HST-Fin inbrengen die alles zal realiseren. Na analyse van de twee aspecten komt men tot de conclusie dat men er met welke formule dan ook, niet in zal slagen een akkoord te bereiken.

Het door het lid voorgestelde schema zou nooit aanvaard worden want de minister haalt met dit schema een deel van de investeringen uit de NMBS en zou daardoor een tweede maatschappij creëren. Het probleem gaat zelfs dieper: de minister haalt een belangrijk deel van de infrastructuur uit de huidige structuur van de NMBS weg. De door de minister voorgestelde formule laat de NMBS de mogelijkheid haar spoorlijnen tot stand te brengen. HST-Fin is slechts een financieel instrument maar de minister laat de eigendom en de exploitatie aan de NMBS.

Het andere schema, waarin alles naar de NMBS gaat, is ook niet houdbaar omdat voor de financiering een kleine omweg nodig is om af te wijken van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen. De afwijking was noodzakelijk om de NMBS in staat te stellen een dividend te betalen.

Volgens het lid zou er geen probleem zijn als deze aparte maatschappij niet werd opgericht.

Een commissielid verklaart dat de minister voor de zwaarste moeilijkheden zou komen te staan indien hij op dit ogenblik een maatschappij zou willen oprichten waarin heel de infrastructuur en de werking van de NMBS opgenomen wordt. Er zijn binnen de regering interne conflicten.

Een senator kan zich aansluiten bij het eerste gedeelte van de repliek van het commissielid. Indien de mythe dat de HST zelfbedruipend is, in stand

à lui-même, il ne faut pas créer une société séparée pour ce projet. L'objet de ce montage est précisément d'éviter toute transparence.

En ce qui concerne le transfert des biens immobiliers, l'habile calcul du ministre se résume en fait à inciter la S.N.C.B. à spéculer sur l'affectation future des biens transférés.

Il s'agit en l'espèce de 50 gares « désaffectées ». Ce terme est tout relatif, car ces gares n'auraient jamais dû être désaffectées. Il serait d'ailleurs préférable d'en remettre une partie en service. L'intervenant renvoie à cet égard à l'exemple de la société des tramways d'Anvers, qui rétablit aujourd'hui partiellement les lignes vicinales supprimées il y a 30 ans.

Dans le montage compliqué élaboré par le ministre, une partie des biens immobiliers de la S.N.C.B. seront mis sur le marché et celle-ci devra faire en sorte de tirer un maximum d'argent d'un minimum de terrains et de bâtiments.

Pour certaines gares, cela signifie que l'on renonce définitivement à la possibilité de les utiliser pour le transport public. Il en va de même pour les terrains, dont certains sont probablement aussi tenus en réserve pour une série de lignes. Cela posera de gros problèmes dans vingt ans: si l'on décide alors d'aménager de nouvelles lignes, on devra constater qu'il n'y a plus de place pour le faire.

D'autre part, les bâtiments de la S.N.C.B. intéressent de nombreuses communes, soit pour de nouveaux quartiers résidentiels, soit pour les classer comme monuments, soit encore pour en faire des centres culturels. L'intervenant rappelle que les régions jouent un rôle dans la détermination de l'affectation des terrains et des zones où se trouvent les bâtiments. Y a-t-il déjà eu une quelconque concertation avec les régions?

Selon l'intervenant, la position dans laquelle on confine la S.N.C.B., en l'obligeant, tel un spéculateur foncier, à tirer le plus d'argent possible de biens immobiliers, aura des conséquences pour l'affectation future de ces derniers. Il n'est pas exclu que la S.N.C.B. fasse du lobbying afin d'obtenir un statut aussi favorable que possible pour ces biens immeubles. L'affectation sera adaptée en fonction de la rentabilité maximale (terrains industriels, terrains à bâtir, ...), alors que dans l'intérêt général, il eût peut-être mieux valu qu'ils restent bâtiments d'utilité publique ou zones vertes.

Nous constatons donc ici une nouvelle entorse au principe selon lequel la mise en service du T.G.V. ne doit pas nuire au trafic ferroviaire intérieur.

moet worden gehouden, dan kan dit niet door dit project in een afzonderlijke vennootschap onder te brengen. Het doel van deze constructie is precies om de transparantie tegen te gaan.

Wat betreft de overdracht van de onroerende goederen, komt de sluwe berekening van de minister in feite erop neer dat de NMBS aangezet wordt tot speculatie over de toekomstige bestemming van de overgedragen goederen.

Het gaat in casu over 50 «gedesaffectedeerde» stations. «Gedesaffectedeerd» is een relatief begrip aangezien deze stations nooit gedesaffectedeerd hadden mogen worden. Een deel van deze stations zou trouwens beter opnieuw in dienst genomen worden. Spreker verwijst in dit verband naar het voorbeeld van de trammaatschappij in Antwerpen: 30 jaar nadat de buurtspoorwegen afgeschafte zijn, worden ze nu deels terug aangelegd.

Volgens een ingewikkelde constructie uitgewerkt door de minister, komt een deel van de onroerende goederen van de NMBS op de markt. De NMBS moet daarbij zo veel mogelijk geld zien te maken van zo weinig mogelijk terreinen en gebouwen.

Voor een aantal stations betekent dit dat zij definitief worden afgeschreven als mogelijk dienstbaar voor het openbaar vervoer. Hetzelfde geldt voor de terreinen die waarschijnlijk ook een aantal mogelijke gereserveerde lijnen betreffen. Dit zal over 20 jaar grote problemen scheppen: wanneer men dan beslist nieuwe treinlijnen aan te leggen, zal men tot de conclusie komen dat er geen plaats meer voor is.

Daarnaast zijn tal van gemeenten geïnteresseerd in de NMBS-gebouwen, hetzij voor nieuwe woonwijken, hetzij tot bescherming als monument, hetzij tot omvorming tot culturele centra. Spreker wijst op de rol van de gewesten in verband met de vastlegging van de bestemming van de gronden of van de zones waarin de gebouwen gelegen zijn. Heeft er al enig overleg met de gewesten plaatsgevonden?

Spreker meent dat de positie waarin de NMBS gedwongen wordt, namelijk door als een soort grondspeculant een zo hoog mogelijke financiële waarde te moeten bedingen voor haar onroerende goederen, consequenties zal hebben voor de bestemmingsplannen. De NMBS zal misschien wel lobbyen om een zo gunstig mogelijk statuut voor die onroerende goederen te laten bepalen. De bestemming zal aangepast worden naargelang de opbrengst het hoogst is (industriegrond, bouwgrond,...) terwijl voor het openbaar belang de betrokken goederen misschien beter gebouwen van openbaar nut of groene zones zouden blijven.

Via een subtiele weg constateren wij hier opnieuw een inbreuk op het principe dat de HST het binnenlands treinvervoer niet mag benadelen.

Le ministre déclare être conscient de la demande de gares désaffectées pour y créer des centres culturels, foyers de jeunes, etc.

Le ministre est en train de finaliser la discussion sur le contrat de gestion. Dans le cadre de ce contrat de gestion, l'intention est de faire en sorte qu'il n'y ait pour l'avenir aucune suppression ni de gare, ni de point d'arrêt, ni de ligne. Ceci est un élément très important. Dans des circonstances exceptionnelles, notamment de mutations sociologiques, on pourrait même réaffecter l'un ou l'autre point.

Il ne faut donc pas voir dans cette opération la volonté de fermer des lignes ou de supprimer des points d'arrêt. Il ne s'agit que de réaffecter des biens qui font partie de la réserve immobilière hors exploitation de la S.N.C.B.

Le ministre ajoute que ce patrimoine ne comprendra pas de ligne désaffectée pour ne pas perturber toute réflexion sur l'avenir, toute modification de type sociologique.

Un membre de la commission déclare que le problème des obligations subordonnées de la S.N.C.B. ne se posera pas en 2021 parce que la S.N.C.B. n'atteindra pas l'échéance de 2021, soit parce que l'Union européenne demandera des restructurations, soit que la régionalisation de la Belgique sera tellement poussée que dans les deux cas, il n'y aura plus de S.N.C.B.

Effectivement, il n'y aura pas de risque parce que le Gouvernement sera obligé, bien avant l'échéance de 2021, de désintéresser ceux qui ont souscrit ces actions.

### III. DISCUSSION DES ARTICLES

Ne figurent dans la discussion que les articles ayant fait l'objet d'un amendement.

#### *Intitulé*

M. Coene dépose l'amendement n° 13, qui tend à remplacer l'intitulé par ce qui suit: «Projet de loi créant une société T.G.V.»

Selon son auteur, cet amendement est le corollaire logique de l'amendement n° 14, qui prévoit une nouvelle structure en créant une société tout à fait indépendante de la S.N.C.B. Il convient, dès lors, de modifier également l'intitulé du projet de loi.

À l'issue de la discussion de l'amendement n° 14 (voir *infra*), l'amendement n° 13 est rejeté par 6 voix contre 2.

De minister verklaart zich bewust te zijn van de vraag naar afgedankte stations voor culturele centra, jeugdhuizen, enz.

De minister is de discussie over het beheerscontract aan het afronden. In het kader van dit beheerscontract wil men bereiken dat er in de toekomst geen stations, stopplaatsen of lijnen meer afgeschaft worden. Dat is een zeer belangrijk gegeven. In uitzonderlijke gevallen, met name in geval van maatschappelijke veranderingen, zou men zelfs één of ander punt opnieuw in gebruik kunnen nemen.

In deze operatie moet men dus niet de bedoeling zoeken om lijnen te sluiten of stopplaatsen af te schaffen. Het komt er alleen op aan een nieuwe bestemming te geven aan goederen die deel uitmaken van de buiten gebruik gestelde vastgoedreserve van de NMBS.

De minister voegt eraan toe dat in dit patrimonium geen buiten gebruik gestelde lijnen zitten om elke bezinning over de toekomst, elke wijziging van sociologische aard niet te door kruisen.

Een lid van de commissie verklaart dat het probleem van de achtergestelde obligaties van de NMBS zich in 2021 niet zal voordoen omdat de NMBS het jaar 2021 niet haalt, ofwel omdat de Europese Unie herstructureren vraagt, ofwel omdat de regionalisering in België zo ver gevorderd zal zijn. In de twee gevallen bestaat er dus geen NMBS meer.

Er bestaat inderdaad geen gevaar omdat de regering lang vóór 2021 verplicht zal zijn degenen die op aandelen ingeschreven hebben, genoegdoening te schenken.

### III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

In de bespreking wordt slechts melding gemaakt van de artikelen waarop amendementen zijn ingediend.

#### *Opschrift*

De heer Coene dient het amendement nr. 13 in dat ertoe strekt het opschrift te vervangen als volgt: «Wetsontwerp houdende oprichting van een HST-vennootschap.»

Dit amendement is, volgens de indiener, het logisch gevolg van het amendement nr. 14 dat een nieuwe structuur voorziet: er wordt een vennootschap opgericht volledig naast de NMBS. Vandaar dat ook de titel van het wetsvoorstel moet worden gewijzigd.

Na de bespreking van het amendement nr. 14 (zie *infra*), wordt het amendement nr. 13 verworpen met 6 tegen 2 stemmen.

## Article 2

M. Coene dépose l'amendement n° 14, qui vise à remplacer le texte des articles 2 à 15 du projet de loi par de nouveaux articles 2 à 10.

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

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

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

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

D'autre part, le Conseil d'État a formulé des remarques importantes sur ce projet, tout d'abord en ce qui concerne le respect des articles 92 et 93 du Traité instituant la Communauté européenne.

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

En l'absence de transposition de la directive, l'infrastructure reste réservée à une seule entreprise, la S.N.C.B. Étant donné que le Gouvernement belge

## Artikel 2

De heer Coene dient het amendement nr. 14 in dat ertoe strekt de tekst van de artikelen 2 tot en met 15 van het wetsontwerp te vervangen door de nieuwe artikelen 2 tot en met 10.

