

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 juni 2002

**ONTWERP VAN
PROGRAMMAWET**

AMENDEMENTEN

Nr. 47 VAN DE HEREN **LETERME EN ANSOMS**

Art. 142bis (nieuw)

Een artikel 142bis invoegen, luidend als volgt:

«Art. 142bis. — In artikel 162quater van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven, zoals ingevoegd door de wet van 22 maart 2002, worden het derde, vierde en vijfde lid vervangen als volgt:

«De gedelegeerd bestuurder vertegenwoordigt de onderneming in al haar handelingen, met inbegrip van de vertegenwoordiging in rechte. Hij ondertekent alle akten van beheer of akten die de onderneming verbinden. Hij informeert de raad van bestuur met betrekking tot de delegaties van handtekeningsbevoegdheid die hij zou verlenen.».

Voorgaande documenten :

Doc 50 **1823/ (2001/2002)** :

001 : Wetsontwerp.

002 tot 008 : Amendementen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 juin 2002

**PROJET DE
LOI-PROGRAMME**

AMENDEMENTS

N° 47 DE MM. **LETERME ET ANSOMS**

Art. 142bis (nouveau)

Insérer un article 142bis, libellé comme suit :

«Art. 142bis. — À l'article 162quater de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, inséré par la loi du 22 mars 2002, les alinéas 3, 4 et 5 sont remplacés par la disposition suivante:

« La société est valablement représentée dans ses actes, y compris la représentation en justice, par l'administrateur délégué. Celui-ci signe tous les actes de gestion ou qui engagent la société. Il informe le conseil d'administration des délégations de signature qu'il accorderait.».

Documents précédents :

Doc 50 **1823/ (2001/2002)** :

001 : Projet de loi.

002 à 008 : Amendements.

VERANTWOORDING

Nu de regering eindelijk werk wil maken van de omzetting van de Europese richtlijnen over de vrijmaking van het spoorvervoer is het des te noodzakelijker het vermaledijde systeem te schrappen van de dubbele handtekening voor de vertegenwoordiging van de maatschappij. Het systeem van de dubbele handtekening dat de regering had ingevoerd is immers veel uitgebreider dan systemen van dubbele handtekening over financiële transacties die in vele instellingen bestaan. Steeds meer mensen blijken er overtuigd van te zijn dat het systeem van de dubbele handtekening zoals ingevoerd door de wet van 22 maart 2002 een ernstige handicap is voor de ontwikkeling van de NMBS binnen een vrijer gemaakte Europese vervoersmarkt. Het is dan ook noodzakelijk dit systeem op te heffen.

Nr. 48 VAN DE HEREN **LETERME EN ANSOMS**

Art. 142ter (nieuw)

Een artikel 142ter invoegen, luidend als volgt :

«Art. 142ter. — Artikel 162bis, § 1, van de wet van 21 maart 1991, zoals ingevoegd door de wet van 22 maart 2002, wordt gewijzigd als volgt :

A) De woorden «tien leden» worden vervangen door de woorden «tien stemgerechtigde bestuurders».

B) Deze paragraaf wordt aangevuld met een tweede lid, luidend als volgt :

«De tien stemgerechtigde bestuurders worden aangevuld met acht bestuurders met raadgevende stem, waarvan :

1° twee bestuurders, aangeduid op voorstel van de werknemersorganisaties die deel uitmaken van het paritair comité;

2° drie bestuurders, één per gewest, aangeduid op voorstel van het betrokken gewest;

3° drie leden van het directiecomité». ».

VERANTWOORDING

De «corporate governance» was het motief van de regering om de samenstelling van de raad van bestuur te wijzigen.

Deze «corporate governance» is ermee gebaat dat in de raad van bestuur een aantal bestuurders aanwezig zijn die, zonder de eindstemming rechtstreeks te bepalen, de stemgerechtigde bestuurders bijstaan met:

a) enerzijds de «know-how» uit het bedrijf zelf (enkele leden uit het directiecomité) en ook de gevoeligheden van de werknemersorganisaties;

JUSTIFICATION

Maintenant que le gouvernement a la ferme intention de transposer les directives européennes relatives à la libéralisation du transport ferroviaire, il est d'autant plus nécessaire de supprimer le maudit système de la double signature pour la représentation de la société. Ce système instauré par le gouvernement a en effet une portée bien plus large que les systèmes de double signature qu'appliquent nombre d'institutions pour les transactions financières. De plus en plus nombreux sont ceux qui sont convaincus que le système de la double signature instauré par la loi du 22 mars 2002 constitue un sérieux handicap pour le développement de la SNCB au sein d'un marché européen des transports libéralisé. Il est dès lors nécessaire de supprimer ce système.

N° 48 DE MM. **LETERME ET ANSOMS**

Art. 142ter (nouveau)

Insérer un article 142ter, libellé comme suit :

« Art. 142ter. — à l'article 162bis, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991, inséré par la loi du 22 mars 2002, sont apportées les modifications suivantes :

A) les mots « dix membres » sont remplacés par les mots « dix administrateurs ayant voix délibérative » ;

B) ce paragraphe est complété par un alinéa 2, libellé comme suit :

« Les dix administrateurs ayant voix délibérative sont assistés par huit administrateurs ayant voix consultative, dont :

1° deux administrateurs désignés sur présentation des organisations de travailleurs qui font partie de la commission paritaire ;

2° trois administrateurs, un par Région, désignés parmi les candidats présentés par chaque Région concernée ;

3° trois membres du comité de direction ». ».

JUSTIFICATION

Le gouvernement a justifié la modification de la composition du conseil d'administration par un souci de « corporate governance ».

Or, cette « corporate governance » serait utilement servie par la présence, au sein du conseil d'administration, de plusieurs administrateurs qui, sans influencer directement le vote final, aideraient les administrateurs ayant voix délibérative en leur apportant

a) d'une part, le savoir-faire de l'entreprise même (quelques membres du comité de direction) et les sensibilités des organisations de travailleurs ;

b) anderzijds ook de «know-how» en de visie van het mobiliteitsbeleid van de gewesten.

Op deze wijze zullen de beslissingen van de raad van bestuur ook meer verantwoord zijn.

Yves LETERME (CD&V)
Jos ANSOMS (CD&V)

b) d'autre part, le savoir-faire et la connaissance de la politique de mobilité des régions.

De cette manière, les décisions du conseil d'administration seront également mieux fondées.