

— lening 11,75 % 1984-1993 (code 220) van de Belgische Staat, die op 24 januari 1993 op eindvervaldag komt;
— lening 11,50 % 1985-1993 (code 221) van de Belgische Staat, die op 30 januari 1993 op eindvervaldag komt.

Art. 3. De lijnen van lineaire obligaties voorgesteld voor de omruiling zijn :

- lineaire obligaties 9 % — 30 juli 1998;
- lineaire obligaties 8,75 % — 25 juni 2002;
- lineaire obligaties 8,50 % — 1 oktober 2007.

Art. 4. De valutadatum van deze omruiling is vastgesteld op 23 oktober 1992.

Art. 5. De bruto opgelopen interesten op de lineaire obligaties sinds hun uitgiftedatum of sinds de datum waarop de interesten beginnen te lopen tot de valutadatum, door de inschrijver aan de Belgische Staat verschuldigd, worden berekend volgens de formule :

- voor de lineaire obligaties 9 % — 30 juli 1998 :
nominaal kapitaal x 9 % x 89/360
- voor de lineaire obligaties 8,75 % — 25 juni 2002 :
nominaal kapitaal x 8,75 % x 124/360
- voor de lineaire obligaties 8,50 % — 1 oktober 2007 :
nominaal kapitaal x 8,50 % x 28/360.

Art. 6. Dit besluit treedt in werking de dag van zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel, 12 oktober 1992.

Ph. MAYSTADT

— l'emprunt 11,75 % 1984-1993 (code 220) de l'Etat belge, venant à échéance finale le 24 janvier 1993;
— l'emprunt 11,50 % 1985-1993 (code 221) de l'Etat belge, venant à échéance finale le 30 janvier 1993;

Art. 3. Les lignes d'obligations linéaires proposées à l'échange sont :

- les obligations linéaires 9 % — 30 juillet 1998;
- les obligations linéaires 8,75 % — 25 juin 2002;
- les obligations linéaires 8,50 % — 1er octobre 2007.

Art. 4. La date valeur de cet échange est fixée au 29 octobre 1992.

Art. 5. Les intérêts bruts courus sur les obligations linéaires depuis leur date d'émission ou de prise de cours jusqu'à la date valeur d'échange, et dus par le souscripteur à l'Etat belge sont calculés selon la formule :

- pour les obligations linéaires 9 % — 30 juillet 1998 :
Capital nominal x 9 % x 89/360
- pour les obligations linéaires 8,75 % — 25 juin 2002 :
Capital nominal x 8,75 % x 124/360
- pour les obligations linéaires 8,50 % — 1er octobre 2007 :
Capital nominal x 8,50 % x 28/360.

Art. 6. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 12 octobre 1992.

Ph. MAYSTADT

MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

N. 92 — 2568

[C — 14250]

Koninklijk besluit houdende goedkeuring van het eerste beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en tot vaststelling van maatregelen met betrekking tot deze Maatschappij

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat, na overleg in Ministeraad, aan Uwe Majesteit ter ondertekening wordt voorgelegd, strekt, voor wat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.) betreft, tot uitvoering van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Door zijn bepalingen worden het statuut van de N.M.B.S. en haar betrekkingen met de Staat grondig gewijzigd.

HOOFDSTUK I. — *Indeling van de N.M.B.S. bij de autonome overheidsbedrijven*

Afdeling 1

Goedkeuring van het eerste beheerscontract van de N.M.B.S.

Artikel 1. Dit artikel keurt het eerste beheerscontract gesloten tussen de Staat en de N.M.B.S. goed; de datum van inwerkingtreding van bedoeld contract is dezelfde als de datum van inwerkingtreding van dit besluit, zijnde de dag van zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Krachtens artikel 3, § 5 van de wet van 21 maart 1991, is dit contract geen reglement en is het dus geen integrerend deel van het ontwerp.

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 92 — 2568

[C — 14250]

Arrêté royal portant approbation du premier contrat de gestion de la Société nationale des Chemins de fer belges et fixant des mesures relatives à cette Société

RAPPORT AU ROI

Sire,

L'arrêté royal qui est soumis à la signature de Votre Majesté après délibération du Conseil des Ministres vise à exécuter, en ce qui concerne la Société nationale des Chemins de fer belges (S.N.C.B.), la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Par l'ensemble des dispositions qu'il contient, le statut de la S.N.C.B., ainsi que ses relations avec l'Etat, sont profondément modifiés.

CHAPITRE 1er. — *Classement de la S.N.C.B. parmi les entreprises publiques autonomes*

Section 1

Approbation du premier contrat de gestion de la S.N.C.B.

Article 1er. Cet article approuve le premier contrat de gestion conclu entre l'Etat et la S.N.C.B.; la date d'entrée en vigueur de ce contrat est la même que la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, soit le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

En vertu de l'article 3, § 5 de la loi du 21 mars 1991, ce contrat ne constitue pas un règlement et ne fait donc pas partie intégrante du projet.

Afdeling 2

Wijzigingen aan de wet van 23 juli 1926
tot oprichting van de N.M.B.S.

Art. 2. Dit artikel wijzigt de aard van de inbreng van de Staat in de N.M.B.S. op het tijdstip van haar oprichting en dit als gevolg van de bepalingen van artikel 3.

Het tijdelijk recht tot exploitatie of genot wordt vervangen door een recht van volle eigendom. Het nieuwe recht slaat op het geheel van de roerende en onroerende goederen die het spoorwegnet uitmaken op het ogenblik dat dit besluit van kracht wordt.

Er werd beschouwd dat de wetgever de Koning impliciet gemachtigd heeft onverenigbaarheden recht te zetten. In dit geval zou een beperkende interpretatie inderdaad de mogelijkheid die geloden wordt door artikel 10, § 3 van de wet van 21 maart 1991 schaden en niet toelaten aan de N.M.B.S. dezelfde voorwaarden te bieden als deze die aan de handelsvennootschappen en aan de andere autonome overheidsbedrijven zijn toebedeeld; in voorkomend geval zou haar maatschappelijke duur tot het jaar 2001 beperkt zijn.

Art. 3. Artikel 3 staat niet alleen voor de voorwaarden vast voor de overdracht van het staatspoorwegennet aan de N.M.B.S., bij toepassing van de bepalingen van artikel 10, § 3 van de wet van 21 maart 1991, maar voert deze overdracht eveneens door.

Niets in deze wet en, inzonderheid in zijn artikel 10, § 3, belet dat deze overdracht bij dit besluit plaatsvindt, te meer dat het aan strengere vormvereisten onderworpen is (onder meer beraadslaging in Ministerraad). De Koning is er inderdaad niet toe gehouden in het besluit houdende goedkeuring van het eerste beheerscontract zich te beperken tot de maatregelen die de wet hem uitdrukkelijk machtigt bij dit besluit te nemen.

Door deze overdracht, die van rechtswege geschiedt en die tegenstelbaar is aan derden vanaf het ogenblik waarop dit besluit van kracht wordt, neemt de N.M.B.S. alle rechten en verplichtingen van de Staat over verbonden met de goederen, die aan haar door dit artikel worden overgedragen.

De lijst van deze goederen zal bij koninklijk besluit worden vastgesteld en in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt.

Deze bepaling heeft geen nadelige gevolgen voor de Staat vermits de N.M.B.S. krachtens artikel 167 van de programmawet van 30 december 1988 al goederen mag verkopen en de opbrengst ervan innen. Het nagestreefd doel is een volledige duidelijkheid terzake te bekomen.

De N.M.B.S. krijgt aldus een grotere autonomie t.o.v. de goederen van de spoorwegen.

De wijziging van de Staatsinbreng is belangrijk omdat het vroeger recht om het net gedurende 75 jaar te exploiteren, het bestaan van de N.M.B.S. in feite beperkte.

De overdracht van de volle eigendom van het net waarborgt aan de N.M.B.S. een bestaan onder gelijkaardige voorwaarden als die voor de handelsvennootschappen.

Art. 4. Dit artikel heft verschillende artikelen op van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S. :

— artikel 6 wordt opgeheven omdat de samengeordende wetten op de handelsvennootschappen nu op de N.M.B.S. toepasselijk zijn; alle bepalingen over de bevoorrechte aandelen blijven toepasselijk; zij worden bijeengebracht in artikel 9 van de wet van 23 juli 1926;

— de artikelen 8 en 8bis betreffende het toezicht en de controle op de N.M.B.S. worden opgeheven omdat zij niet verenigbaar zijn, met respectievelijk de artikelen 25 en 23 van de wet van 21 maart 1991.

De opheffing van deze artikelen steunt op dezelfde argumenten als deze die gelden voor artikel 2 van het ontwerp. In dit geval dient er bovendien rekening mee gehouden te worden dat de wetgever de Koning niet de mogelijkheid geboden heeft de N.M.B.S. om te vormen tot een naamloze vennootschap van publiek recht maar Hem hiertoe heeft verplicht bij artikel 38, § 3 en § 7 van de wet van 21 maart 1991.

Art. 5. Artikel 5 vervangt artikel 9 van de wet van 23 juli 1926. Het hergroepeert alle bepalingen van die wet die bepalen welke regeling toepasselijk is op de onder het publiek verspreide bevoorrechte aandelen van de N.M.B.S. Vermits die regeling vastgesteld werd bij de oprichting van de N.M.B.S., blijft zij behouden en gewaarborgd tot in het jaar 2001.

Art. 6. Artikel 6 heft de artikelen 11 en 12 van de wet van 23 juli 1926 op. Deze behandelen de uitgifte en terugkoopmechanismen van de bevoorrechte aandelen van de N.M.B.S. en de samenstelling van een bedrijfskapitaal.

Section 2

Modifications à la loi du 23 juillet 1926
créant la S.N.C.B.

Art. 2. Cet article modifie la nature de l'apport fait par l'Etat à la S.N.C.B. au moment de sa création suite aux dispositions de l'article 3.

A un droit d'exploitation ou de jouissance qui était temporaire, se substitue un droit de pleine propriété. Le nouveau droit porte sur l'ensemble des biens meubles et immeubles constituant le réseau ferroviaire au moment de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Il a été considéré que le législateur a implicitement autorisé le Roi à rectifier les incompatibilités. Dans le cas présent, une interprétation restrictive invaliderait, en effet, la faculté donnée par l'article 10, § 3 de la loi du 21 mars 1991 et ne permettrait pas de garantir à la S.N.C.B. des conditions identiques à celles prévalant pour les sociétés commerciales et pour les autres entreprises publiques autonomes; le cas échéant, sa durée de vie serait limitée à 2001.

Art. 3. L'article 3 a non seulement pour objet de fixer les conditions du transfert du réseau des chemins de fer de l'Etat à la S.N.C.B., ceci en application des dispositions de l'article 10, § 3 de la loi du 21 mars 1991, mais aussi d'opérer ce transfert.

Rien ne s'oppose dans la loi précitée et, en particulier, en son article 10, § 3 à ce que ce transfert soit opéré par le présent arrêté, d'autant plus que ce dernier est soumis à des conditions de forme plus sévères (délibération en Conseil des Ministres, notamment). Le Roi n'est en effet pas tenu, dans l'arrêté approuvant le premier contrat de gestion, à ne faire que ce à quoi la loi l'habilite expressément à faire par ce seul arrêté.

Par ce transfert, qui se fait de plein droit et qui est opposable aux tiers au moment où le présent arrêté entre en vigueur, la S.N.C.B. succède aux droits et obligations de l'Etat relatifs aux biens qui lui sont transférés par cet article.

La liste reprenant ces biens sera dressée par arrêté royal et publiée au *Moniteur belge*.

La disposition n'entraîne aucune répercussion dommageable pour l'Etat puisque, en vertu de l'article 167 de la loi programme du 30 décembre 1988, la S.N.C.B. peut déjà vendre des biens et encaisser le produit de la vente. L'objectif poursuivi est d'assurer la totale clarté en la matière.

La S.N.C.B. se voit ainsi conférer une plus grande autonomie à l'égard des biens ferroviaires.

La modification de l'apport de l'Etat est importante parce que l'ancien droit d'exploiter le réseau pendant 75 ans limitait de fait la durée de la S.N.C.B.

Le transfert de la pleine propriété du réseau garanti à la S.N.C.B. une durée dans des conditions identiques à celles prévalant pour les sociétés commerciales.

Art. 4. Cet article a pour effet d'abroger différents articles de la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B. :

— l'article 6 est abrogé parce que la S.N.C.B. devient assujettie à l'application des lois coordonnées sur les sociétés commerciales; toutes les dispositions concernant les actions privilégiées sont maintenues; elles sont regroupées à l'article 9 de la loi du 23 juillet 1926;

— les articles 8 et 8bis relatifs à la surveillance et à la tutelle de la S.N.C.B. sont abrogés parce qu'ils ne sont pas compatibles avec, respectivement, les articles 25 et 23 de la loi du 21 mars 1991.

L'abrogation de ces articles s'appuie sur les mêmes arguments que ceux avancés en ce qui concerne l'article 2 du projet. Dans le cas présent, il convient de tenir compte, en outre, que le législateur n'a pas offert au Roi la faculté de transformer la S.N.C.B. en société anonyme de droit public, mais l'a contraint à le faire par l'article 38, § 3 et § 7 de la loi du 21 mars 1991.

Art. 5. L'article 5 remplace l'article 9 de la loi du 23 juillet 1926. Il a pour effet de regrouper toutes les dispositions de cette loi qui déterminent le régime applicable aux actions privilégiées de la S.N.C.B., qui sont réparties dans le public. Puisque ce régime avait été décidé au moment de la création de la S.N.C.B., il est maintenu et garanti jusqu'en l'an 2001.

Art. 6. L'article 6 abroge les articles 11 et 12 de la loi du 23 juillet 1926. Ceux-ci traitent des mécanismes d'émission et de rachat des actions privilégiées de la S.N.C.B., ainsi que de la constitution d'un fonds de roulement.

De bepalingen van die artikelen zijn respectievelijk verouderd en inopportuun geworden omdat, bij behoud van artikel 12, zij te naderlijke financiële gevolgen voor de Staat zouden impliceren. Bovendien stemmen zij niet overeen met de doelstellingen van de wet van 21 maart 1991.

De opheffing van de artikelen 11 en 12 van dezelfde wet voorgeschreven bij artikel 6 steunt op dezelfde argumenten als deze die gelden voor artikel 2 van het ontwerp.

Art. 7. Rekening houdend met de voorheen aan artikel 13 van de wet van 23 juli 1926 aangebrachte wijzigingen en gelet op inzonderheid de bepalingen van artikel 32 van de wet van 21 maart 1991, geven de eerste vijf leden van bedoeld artikel enkel nog de toestand op het ogenblik van de oprichting van de Maatschappij weer.

De volgende twee leden van artikel 7 zijn een noodzakelijke aanpassing die strekt tot het in overeenstemming brengen met de bepalingen van de wet van 21 maart 1991.

Art. 8. Dit artikel heft verschillende artikelen op van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S., inzonderheid :

— artikel 16 dat onverenigbaar is met de artikelen 9 en 164 van de wet van 21 maart 1991; door artikel 164 worden inzonderheid de koninklijke besluiten nr. 174 van 30 december 1982 en nr. 238 van 31 december 1983 betreffende de jaarlijkse aanpassing van de tarieven van het reizigersvervoer die de N.M.B.S. toepast, opgeheven;

— artikel 18 dat onverenigbaar is met artikel 10 van de wet van 21 maart 1991 dat bepaalt dat de autonome overheidsbedrijven binnen de grenzen van hun maatschappelijk doel, vrij beslissen over de verwerving, de aanwending en de vervreemding van hun lichamelijke en onlichamelijke goederen, de vestiging of opheffing van zakelijke rechten op deze goederen, alsook over de uitvoering van dergelijke beslissingen;

— artikel 19 dat onverenigbaar is met de bepalingen van artikel 27 van de wet van 21 maart 1991 dat handelt over de boekhouding en de jaarrekening van de autonome overheidsbedrijven.

Afdeling 3. — Wijzigingen aan specifieke wettelijke bepalingen met betrekking tot de N.M.B.S.

Art. 9. Artikel 9 vult artikel 164 van de programmawet van 30 december 1988 aan met het oog op zijn overeenstemming met artikel 156 van de wet van 21 maart 1991 dat aan de N.M.B.S. opdrachten van openbare dienst toewijst, onder meer op het vlak van het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst aan de ene kant, en van het verwerven en de aanleg van de spoorweginfrastructuur aan de andere kant.

Het vindt zijn grondslag in artikel 2, § 1, 1e lid van de wet van 21 maart 1991 dat stelt dat de Koning gemachtigd is de wettelijke bepalingen met betrekking tot de financiering van de N.M.B.S., die onverenigbaar zijn met bedoelde wet, aan te vullen.

Gelet op bovenvermelde bepaling van de wet van 21 maart 1991 is het niet langer logisch dat de Staat nog met aandelen wordt vergoed voor haar financiering van de investeringen met betrekking tot het rollend materieel dat integraal of voor een deel gebruikt wordt voor prestaties van openbare dienst alsook voor het verwerven en de aanleg van spoorweginfrastructuur.

Het maatschappelijk kapitaal van de N.M.B.S. wordt daardoor niet meer verhoogd ten belope van de bedragen die de Staat voor de financiering van deze investeringen toekent.

Krachtens artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 worden de aangelegenheden in verband met de financiering van die investeringen door toedoen van de Staat door het beheerscontract van de N.M.B.S. geregeld.

Art. 10. Overeenkomstig artikel 2, § 1, 1e lid van de wet van 21 maart 1991, dienen de nodige maatregelen te worden genomen om de structuur van de balans van de N.M.B.S. aan te passen aan het nieuwe statuut dat haar wordt toegekend.

Gelet op dit nieuwe statuut dienen uit de balans van de N.M.B.S. de anomalieën te worden verwijderd die voortvloeien uit voorheen genomen bepalingen of beslissingen en een nieuwe bepaling te stellen worden ingelast om de Maatschappij in de mogelijkheid te stellen om volgens haar nieuw statuut van autonoom overheidsbedrijf te kunnen handelen. Zodoende wordt zij op gelijke voet gezet met de bedrijven die onder de toepassing vallen van de samengevoerde wetten op de handelsvennootschappen. Hierdoor wordt de herstructurering van de balans van de N.M.B.S. die verwezenlijkt wordt bij artikel 164 van de programmawet van 30 december 1988, aangevuld.

Les dispositions contenues dans ces articles sont devenues, respectivement, obsolètes et inopportunes parce que, en cas de maintien de l'article 12, elles impliqueraient des conséquences financières par trop défavorables pour l'Etat. Par ailleurs, elles ne sont pas conformes aux objectifs de la loi du 21 mars 1991.

L'abrogation des articles 11 et 12 de la même loi prévue par l'article 6 s'appuie sur les mêmes arguments que ceux exposés en ce qui concerne l'article 2 du projet.

Art. 7. En tenant compte des modifications antérieures apportées à l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 et en considérant, notamment, les dispositions contenues dans l'article 32 de la loi du 21 mars 1991, les cinq premiers alinéas dudit article ne reflètent plus que la situation prévalant au moment de la création de la Société.

Les deux alinéas suivants de l'article 7 ont pour objet de procéder à une nécessaire adaptation visant une mise en conformité avec les dispositions de la loi du 21 mars 1991.

Art. 8. Cet article abroge différents articles de la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B., notamment :

— l'article 16, qui est incompatible avec les articles 9 et 164 de la loi du 21 mars 1991; l'article 164 abrogé, notamment, les arrêtés royaux n° 174 du 30 décembre 1982 et n° 238 du 31 décembre 1983 concernant l'adaptation annuelle des tarifs pour le transport de voyageurs appliqués par la S.N.C.B.;

— l'article 18, qui est incompatible avec l'article 10 de la loi du 21 mars 1991 qui dispose que les entreprises autonomes 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 de la suppression de droits réels sur ces biens, ainsi que de l'exécution de telles décisions;

— l'article 19, qui n'est pas compatible avec les dispositions de l'article 27 de la loi du 21 mars 1991 qui traite de la comptabilité et des comptes annuels des entreprises publiques autonomes.

Section 3. — Modifications à des dispositions légales spécifiques concernant la S.N.C.B.

Art. 9. L'article 9 a pour effet de compléter l'article 164 de la loi-programme du 30 décembre 1988 afin d'assurer la conformité avec l'article 156 de la loi du 21 mars 1991 qui impartit à la S.N.C.B. des missions de service public dans les domaines, entre autres, du transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, d'une part, et de l'acquisition et de la construction de l'infrastructure ferroviaire, d'autre part.

Il trouve un fondement dans l'article 2, § 1er, alinéa 1er, de la loi du 21 mars 1991, disposant que le Roi est habilité à compléter les dispositions législatives consacrées au financement de la S.N.C.B., qui sont incompatibles avec la loi précitée.

Vu la disposition précitée de la loi du 21 mars 1991, il devient illogique que soit encore rémunéré en actions le financement à l'intermédiaire de l'Etat des investissements concernant le matériel roulant affecté, en tout ou en partie, à l'exécution des prestations de service public et l'acquisition et la construction de l'infrastructure ferroviaire.

Le capital social de la S.N.C.B. n'est, de ce fait, plus augmenté à concurrence du montant des sommes allouées par l'Etat pour le financement de ces investissements.

En vertu de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991, les questions en relation avec le financement à l'intermédiaire de l'Etat de ces investissements sont réglées dans le contrat de gestion de la S.N.C.B.

Art. 10. Conformément à l'article 2, § 1er, alinéa 1er de la loi du 21 mars 1991, il convient de prendre les mesures qui s'imposent pour adapter la structure du bilan de la S.N.C.B. au tout nouveau statut qui lui est conféré.

Vu ce nouveau statut, il faut éliminer du bilan de la S.N.C.B. des anomalies qui résultent de dispositions ou de décisions prises antérieurement, et introduire une nouvelle disposition destinée à permettre à la Société d'agir selon son nouveau statut d'entreprise publique autonome, pour l'aligner sur la situation des entreprises régies par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales, ceci en complétant la restructuration bilantaire de la S.N.C.B. réalisée par le biais de l'article 164 de la loi-programme du 30 décembre 1988.

Deze herschikking van de balans van de N.M.B.S. is gebeurd per 30 juni 1992, zijnde de datum waarop de rekeningen van de Maatschappij goedgevonden werden bij toepassing van artikel 38 van de wet van 21 maart 1991.

Vooreerst wordt er een voorziening voor risico's en kosten ten belope van 12 miljard frank aangelegd door afname van eenzelfde bedrag van het door de Staat geplaatst kapitaal, zonder via de resultatenrekening te transiteren.

Zij is gerechtvaardigd door het feit dat de structuur en de werkmiddelen van de Maatschappij moeten aangepast worden, niet alleen aan de doelstellingen van het eerste beheerscontract van de N.M.B.S., maar ook aan de eisen die voortvloeien uit haar nieuw statuut van autonoom overheidsbedrijf alsook aan de behoeften die voortvloeien uit de nationale en internationale transportmarkt waarbinnen de concurrentie als maar groter wordt.

Hier dienen inspanningen te worden gedaan voor de herstructurering en de modernisering van de Maatschappij in al haar gedeeltes, voor een versnelde modernisering van het rollend materieel en voor een meer gespecialiseerde beroepsopleiding.

De kosten die uit deze inspanningen voortvloeien worden op 9 miljard frank geraamd; de aangelegde voorziening houdt eveneens rekening met een bedrag van 3 miljard frank bestemd voor de dekking van de financiële lasten die bedoelde kosten met zich meebrengen.

De aanleg van deze voorziening, die volledig in overeenstemming is met de wetgeving op de boekhoudwet heeft geen financiële gevolgen voor de Rijksbegroting.

Artikel 10 verwijderd vervolgens uit de balans van de N.M.B.S. sommige anomalieën die het gevolg zijn van vroegere bepalingen of beslissingen, teneinde de ordening van de balans volkomen in overeenstemming te brengen met de nieuwe verhoudingen tussen de Staat en de N.M.B.S., die de wet van 21 maart 1991 heeft ingevoerd.

— Vermits, inzonderheid de eigendom van de spoorweginfrastructuur krachtens artikel 3 van het ontwerp aan de N.M.B.S. wordt overgedragen, is de inschrijving van het exploitatierecht op de balans van de Maatschappij niet langer gegrond. Ter informatie: dit recht bedroeg één miljard vijfhonderddertig miljoen frank (1 530 000 000 F) op 31 december 1991.

De maatregel bestaat erin, uit het actief van de balans de tegenwaarde van het recht op 31 december 1991 te schrappen en aan de passiefzijde het maatschappelijk kapitaal met eenzelfde bedrag te verminderen.

Deze maatregel heeft geen financieel gevolg voor de Rijksbegroting.

— Sinds het boekjaar 1984 vermeldt de rubriek X, « Overlopende rekeningen », op het actief van de balans van de N.M.B.S., jaarlijks een bedrag dat gelijk is aan de personeelsuitgaven voor de maand december van ieder dienstjaar.

Dit zijn de gevolgen voor de N.M.B.S. van de toepassing van het koninklijk besluit nr. 279 van 30 maart 1984, waarbij de betaling na vervallen termijn van de wedde van de Rijksambtenaren werd ingevoerd. Zij vloeien voort uit de toepassing door de Staat van het systeem van het koninklijk besluit nr. 279 voor de vaststelling van de normalisatiekredieten toegekend aan de Maatschappij, terwijl zij voor ieder dienstjaar de werkelijke uitgaven voor elk normalisatiekrediet verder diende te boeken.