De indiener van het amendement verklaart dat de keuze om dit ingrijpend amendement in te dienen, niet is ingegeven door partij-politieke motieven, noch door de intentie om een kortzichtig wellesnietes spelletje te spelen tussen meerderheid en oppositie.

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

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

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

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

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

Zonder deze omzetting blijft de infrastructuur voorbehouden aan één onderneming, te weten de NMBS. Gezien het feit dat deze omzetting door de



n'a toujours pas procédé à cette transposition, on peut sérieusement douter que la Commission européenne accorde son approbation à ce projet de loi.

Une deuxième remarque formulée par le Conseil d'État concerne la non-application de certains articles des lois coordonnées sur les sociétés commerciales au schéma de financement. Le Conseil d'État déclare que de telles dispositions ne peuvent être admises et demande leur modification. Le Gouvernement n'a pas tenu compte de ces objections, et ce, sans nullement se justifier. Cela est inacceptable en soi.

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

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

Aussi avons-nous choisi de présenter une alternative, qui se greffe sur une gestion rationnelle et transparente, sans intentions politiques sous-jacentes. Nous permettons en effet au Gouvernement de concrétiser lui-même cette alternative. Aussi ne s'agira-t-il en l'occurrence que de définir les grandes lignes de celle-ci.

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

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

Belgische regering nog steeds niet is gebeurd, kan de goedkeuring door de Europese Commissie van dit ontwerp sterk in twijfel getrokken worden.

Een tweede opmerking vanwege de Raad van State betreft het niet toepasselijk verklaren van bepaalde artikels van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen, op het financierings-schema. De Raad van State stelt dat dergelijke afwijkingen onaanvaardbaar zijn en roept op tot wijziging van desbetreffende bepalingen. De regering is niet tegemoet gekomen aan deze bezwaren; dit zelfs zonder enige motivering. Hetgeen op zich al onaanvaardbaar is.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les avantages de cette construction sont légion:

- elle crée une situation claire: la S.N.C.B. est chargée du trafic ferroviaire intérieur, la nouvelle société, du réseau T.G.V.;
- elle permet à la S.N.C.B. de relever les réels défis en matière de mobilité, notamment l'amélioration de l'offre ferroviaire quotidienne pour les navetteurs dans le pays;
- elle permet également d'assainir la situation financière de la S.N.C.B.: il ne faut plus contracter d'emprunts, il ne faut plus chercher de moyens supplémentaires, il ne faut plus demander de permis de bâtir pour les tracés, etc. Par contre, en tant qu'actionnaire de la société, la S.N.C.B. peut profiter des bénéfices d'exploitation;

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

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

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

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

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

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

De voordelen van deze constructie zijn legio:

- er ontstaat een duidelijke situatie: de NMBS staat in voor het binnenlands treinverkeer, de nieuwe maatschappij voor het HST-net;
- hierdoor kan de NMBS zich richten op de echte uitdagingen inzake mobiliteit, namelijk het verbeteren van het aanbod voor verplaatsingen per spoor voor de dagdagelijkse pendelbewegingen in eigen land;
- tevens betekent het een aanzuivering van de financiële situatie van de NMBS: er zijn geen leningen aan te gaan, er moeten geen bijkomende middelen gezocht worden, er moeten geen bouwvergunningen worden aangevraagd voor de tracés, en dergelijke meer. Integendeel, als aandeelhouder van de vennootschap kan worden geprofiteerd van winsten uit exploitatie;

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

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

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

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

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

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

Il répète que son amendement reprend plus ou moins l'ensemble de la structure telle qu'elle a été élaborée dans le projet de loi en discussion, sauf que son organisation est tout à fait indépendante de la S.N.C.B. et que divers articles prévoient un contrôle de la Cour des comptes.

Un autre membre de la commission appuie l'amendement. Il se réfère à deux types de travaux qui ont été mis en évidence au Sénat au cours des derniers mois.

D'abord, le débat qui a eu lieu sur la situation générale de la S.N.C.B. et sur son rôle futur. En dehors du trafic de marchandises qui reste un problème difficile et délicat pour la S.N.C.B., où elle est en concurrence avec le transport par la route, qui a gagné une proportion tellement importante qu'il faut actuellement axer une politique de transport sur la politique routière et non plus sur le chemin de fer,

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

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

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

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

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

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

Spreker herhaalt dat in zijn amendement de hele structuur zoals uitgewerkt in het voorliggende wetsontwerp min of meer werd overgenomen, met uitzondering van het feit dat de organisatie ervan volledig los staat van de NMBS en dat de controle door het Rekenhof wordt voorzien in diverse artikelen.

Een ander lid verklaart het amendement te steunen en verwijst naar twee soorten werkzaamheden die in de Senaat gedurende de jongste maanden op de voorgrond zijn geschoven.

Eerst was er het debat over de algemene toestand bij de NMBS en haar opdracht in de toekomst. Naast het goederenverkeer dat voor de NMBS een ingewikkeld en netelig probleem blijft, en de concurrentie met het wegvervoer dat zo'n belangrijk aandeel heeft weten weg te kapen dat men in de huidige omstandigheden een vervoerbeleid moet afstemmen op het wegenbeleid en niet meer op het spoorwegen-

il y a trois fonctions qui doivent être assumées par une société de chemin de fer moderne à l'égard des passagers: l'Inter-City, le T.G.V. et les communications locales (R.E.R.).

Il est surtout intéressant de noter que l'amendement crée, en la matière, un centre d'exploitation T.G.V. autonome, qui permet de juger des résultats de celui-ci, indépendamment de l'activité que la S.N.C.B. consacre aux trois autres centres de son activité (les marchandises, le R.E.R., l'Inter-City). De plus en plus, nous constatons que dans l'exploitation moderne d'une entreprise, ce sont les centres de résultats qui sont actuellement la cellule de base de l'activité et de l'organisation. L'amendement correspond à cette nécessité et présente, au point de vue de l'exploitation du chemin de fer, un très grand intérêt. Il évite en tout cas d'avoir la confusion courante et un mélange de résultats.

L'intervenant fait observer à l'auteur de l'amendement qu'il faut prévoir une disposition qui tient compte du fait que pendant une certaine période, une partie de l'infrastructure sera commune pour l'Inter-City et pour le T.G.V. Il y a au moins une période au cours de laquelle l'infrastructure sera commune, même si, à long terme, il n'y aura plus que des sites propres pour le T.G.V.

Le deuxième avantage de l'amendement est que, en créant des centres de résultats, un meilleur contrôle sera possible, notamment par la Cour des comptes. Vu la situation politique actuelle perturbée de la Belgique, il paraît essentiel d'avoir un contrôle clair et aussi complet que possible.

Le troisième avantage est que l'amendement évite de créer de fausses privatisations. L'amendement met de la clarté dans la gestion: il n'y a pas de confusion entre l'émission d'actions et l'émission d'emprunts.

À côté du débat sur le rôle de la S.N.C.B., le membre a encore un deuxième argument pour appuyer l'amendement. Jusqu'à présent, la Belgique est lourdement en retard à l'égard des directives européennes en la matière. Dans le passé, la Belgique a freiné des quatre fers pour faire en sorte qu'on n'aille pas dans la direction d'une plus grande concurrence et d'une plus grande compétition en chemin de fer. Or, cette attitude est rétrograde, car l'intervenant est convaincu que la Belgique a un rôle éminemment positif à jouer. Rien ne dit à priori que nos ingénieurs et nos exploitants des lignes de chemin de fer sont inférieurs aux autres pour offrir leurs services dans d'autres réseaux. Il faut leur faire davantage confiance.

Il faut que les directives européennes qui visent à ouvrir davantage le marché, deviennent une réalité. Il ne faut pas prendre une attitude frileuse, mais

beleid, heeft een moderne spoorwegmaatschappij drie belangrijke taken ten overstaan van de passagiers: intercity, HST en voorstadsnet.

Interessant is daarbij vooral dat het amendement in die context een autonoom HST-exploitatiecentrum wil doen oprichten. Zo kan men de resultaten ervan beoordelen, los van de inspanningen die de NMBS besteedt aan de drie overige activiteitencentra (goederen, voorstadsnet, intercity). Steeds vaker stellen wij vast dat bij een moderne exploitatie van een bedrijf de resultatencentra thans de basis vormen van de activiteit van de organisatie. Het amendement komt aan die noodzaak tegemoet en is zeer belangrijk uit het oogpunt van de spoorwegexploitatie. Hoe dan ook, het voorkomt de bestaande verwarving en de vermenging van resultaten.

Spreker wijst de indiener van het amendement erop dat men via een bepaling rekening moet houden met het feit dat een deel van het tracé gedurende een bepaalde periode gemeenschappelijk wordt geëxploiteerd voor zowel de intercity als de HST. Er is ten minste één periode tijdens welke de infrastructuur gemeenschappelijk zal zijn, ook wanneer de HST op langere termijn alleen in eigen bedding zal rijden.

Als tweede voordeel biedt het amendement dat het resultatencentra opricht, wat een betere controle mogelijk maakt onder meer door het Rekenhof. Gelet op de huidige ontregelde politieke situatie in ons land lijkt het essentieel over een duidelijke en zo volledig mogelijke controle te kunnen beschikken.

Het derde voordeel van het amendement is dat het vermijdt dat men tot onechte privatisering komt. Het amendement brengt klaarheid in het beheer: er ontstaat geen verwarring tussen de uitgifte van aandelen en de uitgifte van leningen.

In de marge van het debat over de taak van de NMBS heeft het lid nog een ander argument te gunste van het amendement. Tot op heden heeft België een ernstige achterstand ten aanzien van de betrokken Europese richtlijnen. In het verleden heeft ons land alles in het werk gesteld om te vermijden dat er bij de spoorwegen een ruimere concurrentie en een ruimere mededinging zouden komen. Dat standpunt is evenwel achterhaald en de spreker is ervan overtuigd dat België hier een zeer positieve rol te spelen heeft. Men kan niet zonder meer a priori stellen dat onze ingenieurs of onze exploitanten van spoorwegen minder begaafd zijn dan de anderen om hun diensten aan andere netten aan te bieden. Men moet hun ruimer vertrouwen schenken.

De Europese richtlijnen die de markt nog verder willen openstellen, moeten toepassing krijgen. Men mag hier niet afwijzend tegenover staan, maar men

accepter la concurrence dans de bonnes conditions et permettre à la S.N.C.B. de devenir une flèche qui s'efforce d'ouvrir à la concurrence les marchés de nos voisins qui sont hautement protégés et non un bouclier pour protéger l'inefficacité. La S.N.C.F. et la Deutsche Bahn sont des sociétés fortement déficitaires et lourdement subsidiées. Par conséquent, dans la mesure où la concurrence sera ouverte, le rude vent du large fera probablement du bien à la S.N.C.B.

L'introduction de l'amendement permet en tout cas de créer un climat différent du climat de serre chaude dans lequel on veut continuer à placer nos transports par chemin de fer.

L'auteur de l'amendement commente plus en détail les articles de celui-ci :

L'article 2 crée la nouvelle société «T.G.V.-Bel». Ses participants sont les mêmes que ceux que prévoit le projet du gouvernement.

L'article 3 règle le mode de souscription et de libération du capital de T.G.V.-Bel. Ici aussi, on emprunte la même structure que dans le projet de loi.

L'article 4 règle les garanties et la couverture du risque par le ministre des Finances. Le montant total des emprunts est toutefois limité à 100 milliards de francs.

L'article 5 prévoit qu'un protocole de gestion spécifiant les conditions d'exploitation sera conclu entre T.G.V.-Bel et les ministres concernés, c'est-à-dire le ministre des Transports et le ministre des Finances. Dans ce cadre, il conviendra de conclure aussi éventuellement un accord avec la S.N.C.B. concernant l'utilisation de l'infrastructure des lignes qui serviront à la fois au T.G.V. et au réseau intérieur, de même qu'un système de rémunération.

L'article 6 soumet la nouvelle société T.G.V.-Bel aux lois coordonnées sur les sociétés commerciales. Aucune exception n'est donc prévue. Les premiers statuts de T.G.V.-Bel sont établis par le Conseil des ministres. Toute modification ultérieure doit également être confirmée par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. On confirme ainsi le rôle important des pouvoirs publics.

L'article 7 est une disposition transitoire prévoyant que les travaux d'infrastructure déjà réalisés seront intégrés dans la nouvelle structure.

L'article 8 règle le problème de l'aide financière de la Communauté européenne et de la contribution des Pays-Bas. Cet article autorise le gouvernement à transférer les sommes reçues à la nouvelle société, de sorte qu'elles puissent être affectées au financement de l'infrastructure.

moet de concurrentie in de juiste gesteldheid aanvaarden en de NMBS de kans bieden als speerpunt te fungeren om de sterk beschermde markten van onze buurlanden open te gooien voor de concurrentie en niet als schild om ondoelmatigheid te beschermen. De SNCF en de Deutsche Bahn vertonen fikse tekorten en ontvangen omvangrijke subsidies. In zoverre er vrije concurrentie komt zal een dosis zuurstof de NMBS misschien goed doen.

De indiening van het amendement biedt hoe dan ook een kans om andere omstandigheden te creëren dan die van een broeikas waarin men ons spoorwegvervoer nog steeds wil plaatsen.

De auteur van het amendement geeft vervolgens een verdere toelichting bij de artikelen van zijn amendement :

Artikel 2 richt de nieuwe vennootschap «HST-Bel» op met dezelfde deelnemers als deze voorzien in het ontwerp van de regering.

Artikel 3 bepaalt de wijze waarop het kapitaal van HST-Bel wordt ingeschreven en volstort. Hier wordt ook dezelfde structuur als in het wetsontwerp overgenomen.

Artikel 4 regelt de waarborgen en de risicodekking door de minister van Financiën. Het totale bedrag van de leningen wordt wel beperkt tot 100 miljard frank.

Artikel 5 voorziet een beheersprotocol tussen de HST-Bel en de betrokken ministers, zijnde de minister van Vervoer en de minister van Financiën, waarin de voorwaarden van uitbating gespecificeerd zullen worden. In dit kader moet ook eventueel een overeenkomst met de NMBS worden afgesloten voor het gebruik van de infrastructuur van de lijnen die zowel door de HST als door het binnenlands net worden gebruikt, alsmede een systeem van vergoeding.

Artikel 6 onderwerpt de nieuwe vennootschap HST-Bel aan de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen. Er worden dus geen uitzonderingen voorzien. De eerste statuten van de HST-Bel worden vastgesteld door de Ministerraad. Elke latere wijziging moet ook bevestigd worden bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Op die manier wordt de belangrijke rol van de overheid bevestigd.

Artikel 7 is een overgangsartikel dat bepaalt dat de infrastructuurwerken die reeds gerealiseerd zijn, ingepast worden in de nieuwe structuur.

Artikel 8 regelt het probleem van de financiële steun van de Europese Gemeenschap en van de som die Nederland zal betalen als bijdrage. Dit artikel machtigt de regering om de ontvangen sommen over te dragen naar de nieuwe vennootschap zodat zij kunnen aangewend worden voor de financiering van de infrastructuur.

L'article 9 oblige la nouvelle société à ouvrir son réseau à tous les opérateurs répondant aux conditions établies par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Cet article doit être vu dans le cadre d'une coopération européenne plus poussée qui verrait d'autres sociétés utiliser également l'infrastructure T.G.V.

L'article 10 charge le Roi de l'exécution de la loi en projet. L'amendement se borne à prévoir un caneva, que le gouvernement devra compléter en fonction de la situation et des besoins concrets.

Cet amendement radical répond aux trois principales objections que l'on peut formuler à l'encontre du projet et qui concernent l'applicabilité des lois coordonnées sur les sociétés commerciales, le problème de l'aide européenne et l'absence de possibilités de contrôle. L'amendement permet d'identifier les priorités de chaque société, et d'éviter ainsi toute confusion d'intérêts, de la part de la S.N.C.B., entre le transport intérieur et le transport international. On délimite aussi clairement de la sorte les responsabilités en ce qui concerne respectivement le transport intérieur et le réseau international.

Le ministre ne peut pas marquer son accord avec l'amendement n° 14.

En fait, l'amendement va totalement à l'encontre du projet de loi à l'examen. La société T.G.V.-Bel est une société d'exploitation, propriétaire de l'infrastructure et du matériel, alors que la Financière T.G.V. n'est qu'un instrument financier qui met à disposition de la S.N.C.B. les fonds indispensables. La S.N.C.B. construit et exploite les lignes T.G.V.

Concernant le problème du contrôle, le ministre renvoie au débat circonstancié de la discussion générale. Le ministre répète que la Financière T.G.V. fera l'objet d'un contrôle de type traditionnel avec un collège de réviseurs. Il est convaincu que le contrôle effectué par un collège composé par des réviseurs et des membres de la Cour des comptes serait efficace, mais il ne peut pas marquer son accord sur une telle formule au niveau de la Financière T.G.V. car cela créerait un précédent.

Le ministre estime qu'il faudrait revoir toute la problématique du contrôle des organismes d'intérêt public, mais il ne peut marquer son accord de créer un précédent dans le présent projet de loi.

D'ailleurs, le ministre souligne une contradiction dans l'amendement n° 14. Celui-ci fait référence aux lois coordonnées sur les sociétés commerciales, mais, vu l'intervention de la Cour des comptes, il y déroge dans le cadre des articles de contrôle.

Artikel 9 verplicht de nieuwe vennootschap om haar net open te stellen voor alle operatoren die voldoen aan de voorwaarden vastgesteld bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Dit artikel moet gezien worden in het kader van een verdergaander Europese samenwerking waarbij ook andere maatschappijen de HST-infrastructure zullen gebruiken.

Artikel 10 belast de Koning met de verdere uitvoering van deze wet. Het amendement biedt enkel een raamstructuur die verder door de regering moet ingevuld worden in functie van de concrete situatie en behoeften.

Het ingrijpend amendement komt tegemoet aan de drie belangrijkste bezwaren tegen het wetsontwerp: de toepasselijkheid van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen, het probleem van de Europese steunverlening en het gebrek aan controlemogelijkheden. Het amendement laat toe dat de prioriteiten van elke vennootschap worden geïdentificeerd zodat de vermenging van belangen in hoofde van de NMBS tussen binnenlands en internationaal vervoer, wordt vermeden. Op die manier worden ook duidelijke verantwoordelijkheden vastgesteld voor het binnenlands vervoer en het internationaal net.

De minister kan het niet eens zijn met amendement nr. 14.

Het druist immers volledig in tegen het voorgelegde wetsvoorstel. De vennootschap HST-Bel is een exploitatievennootschap, eigenaar van de infrastructuur en het materieel, terwijl de HST-Fin slechts een financieringsinstrument is dat de NMBS de nodige fondsen moet bezorgen. De NMBS legt de HST-lijnen aan en exploiteert.

Wat het probleem van de controle betreft, verwijst de minister naar het uitvoerige debat tijdens de algemene bespreking. Hij herhaalt dat de HST-Fin op traditionele wijze gecontroleerd zal worden door een college van revisoren. Hij is ervan overtuigd dat een college samengesteld uit revisoren en leden van het Rekenhof een efficiënte controle zou uitoefenen, maar kan er, gezien het precedent dat dit zou scheppen, niet mee akkoord gaan dat de HST-Fin aan zo'n stelsel zou worden onderworpen.

De minister vindt dat het hele probleem van de controle op de instellingen van openbaar nut opnieuw zal moeten worden bekeken, maar wil hoe dan ook geen precedent scheppen in het kader van dit wetsvoorstel.

De minister onderstreept dat amendement nr. 14 bovendien een tegenstrijdigheid bevat. Het verwijst namelijk naar de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen, maar wijkt daarvan af in de artikelen betreffende de controle, aangezien het daar het Rekenhof ten tonele voert.

Concernant la problématique des directives européennes, le ministre admet que la Belgique a tardé à transposer la directive 91/440. Le ministre a pris l'engagement d'accélérer le processus. L'arrêté de transposition a été soumis au Conseil des ministres et on en est à la phase de publication de la directive.

Le ministre a également pris l'engagement de transposer les directives 95/18 et 95/91 pour le 30 juin.

Un autre membre de la commission estime que la structure établie par l'amendement n° 14 permettrait plus facilement de réaliser la directive.

Le ministre souligne que la philosophie générale de l'amendement n° 14 est totalement différente de la philosophie du projet de loi à l'examen.

Selon un commissaire, l'intérêt de la philosophie de tout projet réside dans les résultats qu'il permet d'atteindre. Celle préconisée par le ministre ne mène pas à une structure transparente et efficace, mais à un enchevêtrement confus d'intérêts. On n'aperçoit clairement nulle part les avantages de la solution adoptée par le ministre pour les usagers et les contribuables. Dès lors, l'intervenant n'est pas convaincu par les arguments du ministre. Il faut certainement réfléchir à une approche différente et présentant plus d'avantages.

En ce qui concerne les possibilités de contrôle, le membre souligne que le contrôle de la Cour des comptes ne saurait constituer un précédent puisque, selon le ministre, la Financière T.G.V. n'est pas une filiale de la S.N.C.B. Le ministre lui-même concède que la formule a démontré son efficacité dans un certain nombre de cas concrets.

Pour ce qui est de la contradiction que le ministre pense déceler dans l'amendement, un commissaire signale que l'intervention de la Cour des comptes est un ajout, qui donne aux pouvoirs publics une possibilité supplémentaire de contrôle. Les lois coordonnées sur les sociétés commerciales restent applicables. Il n'y a aucune contradiction.

L'avenir montrera que le ministre a choisi une mauvaise voie. Mais c'est le contribuable qui devra en supporter les conséquences financières.

Le ministre prend acte de l'ajout et non pas de la substitution du contrôle par la Cour des comptes.

En plus, il souligne qu'il n'y a pas de contradiction dans son explication quant au problème de filiales. En effet, il y a un lien de participation de la S.N.C.B. dans la Financière T.G.V. puisqu'il y a un apport de la S.N.C.B. en terrains et constructions dans le capital de la Financière. Ce lien ne donne

Wat het probleem van de Europese richtlijnen betreft, geeft de minister toe dat de omzetting van de richtlijn 91/440 in het Belgisch recht vertraging heeft opgelopen. De minister verbindt zich ertoe dit proces te versnellen. Het omzettingsbesluit is reeds aan de Ministerraad voorgelegd en we zitten nu in de fase van de publicatie van de richtlijn.

De minister verbindt zich er eveneens toe de richtlijnen 95/18 en 95/19 tegen 30 juni om te zetten.

Een ander commissielid meent dat de structuur die in amendement nr. 14 wordt uitgewerkt, nauwer aansluit bij de richtlijn.

De minister herhaalt dat de algemene filosofie van amendement nr. 14 totaal verschilt van die van het voorgestelde ontwerp.

Een commissielid stelt dat het belang van elke filosofie precies de resultaten ervan zijn. De filosofie die de minister aankleeft, leidt niet tot een doorzichtige en efficiënte structuur, maar tot een verwarrend kluwen van belangen. De voordelen van de aanpak van de minister voor de gebruiker en de belastingbetaler is nergens duidelijk. Spreker is dan ook niet overtuigd door de argumenten van de minister. Er moet zeker worden nagedacht over een andere aanpak die meer voordelen oplevert.