Krachtens artikel 3 van de wet van 21 maart 1991, wordt elke Staatsbijdrage aan een autonoom overheidsbedrijf in het beheerscontract geregeld. De mechanismen die hiertoe in het eerste beheerscontract van de N.M.B.S. werden ingeschreven, zijn onverenigbaar met de vroeger geldende principes, namelijk de normalisatie van de rekeningen en compensatie voor de verplichtingen die eigen zijn aan het begrip openbare dienst.

Om te vermijden dat het bedrag dat overeenstemt met de personeelsuitgaven van de maand december 1992 voor altijd als een schuldvordering van de Maatschappij op de Staat op het actief zou ingeschreven blijven, wordt met deze maatregel die schuldvordering geschrapt en de waarde van het maatschappelijk kapitaal op het passief tot datzelfde beloop vermindert. Ter informatie: deze schuldvordering bedroeg drie miljard zeshonderdenvier miljoen zehonderdduizend frank (3 604 700 000 F) op 31 december 1991.

De maatregel heeft geen financieel gevolg voor de Staat.

— Door de nieuwe financiële verhoudingen tussen de Staat en de N.M.B.S., ingevoerd door de wet van 21 maart 1991, is het niet meer logisch en toegelaten dat de Maatschappij vanaf het boekjaar 1993 verder aan de Staat het voorschot terugbetaalt dat deze haar, bij haar oprichting, als bedrijfskapitaal heeft toegekend.

Ce réaménagement du bilan de la S.N.C.B. est établi à la date du 30 juin 1992, soit la date à laquelle les comptes de la Société ont été certifiés en application de l'article 38 de la loi du 21 mars 1991.

Une provision pour risques et charges est, tout d'abord, constituée à concurrence de 12 milliards F., en prélevant le montant sur le capital souscrit par l'Etat, sans transition via le compte de résultats.

Elle est justifiée par le fait que la structure et les moyens opérationnels de la Société doivent être adaptés non seulement aux objectifs contenus dans le premier contrat de gestion de la S.N.C.B. mais aussi aux exigences découlant de son nouveau statut d'entreprise publique autonome, ainsi qu'aux besoins résultant d'un marché national et international des transports au sein duquel la concurrence devient de plus en plus ardue.

Cette situation d'ensemble impose des efforts de restructuration et de modernisation structurelle à tous les échelons de la Société, des efforts de modernisation accélérée de son parc de matériel roulant et des efforts de formation professionnelle plus spécialisée.

Les coûts afférents à ces efforts sont estimés à 9 milliards F.; la provision constituée tient également compte d'un montant de 3 milliards F., lequel est prévu pour couvrir les charges financières que ces coûts engendreront.

La constitution de cette provision, qui est totalement compatible avec la législation se rapportant à la comptabilité des entreprises, n'entraîne aucune conséquence pour le budget de l'Etat.

L'article 10 a, ensuite, pour objet d'éliminer du bilan de la S.N.C.B. certaines anomalies qui résultent de dispositions ou de décisions prises antérieurement, afin de rendre la présentation du bilan en totale harmonie avec les nouvelles relations entre l'Etat et la S.N.C.B. instaurées par la loi du 21 mars 1991.

— Puisque, notamment, la propriété de l'infrastructure ferroviaire est transférée à la S.N.C.B. en vertu de l'article 3 du projet, l'inscription du droit d'exploitation au bilan de la Société est devenue sans objet. A titre d'information, ce droit s'élève à un milliard cinq cent trente millions de francs (1 530 000 000 F) au 31 décembre 1991.

La mesure consiste à effacer ce droit de l'actif du bilan pour sa valeur au 31 décembre 1991 et à diminuer, à due concurrence, la valeur du capital social figurant au passif.

Cette mesure n'entraîne aucune conséquence pour le budget de l'Etat.

— Depuis l'exercice comptable de l'année 1984, la rubrique X de l'actif du bilan de la S.N.C.B., intitulée « Comptes de régularisation », reprend annuellement un montant égal aux dépenses en personnel du mois de décembre afférentes à chaque exercice.

Il s'agit des conséquences, pour la S.N.C.B., de l'application de l'arrêté royal n° 279 du 30 mars 1984 instaurant le paiement des agents de l'Etat à terme échu. Elles résultent du fait que l'Etat avait appliqué le système de l'arrêté royal n° 279 précité pour la détermination des crédits de normalisation alloués à la Société, alors que cette dernière devait continuer à imputer à chaque exercice comptable les dépenses réelles afférentes à chacun d'entre eux.

En vertu de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991, toute intervention financière de l'Etat en faveur d'une entreprise autonome est réglée dans le cadre du contrat de gestion. Les mécanismes prévus à cette fin dans le premier contrat de gestion de la S.N.C.B. sont incompatibles avec les principes prévalant antérieurement, à savoir: la normalisation des comptes et la compensation pour des obligations inhérentes à la notion de service public.

Pour éviter que le montant correspondant aux dépenses en personnel du mois de décembre 1992 reste éternellement inscrit à l'actif du bilan à titre de créance de la Société sur l'Etat, la mesure proposée consiste à effacer cette créance et à diminuer, à due concurrence, la valeur du capital social figurant au passif. A titre d'information, cette créance s'élevait à trois milliards six cent quatre millions sept cent mille francs (3 604 700 000 F) au 31 décembre 1991.

Cette mesure n'entraîne aucune conséquence financière pour l'Etat.

— En raison des nouvelles relations financières entre l'Etat et la S.N.C.B. instaurées par la loi du 21 mars 1991, il n'est plus logique, ni admissible que, à partir de l'exercice comptable de 1993, la Société continue à rembourser à l'Etat l'avance que celui-ci lui avait octroyée au moment de sa création pour constituer son fonds de roulement.

Ter informatie : op 1 januari 1992, was de N.M.B.S. nog zesenzeventig miljoen vierhonderdzeventigduizend tweehonderd frank (76 457 200 F) aan de Staat verschuldigd.

De voorgestelde maatregel annuleert deze schuld van de Maatschappij aan de Staat.

Voor de Staat heeft de maatregel tot gevolg dat hij, van 1993 tot 2001, inkomsten ten belope van zesenzeventig miljoen vierhonderdzeventigduizend tweehonderd frank (76 457 200 F) en de interesten erop zal moeten derven.

Als tegenprestatie zal de Staat zijn deelneming in het kapitaal van de N.M.B.S. met eenzelfde bedrag vermeerderen.

Het gecumuleerd resultaat van deze drie maatregelen wordt geconcretiseerd door een globale vermindering van de deelneming van de Staat in het maatschappelijk kapitaal van de N.M.B.S.

De op 30 juni 1992 gecertificeerde staat van activa en passiva had de maatregel in aanmerking genomen die ertoe strekte, de schuld bij de Dienst van het Sekwester, die onder rubriek IX C.1 op het passief van de balans van de N.M.B.S. is vermeld, te annuleren; deze schuld betreft vroegere leveringen door die Dienst; op 30 juni 1992 bedroeg ze honderdzesentachtig miljoen tweehonderdachtentwintigduizend achthonderd vijfenveertig frank (186 228 845 F).

Ingevolge de opmerking van de Raad van State is de bepaling die strekte tot de annulering van deze schuld, niet meer opgenomen in het ontwerp.

Afdeling 4. — Indeling van de N.M.B.S. bij de autonome overheidsbedrijven

Art. 11. Ter uitvoering van artikel 1, § 2, van de wet van 21 maart 1991 is de N.M.B.S. niet langer ingedeeld bij de « instellingen van openbaar nut » bedoeld bij de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle van deze instellingen.

Art. 12. Ter uitvoering van artikel 1, § 3, van de wet van 21 maart 1991, is de N.M.B.S. ingedeeld bij de autonome overheidsbedrijven die onder de toepassing vallen van deze wet.

HOOFDSTUK II. — Omzetting van de N.M.B.S. in naamloze vennootschap van publiek recht

Afdeling 1

Wijzigingen van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S.

Art. 13. Ter uitvoering van de artikelen 37 en 38, § 7, van de wet van 21 maart 1991, verleent artikel 13 aan de N.M.B.S. de rechtsvorm van naamloze vennootschap van publiek recht; zij is dus onderworpen aan de wettelijke en reglementaire bepalingen van het handelsrecht die op de naamloze vennootschappen toepasselijk zijn voor al hetgeen niet uitdrukkelijk wordt bepaald door of krachtens de wet van 21 maart 1991 of door of krachtens enige andere specifieke wet.

Krachtens artikel 38, §§ 1 en 7, van de wet van 21 maart 1991 werd de staat van de activa en van de passiva van de N.M.B.S. op datum van 30 juni 1992 opgemaakt. De conclusies van de bedrijfsrevisor belast met het opmaken van een verslag over deze staat zijn hierna opgenomen, overeenkomstig het voorschrift van voornoemd artikel 38 :

« Ondergetekenden, Fernand Detaille en Herman Van Impe, bedrijfsrevisoren, hebben de eer U verslag uit te brengen over de opdracht die de Heer Guy Coëme, Vice-Premier en Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven hen heeft toevertrouwd met het schrijven d.d. 22 juli 1992 en dit krachtens artikel 38, § 1 en § 7 van de wet van 21 maart 1991.

De uitvoering van onze taak gebeurde conform de algemene controlenormen van het Instituut der Bedrijfsrevisoren en omvatte ondermeer steekproeven, vergelijkingen en andere controle procedures met betrekking tot de waarderings, het bestaan en het waarheidsgetrouw karakter van de boekhoudkundige staat, alsook een algemeen nazicht van de administratieve en boekhoudkundige procedures en van het systeem van interne controle.

In dit kader herinneren de bedrijfsrevisoren eraan dat de N.M.B.S. meerdere wisselverrichtingen heeft uitgevoerd, en bevestigen dat naar hun mening, de momenteel van kracht zijnde procedures zouden moeten worden aangepast, opdat zij zouden waarborgen dat :

1. alle transacties, van bij de verbintenis, systematisch geboekt worden worden, daar waar zij op dit ogenblik slechts geboekt worden in termen van netto-resultaat;

2. de financiële diensten en de diensten boekhouding de netto-wisselpositie in elke valuta zouden kennen, opgedeeld in contant- en termijnverrichtingen;

A titre d'information, un montant de septante-six millions quatre cent cinquante-sept mille deux cents francs (76 457 200 F) restait dû par la Société à l'Etat au 1er janvier 1992.

La mesure proposée a pour effet d'annuler cette dette de la Société envers l'Etat.

Elle entraîne une conséquence financière pour l'Etat qui, entre 1993 et 2001, sera privé, d'une part, d'une rentrée équivalente aux septante-six millions quatre cent cinquante-sept mille deux cents francs (76 457 200 F) précités, et d'autre part, des intérêts qui sont calculés sur cette somme.

En contrepartie de cette mesure et à due concurrence, l'Etat prendra une participation accrue dans le capital de la S.N.C.B.

Le résultat cumulé de ces trois mesures se concrétise par une diminution globale de la participation de l'Etat dans le capital social de la S.N.C.B.

L'état certifié des comptes au 30 juin 1992 avait tenu compte de la mesure qui visait à annuler la dette envers l'Office des Séquestres reprise sous la rubrique IX C.1 au passif du bilan de la S.N.C.B., dette qui concernait des fournitures effectuées précédemment par ledit Office; au 30 juin 1992, cette dette s'élevait à cent quatre vingt-six millions deux cent-vingt-huit mille huit cent quarante-cinq francs (186 228 845 F).

Comme suite à la remarque du Conseil d'Etat, la disposition prévoyant l'annulation de cette dette n'est plus reprise au projet.

Section 4. — Classement de la S.N.C.B. parmi les entreprises publiques autonomes

Art. 11. En exécution de l'article 1er, § 2, de la loi du 21 mars 1991, la S.N.C.B. cesse d'être classée parmi les « organismes d'intérêt public » visés par la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de ces organismes.

Art. 12. En exécution de l'article 1er, § 3, de la loi du 21 mars 1991, la S.N.C.B. est classée parmi les entreprises publiques autonomes, régies par les dispositions de cette loi.

CHAPITRE II. — Transformation de la S.N.C.B. en société anonyme de droit public

Section 1re

Modifications à la loi du 23 juillet 1926, créant la S.N.C.B.

Art. 13. En exécution des articles 37 et 38, § 7, de la loi du 21 mars 1991, l'article 13 confère à la S.N.C.B. la forme juridique de société anonyme de droit public; elle est, dès lors, soumise aux dispositions légales et réglementaires de droit commercial qui sont applicables aux sociétés anonymes pour tout ce qui n'est pas expressément autrement prévu par ou en vertu de la loi du 21 mars 1991 ou par ou en vertu d'une loi spécifique quelconque.

En vertu de l'article 38, §§ 1er et 7, de la loi du 21 mars 1991, l'état de la situation de l'actif et du passif de la S.N.C.B. a été arrêté au 30 juin 1992. Les conclusions du réviseur d'entreprises chargé de faire rapport sur cet état sont reprises ci-après, conformément au prescrit dudit article 38 :

« Nous soussignés, Fernand Detaille et Herman Van Impe, réviseurs d'entreprises, désignés par Monsieur Guy Coëme, Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques, par lettre du 22 juillet 1992, pour accomplir la mission prévue à l'article 38, § 1er et § 7 de la loi du 21 mars 1991, avons l'honneur de vous faire rapport sur l'exécution de cette mission.

Notre examen a été effectué conformément aux normes générales de révision arrêtées par l'Institut des Réviseurs d'Entreprises et a dès lors comporté les sondages et les procédures de contrôle nécessaires et notamment les recoupements et toutes autres méthodes de contrôle d'évaluation, d'existence et de vraisemblance ainsi qu'une revue générale des procédures administratives et comptables et du système de contrôle interne.

A ce sujet, les réviseurs rappellent que la S.N.C.B. procède à de nombreuses opérations en matière de change et confirment, qu'à leur avis, les procédures actuellement en cours devraient être modifiées en vue de s'assurer que :

1. toutes les transactions, dès qu'elles sont engagées, soient systématiquement comptabilisées, étant entendu qu'actuellement elles ne sont enregistrées qu'en termes de soldes nets;

2. les services comptables et financiers connaissent la position de change nette dans chaque devise, ventilée entre opérations au comptant et à terme;

3. er een volledige scheiding tussen de financiële diensten en de diensten boekhouding zou bestaan, derwijze dat de ene de verrichtingen uitvoert en de andere ze boekt en controleert; het geheel onder supervisie van de interne controledienst.

In het kader van hetgeen voorafgaat hebben wij, in samenwerking met de interne controlediensten, een bijzonder onderzoek verricht naar de wisselverrichtingen en de financiële verrichtingen in het algemeen, evenals naar de hierop betrekking hebbende delegaties van bevoegdheden. Dit onderzoek heeft de noodzaak aangetoond om voornoemde voorstellen binnen de kortst mogelijke termijn in te voeren en dit op niveau van alle uitvoerende diensten van de Maatschappij.

De boekhoudkundige staat geeft een samenvatting van de activa, de passiva en de verbintenissen per 30 juni 1992.

De omzetting van de N.M.B.S. in een naamloze vennootschap van publiek recht wordt uitgevoerd, overeenkomstig de bepalingen van artikel 38, § 7 van de wet van 21 maart 1991, op basis van deze boekhoudkundige staat per 30 juni 1992.

Bij de opstelling van de boekhoudkundige staat per 30 juni 1992 werd rekening gehouden met de bepalingen opgenomen in de ontwerpakte van het koninklijk besluit houdende de goedkeuring van het eerste beheerscontract voor de N.M.B.S. en die gedetailleerd werden in onderhavig verslag.

De toepassing van de ontwerpakte van het koninklijk besluit heeft op het boekhoudkundig vlak geleid tot :

1. de vorming van een voorziening van 12 miljard frank voor risico's en kosten bestemd voor de modernisering en de herstructurering van de N.M.B.S.

Deze voorziening is voor 9 miljard frank bestemd voor de modernisering en herstructurering van de N.M.B.S., voor de modernisering (versnelde) van transportmaterieel en voor de personeelsvorming, terwijl 3 miljard frank bestemd is voor de dekking van de financiële kosten die betrekking hebben op voornoemde projecten.

Deze voorziening werd gevormd, via de balans, door opname van het door de Staat geplaatst kapitaal;

2. de omzetting van bepaalde vorderingen van de Staat (262 686 045 F) in gewone aandelen.

Het betreft :

a) het voorschot dat door de Staat bij de oprichting werd toegestaan aan de N.M.B.S. voor de vorming van haar bedrijfskapitaal, namelijk 76 457 200 F, samengesteld uit 68 757 200 F schulden op meer dan één jaar en 7 700 000 F schulden op ten hoogste één jaar;

b) de schuld tegenover de Dienst van het Sekwester (186 228 845 F), met name de invorderingen betreffende locomotieven en rollend materieel die tijdens de oorlog 1940/1945 vervaardigd werden door de Belgische constructiewerkplaatsen op bevel van de bezetter;

3. Het verminderen van bepaalde balansrubrieken (5 302 648 641 F).

Het betreft :

a) de vermindering van het « recht tot exploitatie van het net » (Rubriek II van het actief), waarvan de boekwaarde op 30 juni 1992 1 453 000 000 F bedraagt;

b) de vermindering met 159 348 641 F van de vorderingen van de N.M.B.S. op de Staat (Rubriek VII A van het actief) betreffende de « investeringen van voor 1989 » gerealiseerd in het kader van de overeenkomsten, genoemd de herkapitalisatie, en waarvoor de Staat aandelen heeft ontvangen overeenkomstig artikel 164, § 1 van de programmawet van 30 december 1988;

c) de vermindering van de overlopende rekeningen van het actief (Rubriek X van het actief) met een bedrag dat equivalent is met één maand bezoldiging van het personeel voor 3 690 300 000 F.

Dit bedrag resulteert uit de toepassing van het koninklijk besluit nr. 279 van 30 maart 1984 houdende de betaling van het personeel van de Staat na verlopen termijn. De opname in de overlopende rekeningen van het actief van de balans was gerechtvaardigd rekening houdend met voornoemd koninklijk besluit voor de bepaling van de normalisatiekredieten toegekend aan de N.M.B.S.

De totale weerslag van de toepassing van de ontwerpakte van het koninklijk besluit houdende de goedkeuring van het eerste beheerscontract op het geplaatst kapitaal bedraagt 17 039 962 596 F afgerond 17 039 962 600 F.

Het geplaatst kapitaal bedraagt zodoende 30 495 609 300 F.

De diverse wijzigingen zijn opgenomen in de hierna volgende tabel.

2

3. la séparation complète existe entre les services financiers et les services comptables, de manière que l'un effectue les transactions et l'autre les enregistre et les contrôle, le tout supervisé par le service de contrôle interne.

Nous avons, à cette occasion, en collaboration avec les services de contrôle interne, procédé à un examen particulier des opérations de change et des opérations financières en général ainsi que des délégations de pouvoir relatives à celles-ci. Cet examen a démontré la nécessité de la mise en place, dans les plus brefs délais, des propositions précitées et de les étendre à tous les services d'exécution de la Société.

L'état comptable résume l'actif, le passif et les engagements à la date du 30 juin 1992.

La transformation de la S.N.C.B. en société anonyme de droit public s'effectue, conformément à l'article 38, § 7 de la loi du 21 mars 1991, sur base de cet état comptable au 30 juin 1992.

Il a été tenu compte pour l'établissement de la situation au 30 juin 1992 des dispositions contenues dans le projet d'arrêté royal qui portera approbation du premier contrat de gestion de la S.N.C.B. et qui ont été détaillées dans le présent rapport.

L'application du projet d'arrêté royal conduit sur le plan comptable à :

1. la constitution d'une provision de 12 milliards de francs pour risques et charges destinées à la modernisation et à la restructuration de la S.N.C.B.

Celle-ci est destinée à concurrence de 9 milliards de francs à la modernisation et à la restructuration de la S.N.C.B., à la modernisation (accélérée) du matériel de transport et à la formation du personnel ainsi qu'à concurrence de 3 milliards de francs à la couverture des charges financières afférentes aux frais précités.

Elle est, par l'intermédiaire du bilan, constituée par prélèvement sur le capital souscrit par l'Etat;

2. la conversion de certaines créances (262 686 045 F) de l'Etat en actions ordinaires.

Il s'agit de :

a) l'avance octroyée par l'Etat à la S.N.C.B. au moment de sa création pour constituer son fonds de roulement soit 76 457 200 F se décomposant en 68 757 200 F en dettes à plus d'un an et 7 700 000 F en dettes à un an au plus;

b) la dette envers l'Office des Séquestres (186 228 845 F) représentant des récupérations de locomotives et de matériel roulant fabriqués pendant la guerre 1940/1945 par des ateliers de constructions belges sur l'ordre de la puissance occupante;

3. l'effacement de certaines rubriques de l'actif du bilan (5 302 648 641 F).

Il s'agit de :

a) la réduction du « droit d'exploitation » (Rubrique II Actif) dont la valeur comptable au 30 juin 1992 s'élevait à 1 453 000 000 F;

b) la diminution de 159 348 641 F des créances de la S.N.C.B. sur l'Etat (Rubrique VII A Actif), relatives à des « investissements antérieurs à 1989 » réalisés dans le cadre des conventions dites de recapitalisation et pour lesquelles l'Etat a reçu des actions en vertu de l'article 164, § 1^{er} de la loi-programme du 30 décembre 1988;

c) l'annulation dans les comptes de régularisation de l'actif (Rubrique X Actif) des dépenses en personnel équivalentes à un mois de rémunération pour 3 690 300 000 F.

Ce montant résultait de l'application de l'arrêté royal n° 279 du 30 mars 1984 instaurant le paiement des agents de l'Etat à terme échu. Cette inscription en comptes de régularisation à l'actif du bilan se justifiait compte tenu de l'application de l'arrêté royal précité pour la détermination des crédits de normalisation alloués à la S.N.C.B.

Au global, l'impact sur le capital souscrit de l'application du projet d'arrêté royal portant approbation du premier contrat de gestion s'établit à 17 039 962 596 F arrondi à 17 039 962 600 F.

Le capital souscrit s'élève de la sorte à 30 495 609 300 F.

Les diverses modifications sont reproduites dans le tableau suivant.

RESTRUCTURATION DU BILAN DE LA S.N.C.B.
(arrêté royal portant approbation du premier contrat de gestion).
HERSTRUCTURERING VAN DE BALANS VAN DE N.M.B.S.
(koninklijk besluit houdende de goedkeuring van het eerste beheerscontract).

	BILAN AU 31.12.1991 BALANS OP 31.12.1991	BILAN AU 30.06.1992 SANS A.R. BALANS OP 30.06.1992 ZONDER K.B.		BILAN AU 30.06.1992 COMPTE TENU DE L'A.R. PORTANT APPROBATION DU PREMIER CONTRAT DE GESTION BALANS OP 30.06.1992 MET TOEPASSING VAN HET K.B. HOUDENDE HET EERSTE BE- HEERSCONTRACT
		VARIATIONS WIJZIGINGEN	MONTANT AU 30.06.1992 BEDRAG OP 30.06.1992	
ACTIF/ACTIVA				
II. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES IMMATERIELE VASTE ACTIVA dont droit d'exploitation waarvan het recht tot exploitatie	2.381.050.900 1.530.000.000	- 314.250.684 - 77.000.000	2.066.800.216 1.453.000.000	613.800.216 0
VII. A. CREANCES A UN AN AU PLUS - CREANCES COMMERCIALES VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE EEN JAAR - HANDELSVORDERINGEN dont investissements antérieurs à 1989 waarvan investeringen van voor 1989	5.614.283.230 0	2.789.838.965 + 159.348.641	8.404.122.195 159.348.641	8.244.773.554 0
X. COMPTES DE REGULARISATION OVERLOPENDE REKENINGEN dont Crédit budgétaire (1 mois) waarvan Staatscompensaties (1 maand)	6.723.567.111 3.604.700.000	- 564.417.693 + 85.600.000	6.159.149.418 3.690.300.000	2.468.849.418 0
PASSIF/PASSIVA				
I. CAPITAL/KAPITAAL A. Souscrit/Geplaatst B. Non appelé/Niet-opgevraagd	39.762.267.063 43.115.897.100 - 3.353.630.037	+ 3.228.313.634 + 4.419.674.800 - 1.191.361.166	42.990.580.697 47.535.571.900 - 4.544.991.203	25.950.618.097 30.495.609.300 - 4.544.991.203
V. BENEFICE REPORTE OVERGEDRAGEN WINST	4.365.896.286	- 2.020.327.288	2.345.568.998	2.345.568.002
VII. A.4. PROVISIONS ET IMPOTS DIFFERES - AUTRES RISQUES ET CHARGES VOORZIENINGEN EN DIVERSE BELASTINGEN - OVERIGE RISICO'S EN KOSTEN dont restructuration 1992 waarvan herstructurering 1992	7.486.188.486 0	- 420.082.247 0	7.066.106.239 0	19.066.106.239 + 12.000.000.000
VIII. D. DETTES A PLUS D'UN AN - AUTRES DETTES SCHULDEN OP MEER DAN EEN JAAR - OVERIGE SCHULDEN dont avance de 1926 waarvan voorschot van 1926	126.207.720 68.757.200	- 721.115 0	125.486.605 68.757.200	56.729.405 0
IX. A. DETTES A PLUS D'UN AN - DETTES A PLUS D'UN AN ECHEANT DANS L'ANNEE SCHULDEN OP TEN HOOGSTE EEN JAAR - SCHULDEN OP MEER DAN EEN JAAR DIE BINNEN HET JAAR VERVALLEN dont avance de 1926 waarvan voorschot van 1926	17.429.427.556 7.700.000	- 11.483.600.329 0	5.945.827.227 7.700.000	5.938.127.227 0
IX.C.1. DETTES A UN AN AU PLUS - DETTES COMMERCIALES - FOURNISSEURS SCHULDEN OP TEN HOOGSTE EEN JAAR - HANDELSCHULDEN dont Office des Séquestres waarvan Dienst van het Sekwester	5.018.524.737 186.228.845	- 311.618.595 0	4.706.906.142 186.228.845	4.520.677.297 0

Bij de waardering van het vermogen, preciseren wij bovendien dat bij toepassing van artikel 166 van de wet van 30 december 1988, de N.M.B.S., tot 30 juni 1992, 11 alternatieve financiële verrichtingen heeft aangegaan.