Wat de controlemogelijkheden betreft, onderstreept het lid dat de controle door het Rekenhof zeker geen precedent kan zijn aangezien, volgens de minister, de HST-Fin geen filiaal is van de NMBS. De minister geeft zelf toe dat de formule zijn efficiëntie heeft bewezen in een aantal concrete gevallen.

Wat betreft de tegenstelling die de minister meent te ontwaren in het amendement, stipt een commissielid aan dat de controle door het Rekenhof een toevoeging is, zodat de overheid over een bijkomende controlemogelijkheid beschikt. De gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen blijven van toepassing. Er is geen contradictie.

De toekomst zal uitwijzen dat de minister een verkeerde aanpak heeft gekozen. De financiële gevolgen zullen echter door de belastingbetaler moeten worden gedragen.

De minister neemt nota van het feit dat de controle door het Rekenhof moet worden gezien als een toevoeging en niet als een vervanging.

Hij ziet ook niet in welke tegenstrijdigheid er schuilt in zijn uiteenzetting over het probleem van de dochtermaatschappijen. De NMBS neemt inderdaad deel in HST-Fin, aangezien zij terreinen en gebouwen in het kapitaal van HST-Fin inbrengt. De band die hierdoor ontstaat, valt echter niet onder te bren-

toutefois pas la qualification de filiale au sens juridique du terme. Les filiales de la S.N.C.B. sont aussi à pourcentage variable selon le cas.

L'amendement n° 14 est rejeté par 6 voix contre 2.

### Article 3

M. Boutmans dépose un amendement n° 1 visant à ne pas fixer définitivement un montant de 125 milliards, mais à considérer plutôt celui-ci comme un maximum. Nul ne peut prévoir actuellement quel sera le coût total de l'investissement en question.

Un commissaire fait remarquer que dans son amendement, le capital est limité à 100 milliards, mais que, dès que les 75 milliards seront dépassés, la nouvelle société devra verser une preuve de garantie aux pouvoirs publics.

Le ministre explique que le chiffre définitif ne sera pas 125 milliards, puisqu'il faut déjà intégrer la somme payée par les Pays-Bas. Le texte permet d'adapter ce montant au résultat de la négociation avec les Pays-Bas. Le ministre déclare déjà savoir que la somme de 125 milliards ne sera pas suffisante.

L'auteur de l'amendement estime que la réponse du ministre n'est pas satisfaisante. Si le ministre affirme à présent que la somme de 125 milliards ne lui permet pas de négocier avec les Pays-Bas, cela signifie que le projet de loi à l'examen est mal rédigé.

M. Hatry dépose l'amendement n° 15, qui tend à supprimer l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 3, § 2. Ce paragraphe est l'exemple de la confusion qui règne malheureusement dans trop d'établissements publics quant à l'utilisation des fonds. La S.N.C.B. affectera les fonds apportés par la Financière T.G.V. à la réalisation des investissements visés à l'article 2, mais elle peut utiliser provisoirement ces fonds à d'autres fins en attendant le paiement effectif des dépenses d'investissement en question. Cette disposition est la négation même de la stabilité qui caractérise la notion d'investissement.

La cause des faillites est précisément dans de nombreux cas que les firmes ont reçu de l'argent à court terme et l'ont placé à long terme et pas seulement les banques. Ceci est exactement ce que le ministre préconise de faire au paragraphe 2 à la S.N.C.B.

L'alinéa suivant du paragraphe 2 qui prévoit que le Roi prendra, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les mesures nécessaires en vue d'assurer la

gen onder de noemer dochtermaatschappij in de juridische zin van het woord. De dochtermaatschappijen van de NMBS vertonen onderling sterke verschillen.

Amendement nr. 14 wordt verworpen met 6 tegen 2 stemmen.

### Artikel 3

De heer Boutmans dient het amendement nr. 1 in dat ertoe strekt om het bedrag van 125 miljard voorlopig niet vast te leggen en eerder te beschouwen als een maximumbedrag. Niemand kan nu voorzien wat de totale kostprijs van deze investering zal zijn.

Een commissielid merkt op dat in zijn amendement de hoofdsom wordt beperkt tot 100 miljard, doch vanaf het ogenblik dat het bedrag van 75 miljard wordt overschreden, zal de nieuwe vennootschap een garantiepremie betalen aan de overheid.

De minister wijst erop dat het bedrag uiteindelijk niet 125 miljard frank zal zijn omdat men het door Nederland betaalde bedrag daarin reeds moet opnemen. De tekst biedt de mogelijkheid dat bedrag aan te passen aan het resultaat van het overleg met Nederland. De minister zegt nu reeds te weten dat het bedrag van 125 miljard frank ontoereikend zal zijn.

De indiener van het amendement meent dat het antwoord van de minister niet afdoende is. Indien de minister nu beweert dat de som van 125 miljard hem niet toestaat om te onderhandelen met Nederland, betekent dit toch dat het voorliggend wetsontwerp slecht is opgesteld.

De heer Hatry stelt bij amendement nr. 15 voor het eerste lid van § 2 van artikel 3 te doen vervallen. Die paragraaf biedt een schoolvoorbeeld van de verwarring die bij maar al te veel overheidsbedrijven heerst over de aanwending van geldmiddelen. De NMBS zal de middelen van HST-Fin besteden aan de realisatie van de investeringen bedoeld in artikel 2 doch kan die tijdelijk voor andere doeleinden aanwenden in afwachting dat de bedoelde investeringsuitgaven werkelijk worden betaald. Deze bepaling holt het aspect stabiliteit van het begrip «investering» volledig uit.

De oorzaak van faillissementen is precies veelal te zoeken in het feit dat firma's op korte termijn middelen ontvangen en die op lange termijn beleggen en niet alleen de banken. Dat stelt de minister precies voor in § 2 wat de NMBS betreft.

Het tweede lid van paragraaf 2 volgens hetwelk de Koning bij in Ministerraad overlegd besluit de nodige maatregelen zal nemen om de transparantie



transparence de l'utilisation des fonds par la S.N.C.B. et le contrôle de leur affectation finale aux investissements visés à l'article 2, n'est qu'une négation totale de la bonne gestion et un manque de réalisme au point de vue économique. Une fois que la S.N.C.B. a affecté ces fonds à un investissement, comment veut-on les retirer de cet investissement et les consacrer ensuite au T.G.V. ?

M. Hatry dépose ensuite l'amendement n° 16, qui a pour seul but de remplacer l'alinéa 2 du paragraphe 2 par la disposition suivante: «*La S.N.C.B. tient une comptabilité analytique des montants reçus de la Financière T.G.V.*» De façon à bien faire apparaître qui seraient, le cas échéant, les débiteurs des sommes qui ont été détournées de leur affectation première, qui est le T.G.V., et à quoi elles auront servi.

Le ministre comprend la portée des amendements, mais ne peut marquer son accord.

Il faut être conscient qu'il va y avoir un décalage entre l'apport des fonds (les 125 milliards) et la réalisation du réseau. En effet, les apports vont s'étaler jusqu'à l'horizon 2000, tandis que la réalisation du réseau va se faire jusqu'à l'horizon 2005.

Par conséquent, un problème pratique se pose: les fonds vont arriver à la S.N.C.B. jusqu'en 2000, mais il va falloir les utiliser jusqu'à l'horizon 2005. D'où la nécessité d'un comité spécial pour bien surveiller l'affectation des fonds et faire en sorte qu'à un moment donné on ne se trouve pas en rupture d'argent pour pouvoir continuer.

La thèse de l'amendement n° 15 est qu'une fois que les fonds sont utilisés, on ne saurait plus les utiliser une deuxième fois. Le ministre souligne qu'il ne s'agit pas d'utiliser ces fonds, mais que, s'il y a un excédent de trésorerie pendant une période, on peut imaginer un placement à court terme.

Un autre élément est que la S.N.C.B. a une comptabilité de gestion qui permet de suivre les différents éléments de l'évolution de son exploitation.

Un commissaire souligne le lien existant entre l'amendement n° 1 et l'amendement n° 15. La contribution des Pays-Bas n'a rien à voir avec la somme de 125 milliards: si les Pays-Bas payaient davantage, cela signifierait simplement que le ministre devrait emprunter moins. L'argument du ministre n'est pas pertinent.

En ce qui concerne le décalage dans le temps entre l'apport de fonds et la réalisation du projet, le ministre ne fait que prouver qu'il a d'autres intentions. Qui emprunterait de l'argent dont il n'a pas besoin ?

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, is een aanfluiting van degelijk beheer en wijst op een gebrek aan realisme in economische zaken. Gesteld dat de NMBS die middelen aan een investering besteedt, hoe kan men die dan nog aan die investering onttrekken en ze vervolgens aan de HST toewijzen ?

Vervolgens stelt de heer Hatry bij amendement nr. 16 voor het tweede lid van § 2 van artikel 3 te vervangen als volgt: «*De NMBS voert een analytische boekhouding van de bedragen die zij van HST-Fin ontvangt.*». Zo wijst men duidelijk aan wie in voorkomend geval de bedragen verschuldigd is die van hun oorspronkelijke bestemming, te weten de HST, werden afgewend en waartoe die hebben gediend.

De minister verklaart begrip op te brengen voor de draagwijdte van de amendementen doch kan het er niet mee eens zijn.

Men mag niet uit het oog verliezen dat er een tijdsverschil zal bestaan tussen de inbreng van de middelen (125 miljard frank) en de aanleg van het net. Immers, de inbreng loopt tot het jaar 2000 maar de aanleg van het net loopt tot 2005.

Bijgevolg botst men op een praktisch probleem: tot in 2000 ontvangt de NMBS middelen maar zij moet die gebruiken tot 2005. Daarom behoort er een bijzonder comité te komen om toe te zien op de aanwending van de middelen en zo in te grijpen dat men op een bepaald tijdstip de werken niet moet stilleggen wegens geldgebrek.

De optiek van amendement nr. 15 bestaat erin dat wanneer men het geld heeft uitgegeven, men dat geen tweede keer kan doen. De minister wijst er evenwel op dat het er niet op aankomt die middelen uit te geven doch dat men die eventueel op korte termijn kan beleggen wanneer er gedurende een periode thesaurieoverschotten zijn.

Een ander aspect is dan weer dat de NMBS een beheersboekhouding voert waarmee zij de verschillende aspecten in de ontwikkeling van haar exploitatie op de voet kan volgen.

Een commissielid wijst op de band tussen het amendement nr. 1 en het amendement nr. 15. De inbreng van Nederland heeft niets te maken met de som van 125 miljard: indien Nederland meer zou betalen, betekent dit alleen dat de minister minder zal moeten lenen. Het argument van de minister slaat nergens op.

Wat betreft de verschuiving in tijd tussen de aanbreng van de middelen en de realisatie van het project, bewijst de minister alleen dat hij nog andere bedoelingen heeft. Wie leent er geld dat hij niet

Le ministre réunira pour l'an 2000 une somme de 125 milliards, dont 50 en provenance de l'emprunt, alors qu'il n'en aura besoin que des années plus tard. Entre-temps, on devra bien payer des intérêts sur les sommes empruntées. L'État s'étant porté caution, il s'agira donc d'argent fourni par le contribuable. Il n'est pas raisonnable d'emprunter de l'argent qui sera utilisé ultérieurement à des fins pour lesquelles il n'est pas nécessaire.

Selon le commissaire, l'explication du ministre prouve bien qu'il a l'intention de faire autre chose de cet argent, à savoir financer la S.N.C.B. sous le manteau. Pendant les cinq premières années, sans que cela n'apparaisse clairement dans la comptabilité. Après cinq ans, l'argent devra être transféré, mais, à ce moment, il sera affecté et il faudra combler une nouvelle fois le déficit du trafic intérieur.

Le commissaire fustige le gouvernement qui fait endosser au contribuable une dette de 125 milliards, qui devrait encore s'accroître à l'avenir.

L'amendement n° 1 est rejeté par 6 voix contre 2. Les amendements n°s 15 et 16 sont rejetés par un vote identique.

#### Article 4

M. Boutmans dépose les amendements n°s 2, 3 et 4. Il renvoie à la justification de ces derniers.

L'intervenant ajoute que l'amendement n° 3 vise à lier le dividende destiné aux investisseurs privés à un facteur objectif. Les dispositions de divers articles du projet font qu'il n'y a pas de véritable risque d'investissement, de sorte que le bénéfice distribué ne peut pas non plus excéder certains maxima.

L'amendement n° 4 vise à permettre à la S.N.C.B. de tirer profit elle aussi du caractère préférentiel des actions qu'elle émet.

Un membre de la commission estime que l'amendement n° 3 est tout à fait justifié. Un des défauts des privatisations partielles, notamment dans le secteur aérien sous un précédent gouvernement, pêchait précisément par cette confusion de la mixité entre public et privé. L'amendement n° 3 a le mérite de créer la clarté en cette matière.

Le ministre ne peut pas être d'accord avec les amendements proposés. Il est compréhensible d'introduire un amendement lié à la notion de bénéfice. En effet, de manière classique, il est clair que les dividendes sont liés au bénéfice. Le présent projet de loi

nodig heeft? De minister zal voor het jaar 2000 een som van 125 miljard vergaren, waarvan meer dan 50 miljard wordt ontleend, terwijl hij het pas jaren later nodig heeft. Ondertussen zal er wel intrest verschuldigd zijn op het geleende geld. Gelet op de staatswaarborg die verleend wordt, betekent dit dat het om geld van de belastingbetaler gaat. Het is niet verantwoord om geld te lenen dat nadien aangewend zal worden voor iets waarvoor het niet nodig is.

De uitleg van de minister is volgens het commissielid alleen maar het bewijs dat de minister andere bedoelingen heeft met het geld, namelijk dat hij de NMBS gedurende de eerste vijf jaar op een verborgen manier geld wil bezorgen zonder dat dit op een duidelijke manier in de boekhouding wordt vermeld. Na vijf jaar zal het geld moeten overgeheveld worden, doch op dat moment zal het geld er niet langer zijn en de nieuwe put voor het binnenlands verkeer zal opnieuw moeten gedicht worden.

Het commissielid laakt het optreden van de regering die de belastingbetaler opzadelt met een schuld van 125 miljard, die nadien nog verder zal oplopen.

Het amendement nr. 1 wordt verworpen met 6 tegen 2 stemmen. De amendementen nrs. 15 en 16 worden met dezelfde stemmenverhouding verworpen.

#### Artikel 4

De heer Boutmans dient de amendementen nrs. 2, 3 en 4 in. Hij verwijst naar de toelichting bij deze amendementen.

Spreker voegt eraan toe dat het amendement nr. 3 ertoe strekt het dividend voor de privé-investeerders te koppelen aan een objectieve factor. Door de bepalingen van diverse artikelen in het wetsontwerp wordt er geen echt investeringsrisico genomen, zodat de uitkering van de winst ook bepaalde maxima niet mag overschrijden.

Het amendement nr. 4 heeft tot doel dat de NMBS ook de optie heeft om ook voordeel te halen uit het preferente karakter van de aandelen die zij uitgeeft.

Een commissielid vindt amendement nr. 3 volkomen terecht. Een van de gebreken van gedeeltelijke privatiseringen, zoals dat onder de vorige regering bijvoorbeeld gebeurde in de luchtvaartsector, is precies de verwarring die ontstaat door de vermenigting tussen de publieke en privé-sector. Amendement nr. 3 biedt het voordeel hier duidelijkheid te scheppen.

De minister kan het niet eens zijn met de voorgestelde amendementen. Hij begrijpt wel dat een amendement wordt ingediend rond het concept winst. Het is duidelijk dat dividenden traditioneel verbonden zijn met winst. Dit wetsvoorstel is ver-

a innové par la liaison d'un dividende au chiffre d'affaires. Cette formule a été retenue de manière telle qu'il n'y ait pas de discussion possible quant aux critères de référence.

Selon l'auteur de l'amendement, la réponse du ministre est insuffisante. Si le ministre craignait que les critères n'entraînent des contestations, il lui suffisait de formuler le texte du projet de manière claire et précise. Ce qu'il propose ici, c'est une opération financièrement inacceptable, qui n'a rien à voir avec la clarté ou le manque de clarté de la formulation.

Les amendements nos 2, 3 et 4 sont rejetés par 6 voix contre 2.

#### Article 6

M. Boutmans dépose un amendement n° 5. L'article 6 concerne l'obligation, pour la S.N.C.B., d'apporter des biens immobiliers pour une valeur de 10 milliards. L'objet de l'amendement est de faire en sorte que le ministre des Transports informe au préalable le Parlement des biens immobiliers que la S.N.C.B. a l'intention de vendre et que les régions doivent donner leur accord pour toute vente éventuelle.

Il s'agit en effet de biens immobiliers ayant ou pouvant avoir une finalité publique importante. Ce n'est pas parce que l'on fait jouer à la S.N.C.B. un rôle de spéculateur foncier qu'il faut renoncer à toute possibilité d'intervenir dans l'affectation des biens. On prévoit également que les administrations publiques jouiront d'un droit de préemption.

Un membre de la commission demande au ministre de clarifier la notion de bien immobilier appartenant soit à la S.N.C.B., soit au gouvernement fédéral, soit aux régions. Qu'en est-il en la matière étant donné que les biens immobiliers en question ont été financés par des fonds fédéraux? Quel est le rôle des régions en la matière?

Il y a trois parties prenantes: l'État fédéral qui est à l'origine des fonds qui ont permis à la S.N.C.B. de disposer de biens immobiliers par nature ou par destination; la S.N.C.B. même, et les régions qui revendiquent actuellement souvent les biens immobiliers publics par nature, voire par destination, qui se trouvent sur leur territoire.

Le ministre souligne que le projet de loi prévoit un apport de biens au capital de la Financière T.G.V. par la S.N.C.B. Les biens en questions sont des biens hors exploitation, ce qui signifie des réserves de terrains et autres gares désaffectées.

nieuwend doordat het de dividenden verbindt met de omzet. Er werd geopteerd voor deze formule opdat geen discussie mogelijk zou zijn aangaande de referentiecriteriën.

Volgens de indiener van het amendement is het antwoord van de minister onvoldoende. Indien de minister vreesde dat de criteria aanleiding konden geven tot betwisting, dan diende hij toch alleen de tekst van het wetsontwerp op een klare en duidelijke manier te formuleren. Hetgeen de minister nu voorstelt, is een financieel onaanvaardbare operatie die niets te maken heeft met de duidelijkheid of onduidelijkheid van de formulering.

De amendementen nrs. 2, 3 en 4 worden verworpen met 6 tegen 2 stemmen.

#### Artikel 6

De heer Boutmans dient het amendement nr. 5 in. Artikel 6 betreft de verplichting tot inbreng van vastgoed door de NMBS ter waarde van 10 miljard. Het amendement strekt ertoe dat de minister van Vervoer het Parlement voorafgaandelijk zou informeren over de onroerende goederen die de NMBS wil verkopen, alsmede dat de gewesten hun akkoord dienen te geven voor een eventuele verkoop.

Het gaat immers over onroerende goederen die een belangrijke publieke functie hebben of zouden kunnen hebben. Door de NMBS te belasten met de functie van grondspeculant, kan toch geen volledige afstand van inspraak in de bestemming van die goederen gedaan worden. Er wordt tevens voorzien dat de openbare besturen een recht van voorkoop zouden hebben.

Een commissielid vraagt de minister te verduidelijken wat bedoeld wordt met onroerend goed dat ofwel aan de NMBS, ofwel aan de federale regering, ofwel aan de gewesten toebehoort. Hoe zit het precies in elkaar, gezien het feit dat desbetreffende onroerende goederen gefinancierd werden met federale fondsen? Welke rol spelen de gewesten in dit verband?

Er zijn drie belanghebbende partijen: de federale Staat die de fondsen heeft geleverd waardoor de NMBS kon beschikken over deze goederen, onroerend uit hun aard of door hun bestemming; de NMBS zelf en de gewesten, die momenteel vaak alle openbare goederen die onroerend zijn uit hun aard, en soms zelfs door hun bestemming, op hun grondgebied opeisen.

De minister onderstreept dat het wetsontwerp voorziet in een inbreng van goederen door de NMBS in het kapitaal van HST-Fin. Het gaat om goederen die niet voor exploitatie zijn bestemd, dit wil zeggen voornamelijk reserveterreinen en niet-gebruikte stations.

Le ministre a été confronté au problème très difficile de l'évaluation de ces biens. Afin de sécuriser l'opération, le ministre a demandé au comité d'acquisition d'évaluer les biens pour éviter toute équivoque quant au prix. Ceci n'a pas résolu tout le problème, car ces apports de la S.N.C.B. seront échelonnés dans le temps, ce qui a posé le problème additionnel de l'époque de l'évaluation. Finalement, le ministre a obtenu que l'évaluation se fasse le 30 juin, à la moitié de l'exercice de l'année de libération, et non pas une évaluation complète à priori. Ceci paraissait une démarche plus saine et correcte, car en trois ans, l'affectation du bien pourrait être modifiée.

En ce qui concerne l'accord des régions, le ministre souligne que la Financière T.G.V. doit pouvoir réaliser ces biens comme la S.N.C.B. aurait pu le faire aujourd'hui. La S.N.C.B. est propriétaire de ses biens et a le droit de vendre ses biens. Après l'apport de ces biens au capital de la Financière T.G.V., la Financière sera le propriétaire et pourra les vendre.

Un sénateur souligne que les régions déterminent l'affectation des biens; elles doivent donc être informées préalablement des intentions de la S.N.C.B.

L'amendement n° 5 est rejeté par 5 voix contre 3.

#### Article 9

M. Coene dépose l'amendement n° 18 qui vise à remplacer, *in fine* de l'article 8, § 1<sup>er</sup>, le nombre «100» par le nombre «50». Ainsi l'emprunt sera-t-il limité à un maximum de 50 milliards de francs.

Étant donné les explications du ministre concernant l'ensemble du montage et les fonds disponibles, il serait tout à fait injustifié de donner encore à la S.N.C.B. un chèque en blanc de 100 milliards de francs, qui ne ferait l'objet d'aucun contrôle parlementaire. Les 50 milliards de francs permettent à la S.N.C.B. d'arriver à l'apport de 125 milliards de francs. Si la somme de 50 milliards de francs s'avérait insuffisante, le ministre pourrait toujours déposer un nouveau projet de loi au Parlement.

L'intervenant souligne que l'on attirera, dans le temps à venir, l'attention des partis de la majorité sur leur responsabilité.

Un commissaire fait remarquer que la Commission européenne a déjà donné son approbation au projet de loi à l'examen.

De minister werd hierbij geconfronteerd met het delicate probleem van de evaluatie van deze goederen. Om te voorkomen dat er rond de prijs enige onzekerheid zou ontstaan, heeft de minister het aankoopcomité gevraagd de goederen te evalueren. Dit lost het probleem echter niet helemaal op, aangezien de inbreng van de NMBS gespreid wordt in de tijd, wat zorgt voor een bijkomend probleem namelijk het tijdstip van de evaluatie. Uiteindelijk heeft de minister dit tijdstip vastgelegd op 30 juni, dus halverwege het boekjaar van het jaar van volstorting, in plaats van een volledige voorafgaandelijke evaluatie. Deze manier van werken is efficiënter en correcter, aangezien de bestemming van de goederen op drie jaar tijd wel eens gewijzigd zou kunnen worden.