Deze diverse alternatieve financiële verrichtingen hebben toegelaten :

- een bedrag te innen uit hoofde van de verkoop, groot 26 542 854 276 F;
- een meerwaarde te verwezenlijken bij de realisering van de vaste activa voor 6 223 797 918 F waarvan 5 675 435 024 F werd overgeboekt naar de belastingvrije reserves;
- een financiële opbrengst te realiseren voor een bedrag, groot 12 493 881 082 F.

Als gevolg van het in gebruik nemen door de N.M.B.S. van het verkochte materieel onder de vorm van leasing- of rentingcontracten, is het evident dat de voornoemde verrichtingen een belangrijke invloed hebben en zullen hebben, in het bijzonder, op de toekomstige bedrijfskosten van de vennootschap.

Er dient ook opgemerkt dat door toedoen van onder meer de alternatieve financiële operaties, de schuld in deviezen is kunnen teruggebracht worden van 36,4 miljard frank per eind 1988, tot 20,1 miljard frank per 30 juni 1992.

Een alternatieve financiële operatie met betrekking tot spoorwagematerieel werd afgesloten in juli 1992 en zal slechts de resultaten van het tweede semester beïnvloeden, met uitzondering evenwel van het feit dat met betrekking tot dit materieel geen afschrijvingen werden opgenomen in de boekhoudkundige staat per 30 juni 1992.

In uitvoering van artikel 38 § 1 van de wet van 21 maart 1991, mag het bedrag van het kapitaal niet hoger zijn dan het netto-actief zoals blijkt uit de boekhoudkundige staat per 30 juni 1992.

Het netto-actief van de N.M.B.S. — bevattende de totaliteit van de kapitaalsubsidies zonder een opsplitsing te maken in kapitaalsubsidies en uitgestelde belastingen, omwille van de in het rapport van de N.M.B.S. (Document B 923) opgenomen redenen — bestaat op deze datum, rekening houdend met de bepalingen opgenomen in de ontwerptekst van het koninklijk besluit houdende de goedkeuring van het eerste beheerscontract, uit :

Kapitaal	25 950 618 097 F
Herwaarderingsmeerwaarden	40 834 940 F
Reserves	5 675 435 024 F
Overgedragen winst	4 365 896 286 F
Resultaat 1 ^e semester 1992	— 2 020 327 284 F
Kapitaalsubsidies	76 731 808 784 F

NETTO-ACTIEF : 110 744 265 847 F

Er valt te noteren :

1^o Het volstort kapitaal groot 25 950 618 097 F bestaat uit het geplaatst kapitaal, groot 30 495 609 300 F verminderd met het niet opgevraagd kapitaal groot 4 544 991 203 F.

Het niet opgevraagd kapitaal stemt overeen met :

— het verschil, tussen enerzijds, de investeringen die werden overgebracht naar het geplaatst kapitaal, hetzij :

- de investeringen uitgevoerd ten laste van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur in het kader van de overeenkomsten, genoemd de herkapitalisatie;

- de kredieten toegekend door het Ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur voor de financiering van investeringen die het voorwerp waren van vastleggingen ten laste van de begroting van dit Ministerie van na 1988;

— en, anderzijds, de door de Staat werkelijk betaalde bedragen met betrekking tot die investeringen;

2^o de reserves groot 5 675 435 024 F bevatten de meerwaarden verwezenlijkt op de realisering van vaste activa als gevolg van de alternatieve financiële verrichtingen (artikel 166 van de wet van 30 december 1988), met dien verstande dat het regime van de uitgestelde belastingen van toepassing is op 3 235 192 247 F mits wederbelegging in vaste activa;

3^o het resultaat per 30 juni 1992 bedraagt 2 020 327 284 F (verlies) .

Het netto-actief groot 110 744 265 847 F is aldus hoger dan het volstort kapitaal, groot 25 950 618 097 F en het maatschappelijk kapitaal (geplaatst kapitaal), groot 30 495 609 300 F.

SYNTHESE

De boekhoudkundige staat werd opgesteld conform de bepalingen van de wet van 17 juli 1975 op de boekhouding en de jaarrekening van de ondernemingen, en haar koninklijke uitvoeringsbesluiten.

Pour le surplus, dans l'appréciation de la consistance du patrimoine, nous précisons qu'en application de l'article 166 de la loi du 30 décembre 1988, la S.N.C.B. a réalisé jusqu'au 30 juin 1992, 11 opérations de financement alternatif.

Ces diverses opérations de financement alternatif ont permis :

- d'encaisser au titre de ventes un montant de 26 542 854 276 F;
- de réaliser des plus-values sur réalisation d'actifs immobilisés de 6 223 797 918 F dont 5 675 435 024 F ont été transférés aux réserves immunisées;
- d'acter des produits financiers à concurrence de 12 493 881 082 F.

La S.N.C.B. ayant repris sous forme de contrats soit de leasing soit de renting le matériel vendu, il est évident que lesdites opérations ont et auront des effets importants, en particulier, sur les charges d'exploitation futures de la société.

On signalera que consécutivement, entre autres, aux opérations de financement alternatif, l'endettement en devises a pu être ramené de 36,4 milliards de francs à fin 1988 à 20,1 milliards de francs au 30 juin 1992.

Une opération de financement alternatif relative à du matériel ferroviaire a été conclue en juillet 1992 et n'influencera bien évidemment que les résultats du second semestre étant toutefois entendu qu'aucune charge d'amortissement n'a été comptabilisée pour ledit matériel dans l'état comptable arrêté au 30 juin 1992.

En vertu de l'article 38, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991, le montant du capital ne peut être supérieur à l'actif net tel qu'il résulte à l'état du 30 juin 1992.

L'actif net de la S.N.C.B. — en y incluant l'intégralité des subsides en capital sans scinder cette rubrique en subsides et impôts différés pour les raisons expliquées dans le rapport de la S.N.C.B. (Document B 923) — s'établit compte tenu de l'application des dispositions contenues dans le projet d'arrêté royal qui portera approbation du premier contrat de gestion de la S.N.C.B. à :

Capital	25 950 618 097 F
Plus-values de réévaluation	40 834 940 F
Reserves	5 675 435 024 F
Bénéfice reporté	4 365 896 286 F
Résultat 1 ^{er} semestre 1992	— 2 020 327 284 F
Subsides en capital	76 731 808 784 F

ACTIF NET : 110 744 265 847 F

On notera que :

1^o le capital libéré de 25 950 618 097 F consiste en un capital souscrit de 30 495 609 300 F sous déduction du capital non appelé de 4 544 991 203 F.

Le capital non appelé représente :

— la différence, entre d'une part, les investissements portés en capital souscrit, soit :

- les investissements réalisés à charge du budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure dans le cadre des conventions dites de recapitalisation;

- les charges d'investissements ayant fait l'objet d'engagements à charge du budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure postérieures à 1988;

— et, d'autre part, les montants relatifs à ces investissements réellement payés par l'Etat;

2^o les réserves de 5 675 435 024 F tiennent compte de l'imputation des plus-values sur réalisation d'actifs immobilisés dégagées à l'occasion des opérations de financement alternatif (article 166 de la loi du 30 décembre 1988) étant entendu que le régime de taxation étalée est applicable pour 3 235 192 247 F moyennant remploi en immobilisations;

3^o le résultat au 30 juin 1992 se clôture par une perte de 2 020 327 284 F.

L'actif net de 110 744 265 847 F est ainsi supérieur au capital libéré de 25 950 618 097 F et au capital social (capital souscrit) de 30 495 609 300 F.

SYNTHESE

L'état comptable a été établi au prescrit de la loi du 17 juillet 1975 relative à la comptabilité et aux comptes annuels des entreprises ainsi qu'à ses arrêtés royaux d'exécution.

De staat werd opgesteld op basis van de opgelegde maatregelen voortvloeiend uit hoofdstuk III, artikel 14 en hoofdstuk IV artikel 4 van het ontwerp-koninklijk besluit houdende de goedkeuring van het eerste beheerscontract van de N.M.B.S.

In uitvoering van het artikel 38 van de wet van 21 maart 1991 bevestigen wij dat de boekhoudkundige staat met een balans totaal van 229 644 093 893 F en met een negatief resultaat van 2 020 327 284 F op een volledige, getrouwe en juiste wijze de toestand van de N.M.B.S. weergeeft op deze datum.

15 september 1992.

H. Van Impe, Bedrijfsrevisor.
F. Detaille, Bedrijfsrevisor. »

Afdeling 2. — Statuten van de N.M.B.S.

Deze afdeling bestaat uit slechts één bepaling, zijnde artikel 14, die de statuten van de N.M.B.S. vastlegt, ter integrale vervanging van deze die bij koninklijk besluit van 21 maart 1961 zijn vastgelegd; deze bepaling wordt genomen ter uitvoering van artikel 38, § 7, van de wet van 21 maart 1991.

Omdat de N.M.B.S. tot een naamloze vennootschap van publiek recht wordt omgevormd, moeten haar statuten alle gegevens vermelden die volgens artikel 30 van de samengeordende wetten op de handelsvennootschappen in de statuten moeten voorkomen. Om te voldoen aan het voorschrift van dit artikel, zijn bepalingen van de wet van 21 maart 1991 in die statuten overgenomen.

Dit is onder meer het geval voor de bepalingen over het maatschappelijk doel en de verdeling van de machten bij de N.M.B.S.; hierbij werden de bepalingen van de wet letterlijk of zo letterlijk mogelijk in de statuten overgenomen.

De statuten van de N.M.B.S. omvatten de 32 hierna besproken artikelen :

- De artikelen 1 tot 3 vergen geen commentaar.
- Artikel 4 beschrijft de samenstelling van het maatschappelijk kapitaal van de N.M.B.S. en vermeldt het aantal aandelen die dat kapitaal vertegenwoordigen :

Het maatschappelijk kapitaal van de N.M.B.S. is samengesteld uit :

1° de elf miljard frank die op de balans werden ingeschreven bij de oprichting van de Maatschappij; de aandelen die de 11 miljard vertegenwoordigen, worden aan de Staat toegekend als vergoeding voor zijn inbreng (zie artikel 5 van de statuten);

2° vijftientig miljard vierhonderdentwaalf miljoen zeshonderdachtentachtigduizend negenhonderd frank (25 412 688 900 F) voortvloeiend uit de omvorming in deelneming in het maatschappelijk kapitaal van voorschotten en leningen die door de Staat aan de N.M.B.S. werden toegekend. Die omvorming werd op 31 december 1988 verricht op grond van artikel 164, § 1 van de programmawet van 30 december 1988; de aandelen die hen vertegenwoordigen worden aan de Staat toegekend;

3° op het einde van de boekjaren 1989 en volgende, uit :

— de bedragen die de Staat aan de N.M.B.S. heeft gestort bij toepassing van verschillende overeenkomsten die vóór 31 december 1988 werden afgesloten;

— de bedragen die de Staat aan de N.M.B.S. heeft toegekend voor de financiering van de investeringen voor de aanleg, de aanpassing en de vernieuwing van de installaties en het spoorwagematerieel, bij toepassing van artikel 164, § 2 van de programmawet van 30 december 1988 met uitsluiting van de bedragen die vanaf 1 januari 1992 worden toegekend voor de financiering van bepaalde investeringen bij toepassing van artikel 13 van het ontwerp; de aandelen die ze vertegenwoordigen worden aan de Staat toegekend;

4° het bedrag van de verrichtingen die voortvloeien uit artikel 14 van het ontwerp; deze verrichtingen hebben een vermindering van het maatschappelijk kapitaal van de N.M.B.S. tot gevolg en geven aan het aantal aan de Staat toegekende aandelen een nominale waarde van honderd frank (100 F).

— Artikel 5 geeft de omvorming weer van de inbreng van de Staat, zoals zij resulteert uit de nieuwe tekst van artikel 1 van de wet van 23 juli 1926 (zie artikel 5 van het ontwerp).

— De artikelen 6 tot 10 bepalen de regeling die toepasselijk is op de N.M.B.S.-aandelen, zowel wat vorm en waarde als de eraan verbonden rechten aangaat.

Behoudens de uitdrukkelijke bepaling van de wetten van 21 maart 1991 en 23 juli 1926, zijn de samengeordende wetten op de handelsvennootschappen toepasselijk op de N.M.B.S.

— Artikel 9 heeft betrekking op de regeling van de bevoorrechte aandelen; de bepalingen die het bevat, nemen deze over van artikel 9 van de wet van 23 juli 1926, gewijzigd bij artikel 5 van het ontwerp.

Il a été établi sur base des mesures préconisées par le chapitre III article 14 et par le chapitre IV, article 4, du projet d'arrêté royal portant approbation du premier contrat de gestion de la S.N.C.B.

En vertu de l'article 38 de la loi du 21 mars 1991, nous attestons que cet état dont le total est de 229 644 093 893 F et qui présente un résultat déficitaire de 2 020 327 284 F traduit d'une manière complète, fidèle et correcte la situation de la S.N.C.B. à cette date.

Le 15 septembre 1992.

H. Van Impe, Réviseur d'entreprises.
F. Detaille, Réviseur d'entreprises. »

Section 2. — Statuts de la S.N.C.B.

Cette section comporte une seule disposition, l'article 14 qui fixe les statuts de la S.N.C.B., remplaçant intégralement ceux fixés par l'arrêté royal du 21 mars 1961; cette disposition est prise en exécution de l'article 38, § 7, de la loi du 21 mars 1991.

La S.N.C.B. devenant une société anonyme de droit public, il est nécessaire que ses statuts comportent l'ensemble des dispositions prévues par l'article 30 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales. Afin que ces statuts puissent répondre au prescrit dudit article, sont insérées des dispositions énoncées par la loi du 21 mars 1991.

Il en est ainsi pour les dispositions relatives à l'objet social de la S.N.C.B. et à la répartition des pouvoirs en son sein; dans ces cas, les dispositions de la loi ont été reprises textuellement ou le plus textuellement possible dans les statuts.

Les statuts de la S.N.C.B. comportent 32 articles commentés ci-après :

- Les articles 1er à 3 n'appellent aucun commentaire.
- L'article 4 décrit la composition du capital social de la S.N.C.B. et indique le nombre d'actions qui le représentent :

Le capital social de la S.N.C.B. est composé :

1° des onze milliards de francs constitués au moment de la création de la Société; les actions qui les représentent sont attribuées à l'Etat en rémunération de son apport (voir article 5 des statuts);

2° de vingt-cinq milliards quatre cent douze millions six cent quatre-vingt-huit mille neuf cents francs (25 412 688 900 F) résultant de la conversion en participation au capital social d'avances et de prêts octroyés par l'Etat à la S.N.C.B., opérée le 31 décembre 1988 en vertu de l'article 164, § 1er de la loi-programme du 30 décembre 1988; les actions qui les représentent sont attribuées à l'Etat;

3° à la fin des exercices comptables 1989 et suivants :

— des montants versés par l'Etat à la S.N.C.B. en application de diverses conventions conclues avant le 31 décembre 1988;

— des montants alloués par l'Etat à la S.N.C.B. pour le financement des investissements d'établissement, d'aménagement et de renouvellement des installations et du matériel ferroviaires en application de l'article 164, § 2 de la loi-programme du 30 décembre 1988, à l'exclusion des montants alloués à partir du 1er janvier 1992 pour le financement de certains investissements en application de l'article 13 du projet; les actions qui les représentent sont attribuées à l'Etat;

4° du montant des opérations résultant de l'article 14 du projet; ces opérations entraînent une réduction du capital social de la S.N.C.B. et affectent le nombre d'actions d'une valeur nominale de cent francs (100 F) attribuées à l'Etat.

— L'article 5 transcrit la transformation de l'apport de l'Etat, telle qu'elle résulte du nouveau libellé de l'article 1er de la loi du 23 juillet 1926 (voir article 5 du projet).

— Les articles 6 à 10 ont pour objet de déterminer le régime applicable aux actions de la S.N.C.B., tant en ce qui concerne leur forme et leur valeur qu'en ce qui concerne les droits qui y sont attachés.

Sauf disposition expresse des lois du 21 mars 1991 et du 23 juillet 1926, les lois coordonnées sur les sociétés commerciales sont applicables à la S.N.C.B.

— L'article 9 a trait au régime des actions privilégiées; les dispositions qu'il contient reproduisent celles de l'article 9 de la loi du 23 juillet 1926 tel que modifié par l'article 5 du projet.

— De artikelen 11 tot 20 hebben betrekking op de beheersorganen van de N.M.B.S., zoals bepaald bij artikel 15 van de wet van 21 maart 1991, namelijk : de raad van bestuur (artikelen 12 tot 15), het directiecomité (artikelen 16 tot 18) en het beperkt comité (artikelen 19 en 20).

De bepalingen van die artikelen, die verband houden met de samenstelling, de werking en de machten van die organen, worden in grote mate bepaald bij de wet van 21 maart 1991. Desgevallend worden zij tekstueel overgenomen door de statuten teneinde deze in overeenstemming te brengen met het bepaalde van artikel 30 van de samengeordende wetten op de handelsvennootschappen.

Behoudens uitdrukkelijke bepaling van de wetten van 21 maart 1991 en 23 juli 1926, zijn de samengeordende wetten op de handelsvennootschappen toepasselijk op de N.M.B.S.

Deze artikelen vergen geen verdere commentaar.

— Artikel 21 verleent aan de gedelegeerd-bestuurder de macht de Maatschappij te vertegenwoordigen in rechtszaken en andere handelingen alsook om rechtsvorderingen en beroep in te stellen volgens de praktijk bij de handelsvennootschappen.

— De artikelen 22 tot 29 handelen over de algemene vergadering van de Maatschappij, over haar samenstelling en over haar werking.

Behoudens uitdrukkelijke bepaling van de wet van 21 maart 1991, zijn de samengeordende wetten op de handelsvennootschappen in dergelijk geval toepasselijk op de N.M.B.S.

Deze artikelen vergen geen verdere commentaar.

— Artikel 26 betreffende de controle op de N.M.B.S. vergt geen commentaar.

— Artikel 31 betreffende de verdeling van de winst van de N.M.B.S. vergt geen commentaar.

— Artikel 32 betreffende de wijziging van de statuten neemt de bepaling over van artikel 41, § 4, van de wet van 21 maart 1991.

Bijgevolg kan, ook al is de N.M.B.S. voor iedere wijziging van de statuten onderworpen aan de bepalingen van de samengeordende wetten op de handelsvennootschappen, de beslissing van de algemene vergadering daaromtrent, pas uitwerking hebben na goedkeuring bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

HOOFDSTUK III. — Slotbepalingen.

Art. 15. Artikel 15 heft verschillende reglementaire bepalingen op die onverenigbaar zijn geworden met de wet van 21 maart 1991 of met het ontwerp.

Art. 16 en 17. Artikelen 16 en 17 vergen geen commentaar.

Aan de opmerkingen van de Raad van State werd gevolg gegeven, in het bijzonder wat betreft de machtiging die de wet van 21 maart 1991 aan de Koning heeft gegeven; er is niet ingegaan op de suggestie betreffende de vermelding die het beheerscontract moet bevatten. Immers, ook al moet het beheerscontract bekendgemaakt worden in bijlage bij het koninklijk besluit, toch vormt het geen bijlage tot het besluit in de zin dat het zou gaan om reglementaire bepalingen.

Evenmin kon worden ingegaan op de suggestie met betrekking tot de opheffingsbepalingen (artikel 15) die zou geleid hebben tot het weglaten van de erin vervatte beperkingen; dat is de Koning echter niet toegestaan gelet op de bevoegdheidsverdeling tussen de Staat en de Gewesten.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars,

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Verkeerswezen
en Overheidsbedrijven,
G. COËME

De Minister van Financiën,
Ph. MAYSTADT

— Les articles 11 à 20 concernent les organes de gestion de la S.N.C.B., tel que prévu par l'article 15 de la loi du 21 mars 1991, à savoir : le conseil d'administration (articles 12 à 15), le comité de direction (articles 16 à 18) et le comité restreint (articles 19 et 20).

Les dispositions de ces articles, qui concernent la composition, le fonctionnement et les pouvoirs desdits organes, sont en très grande partie déterminées par la loi du 21 mars 1991. Le cas échéant, elles sont cependant reprises textuellement dans les statuts, en vue de conformer ceux-ci aux prescriptions de l'article 30 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales.

Sauf disposition expresse des lois du 21 mars 1991 et du 23 juillet 1926, les lois coordonnées sur les sociétés commerciales sont applicables à la S.N.C.B.

Ces articles n'appellent pas d'autres commentaires.

— L'article 21 confère à l'administrateur-délégué le pouvoir de représenter la Société dans les actes et en justice et celui d'intenter les actions et recours juridictionnels, ceci conformément à la pratique existant dans les sociétés commerciales.

— Les articles 22 à 29 traitent de l'assemblée générale de la Société, tant en ce qui concerne sa composition qu'en ce qui concerne son fonctionnement.

Sauf disposition expresse de la loi du 21 mars 1991, les lois coordonnées sur les sociétés commerciales sont applicables en l'espèce à la S.N.C.B.

Ces articles n'appellent pas d'autres commentaires.

— L'article 30 relatif au contrôle de la S.N.C.B. n'appelle aucun commentaire.

— L'article 31 relatif à la répartition du bénéfice de la S.N.C.B. n'appelle aucun commentaire.

— L'article 32 relatif à la modification des statuts reprend la disposition de l'article 41, § 4, de la loi du 21 mars 1991.

En conséquence, même si la S.N.C.B. est soumise aux dispositions des lois coordonnées sur les sociétés commerciales pour toute modification de ses statuts, la décision de l'assemblée générale y afférente ne peut produire ses effets qu'après approbation par le Roi, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

CHAPITRE III. — Dispositions finales.

Art. 15. L'article 15 prévoit l'abrogation de diverses dispositions réglementaires devenues incompatibles avec la loi du 21 mars 1991 ou avec le projet.

Art. 16 et 17. Les articles 16 et 17 n'appellent aucun commentaire.

Il a été tenu compte des observations du Conseil d'Etat, notamment en ce qui concerne l'habilitation donnée au Roi par la loi du 21 mars 1991; n'a pas été reprise la suggestion relative à la mention que devrait comporter le contrat de gestion. En effet, si le contrat de gestion doit être publié en annexe à l'arrêté, il n'en est pas pour autant une annexe de l'arrêté, au sens où il s'agirait de dispositions réglementaires.

De même, la suggestion relative aux abrogations (article 15) n'a pu être suivie en raison de la suppression des restrictions qu'elle emportait et que le Roi n'était pas autorisé à opérer, compte tenu de la répartition des compétences entre l'Etat et les Régions.

Nous avons l'honneur d'être

Sire,
de Votre Majesté
les très respectueux
et très fidèles serviteurs,

Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,
G. COËME

Le Ministre des Finances,
Ph. MAYSTADT

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, negende kamer, op 21 september 1992 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit « houdende goedkeuring van het beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen », heeft op 28 september 1992 het volgende advies gegeven :

Algemene opmerkingen

1. Het ontworpen koninklijk besluit wijzigt, in verscheidene van zijn bepalingen, wetsbepalingen. Daartoe treft de Koning nu eens in artikel 1, § 2, van de wet van 21 maart 1991 (artikel 2 van het ontwerp) een machtiging aan, dan weer in artikel 1, § 3, van dezelfde wet (artikel 3 van het ontwerp), maar ook in artikel 2, § 1, van die wet (de artikelen 6 tot 14 van het ontwerp) (1).

Zoals de afdeling wetgeving in haar advies L. 21.599/9 over het ontwerp van koninklijk besluit houdende goedkeuring van het beheerscontract tussen de Staat en BELGACOM en in haar advies L. 21.718/9 over een ontwerp van koninklijk besluit tot goedkeuring van het eerste beheerscontract tussen DE POST en de Belgische Staat heeft opgemerkt

« (blijkt) uit de parlementaire voorbereiding van de voormelde wet (...) dat het de wil van de wetgever is, en dit werd herhaaldelijk gesteld, dat die machtiging in enge zin wordt opgevat » (2).

Zij zal dus onderzoeken of de artikelen 6 tot 14 de machtiging die door de wetgever aan de Koning is gegeven, niet overschrijden en, in voorkomend geval, opmerkingen in dat verband maken tijdens het onderzoek van het ontwerp.

2. Artikel 3, § 5, van de wet van 21 maart 1991 luidt als volgt: « Het beheerscontract is geen akte of reglement bedoeld in artikel 14 van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973. Alle clausules in het beheerscontract worden geacht contractueel te zijn ».

Deze bepaling heeft geen aanleiding gegeven tot discussie ten tijde van de parlementaire voorbereiding van die wet.