Wat de toestemming van de gewesten betreft, onderstreept de minister dat HST-Fin deze goederen moet kunnen beheren zoals de NMBS dat momenteel zou kunnen doen. De NMBS is eigenaar van haar goederen en heeft het recht deze te verkopen. Na de inbreng van de goederen in het kapitaal van HST-Fin, wordt deze laatste eigenaar en kan ze de goederen opnieuw verkopen.

Een senator wijst op het feit dat de gewesten de bestemming vastleggen, zodat het aangewezen is dat zij vooraf worden ingelicht over de bedoelingen van de NMBS.

Het amendement nr. 5 wordt verworpen met 5 stemmen tegen 3 stemmen.

#### Artikel 9

De heer Coene dient het amendement nr. 18 in dat ertoe strekt om in artikel 9, § 1, de laatste zin, het cijfer «100» te vervangen door het cijfer «50». Op die manier wordt het leningsplafond beperkt tot 50 miljard frank.

Na de uitleg van de minister over de hele constructie en de beschikbare middelen, is het totaal onverantwoord om nog een blanco-cheque van 100 miljard frank, zonder enige parlementaire controle, aan de NMBS te geven. De 50 miljard frank laat de NMBS toe om de inbreng van 125 miljard frank te halen. Indien de som van 50 miljard frank onvoldoende zou blijken, dan heeft de minister nog steeds de mogelijkheid om een nieuw wetsontwerp in te dienen bij het Parlement.

Spreker onderstreept dat in de toekomst de meerderheidspartijen terzake op hun verantwoordelijkheid gewezen zal worden.

Een commissielid merkt op dat de Europese Commissie reeds haar goedkeuring heeft gegeven over het voorliggende wetsvoorstel.

D'après un autre commissaire, le fait que la Commission européenne a approuvé le schéma financier contenu dans la loi en projet ne modifie en rien les prérogatives du Parlement de limiter la faculté d'emprunt.

Un membre pense que pareille approbation par la Commission européenne aura des effets néfastes pour les années après 1999. Le gouvernement de l'époque aura les plus grandes peines à respecter le futur pacte de stabilité.

Le ministre souhaite que l'auteur de l'amendement n° 18 explique comment il peut réaliser l'opération avec un emprunt de 50 milliards de francs.

L'auteur de l'amendement donne les chiffres suivants :

- 22 milliards de la S.F.P., à majorer de la réserve de 8 milliards, ce qui fait 30 milliards;
- 10 milliards de la S.N.C.B.;
- 10 milliards du secteur privé;
- 14 milliards d'apport des Pays-Bas;
- 10 milliards d'apport de l'Union européenne;
- 50 milliards d'emprunts.

Cela fait un total d'environ 125 milliards.

Vu que la réalisation du projet s'étale jusqu'en l'an 2005, on a encore amplement le temps de vérifier si les fonds sont suffisants ou non. On n'a pas vraiment besoin d'avoir un coussin de 50 milliards pour toute éventualité.

Le ministre explique que la réserve de la S.F.P. n'est octroyée qu'à partir de 1998, à raison de huit fois 1 milliard, ce qui fait que la somme de 8 milliards ne peut pas être mobilisée pour réaliser l'apport de 125 milliards à la S.N.C.B.

En plus, le chiffre de 10 milliards de la S.N.C.B. est un chiffre qui s'étale sur 15 ans, ce qui fait que cette somme ne peut pas non plus être mobilisée. L'intention est de solliciter 10 milliards du secteur privé, mais il n'est pas encore sûr que le secteur répondra favorablement. La somme de 10 milliards de la C.E. n'a pas encore été reçue.

Il faut que le projet à l'examen soit auto-régulateur. Si une des sources ne suit pas, il faut pouvoir compenser autrement. Par voie de conséquence, il est compréhensible que le projet soit construit sur une base sécurisée de 25 milliards et une faculté d'emprunt de 100 milliards. Le fait qu'il y ait une faculté d'emprunt de 100 milliards ne signifie pas qu'elle sera totalement épuisée. Il est toutefois certain qu'une faculté d'emprunt de 50 milliards ne sera jamais satisfaisante.

Volgens een ander commissielid heeft de goedkeuring van de Europese Commissie niets te maken met de parlementaire prerogatieven om grenzen te stellen aan een leningscapaciteit.

Een lid meent dat een dergelijke goedkeuring van de Europese Commissie de jaren na 1999 zal benadelen. De toekomstige regering zal na 1999 de grootste moeite hebben om het toekomstige stabiliteitspact te eerbiedigen.

De minister vraagt de indiener van amendement nr. 18 uit te leggen hoe hij die operatie kan realiseren met een lening van 50 miljard frank.

De indiener verstrekt de volgende informatie over de bedragen :

- 22 miljard van de F.P.M., te verhogen met de reserve van 8 miljard; dat geeft 30 miljard;
- 10 miljard van de NMBS;
- 10 miljard van de particuliere sector;
- 14 miljard inbreng door Nederland;
- 10 miljard inbreng door de Europese Unie;
- 50 miljard aan leningen.

In totaal geeft dat ongeveer 125 miljard.

Aangezien de uitvoering van het project tot het jaar 2005 loopt heeft men nog tijd genoeg om na te gaan of de geldmiddelen toereikend zijn. Aan de bumper van 50 miljard bestaat er niet echt behoefte om onvoorziene omstandigheden te kunnen opvangen.

De minister wijst erop dat de reserve van de F.P.M. eerst vanaf 1998 wordt toegekend naar rata van achtmaal één miljard. Het bedrag van acht miljard kan niet worden aangewend om 125 miljard in te brengen in de NMBS.

Daar komt nog bij dat het bedrag van 10 miljard over 15 jaar gespreid wordt. Ook dat bedrag kan men dus niet meer aanwenden. Het ligt in de bedoeling aan de particuliere sector 10 miljard te vragen maar het is nog niet zo zeker dat die daarop gunstig reageert. Het bedrag van 10 miljard van de EG hebben we nog niet ontvangen.

Het voorliggend ontwerp moet zelfregulerend functioneren. Indien een van de geldschieters het laat afweten, moet men dat elders kunnen compenseren. Het is bijgevolg begrijpelijk dat het project wordt opgetrokken op een vaste basis van 25 miljard en een mogelijkheid om 100 miljard te lenen, wat nog niet betekent dat die laatste mogelijkheid volledig zal worden aangesproken. Nu reeds staat echter vast dat een mogelijkheid om 50 miljard te lenen nooit toereikend zal zijn.

Selon l'auteur de l'amendement, il est clair que la faculté d'emprunt demandée est bien trop élevée par rapport à l'apport de 125 milliards.

Le ministre estime que l'on ne peut pas introduire dans le raisonnement l'apport des Pays-Bas parce que cet apport doit couvrir le surcoût du tracé «E19» par rapport au tracé «Havenweg».

L'amendement n° 18 est rejeté par 7 voix contre 2.

#### Article 10

M. Boutmans dépose les amendements n°s 6 et 7. L'article 10 prévoit que le protocole de gestion précise les conditions dans lesquelles il sera procédé à la vente des biens immobiliers. L'amendement n° 6 vise à organiser cette vente dans le respect des procédures publiques et à des prix conformes au marché.

Quant à la procédure, l'amendement n° 7 prévoit que le Parlement sera informé du contenu du projet d'arrêté royal avant l'examen de celui-ci.

Le ministre ne peut pas être d'accord sur les amendements. On ne va pas modifier les procédures existantes par le biais du présent projet de loi.

Un protocole sera conclu entre, d'une part, le ministre des Finances et le ministre des Transports, et, d'autre part, la Financière T.G.V., la S.F.P. et la S.N.C.B. Il est évident qu'on tiendra compte de toutes les législations qui sont applicables.

Un sénateur demande si la loi prévoit déjà que la vente se fera dans le respect des procédures publiques.

Le ministre explique qu'en ce qui concerne les pouvoirs de la S.N.C.B. en matière immobilière, l'État a, par l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 1992 (*Moniteur belge* du 14 octobre 1992) portant application du premier contrat de gestion de la S.N.C.B. et fixant des mesures relatives à cette société, transféré sans indemnité «la propriété du réseau des chemins de fer de l'État, en ce compris la jonction Nord-Midi, à la S.N.C.B.». Cet article 3 (modifiant l'article 4 de la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B.) précisait que :

«Ce transfert se fait de plein droit. Il est opposable aux tiers sans autres formalités à la date d'entrée en vigueur du présent article.»

L'article 10, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques

Volgens de auteur van het amendement is het duidelijk dat de gevraagde leningscapaciteit veel te hoog is voor de inbreng van 125 miljard.

Volgens de minister mag in de redenering geen rekening gehouden worden met de inbreng van Nederland omdat die inbreng dient om de extra kosten van het E19-tracé tegenover het Havenweg-tracé te betalen.

Het amendement nr. 18 wordt verworpen met 7 tegen 2 stemmen.

#### Artikel 10

De heer Boutmans dient de amendementen nrs. 6 en 7 in. Artikel 10 voorziet dat het beheersprotocol de voorwaarden regelt volgens dewelke de onroerende goederen zullen verkocht worden. Het amendement nr. 6 heeft tot doel te voorzien dat deze verkoop zal geschieden volgens openbare procedures en aan marktconforme prijzen.

Wat de procedure betreft, voorziet het amendement nr. 7 dat het Parlement voor de behandeling van het koninklijk besluit zou worden geïnformeerd.

De minister verklaart het niet eens te kunnen zijn met de amendementen. Men gaat de thans geldende procedures niet wijzigen met het voorliggend ontwerp.

Er komt een protocol tussen enerzijds de minister van Financiën en diens collega van Vervoer en anderzijds HST-Fin, de F.P.M. en de NMBS. Uiteraard wordt daar rekening gehouden met alle thans geldende wetsregels.

Een senator vraagt of de wet nu al voorziet dat de verkoop zal geschieden volgens openbare procedures.

De minister legt uit dat wat betreft de bevoegdheden van de NMBS inzake onroerend goed, de Staat, in toepassing van artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 1992 (*Belgisch Staatsblad* van 14 oktober 1992) houdende goedkeuring van het eerste beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en tot vaststelling van de maatregelen met betrekking tot deze maatschappij, «zonder vergoeding de eigendom van het Staatsspoorwegennet met inbegrip van de Noord-Zuidverbinding overgedragen heeft». Dit artikel 3 (tot wijziging van artikel 4 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de NMBS) bepaalt :

«Deze overdracht heeft van rechtswege plaats. Zij is zonder verdere formaliteiten tegenstelbaar aan derden vanaf de dag dat dit artikel in werking treedt.»

Artikel 10 van de wet van 21 maart 1991 betreffende hervorming van sommige economische over-

autonomes stipule que «ces entreprises décident librement, dans les limites de leur objet social, de l'acquisition, l'utilisation et l'aliénation de leurs biens matériels et immatériels, de la constitution ou la suppression de droits réels sur ces biens, ainsi que de l'exécution de telles décisions.»

Le deuxième paragraphe de cet article prévoit que:

«Les entreprises publiques autonomes chargent le comité d'acquisition des immeubles compétent de:

1. la passation des actes authentiques de transmission, déclaration ou création d'un droit réel sur des immeubles;

2. l'introduction et la poursuite de procédures d'expropriation d'immeubles décidées par l'entreprise publique conformément à la loi.»

La seule obligation particulière subsistant pour la S.N.C.B. est donc qu'elle doit confier aux comités d'acquisition des domaines la passation des actes authentiques, notamment lorsqu'elle procède à la vente d'immeubles dont elle est propriétaire.