Hieruit volgt dat het beheerscontract door de afdeling wetgeving niet onderzocht behoeft te worden daar het niet van reglementaire aard is in de zin van artikel 3 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

3. De Raad van State meent er te moeten aan herinneren dat artikel 23, § 6, van de wet van 21 maart 1991 ook van toepassing moet zijn op het ontworpen besluit.

Uit de parlementaire voorbereiding van die wet blijkt immers dat « krachtens artikel 23, § 6, ... (over die koninklijke besluiten) aan de Wetgevende Kamers verslag zal worden uitgebracht » (3).

deze passage is bevestigd in de Senaatscommissie (4).

Het ontworpen besluit alsook het beheerscontract behoren derhalve aan de Wetgevende Kamers te worden voorgelegd.

Onderzoek van het ontwerp

Opschrift

Het opschrift geeft niet voldoende de inhoud van het ontworpen besluit weer dat ruimer is dan de loutere goedkeuring van het eerste beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Voorgesteld wordt het als volgt te redigeren :

« Koninklijk besluit tot goedkeuring van het eerste beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en tot vaststelling van maatregelen met betrekking tot die maatschappij ».

(1) In verband met die laatste bepaling is het van belang eraan te herinneren dat de afdeling wetgeving in haar advies L.19.954/9 geoordeeld had dat de aan de Koning verleende machtiging overdreven was (Gedr. St. Kamer, g.z. 1989-1990, nr. 1287/1, blz.161).

(2) Gedr. St. Kamer, g.z. 1989-1990, nr. 1287/1, blz. 10; Gedr. St. Kamer, g.z. 1989-1990, nr. 1287/10, blz. 45; Gedr. St. Senaat, g.z. 1990-1991, nr. 1173/2, blz. 25.

(3) Gedr. St., Kamer, g.z. 1989-1990, nr. 1287/1, blz. 10.

(4) Gedr. St., Senaat, g.z. 1990-1991, nr. 1173/2, blz. 22.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques, le 21 septembre 1992, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal « portant approbation du premier contrat de gestion de la Société nationale des Chemins de fer belges », a donné le 28 septembre 1992 l'avis suivant :

Observations générales

1. En plusieurs de ses dispositions, l'arrêté royal en projet modifie des dispositions légales. Pour ce faire, le Roi trouve une habilitation, tantôt dans l'article 1er, § 2, de la loi du 21 mars 1991 (article 2 du projet), tantôt dans l'article 1er, § 3, de la même loi (article 3 du projet), tantôt dans l'article 2, § 1er, de cette loi (article 6 à 14 du projet) (1).

Comme la section de législation l'a relevé dans son avis L. 21.599/9 sur le projet d'arrêté royal portant approbation du contrat de gestion entre l'Etat et Belgacom et dans son avis L. 21.718/9 sur un projet d'arrêté royal portant approbation du premier contrat de gestion conclu entre LA POSTE et l'Etat belge

« il ressort des travaux préparatoires de la loi précitée que la volonté du législateur, affirmée à plusieurs reprises, est de concevoir cette habilitation de manière restrictive » (2).

Elle examinera donc si les articles 6 à 14 n'excèdent pas l'habilitation conférée au Roi par le législateur et, le cas échéant, fera des observations à cet égard lors de l'examen du projet.

2. Selon l'article 3, § 5, de la loi du 21 mars 1991 : « le contrat de gestion ne constitue pas un acte ou règlement visé à l'article 14 des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973. Toutes ses clauses sont réputées contractuelles ».

Cette disposition n'a pas prêté à discussion lors des travaux préparatoires de cette loi.

Il en résulte que n'étant pas revêtu d'un caractère réglementaire au sens de l'article 3 des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, le contrat de gestion ne doit pas être examiné par la section de législation.

3. Le Conseil d'Etat croit devoir rappeler que l'article 23, § 6, de la loi du 21 mars 1991 doit s'appliquer aussi à l'arrêté en projet.

Il ressort, en effet, des travaux préparatoires de cette loi qu'« en vertu de l'article 23, § 6, ... (les) arrêtés royaux feront l'objet d'un rapport aux Chambres législatives » (3).

ce qui fut confirmé en Commission du Sénat (4).

Il convient donc que l'arrêté en projet et le contrat de gestion soient communiqués aux Chambres législatives.

Examen du projet

Intitulé

L'intitulé ne rend pas suffisamment compte du contenu de l'arrêté en projet, qui est plus vaste que la seule approbation du premier contrat de gestion de la Société nationale des Chemins de fer belges,

Il est proposé de le rédiger comme suit :

« Arrêté royal portant approbation du premier contrat de gestion de la Société nationale des Chemins de fer belges et fixant des mesures relatives à cette société ».

(1) A propos de cette dernière disposition, il importe de rappeler que, dans son avis L. 19.954/9, la section de législation avait estimé que l'habilitation donnée au Roi était excessive (Doc. parl., Chambre, s.o. 1989-1990, n° 1287/1, P. 161).

(2) Doc. parl., Chambre, s.o. 1989-1990, n° 1287/1, p. 10; Doc. parl., Chambre, s.o. 1989-1990, n° 1287/10, p.45; Doc. parl., Sénat, s.o. 1990-1991, n° 1173/2, p. 25.

(3) Doc. parl., Chambre, s.o. 1989-1990, n° 1287/1, p. 10.

(4) Doc. parl., Sénat, s.o. 1990-1991, n° 1173/2, p. 22.

Aanhef

Eerste lid

Het koninklijk besluit nr. 238 van 31 december 1983 tot wijziging van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S. wordt opgeheven bij artikel 164, 1^o, van de wet van 21 maart 1991; volgens artikel 168, § 3, van dezelfde wet geschiedt die opheffing op de datum waarop het ontworpen besluit ondertekend wordt. De verwijzing naar het besluit van 1983 moet dus vervallen in de aanhef, aangezien dat besluit niet meer van kracht zal zijn op het ogenblik van de ondertekening van het besluit.

Tweede lid

1^o De lijst van de wijzigingen die zijn aangebracht in artikel 1 van de wet van 16 maart 1954 moet worden aangevuld met de vermelding van :

- het koninklijk besluit nr 513 van 27 maart 1987;
- het decreet van 27 juni 1990;
- de ordonnantie van 19 juli 1990;
- de wet van 6 augustus 1990;
- de wet van 28 december 1990;
- het decreet van 28 februari 1991;
- het decreet van 27 maart 1991;
- het decreet van 3 juli 1991;
- de wet van 20 juli 1991;
- de wet van 22 juli 1991.

2^o Wat artikel 11 van dezelfde wet betreft, dient bij de wijzigingen de verwijzing te vervallen naar het koninklijk besluit van 18 december 1957, dat is opgeheven bij het koninklijk besluit van 18 april 1987, en dient aan dezelfde lijst de verwijzing naar de wet van 22 juli 1991 te worden toegevoegd.

Zesde lid

Er is geen grond om te verwijzen naar het advies van de Inspectie van Financiën wanneer de akkoordbevinding van de Minister van Begroting gegeven is.

Het zesde lid moet bijgevolg vervallen.

Voordrachtformulier

Men schrijve :

« Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen ... ».

De medeondertekening moet op dezelfde wijze worden geredigeerd.

Bepalend gedeelte

Algemene opmerking

1. Om beter te doen uitkomen dat de procedure waarin de wet van 21 maart 1991 voorziet opdat een instelling van openbaar nut een autonoom overheidsbedrijf zou worden, door de stellers van het ontwerp in acht genomen is, zou dat ontwerp anders moeten worden ingericht.

Het is namelijk zo dat hoewel er niets op tegen is dat de verschillende fasen waarin voorzien is opdat een instelling wordt ingedeeld bij de autonome overheidsbedrijven, in dezelfde tekst worden tot stand gebracht en neergeschreven, die tekst toch het verloop van de procedure moet volgen zoals die is bepaald, waarbij de verwezenlijking van een normatieve fase bepalend is voor elke volgende normatieve fase.

Aldus verkrijgt, volgens artikel 1 van de wet van 21 maart 1991, een organisme eerst de beheersautonomie waarin diezelfde wet voorziet indien aan twee voorwaarden is voldaan : het sluiten en het goedkeuren van het beheerscontract (1) en de aanpassing van het organiek statuut van het organisme door de wet (artikel 1, § 1) of door de Koning (artikel 2, § 1). De Koning kan dan alleen de instelling schrappen van de lijst van artikel 1 van de wet van 16 maart 1954 en ze indelen bij artikel 1, § 4, van de wet van 21 maart 1991.

Het is eerst op dat ogenblik dat het organisme, dat een autonoom overheidsbedrijf is geworden, luidens artikel 37 van de wet van 21 maart 1991, kan worden omgezet in een naamloze vennootschap van publiek recht en dat de statuten ervan kunnen worden aangepast aan de nieuwe identiteit.

(1) Het beheerscontract moet immers in werking getreden zijn opdat het organisme een autonoom overheidsbedrijf zou kunnen worden (artikel 1, §§ 2 en 3). Welnu, die inwerkingtreding kan alleen geschieden nadat het contract door de Koning is goedgekeurd (artikel 4, § 3).

Préambule

Alinéa 1er

L'arrêté royal n° 238 du 31 décembre 1983 modifiant la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B. est abrogé par l'article 164, 1^o, de la loi du 21 mars 1991, à la date de la signature de l'arrêté en projet selon l'article 168, § 3, de la même loi. Il y a donc lieu de l'omettre dans le visa, puisqu'il cessera d'être en vigueur lors de la signature de l'arrêté.

Alinéa 2

1^o En ce qui concerne l'article 1er de la loi du 16 mars 1954, la liste des modifications apportées à cette disposition doit être complétée par la mention de :

- l'arrêté royal n° 513 du 27 mars 1987;
- le décret du 27 juin 1990;
- l'ordonnance du 19 juillet 1990;
- la loi du 6 août 1990;
- la loi du 28 décembre 1990;
- le décret du 28 février 1991;
- le décret du 27 mars 1991;
- le décret du 3 juillet 1991;
- la loi du 20 juillet 1991;
- la loi du 22 juillet 1991.

2^o En ce qui concerne l'article 11 de la même loi, il faut omettre des modifications l'arrêté royal du 18 décembre 1957, abrogé par l'arrêté royal du 18 avril 1987, et ajouter, à cette même liste, la loi du 22 juillet 1991.

Alinéa 6

Il n'y a pas lieu de viser l'avis de l'inspection des Finances lorsque l'accord du Ministre du Budget a été donné.

L'alinéa 6 doit donc être omis.

Proposant

Il faut écrire :

« Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications... ».

La formule de signature doit être écrite de la même manière.

Dispositif

Observation générale

1. Afin de mieux faire apparaître que le processus prévu par la loi du 21 mars 1991 pour qu'un organisme d'intérêt public devienne une entreprise publique autonome a été respecté par les auteurs du projet, la présentation de celui-ci devrait être restructurée.

En effet, si l'on ne voit pas d'inconvénient à ce que les diverses étapes prévues en vue du classement d'un organisme parmi les entreprises publiques autonomes soient réalisées et consignées dans le même texte, celui-ci doit cependant suivre le déroulement du processus, tel qu'il est prévu, chaque étape normative étant conditionnée par la réalisation de la précédente.

C'est ainsi que, selon l'article premier de la loi du 21 mars 1991, un organisme n'acquiert l'autonomie de gestion prévue par cette même loi que si deux conditions sont remplies : la conclusion et l'approbation du contrat de gestion (1) et l'adaptation du statut organique de l'organisme par la loi (article 1er, § 1er) ou par le Roi (article 2, § 1er). Le Roi peut alors seulement supprimer l'organisme de la liste de l'article 1er de la loi du 16 mars 1954 et le classer à l'article 1er, § 4, de la loi du 21 mars 1991.

Ce n'est qu'à ce moment que l'organisme devenu entreprise publique autonome, peut être transformé en société anonyme de droit public aux termes de l'article 37 de la loi du 21 mars 1991 et que ses statuts peuvent être adaptés à sa nouvelle identité.

(1) En effet, le contrat de gestion doit être en vigueur pour que l'organisme puisse devenir une entreprise publique autonome (article 1^{er}, §§ 2 et 3). Or, cette entrée en vigueur ne peut intervenir qu'après son approbation par le Roi (article 4, § 3).

2. Om voor een betere leesbaarheid van het nieuwe statuut van de N.M.B.S. te zorgen is het voorts beter enkele zelfstandige bepalingen niet te laten voortbestaan; die bepalingen zouden zoveel mogelijk moeten worden opgenomen in de organieke teksten die van toepassing zijn op die maatschappij.

Gelet op de twee vorenstaande opmerkingen, wordt voorgesteld de tekst van het ontwerp als volgt te herzien :

1° Hoofdstuk I zou zijn opschrift behouden en ingedeeld worden in vier afdelingen :

a) Afdeling I, met als opschrift : « Goedkeuring van het eerste beheerscontract van de N.M.B.S. », zou artikel 1 omvatten.

b) Afdeling II zou het opschrift voeren : « Wijzigingen in de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ».

Die afdeling zou de artikelen 5 tot 12 van het ontwerp omvatten.

Er is immers grond om het ontworpen artikel 5 op te nemen in artikel 4 van de wet van 23 juli 1926, aangezien de bepalingen van dat artikel 5 een logisch verloop vormen op de wijziging van artikel 1 van de wet van 23 juli 1926 door het ontworpen artikel 6 en, zoals precies in het verslag aan de Koning (blz. 14) wordt aangegeven, « artikel 4 wordt opgeheven ingevolge de wijziging van de aard van de staatsinbreng bedoeld in artikel 5 van het ontwerp. ».

Hieruit volgt dat :

— artikel 6 artikel 2 zou worden (1);

— artikel 3 het ontworpen artikel 5 zou overnemen, dat als volgt zou moeten worden geredigeerd :

« Art. 3. Artikel 4 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt :

« Art. 4. ... (de tekst van artikel 5 overnemen, behalve dat in het tweede lid de woorden « dit besluit » dienen te worden vervangen door de woorden « dit artikel ») »;

— artikel 4 het ontworpen artikel 8 zou overnemen, met uitzondering van de opheffing van artikel 3 (zie hierna) en van artikel 4.

c) Afdeling III zou het opschrift voeren : « Wijzigingen in de programmawet van 30 december 1988 ».

Zij zou de ontworpen artikelen 13 en 14 omvatten, die de artikelen 9 en 10 zouden worden.

Anderzijds wordt voorgesteld het ontworpen artikel 14 (dat artikel 10 wordt) op te nemen in de programmawet van 30 december 1988 in de vorm van een artikel 164bis.

d) Afdeling IV zou het opschrift voeren : « Indeling van de N.M.B.S. bij de autonome overheidsbedrijven » en zou de ontworpen artikelen 2 en 3 overnemen, die de artikelen 11 en 12 zouden worden.

2° Hoofdstuk II zou als opschrift krijgen : « Omzetting van de N.M.B.S. in naamloze vennootschap van publiek recht ».

a) Afdeling I zou het opschrift voeren : « Wijziging in de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » en zou in de vorm van een artikel 13 het ontworpen artikel 4 overnemen dat zou worden opgenomen in artikel 3 van de wet van 23 juli 1926.

Dat artikel 13 zou als volgt worden geredigeerd :

« Art. 13. Artikel 3 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt vervangen als volgt :

« Art. 3. Aan de N.M.B.S. wordt de rechtsvorm gegeven van naamloze vennootschap naar publiek recht in de zin van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven » (2).

b) Afdeling II zou het ontworpen hoofdstuk IV overnemen; artikel 15 daarvan zou artikel 14 worden.

3° Hoofdstuk V zou hoofdstuk III worden.

Artikel 1

1. Overeenkomstig artikel 6 van de wet van 21 maart 1991 moet het beheerscontract worden goedgekeurd bij het ontworpen besluit en te samen worden bekendgemaakt.

(1) Het ontworpen artikel 7 zou vervallen zoals hierna voorgesteld.

(2) Die precisering wordt toegevoegd om verwarring te voorkomen met identieke benamingen waarmee wordt gewerkt in andere wetten, zoals de wet van 2 april 1962 tot oprichting van een Nationale Investeringsmaatschappij en van gewestelijke investeringsmaatschappijen.

2. Par ailleurs, afin d'assurer une meilleure lisibilité du nouveau statut de la S.N.C.B., mieux vaut éviter de laisser subsister quelques dispositions autonomes, lesquelles, dans la mesure du possible, devraient être intégrées dans les textes organiques applicables à cette société.

Compte tenu des deux observations qui précèdent, il est proposé de revoir le texte du projet comme suit :

1° Le chapitre premier (et non I) conserverait son intitulé et serait divisé en quatre sections :

a) La section première, intitulée : « Approbation du premier contrat de gestion de la S.N.C.B. », comprendrait l'article 1er.

b) La section II s'intitulerait : « Modifications à la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges ».

Cette section comprendrait les articles 5 à 12 du projet.

Il se justifie, en effet, d'intégrer l'article 5 en projet à l'article 4 de la loi du 23 juillet 1926, étant donné que les dispositions de cet article 5 constituent une suite logique de la modification de l'article 1er de la loi du 23 juillet 1926 par l'article 6 en projet et que, comme l'indique précisément le Rapport au Roi (p. 5), « l'article 4 est abrogé suite à la modification de la nature de l'apport de l'Etat dont question à l'article 5 du projet. ».

Il en résulte que :

— l'article 6 deviendrait l'article 2 (1);

— l'article 3 reproduirait l'article 5 en projet, qui devrait être rédigé comme suit :

« Art. 3. L'article 4 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 4. ... (reproduire le texte de l'article 5, sauf à remplacer, à l'alinéa 2, les mots « du présent arrêté » par les mots « du présent article ») »;

— l'article 4 reproduirait l'article 8 en projet, sauf l'abrogation de l'article 3 (voir infra) et de l'article 4;

c) La section III s'intitulerait : « Modifications à la loi-programme du 30 décembre 1988 ».

Elle comprendrait les articles 13 et 14 en projet qui deviendraient les articles 9 et 10.

D'autre part, il est proposé d'intégrer l'article 14 en projet (devenant l'article 10) dans la loi-programme du 30 décembre 1988 sous la forme d'un article 164bis.

d) La section IV s'intitulerait : « Classement de la S.N.C.B. parmi les entreprises publiques autonomes » et reprendrait les articles 2 et 3 en projet, qui deviendraient les articles 11 et 12.

2° Le chapitre II s'intitulerait : « Transformation de la S.N.C.B. en société anonyme de droit public ».

a) La section première s'intitulerait : « Modification à la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges » et reprendrait, sous la forme d'un article 13, l'article 4 en projet qui serait intégré à l'article 3 de la loi du 23 juillet 1926.

Cet article 13 serait rédigé comme suit :

« Art. 13. L'article 3 de la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B. est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 3. La S.N.C.B. est transformée en société anonyme de droit public au sens de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques » (2).

b) La section II reprendrait le chapitre IV en projet dont l'article 15 deviendrait l'article 14.

3° Le chapitre V deviendrait le chapitre III.

Article premier

1. Le contrat de gestion doit être annexé à l'arrêté en projet, conformément à l'article 6 de la loi du 21 mars 1991, et publié avec lui.

(1) L'article 7 du projet sera omis comme il est proposé ci-dessus.

(2) Cette précision est ajoutée afin d'éviter la confusion avec des qualifications identiques utilisées dans d'autres lois, telles la loi du 2 avril 1962 constituant une Société nationale d'investissement et des sociétés régionales d'investissement.

Geschreven moet worden :

« Artikel 1. Het bij dit besluit gevoegde beheerscontract, gesloten ... ».

Voorts moet die bijlage de volgende vermelding bevatten : « Gezien om te worden gevoegd bij dit besluit ».

2. De tweede volzin moet voorkomen in de slotbepaling, te weten artikel 17 van het ontwerp, dat artikel 16 wordt.

Artikel 2

(dat artikel 11 wordt)

De bepaling moet als volgt worden gesteld :

« Art. 11. In artikel 1, B, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle ... (voorts zoals in het ontwerp) ».

Artikel 3

(dat artikel 12 wordt)

De bepaling moet eenvoudiger worden geredigeerd, te weten als volgt :

« Art. 12. Artikel 1, § 4, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven wordt aangevuld als volgt :

« 2° De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ».

Artikel 5

(dat artikel 3 wordt)

1. De tekst is ingegeven door artikel 57 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten. Hij neemt niet paragraaf 7 over, welke evenwel zeer nuttig is gebleken met betrekking tot de geschillen die bij de hoven en rechtbanken zijn aangebracht.

2. Het verdient aanbeveling om de tweede volzin van het tweede lid als volgt te stellen : « Zij kan zonder meer aan derden worden tegengeworpen vanaf ... ».

3. In het derde lid moet worden geschreven : « De lijst van de goederen die aldus worden overgedragen, wordt door Ons vastgesteld, op voorstel van de N.M.B.S. ».

Artikel 6

(dat artikel 2 wordt)

In de Franse tekst schrijve men :

« Art. 2. Dans l'article 1er ... ».

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 11 (dat artikel 7 wordt) .

Artikel 7

De bepaling dient te vervallen, zoals met de gemachtigde ambtenaren is overeengekomen.

Artikel 8

(dat artikel 4 wordt)

Gelet op de algemene opmerking die in de bespreking van het bepalend gedeelte gemaakt is met betrekking tot de nieuwe inrichting van de bepalingen van het ontwerp, moet worden geschreven :

« Art. 4. De artikelen 6, 8 en 8bis van dezelfde wet worden opgeheven ».

Artikel 9

(dat artikel 5 wordt)

De inleidende volzin van artikel 9 behoort als volgt te worden gesteld : « ..., gewijzigd bij de wet van 2 augustus 1955, wordt vervangen als volgt : ».

In het eerste lid, 4°, is het niet gebruikelijk een opsomming te onderbreken door een zelfstandige volzin. Voorgesteld wordt te schrijven : « ... door de Koning bepaalde vast dividend, waarvan de betaling door de Staat geschiedt ».

Artikel 11

(dat artikel 7 wordt)

Het zou beter zijn de bepaling als volgt te redigeren :

« Art. 7. In artikel 13 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het eerste tot het vijfde lid wordt opgeheven;

2° in het zesde lid, 1°, worden de woorden ...;

3° in het zesde lid, 2°, worden de woorden ... ».

Artikel 12

(dat artikel 8 wordt)

De verwijzing naar artikel 15 behoort te vervallen.

Il y a lieu d'écrire :

« Article 1er. Le contrat de gestion, annexé au présent arrêté, conclu... ».

Par ailleurs, cette annexe doit comporter la mention : « Vu pour être annexé au présent arrêté ».

2. La seconde phrase doit figurer dans la disposition finale, c'est-à-dire à l'article 17 du projet, devenant l'article 16.

Article 2

(devenant l'article 11)

La disposition doit être rédigée comme suit :

« Art. 11. Dans l'article 1er, B, de la loi du 16 mars 1954, ..., les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont supprimés ».

Article 3

(devenant l'article 12)

La disposition doit être rédigée plus simplement comme suit :

« Art. 12. L'article 1er, § 4, de la loi du 21 mars 1991... est complété comme suit :

« 2° La Société nationale des Chemins de fer belges ».

Article 5

(devenant l'article 3)

1. Le texte s'inspire de l'article 57 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions. Il ne reprend pas le paragraphe 7 qui, pourtant, s'est révélé très utile dans les litiges soumis aux cours et tribunaux.

2. Le texte néerlandais de la deuxième phrase de l'alinéa 2 devrait être rédigé ainsi qu'il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

3. A l'alinéa 3, on écrira : « ... est dressée par Nous, sur la proposition de la S.N.C.B. ».

Article 6

(devenant l'article 2)

Dans le texte français, il y a lieu d'écrire :

« Art. 2. Dans l'article 1er... ».

La même remarque vaut pour l'article 11 (devenant l'article 7).

Article 7

La disposition doit être omise comme l'ont admis les fonctionnaires délégués.

Article 8

(devenant l'article 4)

Compte tenu de l'observation générale faite, sous le dispositif, au sujet de la restructuration des dispositions du projet, il faut écrire :

« Art. 4. Les articles 6, 8 et 8bis de la même loi sont abrogés ».

Article 9

(devenant l'article 5)

La phrase liminaire devrait être rédigée ainsi qu'il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

A l'alinéa 1er, 4°, il n'est pas d'usage d'interrompre une énumération par une phrase autonome. Il est proposé d'écrire : « ... lors de chaque émission et dont le paiement est assuré par l'Etat ».

Article 11

(devenant l'article 7)

La disposition serait mieux rédigée comme suit :

« Art. 7. A l'article 13 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° les alinéas 1er à 5 sont abrogés;

2° dans l'alinéa 6, 1°, les mots...;

3° dans l'alinéa 6, 2°, les mots... ».

Article 12

(devenant l'article 8)

Il y a lieu d'omettre la référence à l'article 15.

Artikel 14

(dat artikel 10 wordt)

1. Als het voorstel van de Raad van State om dit artikel als een artikel 164bis in de programmawet van 30 december 1988 in te voegen, in aanmerking genomen wordt, dienen de woorden « van de programmawet van 30 december 1988 » in de inleidende zin te vervallen.

2. Paragraaf 2, 4°, bepaalt :

« § 2. Het saldo van de hierna vermelde tegoeden, schuldvoordelingen en wederzijdse schulden tussen de Staat en de N.M.B.S. wordt bij het maatschappelijk kapitaal gevoegd :

4° de schuld tegenover de Dienst van de Sekwester opgenomen onder de rubriek IX.C.1. van het passief; »

De vraag rijst of een dergelijke bepaling wel degelijk tot doel heeft andere wetteksten verenigbaar te maken met de wet van 21 maart 1991. Bij onderzoek blijkt dat de ontworpen bepaling niet door de Koning genomen kan worden krachtens de hem door voornoemde wet verleende machtigingen. Want, in tegenstelling tot de verklaringen van de gemachtigde ambtenaar, houdt de overdracht van het spoorwagennet van de Staat naar de N.M.B.S. niet de kwijtschelding van de schuld van de de N.M.B.S. tegenover de Dienst van het Sekwester in (1).

In de Nederlandse tekst dient het woord « Staat » met een hoofdletter geschreven te worden. Deze opmerking geldt voor alle bepalingen van het ontworpen besluit en de ontworpen statuten.

Artikel 15

(dat artikel 14 wordt)

Artikel 2 van de statuten :

In de Franse tekst dient men te schrijven : « L'article 1erbis ... ».

Artikel 3 van de statuten :

In de Franse tekst dient « conseil d'administration » met een kleine letter geschreven te worden.

Artikel 4 van de statuten :

In de Nederlandse tekst van artikel 4, 1°, a) dienen de woorden « kunnen verdeeld worden » te worden vervangen door de woorden « kunnen worden verdeeld ».

— Aangezien het niet gebruikelijk is een opsomming te onderbreken, zou de zelfstandige zin in 1°, a), als volgt in a) ingevoegd moeten worden : « ... vertegenwoordigd door aandeelbewijzen en overeenkomstig artikel 9 van de voornoemde wet van 23 juli 1926 terugbetaald in vijftien jaar tot in het jaar 2001; »;

— het afzonderlijke lid na 1° lijkt te verwijzen naar de aandelen bedoeld in b); men zou moeten schrijven : « ... van honderd frank die aan de Staat worden toegekend als vergoeding voor zijn inbreng bepaald in artikel 5; »;

— in 3°, zou het afzonderlijke lid als volgt in de inleidende zin overgenomen kunnen worden : « ... de bedragen, vertegenwoordigd door gewone aandelen met elk een nominale waarde van honderd frank die aan de Staat toegekend worden : ... ».

— in 4° van de Nederlandse tekst dienen de woorden « vervoer materieel » te worden vervangen door het woord « transportmaterieel ».

Artikel 5 van de statuten :

Het opschrift van het koninklijk besluit moet aan het voorgeselde opschrift aangepast worden.

In de Nederlandse tekst dienen de woorden « de meeste ruime zin » te worden vervangen door de woorden « de meest ruime zin ».

Artikel 8 van de statuten :

In de Nederlandse tekst van 4° dienen de woorden « het ... door de Koning bepaald dividend » te worden vervangen door de woorden « het ... door de Koning bepaalde dividend ».

Artikel 8 neemt het nieuwe artikel 9, eerste en tweede lid, van de wet van 23 juli 1926 over en voegt aan het tweede lid de woorden « door uitloting of wederinkoop op de Beurs » toe.

Zoals in de statuten vermeld staat voor andere bepalingen van de wet van 23 juli 1926 die erin worden overgenomen, dient hier te worden vermeld : « Artikel 9 van de voornoemde wet van 23 juli 1926 bepaalt dat : »; voorts dient artikel 9 in zijn geheel — en niet alleen de eerste twee leden — overgenomen te worden en dienen de woorden die er door de statuten aan toegevoegd worden en hierboven vermeld zijn, in artikel 9 van de wet van 23 juli 1926 ingevoegd te worden.

(1) De schuld betreft het hergebruik van locomotieven en rollend materieel die tijdens de oorlog 1940-1945 door Belgische constructiewerkplaatsen op bevel van de bezettende macht gebouwd zijn (zie het verslag aan de Koning, blz. 21).

Article 14

(devenant l'article 10)

1. Si la suggestion du Conseil d'Etat d'intégrer cet article sous la forme d'un article 164bis de la loi-programme du 30 décembre 1988 est retenue, il faut supprimer, dans la phrase liminaire, les mots « de la loi-programme du 30 décembre 1988 ».

2. Le paragraphe 2, 4°, dispose :

« § 2. Le solde des avoirs, créances et dettes réciproques entre la S.N.C.B. et l'Etat, énumérés ci-après, est incorporé au capital social :

4° la dette envers l'Office des Séquestres reprise sous la rubrique IX.C.1 du passif; ».

La question se pose de savoir si une telle disposition a bien pour objet de rendre compatibles d'autres textes légaux avec la loi du 21 mars 1991. Il s'avère, à l'examen, que la disposition en projet ne peut être prise par le Roi en vertu des habilitations qui lui sont conférées par la loi précitée. Car, contrairement aux explications fournies par les fonctionnaires délégués, l'annulation de la dette de la S.N.C.B. vis-à-vis de l'Office des Séquestres n'est pas impliquée par le transfert du réseau ferroviaire de l'Etat à la S.N.C.B. (1).

Dans le texte néerlandais, il faut écrire le mot « Staat » avec une majuscule. La même remarque vaut pour toutes les dispositions de l'arrêté et des statuts en projet.

Article 15

(devenant l'article 14)

Article 2 des statuts :

Il y a lieu d'écrire dans le texte français : « L'article 1erbis... ».

Article 3 des statuts :

Les mots « conseil d'administration » ne prennent pas de majuscules.

Article 4 des statuts :

Dans le texte néerlandais de l'article 4, 1°, a), il faut remplacer les mots « kunnen verdeeld worden » par les mots « kunnen worden verdeeld ».

— Comme il est d'usage de ne pas interrompre une énumération, la phrase autonome figurant au 1°, a), devrait être intégrée au a) comme suit : « ... par des certificats et remboursées, conformément à l'article 9 de la loi du 23 juillet 1926 précitée, en soixante-cinq ans jusqu'en l'an 2001; »;

— l'alinéa distinct du 1° semble se rapporter aux actions visées au b); il y aurait lieu d'écrire : « ... de cent francs chacune attribuées à l'Etat en rémunération de l'apport défini à l'article 5; »;

— au 3°, l'alinéa distinct pourrait être repris dans la phrase liminaire comme suit : « ... des montants, représentés par des actions ordinaires d'une valeur nominale de cent francs chacune attribuées à l'Etat : ... ».

— au 4° du texte néerlandais, les mots « vervoer materieel » doivent être remplacés par le mot « transportmaterieel ».

Article 5 des statuts :

L'intitulé de l'arrêté royal devra être adapté à l'intitulé proposé.

Dans le texte néerlandais, il faut remplacer les mots « in de meeste ruime zin » par les mots « in de meest ruime zin ».

Article 8 des statuts :

Dans le texte néerlandais du 4°, il faut remplacer les mots « het ... door de Koning bepaald dividend » par les mots « het door de Koning bepaalde dividend ».

L'article 8 reprend l'article 9, alinéas 1er et 2, nouveau, de la loi du 23 juillet 1926, en y ajoutant, à l'alinéa 2, les mots « par voie de tirage au sort ou de rachat en Bourse ».

Comme les statuts le font pour d'autres dispositions de la loi du 23 juillet 1926 qu'ils reprennent, il y a lieu d'indiquer : « L'article 9 de la loi du 23 juillet 1926 précitée dispose que : », de reprendre l'ensemble de l'article 9 — et non pas seulement ses deux premiers alinéas — et d'intégrer à l'article 9 de la loi du 23 juillet 1926 les mots ajoutés par les statuts et mentionnés ci-dessus.

(1) La dette est relative à la récupération de locomotives et de matériel roulant fabriqués pendant la guerre 1940-1945 par des ateliers de construction belges sur l'ordre de la puissance occupante (voy. le rapport au Roi, p. 21).

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 9 van de statuten, dat artikel 10 van de wet van 23 juli 1926 overneemt.

Artikel 12 van de statuten :

1° Het zou beter zijn in het eerste lid te schrijven : « Artikel 18, § 1, van de wet ... » en het paragraafteken tussen de aanhalingstekens weg te laten.

2° Het zou beter zijn in het tweede lid te schrijven : « Krachtens artikel 18, § 2, tweede lid, van de voornoemde wet, ... ».

3° In de tekst zoals die overgenomen wordt in de statuten, dienen twee verbeteringen aangebracht te worden : in paragraaf 2, tweede lid, dient het woord « Minister » met kleine letter geschreven te worden en in de Franse tekst van paragraaf 2, vierde lid, dient het woord « sauf » door het woord « sur » vervangen te worden.

Artikel 14 van de statuten :

De woorden « § 1 » en « § 2 » moeten worden toegevoegd.

Artikel 23 van de statuten :

Men schrijve : « pct. ».

Artikel 16

(dat artikel 15 wordt)

De volgende tekst wordt voorgesteld :

« Art. 15. Opgeheven worden :

1° het koninklijk besluit van 21 augustus 1891 dat ter uitvoering van de wet van 25 juli 1891 de algemene voorwaarden betreffende gebouwen en beplantingen vaststelt, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 25 april 1934;

2° het ministerieel besluit van 22 augustus 1891 dat ter uitvoering van de wet van 25 juli 1891 de algemene voorwaarden betreffende gebouwen en beplantingen vaststelt;

3° het koninklijk besluit van 1 september 1897 dat de algemene voorwaarden tot het openen, het ontginnen van steengroeven, mijnen, zandputten, venen, fosfaatmijnen enz. en het delven van uithollingen nabij de spoorweg vaststelt, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 augustus 1933 en 25 april 1934, bij het besluit van de regent van 11 februari 1946, en bij het koninklijk besluit van 25 maart 1966;

4° het ministerieel besluit van 5 september 1897 betreffende de machtiging tot het openen van steengroeven enz., nabij de spoorweg;

5° de besluitwet van 25 februari 1947 waarbij de regering ertoe gemachtigd wordt met de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, de naamloze vennootschap genaamd « Compagnie du Chemin de fer international de Malines à Terneuzen », de naamloze vennootschap genaamd « Compagnie du Chemin de fer de Chimay », de Naamloze Maatschappij van de Elektrische Spoorwegen Brussel-Tervuren en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen overeenkomsten te sluiten met het oog op de financiële tussenkomst van de Staat in de lasten, welke door die spoorwegmaatschappijen gedragen worden wegens de tariefverminderingen opgelegd ten gunste van sommige categorieën van bevoorrechte reizigers;

6° het besluit van de Regent van 19 december 1949 waarbij de Minister van Verkeerswezen er toe gemachtigd wordt respectievelijk met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Naamloze Maatschappij van de Elektrische Spoorweg Brussel-Tervuren en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, een overeenkomst te sluiten met het oog op de financiële tussenkomst van de Staat in de lasten welke door die spoorwegmaatschappijen gedragen worden wegens de tariefverminderingen opgelegd ten gunste van sommige categorieën van bevoorrechte reizigers;

7° het koninklijk besluit van 31 juli 1953 waarbij de Minister van Verkeerswezen er toe gemachtigd wordt respectievelijk met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Naamloze Maatschappij van de Elektrische Spoorweg Brussel-Tervuren en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen een bijvoeglijke overeenkomst te sluiten tot de overeenkomst van 10 maart 1950 met die maatschappijen aangaande de financiële tussenkomst van de Staat in de lasten, welke door hen gedragen worden wegens de tariefverminderingen opgelegd ten gunste van sommige categorieën van bevoorrechte reizigers;

8° het koninklijk besluit van 21 maart 1961 waarbij de nieuwe statuten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen worden vastgesteld, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 11 november 1967, 30 maart 1981 en 6 november 1987;

9° het koninklijk besluit van 31 december 1964 betreffende de bijzondere overeenkomsten die de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen mag sluiten;

10° het koninklijk besluit van 14 maart 1966 betreffende de bijzondere overeenkomsten die de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen mag sluiten voor het vervoer van kolen en staal ».

La même remarque vaut pour l'article 9 des statuts qui reprend l'article 10 de la loi du 23 juillet 1926.

Article 12 des statuts :

1° A l'alinéa 1er, mieux vaut écrire : « L'article 18, § 1er, de la loi... » et supprimer le paragraphe 1er dans les guillemets.

2° A l'alinéa 2, mieux vaut écrire : « En vertu de l'article 18, § 2, alinéa 2, de la loi précitée,... ».

3° Deux corrections doivent être apportées au texte tel qu'il est repris par les statuts : au paragraphe 2, alinéa 2, le mot « ministre » ne prend pas majuscule et au paragraphe 2, alinéa 4, le mot « sauf » doit être remplacé par le mot « sur ».

Article 14 des statuts :

Il y a lieu d'ajouter les mentions « § 1er » et « § 2 ».

Article 23 des statuts :

Il faut écrire : « p.c. ».

Article 16

(devenant l'article 15)

Le texte suivant est proposé :

« Art. 15. Sont abrogés :

1° l'arrêté royal du 21 août 1891 qui fixe, en exécution de la loi du 25 juillet 1891, les conditions générales de bâtisses et de plantations, modifié par l'arrêté royal du 25 avril 1934;

2° l'arrêté ministériel du 22 août 1891 qui fixe, en exécution de la loi du 25 juillet 1891, les conditions générales de bâtisses et de plantations;

3° l'arrêté royal du 1er septembre 1897 qui fixe les conditions générales d'autorisation pour l'ouverture, l'exploitation de carrières, minières, sablières, tourbières, phosphatières, etc., et le creusement d'excavations aux abords du chemin de fer, modifié par les arrêtés royaux du 14 août 1933 et du 25 avril 1934, par l'arrêté du Régent du 11 février 1946, et par l'arrêté royal du 25 mars 1966;

4° l'arrêté ministériel du 5 septembre 1897 qui est relatif aux autorisations pour l'ouverture des carrières, etc., aux abords du chemin de fer;

5° l'arrêté-loi du 25 février 1947 autorisant le Gouvernement à conclure avec la Société nationale des Chemins de fer belges, la Société anonyme dite Compagnie du Chemin de fer international de Malines à Terneuzen, la Société anonyme dite Compagnie du Chemin de fer de Chimay, la Société anonyme du Chemin de fer électrique de Bruxelles-Tervuren et la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, des conventions en vue de l'intervention financière de l'Etat dans les charges subies par les dites sociétés ferroviaires, du fait des réductions tarifaires imposées en faveur de certaines catégories de voyageurs privilégiés;

6° l'arrêté du Régent du 19 décembre 1949 autorisant le ministre des Communications à conclure respectivement avec la Société nationale des Chemins de fer belges, la Société anonyme du Chemin de fer électrique de Bruxelles-Tervuren et la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, une convention en vue de l'intervention financière de l'Etat dans les charges subies par les dites sociétés ferroviaires du fait des réductions tarifaires prescrites en faveur de certaines catégories de voyageurs privilégiés;

7° l'arrêté royal du 31 juillet 1953 autorisant le ministre des Communications à conclure respectivement avec la Société nationale des Chemins de fer belges, la Société anonyme du Chemin de fer électrique de Bruxelles-Tervuren et la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, un avenant à la convention conclue le 10 mars 1950 avec les dites sociétés en vue de l'intervention de l'Etat dans les charges subies par elles du fait des réductions tarifaires imposées en faveur de certaines catégories de voyageurs privilégiés;

8° l'arrêté royal du 21 mars 1961 fixant les nouveaux statuts de la Société nationale des Chemins de fer belges, modifié par les arrêtés royaux du 11 novembre 1967, du 30 mars 1981 et du 6 novembre 1987,

9° l'arrêté royal du 31 décembre 1964 relatif aux accords particuliers que la Société nationale des Chemins de fer belges peut conclure;

10° l'arrêté royal du 14 mars 1966 relatif aux accords particuliers que la Société nationale des Chemins de fer belges peut conclure pour le transport de charbon et d'acier ».

Artikel 17
(dat artikel 16 wordt)

De volgende tekst wordt voorgesteld :

« Art. 16. Treden in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt :

- 1° dit besluit;
- 2° het bijgevoegde beheerscontract ».

De kamer was samengesteld uit

De heren :

C.-L. Closset, kamervoorzitter.
R. Andersen, J. Messinne, staatsraden.
P. Gothot, J. van Compernelle, assessoren van de afdeling wetgeving.
Mevr. J. Gielissen, toegevoegd griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. Andersen.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. Regnier, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer P. Nihoul, adjunct-referendaris.

De Griffier,
J. Gielissen.

De Voorzitter,
C.-L. Closset.

[C — 14250]

30 SEPTEMBER 1992. — Koninklijk besluit houdende goedkeuring van het eerste beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en tot vaststelling van maatregelen met betrekking tot deze Maatschappij

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 14 januari 1927 en 15 januari 1954, de wetten van 2 augustus 1955, 1 augustus 1960, 4 juli 1962, 21 april 1965, 10 oktober 1967 en 24 juni 1970, het koninklijk besluit nr. 89 van 11 november 1967, het koninklijk besluit nr. 452 van 29 augustus 1986, de programmawet van 30 december 1988 en de wet van 21 maart 1991;

Gelet op de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, inzonderheid op artikel 1 gewijzigd bij koninklijk besluit nr. 431 van 5 augustus 1986, het koninklijk besluit van 28 januari 1987, het koninklijk besluit nr. 513 van 27 maart 1987, het koninklijk besluit van 5 februari 1988, de koninklijke besluiten nrs. 526 en 542 van 31 maart 1987, het decreet van 1 juli 1987, de wet van 21 augustus 1987, het decreet van 13 juli 1988, het koninklijk besluit van 16 november 1988, de decreten van 16 december 1988 en 21 december 1988, het koninklijk besluit van 8 maart 1989, de wetten van 16 juni 1989 en 15 januari 1990, het decreet van 27 juni 1990, de ordonnantie van 19 juli 1990, de wetten van 6 augustus 1990, 28 december 1990 en 29 december 1990, de decreten van 28 februari 1991, 27 maart 1991 en 3 juli 1991, de wetten van 20 juli 1991 en 22 juli 1991 en de koninklijke besluiten van 19 augustus 1992 en 14 september 1992 en op artikel 11, gewijzigd bij koninklijke besluiten nr. 4 van 18 april 1987 en nr. 88 van 11 november 1987, de wet van 30 juni 1975, het koninklijk besluit nr. 3 van 24 december 1980, de wet van 29 december 1990 en 22 juli 1991;

Gelet op de programmawet van 30 december 1988, inzonderheid op artikel 164;

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;

Gelet op het akkoord van de Minister van Begroting, gegeven op 17 september 1992;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Article 17
(devenant l'article 16)

Le texte suivant est proposé :

« Art. 16. Entrent en vigueur le jour de leur publication au *Moniteur belge* :

- 1° le présent arrêté;
- 2° le contrat de gestion qui y est annexé ».

La chambre était composée de

MM :

C.-L. Closset, président de chambre.
R. Andersen, J. Messinne, conseillers d'Etat.
P. Gothot, J. van Compernelle, assesseurs de la section de législation.
Mme J. Gielissen, greffier assumé.

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

Le rapport a été présenté par M. J. Regnier, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. P. Nihoul, référendaire adjoint.

Le Greffier,
J. Gielissen.

Le Président
C.-L. Closset.

[C — 14250]

30 SEPTEMBRE 1992. — Arrêté royal portant approbation du premier contrat de gestion de la Société nationale des Chemins de fer belges et fixant des mesures relatives à cette Société

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges, modifiée par les arrêtés royaux du 14 janvier 1927 et 15 janvier 1954, les lois du 2 août 1955, 1er août 1960, 4 juillet 1962, 21 avril 1965, 10 octobre 1967 et 24 juin 1970, l'arrêté royal n° 89 du 11 novembre 1967, l'arrêté royal n° 452 du 29 août 1986, la loi-programme du 30 décembre 1988 et la loi du 21 mars 1991;

Vu la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, notamment l'article 1er, modifié par l'arrêté royal n° 431 du 5 août 1986, l'arrêté royal du 28 janvier 1987, l'arrêté royal n° 513 du 27 mars 1987, l'arrêté royal du 5 février 1988, les arrêtés royaux n°s 526 et 542 du 31 mars 1987, le décret du 1er juillet 1987, la loi du 21 août 1987, le décret du 13 juillet 1988, l'arrêté royal du 16 novembre 1988, les décrets des 16 décembre 1988 et 21 décembre 1988, l'arrêté royal du 8 mars 1989, les lois des 16 juin 1989 et 15 janvier 1990, le décret du 27 juin 1990, l'ordonnance du 19 juillet 1990, les lois des 6 août 1990, 28 décembre 1990 et 29 décembre 1990, les décrets des 28 février 1991, 27 mars 1991 et 3 juillet 1991, les lois des 20 juillet 1991 et 22 juillet 1991 et les arrêtés royaux des 19 août 1992 et 14 septembre 1992 et l'article 11, modifié par les arrêtés royaux n° 4 du 18 avril 1987 et n° 88 du 11 novembre 1987, la loi du 30 juin 1975, l'arrêté royal n° 3 du 24 décembre 1980, les lois des 29 décembre 1990 et 22 juillet 1991;

Vu la loi-programme du 30 décembre 1988, notamment l'article 164;

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 17 septembre 1992;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven en Onze Minister van Financiën en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**HOOFDSTUK I. — Indeling van de N.M.B.S.
bij de autonome overheidsbedrijven**

Afdeling 1

Goedkeuring van het eerste beheerscontract van de N.M.B.S.

Artikel 1. Het beheerscontract, bekendgemaakt als bijlage bij dit besluit, gesloten tussen de Belgische Staat en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, afgekort N.M.B.S., wordt goedgekeurd.

Afdeling 2. — Wijzigingen aan de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S.

Art. 2. In artikel 1, eerste lid van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S. worden de woorden « het recht afstaat om gedurende vijftien jaar het Staatsspoorwegnet te exploiteren » vervangen door de woorden « de eigendom van het Staatsspoorwegnet afstaat. »

Art. 3. Artikel 4 van de zelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 4. De Staat draagt de eigendom van het Staatsspoorwegnet, met inbegrip van de Noord-Zuidverbinding, zonder vergoeding over aan de N.M.B.S.

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

De lijst van de goederen die het voorwerp van deze overdracht uitmaken, wordt, op voorstel van de N.M.B.S. bij koninklijk besluit vastgesteld.

De N.M.B.S. neemt de rechten en verplichtingen van de Staat betreffende de haar krachtens dit artikel overgedragen goederen over, met inbegrip van de rechten en verplichtingen verbonden aan hangende en toekomstige gerechtelijke procedures.

De Staat blijft echter verantwoordelijkheid dragen voor de verplichtingen waarvan de betaling of de uitvoering kon worden geëist vóór de eigendomsoverdracht.

Indien er een geschil rijst in verband met een overgedragen goed kan de N.M.B.S. de Staat bij de zaak betrekken en kan deze laatste steeds in de zaak tussenkomen. »

Art. 4. De artikelen 6, 8 en 8bis van dezelfde wet worden opgeheven.

Art. 5. Artikel 9 van dezelfde wet, gewijzigd door de wet van 2 augustus 1955, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 9. De preferente aandelen uitgegeven vóór de inwerking-treding van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven :

1° zijn aan toonder;

2° hebben elk een nominale waarde van vijfhonderd frank;

3° kunnen verdeeld worden in vijf gelijke delen met een nominale waarde van honderd frank, die elk recht geven op een vijfde van de aan het aandeel verbonden rechten, zowel wat interest, dividend, terugbetaling, premie wegens terugkoop en vervanging door bewijzen van deelgerechtigdheid betreft, als met het oog op de uitoefening van het recht om de vergaderingen bij te wonen en er aan de stemmingen deel te nemen;

4° geven recht op het bij elke uitgifte door de Koning bepaald vast dividend in de uitbetaling waarvan de Staat voorziet;

5° geven recht op de helft van het overschot van de netto-winst, na de door de statuten bepaalde afhoudingen.

Zij worden terugbetaald in vijftien jaar tot in het jaar 2001 door uitloting of wederinkoop op de Beurs; de terugbetaalde aandelen worden vervangen door bewijzen van deelgerechtigdheid, waaraan dezelfde rechten zijn verbonden als aan de preferente aandelen, behalve het recht op vast dividend en terugbetaling.

De in vijf delen verdeelde aandelen worden vervangen door vijf bewijzen van deelgerechtigdheid.

De Staat neemt de terugbetaling van de preferente aandelen ten laste.

Elke groep van tien preferente aandelen of bewijzen van deelgerechtigdheid geeft recht op één stem in de algemene vergadering. »

Art. 6. De artikelen 11 en 12 van dezelfde wet worden opgeheven.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques et de Notre Ministre des Finances et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**CHAPITRE Ier. — Classement de la S.N.C.B.
parmi les entreprises publiques autonomes**

Section 1^{re}

Approbation du premier contrat de gestion de la S.N.C.B.

Article 1er. Le contrat de gestion, publié en annexe au présent arrêté, conclu entre l'Etat belge et la Société nationale des Chemins de fer belges, en abrégé S.N.C.B., est approuvé.

Section 2

Modifications à la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B.

Art. 2. Dans l'article 1er, alinéa 1er de la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B., les mots « du droit d'exploiter pendant soixante-quinze ans, le » sont remplacés par les mots « de la propriété du ».

Art. 3. L'article 4 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Article 4. L'Etat transfère sans indemnité la propriété du réseau des chemins de fer de l'Etat, en ce compris la jonction Nord-Midi, à la S.N.C.B.

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.

La liste des biens, qui font l'objet de ce transfert, est dressée par arrêté royal, sur la proposition de la S.N.C.B.