Rien n'empêche, évidemment, de confier à ces comités d'acquisition une mission plus étendue et de les charger, sur la base cette fois de l'article 61 de la loi-programme du 6 juillet 1989 (*Moniteur belge* du 8 juillet 1989), de l'ensemble des phases de la procédure de vente (recherche d'acquéreurs, estimation, négociation, rédaction des actes sous seing privé, etc.). Mais il s'agit d'une simple faculté.

En pratique, les aliénations d'immeubles ou constitutions de droits réels sur les immeubles de la S.N.C.B. peuvent donc suivre deux filières:

— soit négociation — y compris signature des actes sous seing privé — par la S.N.C.B. elle-même, puis passation des actes authentiques par le comité d'acquisition;

— soit mandat donné au comité d'acquisition d'accomplir tous les actes nécessaires en vue de l'aliénation.

L'amendement n° 6 est rejeté par 8 voix contre 2. L'amendement n° 7 est rejeté par 7 voix contre 2.

## Article 12

M. Boutmans dépose les amendements nos 8, 9, 10 et 11. En guise de commentaire, il renvoie à leur justification.

heidsbedrijven bepaalt «dat de bedrijven vrij beslissen, binnen de grenzen van hun doel, over de verwerving, de aanwending en de vervreemding van hun lichamelijke en onlichamelijke goederen, de vestiging of opheffing van zakelijke rechten op deze goederen, alsmede over de uitvoering van dergelijke beslissingen.»

De tweede paragraaf van dit artikel bepaalt:

«De autonome overheidsbedrijven belasten het bevoegde aankoopcomité voor onroerende goederen met:

1. het verlijden van de authentieke akten tot overdracht, aanwijzing of vestiging van een onroerend zakelijk recht;

2. het inleiden en vervolgen van de procedures tot onteigening van onroerende goederen waartoe het overheidsbedrijf overeenkomstig de wet beslist.»

De enige voor de NMBS overblijvende verplichting is dus dat ze aan de aankoopcomités van de Administratie der Domeinen het verlijden van de authentieke akten dient toe te vertrouwen, inzonderheid wanneer ze overgaat tot de verkoop van onroerend goed waarvan ze eigendom is.

Natuurlijk belet niets haar om de aankoopcomités een ruimere opdracht toe te vertrouwen en deze te belasten, dit keer op grond van artikel 61 van de programmawet van 6 juni 1989 (*Belgisch Staatsblad* van 8 juli 1989), met het geheel van de stappen in de verkoopprocedure (zoeken van kandidaat-kopers, schatting, onderhandeling, opstellen van de onderhandse akten, enz.). Het gaat echter maar over een mogelijkheid.

In de praktijk kunnen er dus twee wegen worden gevolgd bij vervreemding van onroerend goed of het vestigen van zakelijke rechten op het onroerend goed van de NMBS:

— hetzij verkoop — met inbegrip van ondertekening van de onderhandse akten — door de NMBS zelf, waarna de authentieke akten worden verleden door het Aankoopcomité;

— hetzij mandaat dat aan het Aankoopcomité wordt verleend voor het stellen van alle nodige handelingen met het oog op de vervreemding.

Het amendement nr. 6 wordt verworpen met 8 tegen 2 stemmen. Het amendement nr. 7 wordt verworpen met 7 tegen 2 stemmen.

## Artikel 12

De heer Boutmans dient de amendementen nrs. 8, 9, 10 en 11 in. Voor de toelichting bij deze amendementen, verwijst spreker naar de verantwoording.

MM. Hatry et Foret déposent le sous-amendement n° 19 à l'amendement n° 10 de M. Boutmans afin de compléter le nouveau § 4 par les mots «et du Sénat». Le texte du quatrième paragraphe serait dès lors: «La Financière T.G.V. transmet chaque année un exemplaire de son rapport à tous les membres de la Chambre des représentants et du Sénat».

Le ministre renvoie aux réponses qu'il a données précédemment, lors de la discussion générale, concernant le problème du contrôle exercé par la Cour des comptes.

Si les membres du Sénat estimaient nécessaire d'organiser une audition concernant la Financière T.G.V., le ministre répondrait positivement à une invitation et viendrait avec les responsables de la Financière pour donner toute explication demandée.

Quant au commissaire du Gouvernement, le projet de loi prévoit que celui-ci peut assister à toutes les réunions des organes de gestion de la Financière T.G.V. Le ministre ne croit pas qu'un autre mécanisme puisse être meilleur. Le commissaire du gouvernement peut suspendre et dénoncer aux ministres toute décision des organes de gestion de la Financière T.G.V. qu'il estime contraire à la loi, aux statuts ou au protocole. Il dispose d'un délai de quatre jours à partir du jour de la réunion au cours de laquelle la décision a été prise, pour autant qu'il y ait été régulièrement convoqué. Cette procédure classique est d'une grande correction.

Un sénateur a des doutes quant à cette procédure: en effet, une décision ne peut être exécutée que si le ministre ne s'y est pas opposé dans les huit jours de sa suspension. Il faudrait au moins prévoir qu'en cas de suspension, le ministre doit formellement approuver la décision afin d'éviter des discussions ultérieures.

Le sous-amendement n° 19 de MM. Hatry et Foret est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Les amendements nos 8, 9, 10 et 11 sont rejetés par 8 voix contre 2.

#### Article 12bis (nouveau)

M. Hatry dépose l'amendement n° 17 qui a pour but d'insérer un article 12bis (nouveau) relatif au contrôle de la situation financière, des comptes annuels et de la régularité des opérations.

En effet, vu le climat actuel en Belgique, il convient de veiller tout particulièrement à ce que toutes les opérations soient faites régulièrement, surtout les opérations des sociétés qui bénéficient de subsides ou d'interventions de l'État et du privé.

De heren Hatry en Foret dienen subamendement nr. 19 in op amendement nr. 10 van de heer Boutmans teneinde de nieuwe § 4 aan te vullen met de woorden «en van de Senaat». De tekst van § 4 luidt dan als volgt: «HST-Fin bezorgt van ieder jaarverslag een exemplaar aan elk lid van de Kamer van volksvertegenwoordigers en van de Senaat.»

De minister verwijst naar zijn eerder gegeven antwoorden over de problematiek van de controle van het Rekenhof tijdens de algemene bespreking.

Indien de leden van de Senaat het nodig zouden achten een hoorzitting te houden over HST-Fin, zal de minister deze uitnodiging aanvaarden en zal hij met de leiding van de financieringsmaatschappij alle gevraagde inlichtingen komen geven.

Wat het optreden van de regeringscommissaris betreft, deze zal, volgens het wetsontwerp, alle vergaderingen van de bestuursorganen van HST-Fin kunnen bijwonen. De minister denkt niet dat er een beter mechanisme bestaat. De regeringscommissaris kan iedere beslissing van de bestuursorganen 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 dagen te rekenen van de dag van de vergadering waarop de beslissing is genomen, voor zover hij op regelmatige wijze voor de vergadering is opgeroepen. Deze klassieke procedure verloopt zeer correct.

Een senator heeft twijfels over deze procedure: de geldigheid van een beslissing hangt immers alleen af van de afwezigheid van verzet van de minister binnen acht dagen na de schorsing. Er zou minstens moeten worden voorzien dat ingeval van schorsing, de minister uitdrukkelijk moet instemmen met de beslissing ten einde achteraf discussies te vermijden.

Subamendement nr. 19 van de heren Hatry en Foret wordt eenparig aangenomen door de tien aanwezige leden.

De amendementen nrs. 8, 9, 10 en 11 worden verworpen met 8 tegen 2 stemmen.

#### Artikel 12bis (nieuw)

De heer Hatry dient amendement nr. 17 in dat ertoe strekt een artikel 12bis (nieuw) in te voegen met betrekking tot het toezicht op de financiële situatie, de jaarrekeningen en de rechtmatigheid van de verrichtingen.

Gelet op het huidige klimaat in België moet men er in het bijzonder op toezien dat alle verrichtingen correct verlopen, vooral in maatschappijen die subsidies of steun van de Staat en van de particuliere sector ontvangen.



Le ministre renvoie à la réponse qu'il a donnée précédemment au sujet de ce problème et demande de rejeter l'amendement.

L'amendement n° 17 est rejeté par 8 voix contre 2.

#### Article 16 (nouveau)

M. Boutmans dépose l'amendement n° 12 visant à insérer un article 16 (nouveau), aux termes duquel les administrateurs siégeant au conseil d'administration de la Financière au nom de la S.N.C.B. et/ou de la S.F.P. exercent ce mandat à titre gratuit. Ce nouveau mandat fait en effet partie de leur autre mandat public.

Selon un autre commissaire, cet amendement est vraiment indiqué eu égard au climat politique actuel.

Le ministre précise que le mandat des administrateurs siégeant au conseil d'administration sera gratuit.

À la suite de la déclaration du ministre, M. Boutmans retire son amendement.

#### IV. VOTES

L'ensemble du projet de loi a été adopté par 8 voix contre 2.

Le présent rapport a été approuvé par 7 voix et 1 abstention.

*Le rapporteur,*  
Jacques D'HOOGHE.

*Le président,*  
Paul HATRY.

De minister verwijst naar zijn eerder gegeven antwoord op dit probleem en vraagt het amendement te verwerpen.

Het amendement nr. 17 wordt verworpen met 8 tegen 2 stemmen.

#### Artikel 16 (nieuw)

De heer Boutmans dient het amendement nr. 12 in dat ertoe strekt een artikel 16 (nieuw) in te voegen teneinde uitdrukkelijk te bepalen dat de bestuurders die namens de NMBS en/of namens de F.P.M. zeten in de raad van bestuur van de HST-Fin, hun mandaat onbezoldigd uitoefenen. Dit nieuwe mandaat maakt immers deel uit van hun ander openbaar mandaat.

Volgens een ander commissielid is dit amendement werkelijk aangewezen in het huidige politieke klimaat.

De minister merkt op dat de bestuurders die zitting nemen in de raad van bestuur, een onbezoldigd mandaat zullen uitoefenen.

Gelet op de verklaring van de minister, trekt de heer Boutmans zijn amendement in.

#### IV. STEMMINGEN

Het wetsontwerp wordt in zijn geheel aangenomen met 8 tegen 2 stemmen.

Dit verslag is goedgekeurd met 7 stemmen bij 1 onthouding.

*De rapporteur,*  
Jacques D'HOOGHE.

*De voorzitter,*  
Paul HATRY.

**ERRATA**

## Article premier

Dans le texte français, remplacer l'intitulé de l'article par les mots «Article premier».

Dans le texte néerlandais, insérer le mot «als» après le mot «aangelegenheid».

## Article 3

Au premier paragraphe du texte néerlandais, remplacer les mots «de kalender» par les mots «het tijdschema».

Aux premier et troisième paragraphes du texte néerlandais, remplacer les mots «totaal bedrag» par le mot «totaalbedrag».

## Article 6

Aux premier et deuxième paragraphes du texte français, remplacer les mots «à hauteur de» par les mots «à concurrence de».

Au deuxième paragraphe du texte français, remplacer les mots «elle apportera des biens immobiliers» par les mots «elle fera apport de biens immobiliers».

À la dernière phrase du texte français, remplacer le mot «sont» par le mot «seront».

## Article 8

Au premier paragraphe du texte néerlandais, remplacer les mots «totaal bedrag» par le mot «totaalbedrag».

À la deuxième phrase du premier paragraphe du texte néerlandais, remplacer les mots «onder», «opdracht» et «toevertrouwd» respectivement par les mots «in», «taak» et «opgedragen».

Au deuxième paragraphe du texte français, remplacer le mot «acter» par le mot «comptabiliser».

## Article 9

Au premier et au troisième paragraphes du texte néerlandais, remplacer les mots «totaal bedrag» par le mot «totaalbedrag».