La S.N.C.B. succède aux droits et obligations de l'Etat relatifs aux biens qui lui sont transférés par le présent article, y compris les droits et obligations résultant de procédures judiciaires en cours et à venir.

Toutefois, l'Etat reste seul tenu des obligations dont le paiement ou l'exécution étaient exigibles avant le transfert de propriété.

En cas de litige relatif à un bien transféré, la S.N.C.B. peut toujours appeler l'Etat à la cause et celui-ci peut toujours intervenir à la cause. »

Art. 4. Les articles 6, 8 et 8bis de la même loi sont abrogés.

Art. 5. L'article 9 de la même loi, modifié par la loi du 2 août 1955, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 9. Les actions privilégiées émises avant l'entrée en vigueur de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques :

1° sont au porteur;

2° ont une valeur nominale de cinq cents francs chacune;

3° peuvent être divisées en cinq parts égales d'une valeur nominale de cent francs, donnant droit, chacune, à un cinquième des droits attachés à l'action, tant en intérêt, dividende, remboursement, prime de rachat et remplacement par des actions de jouissance qu'en vue de l'exercice du droit d'assister aux assemblées et d'y prendre part au vote;

4° donnent droit au dividende fixe déterminé par le Roi lors de chaque émission et dont le paiement est assuré par l'Etat;

5° donnent droit à la moitié du solde des bénéfices nets, après les prélèvements fixés par les statuts.

Elles sont remboursées en soixante-cinq ans jusqu'en l'an 2001 par voie de tirage au sort ou de rachat en Bourse; les actions remboursées sont remplacées par des actions de jouissance qui ont les mêmes droits que les actions privilégiées, sauf le droit au dividende fixe et au remboursement.

Les actions divisées en cinq parts sont remplacées par cinq parts d'actions de jouissance.

Le remboursement des actions privilégiées est assuré par l'Etat.

Chaque groupe de dix actions privilégiées ou de jouissance donne droit à une voix à l'assemblée générale. »

Art. 6. Les articles 11 et 12 de la même loi sont abrogés.

Art. 7. In artikel 13 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- 1° de leden 1 tot 5 worden opgeheven;
- 2° in lid 6, 1°, worden de woorden « de afgevaardigde-beheerder, de directeur-generaal » vervangen door de woorden « het directiecomité »;
- 3° in lid 6, 2°, worden de woorden « het algemeen bestuur » vervangen door de woorden « het directiecomité ».

Art. 8. De artikelen 16, 18 en 19 van dezelfde wet worden opgeheven.

Afdeling 3. — Wijzigingen aan specifieke wettelijke bepalingen met betrekking tot de N.M.B.S.

Art. 9. Artikel 164 van de programmawet van 30 december 1988 wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidend als volgt :

« § 3. Vanaf 1 januari 1993 is § 2 niet van toepassing op de investeringen voor het verwerven en de aanleg van de spoorweginfrastructuur alsook voor het rollend materieel dat integraal of voor een deel gebruikt wordt voor prestaties van openbare dienst. »

Art. 10. Artikel 164 van dezelfde wet wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidend als volgt :

« § 4. De balans van de N.M.B.S. wordt op 30 juni 1992 opgesteld in functie van de volgende verrichtingen :

— Een voorziening voor risico's en kosten van twaalf miljard frank wordt via de balans aangelegd door de afname van eenzelfde bedrag van het door de staat geplaatste kapitaal; deze voorziening is ten belope van negen miljard frank bestemd voor de modernisering en de herstructurering van de N.M.B.S., voor de modernisering van het vervoermaterieel alsook voor de opleiding van het personeel en ten belope van drie miljard frank voor de dekking van de hieraan verbonden financiële kosten.

— Het saldo van de hierna vermelde tegoeden, schuldverderingen en wederzijdse schulden tussen de Staat en de N.M.B.S. wordt bij het maatschappelijk kapitaal gevoegd :

- 1° de boekwaarde van het uitbatingsrecht van het net;
- 2° het bedrag met betrekking tot het normaliseringskrediet genoteerd onder de rubriek X van de activa;
- 3° het saldo van het door de Staat toegestaan voorschot bij de oprichting van de Maatschappij;
- 4° de schuldverdering van honderdnegenenvijftig miljoen driehonderdachteenveertigduizend zeshonderdeenveertig frank met betrekking tot investeringswerken, uitgevoerd in het kader van de overeenkomsten van 4 oktober 1985, 15 oktober 1986, 11 maart 1987, aangepast door het bijvoegsel van 12 januari 1988, en van 15 juli 1988 waarvoor de Staat aandelen ontvangen heeft krachtens artikel 164, § 1 van de programmawet van 30 december 1988. »

Afdeling 4. — Indeling van de N.M.B.S. bij de autonome overheidsbedrijven

Art. 11. In artikel 1, B, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut worden de woorden « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » geschrapt.

Art. 12. Artikel 1, § 4, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven wordt aangevuld als volgt :

- « 2° de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen; ».

HOOFDSTUK II. — Omzetting van de N.M.B.S. in naamloze vennootschap van publiek recht

Afdeling 1. — Wijzigingen van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S.

Art. 13. Artikel 3 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S. wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 3. De N.M.B.S. wordt omgezet in naamloze vennootschap van publiek recht in de zin van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. »

Afdeling 2. — Statuten van de N.M.B.S.

Art. 14. De statuten van de N.M.B.S. worden als volgt bepaald :

« Artikel 1. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, afgekort N.M.B.S., opgericht bij koninklijk besluit van 7 augustus 1926, is een naamloze vennootschap van publiek recht in de zin van de bepalingen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Art. 7. A l'article 13 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

- 1° les alinéas 1er à 5 sont abrogés;
- 2° dans l'alinéa 6, 1°, les mots « l'administrateur-délégué, le directeur général » sont remplacés par les mots « le Comité de direction »;
- 3° dans l'alinéa 6, 2°, les mots « la Direction générale » sont remplacés par les mots « le Comité de direction ».

Art. 8. Les articles 16, 18 et 19 de la même loi sont abrogés.

Section 3. — Modifications à des dispositions légales spécifiques concernant la S.N.C.B.

Art. 9. L'article 164 de la loi-programme du 30 décembre 1988 est complété par un paragraphe 3, rédigé comme suit :

« § 3. A partir du 1er janvier 1993, les investissements concernant l'acquisition et la construction de l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant affecté, en tout ou en partie, à l'exécution des prestations de service public ne sont pas visés par le § 2. »

Art. 10. L'article 164 de la même loi est complété par un paragraphe 4, rédigé comme suit :

« § 4. Le bilan de la S.N.C.B. est, au 30 juin 1992, établi en fonction des opérations suivantes :

— Une provision pour risques et charges de douze milliards de francs est, par l'intermédiaire du bilan, constituée par prélèvement d'un montant équivalent sur le capital souscrit par l'Etat; cette provision est destinée, à concurrence de neuf milliards de francs, à la modernisation et à la restructuration de la S.N.C.B., à la modernisation du matériel de transport ainsi qu'à la formation du personnel et, à concurrence de trois milliards de francs, à couvrir les charges financières y relatives.

— Le solde des avoirs, créances et dettes réciproques entre la S.N.C.B. et l'Etat, énumérés ci-après, est incorporé au capital social :

- 1° la valeur comptable du droit d'exploitation du réseau;
- 2° le montant relatif au crédit de normalisation repris sous la rubrique X de l'actif;
- 3° le solde de l'avance octroyée par l'Etat au moment de la création de la Société;
- 4° la créance de cent cinquante-neuf millions trois cent quarante-huit mille six cent quarante et un francs, relative à des travaux d'investissements réalisés dans le cadre des conventions du 4 octobre 1985, du 15 octobre 1986, du 11 mars 1987, adaptée par l'avenant du 12 janvier 1988, et du 15 juillet 1988, pour lesquels l'Etat a reçu des actions en vertu de l'article 164, § 1er de la loi-programme du 30 décembre 1988. »

Section 4. — Classement de la S.N.C.B. parmi les entreprises publiques autonomes

Art. 11. Dans l'article 1er, B, de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont supprimés.

Art. 12. L'article 1er, § 4, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques est complété comme suit :

- « 2° la Société nationale des Chemins de fer belges; ».

CHAPITRE II. — Transformation de la S.N.C.B. en société anonyme de droit public.

Section 1e. — Modifications à la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B.

Art. 13. L'article 3 de la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B. est remplacé par la disposition suivante :

« Article 3. La S.N.C.B. est transformée en société anonyme de droit public au sens de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. »

Section 2. — Statuts de la S.N.C.B.

Art. 14. Les statuts de la S.N.C.B. sont déterminés comme suit :

« Article 1er. La Société nationale des Chemins de fer belges, en abrégé S.N.C.B., créée par l'arrêté royal du 7 août 1926, est une société anonyme de droit public au sens des dispositions de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Maatschappelijk doel, zetel en duur

Art. 2. Artikel 1bis van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S. bepaalt :

« De Maatschappij heeft tot doel het vervoer van reizigers en goederen per spoor.

De Maatschappij kan, op eigen gezag, of door middel van deelneming in bestaande of op te richten Belgische, vreemde of internationale organismen alle commerciële, industriële of financiële handelingen verrichten, die rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of ten dele in verband staan met haar maatschappelijk doel, dan wel de verwezenlijking of de uitbreiding van dat doel kunnen vergemakkelijken of bevorderen.

Het feit dat er goederen of diensten worden gefabriceerd en verkocht, die rechtstreeks of onrechtstreeks op de spoorwegactiviteiten betrekking hebben, is inzonderheid van aard de verwezenlijking of de uitbreiding van het maatschappelijk doel te bevorderen. »

Art. 3. De zetel van de Maatschappij is in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest gevestigd op de plaats die door de raad van bestuur wordt bepaald; de beslissing van de raad wordt binnen dertig dagen in de bijlagen bij het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

De raad van bestuur kan hulpbureaus of zetels overal elders in België, alsook agentschappen in het buitenland vestigen.

Maatschappelijk kapitaal, inbreng, aandelen

Art. 4. Het maatschappelijk kapitaal is samengesteld uit :

1° elf miljard frank gevormd bij de oprichting van de Maatschappij, vertegenwoordigd door :

a) twintig miljoen preferente aandelen met een nominale waarde van vijfhonderd frank, die elk kunnen verdeeld worden in vijf gelijke en afzonderlijke delen vertegenwoordigd door aandeelbewijzen en die overeenkomstig artikel 9 van voormelde wet van 23 juli 1926, in vijftenzestig jaar tot in het jaar 2001 worden terugbetaald;

b) tien miljoen gewone aandelen met elk een nominale waarde van honderd frank; deze aandelen worden aan de Staat toegekend ter vergoeding voor zijn inbreng bepaald in artikel 5;

2° vijftientwintig miljard vierhonderd en twaalf miljoen zeshonderd achtentachtigduizend negenhonderd frank, vertegenwoordigd door tweehonderd vierenvijftig miljoen honderd zesentwintigduizend achthonderd negentachtig gewone aandelen met elk een nominale waarde van honderd frank toegekend aan de Staat bij de herstructurering van de balans op 31 december 1988 door omzetting in deelneming in het kapitaal:

a) van het in 1983 door de Staat aan de Maatschappij toegestane voorschot van drie miljard frank om haar bedrijfskapitaal te verbeteren;

b) van de renteloze leningen die terugbetaalbaar zijn bij het vereffen van de Maatschappij voor een totaal bedrag van acht miljard achthonderd zeventig miljoen eenentwintigduizend zehonderd frank, toegestaan door de Staat voor de financiering van projecten met het oog op de modernisering en vernieuwing van het spoorwagennet en de aankoop van rollend materieel, die aanvankelijk waren ingeschreven op het investeringsprogramma met eigen middelen van de N.M.B.S., in het kader van de overeenkomsten van 4 oktober 1985, 15 oktober 1986, 11 maart 1987 aangepast door het bijvoegsel van 12 januari 1988, en 15 juli 1988;

c) van de vermindering van de normaliseringskredieten met een bedrag van dertien miljard vijfhonderd tweeënveertig miljoen zeshonderd zeventenzestigduizend tweehonderd frank die voortkomen uit de afbetaling van het netto rechtzettingsbedrag van de waarde van de vaste activa door overdracht naar de opbrengsten van de resultatenrekening;

3° aan het einde van de boekhoudkundige jaren 1989 en volgende, de bedragen :

a) door de Staat aan de Maatschappij gestort voor aankopen en werkzaamheden toegestaan krachtens de overeenkomsten bedoeld in 2°, b);

b) door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur toegekend voor de financiering van de investeringen voor de aanleg, de aanpassing en de vernieuwing van de installaties en het spoorwagematerieel, met uitzondering van de bedragen gestort voor aankopen en werkzaamheden waarvoor verbintenissen van oudere datering dan 1989 zijn aangegaan en die niet bedoeld worden in a), alsook met uitzondering van de door dit Ministerie vanaf 1 januari 1993 toegestane bedragen voor de financiering van de investeringen voor het verwerven en de aanleg van spoorweginfrastructuur alsook voor het rollend materieel dat integraal of voor een deel gebruikt wordt voor prestaties van openbare dienst; zij worden vertegenwoordigd door gewone aandelen met elk een nominale waarde van honderd frank die aan de Staat toegekend worden;

Objet social, siège et durée

Art. 2. L'article 1erbis de la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B. dispose que :

« La Société a pour objet le transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer.

La Société peut, par elle-même, ou par voie de participation à des organismes existants ou à créer, belges, étrangers ou internationaux, faire toutes opérations commerciales, industrielles ou financières se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet social ou qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la réalisation ou le développement.

Est notamment considéré comme susceptible de favoriser la réalisation ou le développement de l'objet social, le fait de fabriquer et de vendre des biens ou des services ayant trait directement ou indirectement à l'activité ferroviaire. »

Art. 3. Le siège de la Société est établi dans la Région de Bruxelles-Capitale, au lieu fixé par le conseil d'administration; la décision du conseil est publiée, dans les trente jours, aux annexes du *Moniteur belge*.

Le conseil d'administration peut établir des bureaux ou des sièges auxiliaires dans toute autre localité belge, de même que des agences à l'étranger.

Capital social, apports, actions

Art. 4. Le capital social est composé de :

1° onze milliards de francs constitués au moment de la création de la Société, représentés par :

a) vingt millions d'actions privilégiées d'une valeur nominale de cinq cents francs chacune divisible en cinq parts égales et distinctes représentées par des certificats et remboursées, conformément à l'article 9 de la loi du 23 juillet 1926 précitée, en soixante-cinq ans jusqu'en l'an 2001;

b) dix millions d'actions ordinaires d'une valeur nominale de cent francs chacune; ces actions sont attribuées à l'Etat en rémunération de l'apport défini à l'article 5;

2° vingt-cinq milliards quatre cent douze millions six cent quatre-vingt-huit mille neuf cents francs représentés par deux cent cinquante-quatre millions cent vingt-six mille huit cent quatre-vingt-neuf actions ordinaires d'une valeur nominale de cent francs chacune attribuées à l'Etat à la restructuration du bilan au 31 décembre 1988 par conversion en participation au capital :

a) de l'avance de trois milliards de francs consentie en 1983 par l'Etat à la Société pour améliorer son fonds de roulement;

b) des prêts sans intérêt remboursables à la liquidation de la Société d'un montant total de huit milliards huit cent septante millions vingt-et-un mille sept cents francs, octroyés par l'Etat pour le financement de projets de modernisation et de renouvellement du réseau ferroviaire et d'acquisitions de matériel roulant, inscrits initialement au programme d'investissements en fonds propres de la S.N.C.B., dans le cadre des conventions du 4 octobre 1985, du 15 octobre 1986, du 11 mars 1987 adaptée par l'avenant du 12 janvier 1988, et du 15 juillet 1988;

c) de la réduction des crédits de normalisation d'un montant de treize milliards cinq cent quarante-deux millions six cent soixante-sept mille deux cents francs résultant de l'amortissement du montant net de redressement de la valeur des immobilisations, par transfert aux produits du compte de résultat;

3° à la fin des exercices comptables 1989 et suivants, des montants :

a) versés à la Société par l'Etat pour des acquisitions et travaux octroyés en vertu des conventions visées au 2°, b);

b) alloués par le Ministère des Communications et de l'Infrastructure pour le financement des investissements d'établissement, d'aménagement et de renouvellement des installations et du matériel ferroviaire à l'exception des montants versés pour des acquisitions et travaux ayant fait l'objet d'engagements antérieurs à 1989 et qui ne sont pas visés au a) et à l'exception des montants alloués par ce Ministère à partir du 1er janvier 1993 pour le financement des investissements concernant l'acquisition et la construction de l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant affecté, en tout ou en partie, à l'exécution des prestations de service public; ils sont représentés par des actions ordinaires d'une valeur nominale de cent francs chacune attribuées à l'Etat;

4° op basis van de goedverklaarde rekeningen van de N.M.B.S. opgesteld per 30 juni 1992, een vermindering :

a) voortspruitend uit de aanleg via de balans van een voorziening voor risico's en kosten van twaalf miljard frank; deze voorziening aangelegd door de afname van eenzelfde bedrag van het door de Staat geplaatste kapitaal is ten belope van negen miljard frank bestemd voor de modernisering en de herstructurering van de N.M.B.S., voor de modernisering van het vervoermaterieel alsook voor de opleiding van het personeel en ten belope van drie miljard frank voor de dekking van de hieraan verbonden financiële kosten;

b) voortvloeiend uit het saldo van de tegoeden, schuldverminderingen en wederzijdse schulden tussen de Staat en de N.M.B.S., hierna opgesomd :

1° de boekwaarde van het uitbatingsrecht van het net;

2° het bedrag met betrekking tot het normaliseringskrediet genoteerd onder de rubriek X van de activa;

3° het saldo van het door de Staat toegestane voorschot bij de oprichting van de Maatschappij;

4° de schuldvermindering van honderdnegeenvijftig miljoen driehonderdachtenveertigduizend zeshonderdeenveertig frank met betrekking tot investeringswerken uitgevoerd in het kader van de overeenkomsten van 4 oktober 1985, 15 oktober 1986, 11 maart 1987, aangepast door het bijvoegsel van 12 januari 1988, en van 15 juli 1988, waarvoor de staat aandelen ontvangen heeft krachtens artikel 164, § 1 van de programmawet van 30 december 1988.

Art. 5. Overeenkomstig artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 1992 houdende goedkeuring van het eerste beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en tot vaststelling van maatregelen met betrekking tot deze maatschappij heeft de Staat bij de Maatschappij de eigendom van het spoorwegnet ingebracht.

Dit net is het net waarvan de Maatschappij in de meeste ruime zin het genot heeft op de datum van inwerkingtreding van bovenvermeld besluit.

Art. 6. De gewone aandelen zijn vertegenwoordigd door een getuigschrift van inschrijving op naam; zij mogen niet in aandelen aan toonder omgezet worden.

Art. 7. De aandelen aan toonder en het getuigschrift van inschrijving op naam worden door twee bestuurders ondertekend. De twee handtekeningen mogen door middel van een naamstempel worden aangebracht. Zij mogen in effecten van verschillende eenheden verenigd worden. Zij kunnen eveneens in vijf gelijke delen opgesplitst worden.

Art. 8. Artikel 9 van voormelde wet van 23 juli 1926 bepaalt :

« De preferente aandelen uitgegeven vóór de inwerkingtreding van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven :

1° zijn aan toonder;

2° hebben elk een nominale waarde van vijfhonderd frank;

3° kunnen verdeeld worden in vijf gelijke delen met een nominale waarde van honderd frank, die elk recht geven op een vijfde van de aan het aandeel verbonden rechten, zowel wat interest, dividend, terugbetaling, premie wegens terugkoop en vervanging door bewijzen van deelgerechtigdheid betreft, als met het oog op de uitoefening van het recht om de vergaderingen bij te wonen en er aan de stemmingen deel te nemen;

4° geven recht op het bij elke uitgifte door de Koning bepaald dividend;

5° geven recht op de helft van het overschot van de nettowinst, na de door de statuten bepaalde afhoudingen.

Zij worden terugbetaald in vijftien jaar tot in het jaar 2001 door uitloting of wederinkoop op de Beurs; de terugbetaalde aandelen worden vervangen door bewijzen van deelgerechtigdheid, waaraan dezelfde rechten zijn verbonden als aan de preferente aandelen, behalve het recht op vast dividend en terugbetaling.

De in vijf delen verdeelde aandelen worden vervangen door vijf bewijzen van deelgerechtigdheid.

De Staat neemt de terugbetaling van de preferente aandelen ten laste.

Elke groep van tien preferente aandelen of bewijzen van deelgerechtigdheid geeft recht op één stem in de algemene vergadering. »

Art. 9. Artikel 10 van voormelde wet van 23 juli 1926 bepaalt :

« De gewone aandelen geven recht op de andere helft van de nettowinst bedoeld in artikel 8, 5°. »

4° et, sur la base de l'état certifié des comptes de la S.N.C.B. arrêtés au 30 juin 1992, de la réduction :

a) provenant de la constitution, par l'intermédiaire du bilan, d'une provision pour risques et charges de douze milliards de francs; cette provision, constituée par prélèvement d'un montant équivalent sur le capital souscrit par l'Etat, est destinée, à concurrence de neuf milliards de francs, à la modernisation et à la restructuration de la S.N.C.B., à la modernisation du matériel de transport ainsi qu'à la formation du personnel et, à concurrence de trois milliards de francs, à couvrir les charges financières y relatives;

b) résultant du solde des avoirs, créances et dettes réciproques entre la S.N.C.B. et l'Etat, énumérés ci-après :

1° la valeur comptable du droit d'exploitation du réseau; * *

2° le montant relatif au crédit de normalisation repris sous la rubrique X de l'actif;

3° le solde de l'avance octroyée par l'Etat au moment de la création de la Société;

4° la créance de cent cinquante neuf millions trois cent quarante-huit mille six cent quarante et un francs, relative à des travaux d'investissements réalisés dans le cadre des conventions du 4 octobre 1985, du 15 octobre 1986, du 11 mars 1987, adaptée par l'avenant du 12 janvier 1988, et du 15 juillet 1988, pour lesquels l'Etat a reçu des actions en vertu de l'article 164, § 1er de la loi-programme du 30 décembre 1988.

Art. 5. Conformément à l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 1992 portant approbation du premier contrat de gestion de la Société nationale des Chemins de fer belges et fixant des mesures relatives à cette société, l'Etat a fait apport à la Société de la propriété du réseau des chemins de fer.

Ce réseau est celui dont la Société a la jouissance, dans le sens le plus étendu, à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté précité.

Art. 6. Les actions ordinaires sont représentées par un certificat d'inscription nominative; elles ne peuvent être converties en actions au porteur.

Art. 7. Les actions au porteur et le certificat d'inscription nominative sont signés par deux administrateurs. Les deux signatures peuvent être apposées au moyen d'une griffe. Elles peuvent être réunies en titres de plusieurs unités. Elles peuvent également être divisées en cinq parts égales.

Art. 8. L'article 9 de la loi du 23 juillet 1926 précitée dispose que :

« Les actions privilégiées émises avant l'entrée en vigueur de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques :

1° sont au porteur;

2° ont une valeur de cinq cents francs chacune;

3° peuvent être divisées en cinq parts égales d'une valeur nominale de cent francs, donnant droit, chacune, à un cinquième des droits attachés à l'action, tant en intérêt, dividende, remboursement, prime de rachat et remplacement par des actions de jouissance qu'en vue de l'exercice du droit d'assister aux assemblées et d'y prendre part au vote;

4° donnent droit au dividende fixe déterminé par le Roi lors de chaque émission;

5° donnent droit à la moitié du solde des bénéfices nets, après les prélèvements fixés par les statuts.

Elles sont remboursées en soixante-cinq ans jusqu'en l'an 2001 par voie de tirage au sort ou de rachat en Bourse; les actions remboursées sont remplacées par des actions de jouissance qui ont les mêmes droits que les actions privilégiées, sauf le droit au dividende fixe et au remboursement.

Les actions divisées en cinq parts sont remplacées par cinq parts d'actions de jouissance.

Le remboursement des actions privilégiées est assuré par l'Etat.

Chaque groupe de dix actions privilégiées ou de jouissance donne droit à une voix à l'assemblée générale. »

Art. 9. L'article 10 de la loi du 23 juillet 1926 précitée dispose que :

« Les actions ordinaires ont droit à l'autre moitié des bénéfices nets visés à l'article 8, 5°. »

Art. 10. De Maatschappij erkent slechts één enkele eigenaar per preferent aandeel. Indien er voor een effect verschillende eigenaars zijn, heeft de Maatschappij het recht de uitoefening van de daaraan verbonden rechten te schorsen totdat één enkele persoon is aangeduid als zijnde te haren opzichte de eigenaar van het aandeel. Vijf getuigsschriften ten bedrage van één vijfde van een aandeel geven echter aan de toonder ervan dezelfde rechten als één preferent aandeel.

Bestuur

Art. 11. De Maatschappij wordt bestuurd door de organen bedoeld in artikel 15 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven.

Raad van bestuur Samenstelling

Art. 12. Artikel 18, § 1 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bepaalt :

« De raad van bestuur telt ten hoogste achttien leden, met inbegrip van de leden van het directiecomité die er van rechtswege deel van uitmaken.

Het aantal gewone leden van de raad van bestuur bedraagt het dubbel van het aantal leden van het directiecomité. »

§ 2. Ingevolge het bovengenoemde wetsartikel 18, § 2, « wordt het aantal leden van de raad van bestuur vastgesteld door de algemene vergadering van de aandeelhouders. »

Hetzelfde wetsartikel bepaalt vervolgens : « De Koning benoemt, bij in Ministerraad overlegd besluit, een aantal gewone leden in verhouding tot het aantal stemmen dat verbonden is aan de aandelen in het bezit van de Staat. De overige gewone leden worden daarna benoemd door de andere aandeelhouders.

Twee van de door de Koning te benoemen gewone leden van de raad van bestuur van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen worden benoemd op voordracht van de Minister onder wie de Nationale Maatschappij ressorteert, handelend op de voordracht van de twee meest representatieve vakorganisaties die zitting hebben in de Nationale Paritaire Commissie bij het bedoeld bedrijf.

De gewone leden van de raad van bestuur, die werden benoemd door de Koning, kunnen slechts worden ontslagen, bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, op eensluidend gemotiveerd advies van de raad van bestuur, goedgekeurd bij twee derde van de uitgebrachte stemmen.

§ 3. De gewone leden van de raad van bestuur worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van zes jaar.

§ 4. Wanneer een plaats van bestuurder openvalt, hebben de overblijvende bestuurders het recht om voorlopig in de vacature te voorzien tot op het ogenblik dat een definitieve benoeming gebeurt overeenkomstig artikel 18 of artikel 20 (van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven).

§ 5. De Koning benoemt, bij in Ministerraad overlegd besluit, de voorzitter van de raad van bestuur onder de gewone leden.

Bij staking van stemmen in de raad van bestuur is de stem van de voorzitter beslissend.

De voorzitter kan te allen tijde ter plaatse inzage nemen van de boeken, brieven, notulen en, in het algemeen, van alle documenten en geschriften van het overheidsbedrijf. Hij kan van de leden van het directiecomité, van de gemachtigden en de personeelsleden van het organisme alle ophelderingen en inlichtingen vorderen en alle verificaties verrichten die hij nodig acht voor de uitvoering van zijn mandaat. Hij kan zich laten bijstaan door een door hem aangeduide accountant. De vergoeding van de accountant is ten laste van het overheidsbedrijf. »

Werking

Art. 13. De raad vergadert zo dikwijls als het belang van de Maatschappij het vereist en ten minste vier maal per jaar.

Hij wordt bijeengeroepen door zijn voorzitter die de agenda opstelt.

De oproepingsbrief en de agenda van iedere vergadering worden ten minste acht dagen vóór de datum van de vergadering naar de bestuurders gestuurd.

De raad moet worden bijeengeroepen op verzoek van de gedelegeerdbestuurder of van vijf bestuurders.

De raad kan slechts geldig besluiten nemen indien de meerderheid van zijn leden de vergadering bijwoont.

Indien geen voldoende aantal leden op de raadszitting aanwezig is, kan een tweede, uiterlijk binnen veertien dagen gehouden vergadering, met dezelfde agenda als de eerste, geldig besluiten nemen, welk ook het aantal aanwezige leden zij.

4

Art. 10. La Société ne reconnaît qu'un seul propriétaire par action privilégiée. S'il y a plusieurs propriétaires d'un titre, la Société a le droit de suspendre l'exercice des droits y afférents jusqu'à ce qu'une seule personne ait été désignée comme étant à son égard le propriétaire de l'action. Toutefois, cinq certificats de cinquième d'action donneront à leur porteur les mêmes droits qu'une action privilégiée.

Administration

Art. 11. La Société est gérée par les organes visés à l'article 15 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Conseil d'administration Composition

Art. 12. L'article 18, § 1er de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques dispose que :

« Le conseil d'administration est composé de dix-huit membres au plus, y compris les membres du comité de direction, qui en sont membres de plein droit.

Le nombre des membres ordinaires du conseil d'administration est le double du nombre des membres du comité de direction. »

§ 2. En vertu de l'article 18, § 2 de loi précitée, « le nombre des membres du conseil d'administration est déterminé par l'assemblée générale des actionnaires. »

Le même article de loi dispose ensuite que : « le Roi nomme, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, un nombre de membres ordinaires proportionnel aux droits de vote attachés aux actions détenues par l'Etat. Les autres membres ordinaires sont ensuite nommés par les autres actionnaires.

Parmi les membres ordinaires du conseil d'administration de la Société nationale des Chemins de fer belges à nommer par le Roi, deux sont nommés sur la proposition du Ministre dont la Société nationale relève, agissant sur proposition des deux organisations syndicales les plus représentatives siégeant à la Commission paritaire nationale auprès de cette entreprise.

Les membres ordinaires du conseil d'administration nommés par le Roi ne peuvent être révoqués que par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, sur avis conforme motivé du conseil d'administration, approuvé à la majorité des deux tiers des voix exprimées.

§ 3. Les membres ordinaires du conseil d'administration sont nommés pour un terme renouvelable de six ans.

§ 4. En cas de vacance d'une place d'administrateur, les administrateurs restants ont le droit d'y pourvoir provisoirement jusqu'à nomination définitive conformément à l'article 18 ou 20 (de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques).

§ 5. Le Roi nomme, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, le président du conseil d'administration parmi les membres ordinaires.

En cas de partage des voix au sein du conseil d'administration, la voix du président est prépondérante.

Le président peut, à tout moment, prendre connaissance, sans déplacement, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et généralement de tous les documents et de toutes les écritures de l'entreprise publique. Il peut requérir des membres du comité de direction, des agents et des préposés de l'entreprise publique toutes les explications ou informations et procéder à toutes les vérifications qui lui paraissent nécessaires pour l'exécution de son mandat. Il peut se faire assister par un expert-comptable désigné par lui. La rémunération de l'expert-comptable incombe à l'entreprise publique. »

Fonctionnement

Art. 13. Le conseil se réunit aussi souvent que l'exige l'intérêt de la Société et, au moins, quatre fois par an.

Il est convoqué par son président qui arrête l'ordre du jour.

La convocation et l'ordre du jour de chaque réunion sont adressés aux administrateurs au moins huit jours avant la date fixée pour la réunion.

Le conseil doit être convoqué sur la demande de l'administrateur-délégué ou de cinq administrateurs.

Le conseil ne peut valablement délibérer que si la majorité de ses membres assistent à la réunion.

Si le conseil ne se trouve pas en nombre, une seconde réunion, tenue au plus tard dans la quinzaine, avec le même ordre du jour que la première, pourra valablement délibérer, quel que soit le nombre de membres présents.

De besluiten van de raad worden bij meerderheid van stemmen van de aanwezige leden genomen.

Bij staking van stemmen, is de stem van de voorzitter beslissend.

De notulen van de vergaderingen van de raad worden ondertekend door degene die ze heeft voorgezeten en door de bestuurders die hierom verzoeken.

Bevoegdheden

Art. 14. Artikel 17, § 1 en § 2, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bepaalt : « De raad van bestuur is bevoegd om alle handelingen te verrichten die nodig of dienstig zijn tot verwezenlijking van het doel (van de N.M.B.S.) ».

De raad van bestuur houdt toezicht op het beleid van het directiecomité. Het directiecomité doet op geregelde tijdstippen verslag aan de raad.

De raad, of zijn voorzitter, onverminderd de bevoegdheden van laatstgenoemde, hem toegekend krachtens artikel 18, § 5 (van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven), kan op elk ogenblik van het directiecomité een verslag vragen betreffende de activiteiten van het bedrijf of sommige ervan.

De raad van bestuur kan de in § 1 bedoelde bevoegdheden geheel of gedeeltelijk opdragen aan het directiecomité, met uitzondering van :

1° de goedkeuring van het beheerscontract, evenals van elke wijziging ervan;

2° het vaststellen van het ondernemingsplan en het algemeen beleid;

3° het toezicht op het directiecomité, inzonderheid wat de uitvoering van het beheerscontract betreft;

4° de andere bevoegdheden die door deze titel en (...) door de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen uitdrukkelijk aan de raad van bestuur worden toegewezen. »

Art. 15. Artikel 11, § 2, eerste lid, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bepaalt :

« De opdrachten voor de aanneming van werken, leveringen en diensten worden gegund bij of krachtens beslissing van de raad van bestuur van het overheidsbedrijf. De raad van bestuur duidt de opdrachten aan waarvan de gunning behoort tot de uitsluitende bevoegdheid van het directiecomité alsmede de opdrachten waarvoor de beslissing door het comité mag worden gesubdelegeerd. »

Beperkt comité Samenstelling

Art. 16. Artikel 162 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bepaalt :

« Het beperkt comité van de N.M.B.S., dat werd opgericht bij artikel 5 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S., is samengesteld uit :

1° de voorzitter van de raad van bestuur;

2° twee gewone bestuurders aangeduid door de Koning op voordracht van de raad van bestuur; zij voeren de titel van ondervoorzitter;

3° de gedelegeerd-bestuurder;

4° twee bestuurders-directeuren, aangewezen door de Koning, op de voordracht van de gedelegeerd-bestuurder, na advies van de raad van bestuur; zij voeren de titel van directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal.

De bestuurders, die benoemd zijn op voordracht van het personeel, wonen met raadgevende stem de vergadering van het beperkt comité bij.

Het beperkt comité wordt voorgezeten door de gedelegeerd-bestuurder. »

Bevoegdheden

Art. 17. Overeenkomstig artikel 15, tweede lid, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven oefent het beperkt comité de bevoegdheden uit die het door de raad van bestuur worden opgedragen, onverminderd de bevoegdheden van het directiecomité.

Directiecomité Samenstelling

Art. 18. Artikel 20 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bepaalt :

« § 1. De gedelegeerd-bestuurder en de bestuurders-directeuren vormen het directiecomité. Het directiecomité wordt voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder.

Les décisions du conseil sont prises à la majorité des voix des membres présents.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Les procès-verbaux des réunions du conseil sont signés par celui qui les a présidés et les administrateurs qui en font la demande.

Pouvoirs

Art. 14. L'article 17, § 1er et § 2, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques dispose que : « Le conseil d'administration a le pouvoir d'accomplir tous les actes nécessaires ou utiles à la réalisation de l'objet social (de la S.N.C.B.) ».

Le conseil d'administration contrôle la gestion assurée par le comité de direction. Le comité de direction fait régulièrement rapport au conseil.

Le conseil, ou son président, sans préjudice des pouvoirs lui conférés par l'article 18, § 5 (de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques) peut, à tout moment, demander au comité de direction un rapport sur les activités de l'entreprise ou sur certaines d'entre elles.

Le conseil d'administration peut déléguer au comité de direction en tout ou en partie les compétences visées au § 1er, à l'exception de :

1° l'approbation du contrat de gestion, de même que toute modification de celui-ci;

2° l'élaboration du plan d'entreprise et la définition de la politique générale;

3° le contrôle du comité de direction, notamment en ce qui concerne l'exécution du contrat de gestion;

4° les autres compétences qui sont réservées au conseil d'administration par le présent titre et (...) par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales. »

Art. 15. L'article 11, § 2, alinéa 1er, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques dispose que :

« Les marchés de travaux, de fournitures et de services sont passés par ou en vertu d'une décision du conseil d'administration de l'entreprise publique. Le conseil d'administration détermine les marchés pour lesquels le comité de direction est seul compétent et les marchés pour lesquels le comité peut déléguer la décision. »

Comité restreint Composition

Art. 16. L'article 162 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques dispose que :

« Le comité restreint de la S.N.C.B., institué par l'article 5 de la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B., est composé :

1° du président du conseil d'administration;

2° de deux administrateurs ordinaires désignés par le Roi sur proposition du conseil d'administration; ils portent le titre de vice-président;

3° de l'administrateur délégué;

4° de deux administrateurs-directeurs désignés par le Roi, sur proposition de l'administrateur délégué et après avis du conseil d'administration; ils portent le titre de directeur général et de directeur général adjoint.

Les administrateurs nommés sur proposition du personnel assistant avec voix consultative aux réunions du comité restreint.

Le comité restreint est présidé par l'administrateur délégué. »

Pouvoirs

Art. 17. Conformément à l'article 15, alinéa 2, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, le comité restreint exerce les compétences lui conférées par le conseil d'administration, sans préjudice des compétences du comité de direction.

Comité de direction Composition

Art. 18. L'article 20 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques dispose que :

« § 1er. Le comité de direction est composé de l'administrateur délégué et des administrateurs-directeurs. Le comité de direction est présidé par l'administrateur délégué.

§ 2. De Koning benoemt de gedelegeerd-bestuurder bij in Ministerraad overlegd besluit voor een hernieuwbare termijn van zes jaar. De gedelegeerd-bestuurder behoort tot een andere taalrol dan deze waartoe de voorzitter van de raad van bestuur behoort.

Hij kan slechts worden ontslagen, bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, op eensluidend gemotiveerd advies van twee derde van de gewone leden van de raad van bestuur.

§ 3. De gewone leden van de raad van bestuur benoemen op voordracht van de gedelegeerd-bestuurder de overige leden van het directiecomité, voor een hernieuwbare termijn van zes jaar, teneinde de raad van bestuur voltallig samen te stellen. Deze leden van het directiecomité voeren de titel van bestuurder-directeur. Hun benoeming wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister onder wie het overheidsbedrijf ressorteert.

Een gewoon lid van de raad van bestuur kan niet terzelfder tijd lid van het directiecomité zijn.

De bestuurders-directeurs kunnen slechts worden ontslagen bij besluit van twee derde van de gewone leden van de raad van bestuur. Het ontslag wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister onder wie het overheidsbedrijf ressorteert.

§ 4. De gedelegeerd-bestuurder en de bestuurders-directeurs oefenen in of ter vertegenwoordiging van het overheidsbedrijf een voltijdse functie uit. »

Werking

Art. 19. Artikel 19, tweede lid, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bepaalt :

« De leden van het directiecomité vormen een college. Zij kunnen hun taken onder elkaar verdelen. »

Bevoegdheden

Art. 20. Artikel 19, eerste en derde lid, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bepaalt :

« Het dagelijks bestuur en de vertegenwoordiging wat dat bestuur aangaat, alsmede de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur en de onderhandeling van het beheerscontract worden opgedragen aan het directiecomité.

Het directiecomité kan zekere van zijn bevoegdheden, doch met uitzondering van de bevoegdheden bedoeld in de artikelen 4, § 2 en 11, § 2 (van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven) opdragen aan één of meer van zijn leden of aan leden van het personeel. Het kan subdelegaties toestaan. »

Gedelegeerd-bestuurder

Art. 21. De gedelegeerd-bestuurder vertegenwoordigt de Maatschappij voor rechtshandelingen en in rechtszaken. Hij stelt elke rechtsvordering en elk verhaal bij elk rechtscollege in.

Algemene vergadering

Art. 22. De algemene vergadering van aandeelhouders bestaat uit de bezitters van preferente aandelen of van bewijzen van deelgerechtigdheid en van gewone aandelen.

De aandeelhouders hebben recht op een stem per gewoon aandeel en op een stem per tien preferente aandelen of bewijzen van deelgerechtigdheid.

Art. 23. De algemene vergadering kan geldige besluiten nemen wanneer 50 pct. van het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigd is.

Zij mag slechts besluiten nemen over de op de agenda gebrachte onderwerpen.

De besluiten worden bij meerderheid van stemmen genomen.

Art. 24. De algemene vergaderingen worden in een van de gemeenten van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest op de door de oproepingsberichten vastgestelde plaats gehouden.

Art. 25. Er wordt elk jaar vóór 30 april een algemene vergadering van de aandeelhouders van de Maatschappij gehouden.

De raad van bestuur mag buitengewone algemene vergaderingen samenroepen. Hij moet ze samenroepen op verzoek van het college van commissarissen of van aandeelhouders die ten minste een vijfde van het aantal preferente aandelen of bewijzen van deelgerechtigdheid vertegenwoordigen.

De oproepingen worden gedaan door middel van een aankondiging die tweemaal wordt geplaatst, met een tussentijd van ten minste acht dagen en de tweede maal ten minste acht dagen voor de vergadering, in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 26. Om de algemene vergadering te mogen bijwonen, zijn de houders van preferente aandelen en bewijzen van deelgerechtigdheid gehouden, hun aandelen ten minste acht dagen vóór de vergadering neer te leggen bij één van de instellingen aangeduid door de oproepingsberichten.

§ 2. Le Roi nomme l'administrateur délégué par arrêté délibéré en Conseil des Ministres pour un terme renouvelable de six ans. L'administrateur délégué appartient à un rôle linguistique différent de celui du président du conseil d'administration.

Il ne peut être révoqué que par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, sur avis conforme motivé de deux tiers des membres ordinaires du conseil d'administration.

§ 3. Les membres ordinaires du conseil d'administration nomment, sur la proposition de l'administrateur délégué, les autres membres du comité de direction pour un terme renouvelable de six ans, afin de compléter le conseil d'administration. Ces membres du comité de direction portent le titre d'administrateur-directeur. Leur nomination est soumise à l'approbation du Ministre dont relève l'entreprise publique.

Un membre ordinaire du conseil d'administration ne peut être membre du comité de direction en même temps.

Les administrateurs-directeurs ne peuvent être révoqués que par décision de deux tiers des membres ordinaires du conseil d'administration. La révocation est soumise à l'approbation du Ministre dont relève l'entreprise publique.

§ 4. L'administrateur délégué et les administrateurs-directeurs remplissent au sein de l'entreprise ou pour la représentation de celle-ci, des fonctions de plein exercice. »

Fonctionnement

Art. 19. L'article 19, alinéa 2, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques dispose que :

« Les membres du comité de direction forment un collège. Ils peuvent se répartir les tâches. »

Pouvoirs

Art. 20. L'article 19, alinéas 1er et 3; de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques dispose que :

« Le comité de direction est chargé de la gestion journalière et de la représentation en ce qui concerne cette gestion, de même que de l'exécution des décisions du conseil d'administration et de la négociation du contrat de gestion.

A l'exception de celles visées aux articles 4, § 2 et 11, § 2 (de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques), le comité de direction peut déléguer certaines de ses compétences à un ou plusieurs de ses membres ou à des membres du personnel. Il peut en autoriser la subdélégation. »

Administrateur délégué

Art. 21. L'administrateur délégué représente la Société dans les actes et en justice. Il intente toute action et tout recours devant toutes les juridictions.

Assemblée générale

Art. 22. L'assemblée générale des actionnaires se compose des propriétaires des actions privilégiées ou de jouissance et des actions ordinaires.

Les actionnaires ont droit à une voix par action ordinaire et à une voix par dix actions privilégiées ou de jouissance sans limitation.

Art. 23. L'assemblée générale peut valablement délibérer lorsque 50 p.c. du capital social sont représentés.

Elle ne peut délibérer que sur des objets portés à l'ordre du jour.

Les décisions sont prises à la majorité des voix.

Art. 24. Les assemblées générales se tiennent dans une commune de la Région de Bruxelles-Capitale, au lieu fixé par les avis de convocation.

Art. 25. Il est tenu chaque année, avant le 30 avril, une assemblée générale des actionnaires de la Société.

Le conseil d'administration peut convoquer des assemblées générales extraordinaires. Il doit les convoquer sur la demande du collège des commissaires ou d'actionnaires représentant un cinquième au moins du nombre des actions privilégiées ou de jouissance.

Les convocations sont faites par des annonces publiques deux fois, à huit jours d'intervalle au moins et huit jours au moins avant l'assemblée générale, dans le *Moniteur belge*.

Art. 26. Pour pouvoir assister à l'assemblée générale, les porteurs d'actions privilégiées et de jouissance sont tenus de déposer leurs actions au moins huit jours avant l'assemblée dans un des établissements désignés par les avis de convocation.

De aandeelhouders mogen zich slechts door andere aandeelhouders, leden van de vergadering, laten vertegenwoordigen.

Art. 27. De vergadering wordt voorzeten door de voorzitter van de raad van bestuur, door een van de ondervoorzitters, of in hun afwezigheid door de oudste bestuurder.

Het bureau van de vergadering bestaat uit de aanwezige leden van de raad van bestuur.

Art. 28. De notulen van de vergadering worden ondertekend door de leden van het bureau. De in rechtszaken of elders over te leggen afschriften of uittreksels worden door een bestuurder ondertekend.

Art. 29. Indien de vergadering geen geldige besluiten kan nemen, wordt er binnen een termijn van acht dagen een nieuwe vergadering met dezelfde agendapunten bijeengeroepen. Zij zal dan geldige besluiten nemen, welk ook het aandeel van het vertegenwoordigde kapitaal zij.

Controle

Art. 30. De controle op de Maatschappij is georganiseerd overeenkomstig artikel 25 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Verdeling van de winst

Art. 31. Onverminderd artikel 9 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S. en na de voorafneming bedoeld in artikel 77 van de samengeordende wetten op de handelsvennootschappen, bepaalt de algemene vergadering de verdeling van de nettowinst van elk boekjaar.

Wijziging van de statuten

Art. 32. Artikel 41, § 4, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bepaalt:

« Een statutenwijziging heeft slechts uitwerking na haar goedkeuring door de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit. »

HOOFDSTUK III. — *Slotbepalingen*

Art. 15. Worden opgeheven:

1° het koninklijk besluit van 21 augustus 1891 waarbij aan de Minister van Verkeerswezen de bevoegdheid wordt toegekend om de in de wet van 25 juli 1891 bedoelde vergunningen te verlenen en waarin de algemene bepalingen van deze vergunningen zijn vastgelegd;

2° het ministerieel besluit van 22 augustus 1891 waarbij aan de ambtenaren van de spoorwegen de bevoegdheid wordt toegekend om de in de wet van 25 juli 1891 bedoelde vergunningen te verlenen;

3° het koninklijk besluit van 1 september 1897 houdende bepaling van de algemene voorwaarden voor de machtiging tot het openen, het ontginnen van steengroeven, mijnen, zandputten, vennen, fosphaatmijnen enz. en het delven van uithollingen nabij den spoorweg;

4° het ministerieel besluit van 5 september 1897 waarbij de ambtenaren worden aangewezen die bevoegd zijn om de machtigingen te verlenen vereist voor het openen, het ontginnen van steengroeven, mijnen, zandputten, vennen, fosphaatmijnen enz., en het delven van uithollingen nabij den spoorweg;

5° de besluitwet van 25 februari 1947 waarbij de regering er toe gemachtigd wordt met de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, de Naamloze Vennootschap genaamd « Compagnie du Chemin de fer international de Malines à Terneuzen », de Naamloze Vennootschap genaamd « Compagnie du Chemin de fer de Chimay », de Naamloze Maatschappij van den Electricischen Spoorweg Brussel-Tervuren en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen overeenkomsten te sluiten met het oog op de financiële tussenkomst van den Staat in de lasten, welke door die spoorwegmaatschappijen gedragen worden wegens de tariefverminderingen opgelegd ten gunste van sommige categorieën van bevoorrechte reizigers, voor wat de N.M.B.S. betreft;

6° het besluit van de Regent van 19 december 1949 waarbij de Minister van Verkeerswezen er toe gemachtigd wordt respectievelijk met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Naamloze Maatschappij van de Electricische Spoorweg Brussel-Tervuren en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen een overeenkomst te sluiten met het oog op de financiële tussenkomst van de Staat in de lasten welke door die spoorwegmaatschappijen gedragen worden wegens de tariefverminderingen opgelegd ten gunste van sommige categorieën van bevoorrechte reizigers, voor wat de N.M.B.S. betreft;

7° het koninklijk besluit van 31 juli 1953 waarbij de Minister van Verkeerswezen er toe gemachtigd wordt respectievelijk met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Naamloze Maatschappij van de Electricische Spoorweg Brussel-Tervuren en de

Les actionnaires ne peuvent se faire représenter que par d'autres actionnaires membres de l'assemblée.

Art. 27. L'assemblée est présidée par le président du conseil d'administration, par un des vice-présidents, ou, à leur défaut, par l'administrateur le plus âgé.

Le bureau de l'assemblée est composé des membres présents du conseil d'administration.

Art. 28. Les procès-verbaux de l'assemblée sont signés par les membres du bureau. Les copies ou extraits à produire en justice ou ailleurs sont signés par un administrateur.

Art. 29. Si une assemblée ne peut valablement délibérer, une nouvelle assemblée, ayant les mêmes objets portés à son ordre du jour, est convoquée dans un délai de huit jours. Elle délibérera valablement quelle que soit la proportion du capital représenté.

Contrôle

Art. 30. Le contrôle de la Société est organisé conformément à l'article 25 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Répartition des bénéfices

Art. 31. Sans préjudice de l'article 9 de la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B. et après le prélèvement visé à l'article 77 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales, l'assemblée générale fixe la répartition du bénéfice net de chaque exercice.