Au deuxième paragraphe du texte français, remplacer le mot «changes» par le mot «change», et supprimer les mots «des monnaies»

**ERRATA**

## Artikel 1

Het Franstalige opschrift van het artikel vervangen door «Article premier».

In de Nederlandse tekst het woord «als» toevoegen na het woord «aangelegenheid».

## Artikel 3

In de eerste paragraaf van de Nederlandse tekst, de woorden «de kalender» vervangen door de woorden «het tijdschema».

In de eerste en derde paragraaf van de Nederlandse tekst, de woorden «totaal bedrag» vervangen door het woord «totaalbedrag».

## Artikel 6

In de eerste en tweede paragraaf van de Franse tekst, de woorden «à hauteur de» vervangen door de woorden «à concurrence de».

In de tweede paragraaf van de Franse tekst, de woorden «elle apportera des biens immobiliers» vervangen door de woorden «elle fera apport de biens immobiliers».

In de laatste zin van de Franse tekst, het woord «sont» vervangen door het woord «seront».

## Artikel 8

In de eerste paragraaf van de Nederlandse tekst, de woorden «totaal bedrag» vervangen door het woord «totaalbedrag».

In de tweede zin van de eerste paragraaf van de Nederlandse tekst, worden de woorden «onder», «opdracht» en «toevertrouwd» respectievelijk vervangen door de woorden «in», «taak» en «opgedragen».

In de tweede paragraaf van de Franse tekst, het woord «acter» vervangen door het woord «comptabiliser».

## Artikel 9

In de eerste en de derde paragraaf van de Nederlandse tekst, de woorden «totaal bedrag» vervangen door het woord «totaalbedrag».

In de tweede paragraaf van de Franse tekst, het woord «changes» vervangen door het woord «change», en de woorden «des monnaies» schrappen.

Au deuxième paragraphe du texte néerlandais, remplacer le mot «termen» par le mot «bepalingen».

#### Article 10

Dans la première phrase du texte français, remplacer les mots «à ces fins» par les mots «à cette fin».

Dans la dernière phrase du texte néerlandais, remplacer les mots «en wijzigingen daaraan» par les mots «en de wijzigingen ervan».

#### Article 15

Dans la dernière phrase du texte néerlandais, remplacer le mot «machten» par le mot «bevoegdheden».

In de tweede paragraaf van de Nederlandse tekst, het woord «termen» vervangen door het woord «bepalingen».

#### Artikel 10

In de eerste zin van de Franse tekst, de woorden «à ces fins» vervangen door de woorden «à cette fin».

In de laatste zin van de Nederlandse tekst, de woorden «en wijzigingen daaraan» vervangen door «en de wijzigingen ervan».

#### Artikel 15

In de laatste zin van de Nederlandse tekst, het woord «machten» vervangen door het woord «bevoegdheden».

## TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

### Article premier

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

### Art. 2

La Société fédérale de Participations (la «S.F.P.») et la Société nationale des Chemins de fer belges (la «S.N.C.B.») sont chargées de constituer, dans les soixante jours suivant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, une société anonyme de droit public, dénommée «Financière T.G.V.», dont l'objet sera la prise de participation dans le capital de la S.N.C.B. 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 («T.G.V.») sur le territoire belge.

### Art. 3

§ 1<sup>er</sup>. Aux fins visées à l'article 2, la Financière T.G.V. souscrira des actions privilégiées sans droit de vote à émettre par la S.N.C.B. 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 S.N.C.B. affectera les fonds apportés par la Financière T.G.V. à la réalisation des investissements visés à l'article 2, sans préjudice de la faculté de la S.N.C.B., sous sa responsabilité, d'utiliser provisoirement 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 S.N.C.B. 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 T.G.V., les investissements visés à l'article 2 ne peuvent faire l'objet d'aucune subvention directement ou indirectement à charge de l'État, ni d'aucun financement supplémentaire nouveau bénéficiant en tout ou en partie de la garantie de l'État.

### Art. 4

§ 1<sup>er</sup>. Les actions privilégiées visées à l'article 3, § 1<sup>er</sup>:

## TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

### Artikel 1

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

### Art. 2

De Federale Participatiemaatschappij (de «FPM») en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (de «NMBS») worden gelast om, binnen 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 totaalbedrag van 125 miljard frank. De inschrijving en stortingen op deze aandelen geschieden overeenkomstig het tijdschema 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 totaalbedrag 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° 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 %;

b) pour chacun des exercices 2006 à 2020, un premier dividende privilégié de 3,98 % et un deuxième dividende privilégié égal à 10 % de la partie du chiffre d'affaires que la S.N.C.B. réalise en tant que transporteur dans l'exploitation du T.G.V. (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 S.N.C.B.,

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 tenant compte notamment de l'évolution des conditions des marchés financiers et de celle du chiffre d'affaires que la S.N.C.B. réalise dans l'exploitation du T.G.V.;

— les dispositions du présent 2° ne portent pas atteinte à la faculté de l'assemblée générale de la S.N.C.B. 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<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 2021, contre des obligations subordonnées de la S.N.C.B., sur la base d'une action contre une obligation de même valeur nominale, à des conditions assurant une rémunération de l'investissement au taux du marché;

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

§ 2. Dans le respect des dispositions du § 1<sup>er</sup>, les conditions d'émission des actions privilégiées en question sont réglées dans le protocole de gestion visé à l'article 10 et celles des obligations subordonnées visées au § 1<sup>er</sup>, 3°, seront fixées avant l'an 2021 par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

L'article 40 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économi-

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 %;

b) voor elk van de boekjaren 2006 tot en met 2020, een eerste preferent dividend van 3,98 % en een tweede preferent dividend gelijk aan 10 % 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 een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, inzonderheid rekening houdend met de evolutie van de condities op de financiële markten en van de omzet die 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 afneming 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, naar rata van één aandeel voor één obligatie van dezelfde nominale waarde, tegen voorwaarden die een marktconforme vergoeding van de investering verzekeren;

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. Met inachtneming van de bepalingen van § 1 worden de uitgiftevoorwaarden van de betrokken preferente aandelen geregeld in het beheersprotocol bedoeld in artikel 10 en worden deze van de achtergestelde obligaties bedoeld in § 1, 3°, vóór het jaar 2021 bepaald bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Artikel 40 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische

ques et les articles 34*bis*, 48, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, 1<sup>o</sup>, 52*bis*, § 1<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>. La S.N.C.B. est autorisée à distribuer les dividendes privilégiés visés à l'article 4, § 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, 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<sup>er</sup> peuvent, dans les comptes de la S.N.C.B., 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<sup>er</sup>. Lors de la constitution de la Financière T.G.V., la S.F.P. souscrita au capital de la Financière T.G.V. à concurrence de 22 milliards de francs. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, autoriser la S.F.P. à participer à des augmentations du capital de la Financière T.G.V. à concurrence d'un montant total de 8 milliards de francs.

§ 2. Lors de la constitution de la Financière T.G.V., la S.N.C.B. souscrita au capital de la Financière T.G.V. à concurrence de 10 milliards de francs. À cet effet, elle fera apport de biens immobiliers de son domaine privé. Les actions souscrites par la S.N.C.B. seront libérées d'au moins 10 % dès la constitution de la Financière T.G.V. et ensuite d'au moins 20 % 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 seront effectivement cédés à la Financière T.G.V. à titre de libération des actions souscrites par la S.N.C.B.

## Art. 7

La S.F.P., la S.N.C.B. et les autres institutions de droit public relevant de l'État et agréées à cette fin par le ministre qui a les transports dans ses compétences doivent en tout temps détenir plus de 50 % des

overheidsbedrijven en de artikelen 34*bis*, 48, § 1, lid 2, 1<sup>o</sup>, 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<sup>o</sup>, 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 dividendend 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 een 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 % worden gestort vanaf de oprichting van HST-Fin en vervolgens tenminste 20 % 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 effectief 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 die het vervoer onder zijn bevoegdheid heeft, moeten op elk ogenblik méér

droits de vote attachés aux titres émis par la Financière T.G.V. Les titres détenus par ces institutions sont nominatifs.

#### Art. 8

§ 1<sup>er</sup>. La S.F.P. réduira préalablement son capital, par remboursement à l'État, du montant total des apports qu'elle est chargée d'effectuer en application de l'article 6, §1<sup>er</sup>. Ce montant sera mis à la disposition de la S.F.P., sous forme de prêt sans intérêt, afin de lui permettre d'exécuter, pour le compte de l'État, 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'État des actions que la S.F.P. possède dans le capital de la Financière T.G.V. ou des titres de la S.N.C.B. qui auraient été attribués à la S.F.P. lors de la liquidation de la Financière T.G.V. Toute somme recueillie par la S.F.P. avant le 31 décembre 2021 en raison d'une cession ou d'un remboursement de ces actions ou titres sera immédiatement payée à l'État à titre d'amortissement du prêt.

§ 2. Dans les comptes de la S.F.P., la dette envers l'État en vertu du prêt visé au § 1<sup>er</sup> sera diminuée à concurrence des réductions de valeur ou moins-values que la S.F.P. serait amenée à comptabiliser sur ses actions de la Financière T.G.V., et augmentée de toute plus-value qu'elle exprimerait ou réaliserait sur les mêmes actions. Ni les réductions de valeur, 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 S.F.P.

#### Art. 9

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

§ 2. Les obligations de la Financière T.G.V. en vertu de conventions visant à couvrir les risques afférents aux emprunts visés au § 1<sup>er</sup> en raison des fluctuations des taux d'intérêt ou des taux de change bénéficient également de la garantie de l'État, 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'État dépasse un montant total de

dan 50 % 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 totaalbedrag 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 in de vorm van een renteloze lening, teneinde haar in staat te stellen de taak die haar door deze wet is opgedragen, 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 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. 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 totaalbedrag 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 bepalingen van deze overeenkomsten vooraf zijn goedgekeurd door de minister van Financiën.

§ 3. In de mate dat het uitstaande bedrag van haar leningen onder Staatswaarborg een totaalbedrag van

75 milliards de francs, la Financière T.G.V. paiera à l'État, sur l'excédent, une prime de garantie, dont le montant et les modalités de calcul sont fixés par le Roi.

## Art. 10

Un protocole de gestion conclu entre l'État, représenté par le ministre des Finances et le ministre qui a les transports dans ses compétences, d'une part, et la Financière T.G.V., la S.F.P. et la S.N.C.B., d'autre part, précisera les conditions dans lesquelles la Financière T.G.V., le cas échéant avec l'assistance technique d'experts, exécutera la mission visée à l'article 2 et, à cette fin, 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 T.G.V. 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 T.G.V. 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<sup>er</sup>. La Financière T.G.V. est soumise au contrôle du ministre des Finances et du ministre qui a les transports dans ses compétences (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 T.G.V. et y siège avec voix consultative. Il peut, à tout moment, prendre connaissance, sans déplacement, de tous les livres et documents de la Financière T.G.V. 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 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 T.G.V. qu'il

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 die het vervoer onder zijn bevoegdheid heeft, 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 de wijzigingen ervan 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 die het vervoer onder zijn bevoegdheid heeft (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 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,



estime contraire à la loi, aux statuts ou au protocole de gestion. À 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 T.G.V.

## Art. 14

Dans l'article 161, 1<sup>o</sup>, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1<sup>er</sup> et 2:

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

## Art. 15

§ 1<sup>er</sup>. 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 S.N.C.B. de la somme que le Royaume des Pays-Bas paierait à l'État à titre de contribution à la réalisation du tronçon du projet T.G.V. entre Anvers et la frontière néerlandaise selon le tracé dit E19.

§ 2. L'arrêté visé au § 1<sup>er</sup> peut modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur.

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.

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<sup>o</sup>, 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 een 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.

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