Modification des statuts

Art. 32. L'article 41, § 4, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques dispose que:

« Une modification aux statuts ne produit ses effets qu'après approbation par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres. »

CHAPITRE III. — *Dispositions finales*

Art. 15. Sont abrogés:

1° l'arrêté royal du 21 août 1891 déléguant au Ministre des Communications le pouvoir d'accorder les autorisations prévues par la loi du 25 juillet 1891 et déterminant les conditions générales de ces autorisations;

2° l'arrêté ministériel du 22 août 1891 subdéléguant à des fonctionnaires du chemin de fer le pouvoir d'accorder les autorisations prévues par la loi du 25 juillet 1891;

3° l'arrêté royal du 1er septembre 1897 portant conditions générales d'autorisation pour l'ouverture, l'exploitation de carrières, minières, sablières, tourbières, phosphatières, ... et le creusement d'excavations aux abords du chemin de fer;

4° l'arrêté ministériel du 5 septembre 1897 déterminant les fonctionnaires compétents pour accorder les autorisations requises pour l'ouverture et l'exploitation des carrières, minières, sablières, tourbières, phosphatières, ... et le creusement d'excavations aux abords du chemin de fer;

5° l'arrêté-loi du 25 février 1947 autorisant le gouvernement à conclure avec la Société nationale des Chemins de fer belges, la Société anonyme dite Compagnie du Chemin de fer international de Malines à Terneuzen, la Société anonyme dite Compagnie du Chemin de fer de Chimay, la Société anonyme du Chemin de fer électrique de Bruxelles-Tervuren et la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, des conventions en vue de l'intervention financière de l'Etat dans les charges subies par les dites sociétés ferroviaires, du fait des réductions tarifaires imposées en faveur de certaines catégories de voyageurs privilégiés, en ce qui concerne la S.N.C.B.;

6° l'arrêté du Régent du 19 décembre 1949 autorisant le Ministre des Communications à conclure respectivement avec la Société nationale des Chemins de fer belges, la Société anonyme du Chemin de fer électrique de Bruxelles-Tervuren et la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, une convention en vue de l'intervention financière de l'Etat dans les charges subies par les dites sociétés ferroviaires du fait des réductions tarifaires prescrites en faveur de certaines catégories de voyageurs privilégiés, en ce qui concerne la S.N.C.B.;

7° l'arrêté royal du 31 juillet 1953 autorisant le Ministre des Communications à conclure respectivement avec la Société nationale des Chemins de fer Belges, la Société anonyme du Chemin de fer électrique de Bruxelles-Tervuren et la Société nationale des

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen een bijvoeglijke overeenkomst te sluiten tot de overeenkomst van 10 maart 1950 met die maatschappijen aangaande de financiële tussenkomst van de Staat in de lasten, welke door hen gedragen worden wegens de tariefverminderingen opgelegd ten gunste van sommige categorieën van bevoorrechte reizigers, voor wat de N.M.B.S. betreft;

8° het koninklijk besluit van 21 maart 1961 waarbij de nieuwe statuten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen worden vastgesteld;

9° het koninklijk besluit van 31 december 1964 betreffende de bijzondere overeenkomsten die de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen mag sluiten;

10° het koninklijk besluit van 14 maart 1966 betreffende de bijzondere overeenkomsten die de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen mag sluiten voor het vervoer van kolen en staal.

Art. 16. Treden in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt :

1° dit besluit;

2° het beheerscontract dat bekendgemaakt is in bijlage bij dit besluit.

Art. 17. Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven en Onze Minister van Financiën zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 30 september 1992.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,
G. COËME

De Minister van Financiën,
Ph. MAYSTADT

Chemins de fer vicinaux, un avenant à la convention conclue le 10 mars 1950 avec les dites sociétés en vue de l'intervention de l'Etat dans les charges subies par-elles du fait des réductions tarifaires imposées en faveur de certaines catégories de voyageurs privilégiés, en ce qui concerne la S.N.C.B.;

8° l'arrêté royal du 21 mars 1961 fixant les nouveaux statuts de la Société nationale des Chemins de fer belges;

9° l'arrêté royal du 31 décembre 1964 relatif aux accords particuliers que la Société nationale des Chemins de fer belges peut conclure;

10° l'arrêté royal du 14 mars 1966 relatif aux accords particuliers que la Société nationale des Chemins de fer belges peut conclure pour le transport de charbon et d'acier.

Art. 16. Entrent en vigueur le jour de leur publication au *Moniteur belge* :

1° le présent arrêté;

2° le contrat de gestion publié en annexe à celui-ci.

Art. 17. Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques et Notre Ministre des Finances sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 30 septembre 1992.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Communications et des Entreprises publiques,
G. COËME

Le Ministre des Finances,
Ph. MAYSTADT

BEHEERSCONTRACT TUSSEN DE STAAT EN DE NMBS

[C — 14250]

Dit beheerscontract wordt gesloten in het kader van de bepalingen van artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Het neemt een einde op 31 december 1996.

Het precificeert de regels en voorwaarden volgens dewelke de NMBS de haar bij artikel 156 van de genoemde wet toevertrouwde opdrachten van openbare dienst uitvoert.

Het bepaalt het bedrag van de door de Staat verleende financiële tegemoetkomingen en compensaties voor de uitvoering van die opdrachten van openbare dienst.

I. Principes

Artikel 1. De NMBS is een essentieel onderdeel van het Belgische vervoersysteem.

Ze moet erop toezien dat haar activiteiten stroken met het door de Regering gevoerde vervoer- en mobiliteitsbeleid en tegemoetkomen aan de behoeften van de gebruikers.

Art. 2. De beheers- en directieorganen van de NMBS zijn verantwoordelijk voor de goede benutting van de personeelsmiddelen, de materiële middelen (onroerend en roerend) en de financiële middelen van het Bedrijf.

Ze beheren de activiteiten tegen de laagste kostprijs en streven voortdurend naar een verbetering van de doeltreffendheid en de produktiviteit ervan.

Hun beslissingen worden in het algemene kader van artikel 1 enkel en alleen gerechtvaardigd door de belangen van het Bedrijf.

Art. 3. De volgende activiteiten behoren tot de bij wet aan de NMBS opgelegde opdrachten van openbare dienst :

1° het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, met inbegrip van de treinen die dienen ter versterking en ter verbetering van de bediening van de grote agglomeraties, alsook het onderhoud van het daarvoor ingezet rollend materieel;

2° het verwerven, de aanleg, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur, welke bestaat uit alle uitrustingen van de baan, van de seininrichting, van de voorziening met elektrische stroom, alsook de terreinen waarop ze gelegen zijn;

3° de prestaties die de NMBS moet leveren voor de behoeften van de Natie.

Art. 4. De NMBS oordeelt zelf over haar deelname aan de uitvoering van prestaties die niet tot de bij wet opgelegde opdrachten van openbare dienst behoren.

Art. 5. De NMBS zal haar menselijke en financiële middelen derwijze beheren en haar uitrustingen (infrastructuur en rollend materieel) derwijze onderhouden dat de normale voortzetting van haar opdrachten van openbare dienst op een hoog kwaliteitsniveau gewaarborgd wordt op lange termijn. Het ondernemingsplan moet o.m. de strategieën en de aan te wenden middelen bevatten om dit beleid te verwezenlijken.

De Staat van zijn kant moet aan de NMBS de financiële middelen verstrekken die haar in staat stellen een dergelijk beleid voor haar opdrachten van openbare dienst tot een goed einde te brengen.

Art. 6. De NMBS beslist vrij over het gebruik en de vervreemding van de roerende en onroerende goederen die op haar balansactiva zijn ingeschreven. Daartoe verlaat ze zich op een interne dienst die gespecialiseerd is in de valorisatie van die goederen.

Art. 7. De NMBS bepaalt vrij, binnen het kader van de wettelijke en reglementaire boekhoudregels, de evaluatieregels die voor de opstelling van haar jaarrekeningen gelden.

II. Opdracht van openbare dienst met betrekking tot het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst

Art. 8. Het net van de spoorlijnen die voor het binnenlands vervoer van reizigers dienen, is weergegeven in bijlage 1.

Art. 9. Dit net omvat twee categorieën van bediende punten :

- 1° de stations met « interstedelijk » statuut (bijlage 2);
- 2° de stations of stopplaatsen met « lokaal » statuut (bijlage 3).

Art. 10. Om aan de behoeften inzake binnenlands vervoer van reizigers te voldoen, gebruikt de NMBS treinen van de gewone dienst, verdeeld in 4 categorieën :

- 1° treinen die interstedelijke verbindingen onderhouden op klokvast en snelle wijze, ten minste tussen de stations met « interstedelijk » statuut;
- 2° treinen die lokale verbindingen onderhouden en regelmatig de stations of stopplaatsen met « lokaal » statuut bedienen; ze vormen een aanvulling op het treinaanbod waarmee de interstedelijke verbindingen onderhouden worden;
- 3° piekuur- of versterkingstreinen die als aanvullende en/of bijkomende trein rijden naast de treinen van de eerste twee categorieën;
- 4° toeristische treinen, welke geprogrammeerd of georganiseerd worden om de seizoensgebonden toevloed op te vangen.

Bij voorvallen, werken of, meer algemeen, overmacht, mag het binnenlands vervoer van reizigers tijdelijk met autobussen gebeuren.

Art. 11. De NMBS legt treinen van de gewone dienst in, rekening houdend met de verkeersstromen bij het vervoer van reizigers en met als doel het treingebruik te bevorderen.

In het bijzonder :

1° werkt ze een aantrekkelijk aanbod uit om de verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van het werk of de school te organiseren, voornamelijk naar de grote steden van het land, alsook de massale verplaatsingen naar de toeristische streken van het land;

2° zorgt ze voor samenwerking en coördinatie met de andere Belgische maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, en voor de complementariteit tussen alle middelen voor het vervoer van personen (met inbegrip van de auto en het vliegtuig).

Voor het volledige aanbod van gewone treinen, waarborgt de NMBS een dagelijkse minimumproductie van :

- 160 000 trein-km iedere werkdag;
- 100 000 trein-km iedere andere dag.

De aldus aan de NMBS toegekende vrijheid van handelen laat haar toe progressief die toestanden te corrigeren die een duidelijke aanpassing van het aanbod vergen.

Art. 12. Op alle lijnvakken van het net, opgenomen in bijlage 4, tussen stations met « interstedelijk » statuut, waarborgt de NMBS de totstandbrenging van de volgende minimumdienst :

- 1° 16 interstedelijke treinverbindingen per dag en per rijrichting op alle werkdagen;
- 2° 12 interstedelijke treinverbindingen per dag en per rijrichting op de andere dagen.

Ze waarborgt de dagelijkse minimumproductie van 70 000 trein-km voor interstedelijke verbindingen op werkdagen en van 55 000 trein-km op de andere dagen.

Art. 13. Onverminderd artikel 14, legt de NMBS treinen in om lokale, piekuur- of versterkingsverbindingen te onderhouden die niet alleen bepaalde stations met « interstedelijk » statuut bedienen, maar ook de stations of de stopplaatsen met « lokaal » statuut, volgens de vervoervraag en het commercieel belang.

Ze waarborgt de dagelijkse minimumproductie van :

- 1° 60 000 trein-km voor lokale verbindingen of de aanvullende treinen bij de interstedelijke verbindingen op werkdagen, en 30 000 trein-km op de andere dagen;
- 2° 20 000 trein-km voor de piekuur- of versterkingsbedieningen op de werkdagen (behalve op de werkdagen met geringe gebruiksfrequentie).

Ze waarborgt tevens elke werkdag, de minimumbediening van stations en stopplaatsen met « lokaal » statuut met 4 treinen in elke richting.

In het kader van de evolutie van de exploitatie van haar net, kan de NMBS piekuur- of versterkingsbedieningen omvormen tot treinen die lokale verbindingen bedienen of tot aanvullende treinen bij interstedelijke verbindingen; omgekeerd mag ze ook treinen die lokale verbindingen bedienen of aanvullende treinen bij interstedelijke verbindingen omvormen tot piekuur- of versterkingstreinen.

In voorkomend geval informeert de NMBS de Staat (vertegenwoordigd door het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur) over elke dergelijke wijziging.

De NMBS kan haar opdracht van openbare dienst in beperkte gevallen vervullen door op bepaalde lokale verbindingen zelf busdiensten in te leggen wanneer dringende en onbetwistbare economische redenen dit rechtvaardigen.

De NMBS brengt de Staat (vertegenwoordigd door het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur) hiervan op de hoogste meteen omstandig verslag.

De dagelijkse productie in bus-km wordt mee verrekend in het gewaarborgde produktieminimum in trein-km.

Art. 14. De drempel inzake geringe gebruiksfrequentie die in 1984 werd vastgelegd bij de aanneming van het IC-IR-plan voor de stations en de stopplaatsen met « lokaal » statuut (200 reizigers per werkdag of andere dag) en die de NMBS de verplichting oplegde ze te bedienen, is verlaagd tot gemiddeld 150 opgestapte reizigers op de werkdagen en gemiddeld 75 opgestapte reizigers op de andere dagen.

De eventuele afschaffing van de bediening van stopplaatsen, hetzij op werkdagen, hetzij op de andere dagen kan slechts progressief worden uitgevoerd op basis van een financiële en sociale balans die alle parameters welke de besluitvorming kunnen beïnvloeden, integreert.

Dit wordt behandeld in het ondernemingsplan waarvan sprake in artikel 66.

De bepalingen van artikel 15 zijn van toepassing ingeval deze beslissing op meer dan twee opeenvolgende stations of stopplaatsen van één en dezelfde lijn zou slaan gedurende de looptijd van dit beheerscontract.

Art. 15. Indien de NMBS het spoor-net dat momenteel door reizigerstreinen in binnenverkeer wordt bediend, wenst te wijzigen of van de bepalingen van artikel 14 wenst af te wijken, dient ze een met redenen omkleed voorstel in bij de Staat (vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren).

Indien de weigering van de Staat een aanzienlijk negatief financieel gevolg met zich brengt voor de NMBS, moet hiervoor door middel van een bijvoegsel bij het beheerscontract een compensatie worden vastgelegd.

Art. 16. In het raam van haar autonomie staat de NMBS in voor alle andere reizigerstreindiensten, met name de internationale treinen, de chartertrenten en de treinen van de gewone dienst boven het door haar gewaarborgde minimumaanbod dat vermeld is in de artikelen 11, 12 en 13.

Art. 17. Iedere wijziging die tot gevolg heeft dat het in de artikelen 11, 12 en 13 vastgelegde minimumtreinaanbod van de gewone dienst verandert, vereist een onderhandeling tussen de Staat en de NMBS waarvan het resultaat bekrachtigd wordt in een bijvoegsel bij het beheerscontract, alvorens toegepast te worden.

Deze procedure is eveneens van toepassing bij elke wijziging die betrekking heeft op de bijlagen 1, 2, 3 en 4.

III. Opdracht van openbare dienst met betrekking tot het verwerven, de aanleg, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur. Investerings in rollend materieel

Art. 18. De spoorweginvesteringen voor aanpassing, vernieuwing en aanleg van de infrastructuur, alsook het verwerven, de bouw en de verbouwing van rollend materieel, worden door de NMBS geprogrammeerd in het raam van het tienjarenplan 1991-2000.

De investeringen die dienen gedaan te worden voor de aanleg van nieuwe HST-lijnen en voor het HST-verkeer dienende gedeelte van de verbeteringswerken aan de klassieke lijnen, in het kader van de hogesnelheidsverbindingen Londen/Parijs - Brussel - Keulen/Amsterdam, worden overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad van 19 juli 1991 uitgevoerd.

Art. 19. Gedurende de looptijd van dit beheerscontract, maken de bepalingen van de overeenkomst tussen de Staat en de NMBS van 7 augustus 1991, inzonderheid die met betrekking tot de uitvoering van het tienjarenplan, wezenlijk deel uit van dit beheerscontract.

Art. 20. De NMBS informeert de Staat (vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren) jaarlijks over de inhoud van de jaarprogramma's van alle spoorweginvesteringen met betrekking tot de infrastructuur of het rollend materieel, ongeacht de financieringswijze of de overheid die deze investeringen financiert. Het door de NMBS ingediende dossier behandelt de kwestie van de algemene kosten, vermeld in artikel 24. Deze informatieverstrekking gebeurt vóór 31 oktober van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarop het programma betrekking heeft.

Art. 21. De NMBS mag besluiten tot de uitvoering van investeringen die niet door het tienjarenplan 1991-2000 worden geregeld. In dit geval staat ze zelf in voor de financiering ervan.

Ze mag tevens aan de Staat de uitvoering voorleggen van andere investeringen inzake de modernisering van het spoorweginet om ze op te nemen in het jaarprogramma dat via de begroting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur wordt gefinancierd.

In voorkomend geval moet de in artikel 22 beoogde procedure worden gevolgd. Dit mag de in artikel 34 voorgeschreven compensaties niet beïnvloeden.

Binnen het kader van de boekhoudregels, mag de NMBS investeringskredieten in rekening brengen voor de uitgaven die momenteel door de exploitatierekening gedragen worden, maar tot het begrip investeringen behoren. Vanaf 1993 heeft deze vrijheid van handelen betrekking op een jaarlijks bedrag van ten hoogste 2 miljard gedurende de periode die door het beheerscontract gedekt wordt.

Art. 22. Elk jaarprogramma van spoorweginvesteringen dat via de begroting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur wordt gefinancierd, wordt ter goedkeuring aan de Staat voorgelegd (vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren).

Deze voorlegging gebeurt eveneens vóór 31 oktober van het jaar dat voorafgaat aan dat waarop het programma slaat.

Vóór 31 december van het jaar dat voorafgaat aan dat waarop het programma slaat, kan de Staat (vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren) het hem voorgelegde programma wijzigen. Desgevallend, en als deze wijziging negatieve financiële gevolgen heeft voor de NMBS, compenseert de Staat deze integraal en stort hij aan het Bedrijf financiële tegemoetkomingen bovenop de in dit beheerscontract vastgestelde financiële tegemoetkomingen en compensaties. De Staatscompensatie is gelijk aan de waarde van de genoemde negatieve gevolgen, geactualiseerd over de looptijd van de beschouwde investering.

Zodra de termijn van 31 december verstreken is, wordt het aan de Staat voorgelegde programma als aanvaard beschouwd.

Art. 23. In formeel opzicht worden de jaarlijkse investeringsprogramma's door de NMBS aan de Staat voorgelegd overeenkomstig bijlage 5, die eveneens de procedure definieert voor de behandeling van de via de begroting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur gefinancierde investeringsdossiers.

Art. 24. De NMBS verhoogt de kosten van elke investering die via de begroting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur wordt gefinancierd, met algemene kosten.

Deze worden overeenkomstig de in bijlage 6 opgegeven methode berekend.

Art. 25. De NMBS beslist over alle verrichtingen in verband met het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur.

Hetzelfde geldt voor het rollend materieel.

Art. 26. Vóór 31 maart van elk jaar maakt de NMBS de afzonderlijke rekening op van de kosten voor onderhoud, beheer en exploitatie van de infrastructuur met betrekking tot het voorgaande jaar, en legt deze ter controle voor aan de Staat (vertegenwoordigd door het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur). De infrastructuur met betrekking tot de hogesnelheidslijnen is met name begrepen in deze afrekening.

De afzonderlijke rekening van elk jaar wordt voorgelegd volgens het model van bijlage 7.

IV. Opdracht van openbare dienst met betrekking tot de door de NMBS te leveren prestaties voor de behoeften van de Natie

Art. 27. Worden beschouwd als door de NMBS te leveren prestaties voor de behoeften van de Natie :

1° het vervoer van personen of zaken, opgelegd door de ministeriële departementen;

2° in de Transmanche-terminal (installaties voor de reizigers en het rollend materieel) te Brussel-Zuid : de deelname aan de organisatie en de uitvoering van de politie-, douane- en veiligheidscontroles van de reizigers en hun bagage die via de Kanaaltunnel naar het Verenigd Koninkrijk reizen of daar vandaan komen;

3° de verplichtingen inzake voorbereiding en uitvoering van de civiele en militaire bescherming van de Natie, voortvloeiend uit de wettelijke voorschriften terzake, en met name het K.B. van 27 januari 1959 betreffende de reorganisatie van de Interministeriële Commissie der Spoorwegen (ICS).

Dit houdt o.m. in :

— de niet-vervreemding van de lijnen of de installaties die niet meer dienen om aan de behoeften van de spoorwegexploitatie te voldoen, maar waarvan de handhaving opgelegd wordt door de Interministeriële Commissie der Spoorwegen, alsook de verwezenlijking en de uitvoering van om het even welke technische prestatie op die lijnen en installaties (toepassing van de overeenkomst Landsverdediging - NMBS van 8 november 1965);

— de vertegenwoordiging van de NMBS in de Comités die bij de bevoegde internationale organisaties inzake defensie (NAVO of andere) belast zijn met de studie en de organisatie van de coördinatie van het spoorwegvervoer op internationaal vlak;

— de actieve deelname aan de civiel-militaire oefeningen;

— de oprichting en de werking binnen de NMBS van een vast bureau dat met de problemen van landsverdediging belast is.

4° het onderhouden van de dienst internationale postcolli overeenkomstig het artikel 2 § 3 van het K.B. van 19 december 1975, betreffende de reglementering van de postdienst.

De in 1°, 2° en 4° bedoelde prestaties geven aanleiding tot het sluiten van overeenkomsten tussen de NMBS en de betrokken ministeriële departementen of openbare organismen. Deze overeenkomsten bepalen nl. de aard en de omvang van de door de NMBS te leveren prestaties. De NMBS heeft het recht een financiële compensatie te eisen die alle kosten dekt welke voor haar voortvloeien uit de uitvoering van die prestaties.

Art. 28. Voor elke andere prestatie die de NMBS voor de behoeften van de Natie dient te leveren, moet een bijvoegsel bij dit beheerscontract worden opgesteld.

V. Financiële betrekkingen tussen de Staat en de NMBS

a) Opdracht van openbare dienst met betrekking tot het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst.

Art. 29. Vanaf 1992 en tot het beheerscontract is verstreken, waarborgt de Staat de storting aan de NMBS van een jaarlijkse financiële tegemoetkoming van 12,1182 miljard om het volgende te dekken :

— het overeenkomstig de artikelen 11, 12 en 13 voorgeschreven minimumaanbod met treinen van de gewone dienst;

— de verminderingen en het kosteloos vervoer ten gunste van categorieën begunstigen die om sociale, patriottische, professionele en Europese redenen door de Staat worden opgelegd, op de tarieven die worden toegepast voor het binnenlands vervoer van reizigers.

De lijst voor de verminderingen en het kosteloos vervoer komt voor in bijlage 8.

Vanaf 1993 en tot het beheerscontract is verstreken, zal die tegemoetkoming aangevuld worden met een bedrag van 3 miljard F voor de hele periode, verdeeld in 4 gelijke jaarlijkse delen; de jaarlijkse opeisbaarheid van dit aanvullend bedrag zal bepaald worden in gemeen overleg tussen de Staat (vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren) en de NMBS ».

Wanneer de toestand van de Rijksfinanciën het toelaat, zal het in artikel 3 § 2 4° van de wet van 21 maart 1991 beschreven mechanisme opnieuw in werking treden.

Art. 30. De ontvangstderving van de NMBS die voortvloeit uit andere tariefverminderingen en kosteloos vervoer opgelegd door de Staat en waarvan de lijst voorkomt in bijlage 9, wordt integraal gecompenseerd door de betrokken ministeriële departementen en organismen.

Art. 31. Bijlage 10 geeft de lijst van het kosteloos vervoer dat de Staat aan de NMBS oplegt zonder financiële compensatie.

Art. 32. De volgende beslissing van de Ministerraad van 19 juli 1991 maakt integraal deel uit van dit beheerscontract :

« De Ministerraad neemt akte van het protocol-akkoord van 6 juni 1991, afgesloten tussen, enerzijds, de Minister van Verkeerswezen en, anderzijds, de Voorzitter en het Lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen, aangaande de oprichting van een « Task Force » belast met de bijzondere facetten van de spoorbediening in Brussel Hoofdstad en met het opzetten van een experiment inzake stads- en voorstadsbediening op de lijn 28.

In het vooruitzicht van een stads- en voorstadsbediening van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal de studieopdracht van de « Task Force » worden uitgebreid met de lijnen 50 (Aalst-Brussel), 60 (Dendermonde-Brussel), 25 (Mechelen-Brussel), 36 (Leuven-Brussel), 161 (Ottignies-Brussel), 124 (Nijvel-Brussel), 96 ('s-Gravenbrakel-Brussel) en 123 (Geraardsbergen-Etterbeek).

Op basis van de besluiten van de studie en van het experiment op de lijn 28, zal vanaf begin 1993 het experiment worden uitgebreid tot sommige van deze lijnen met een frequentie waarvan de periode, gedurende de gehele dienstuitvoering, niet hoger zal mogen zijn dan 30 minuten. De inrichting of de herinrichting van de stopplaatsen in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest zal worden voorzien, alsook de aanpassing van hun infrastructuur aan de nieuwe behoeften.

Na twee jaar zal de « Task Force » dit experiment evalueren op basis van de exploitatierekening en de exploitatiebalans en zullen de Raden van Bestuur van de MIVB en NMBS aan respectievelijk de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve en de Regering voorstellen of en onder welke voorwaarden van organisatie, investering en financiering de exploitatie van het Brussels stads- en voorstadsnet kan worden geconsolideerd rekening houdend met de bevoegdheden en de belangen van de Staat en de Gewesten en desgevallend uitgebreid tot de overige penetratielijnen.

De opdracht van « Task Force » wordt eveneens uitgebreid tot de studie van een aan de exploitatie van een voorstadsnet aangepast rollend materieel. Rekening houdend met de besluiten van deze studie en op voorstel van de Raad van Bestuur van de NMBS, zal de Ministerraad beslissen over het desgevallend te verwerven rollend materieel. »

Na analyse zal over de besluiten van de « Task Force » met de Staat worden onderhandeld, wat, indien nodig, aanleiding kan geven tot het sluiten van een bijvoegsel bij het beheerscontract.

Art. 33. In het kader van de bevordering van het beleid van coördinatie en betere integratie van het binnenlands vervoer van reizigers, met inbegrip van de coördinatie en de complementariteit met de regionale maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer en met de sectoren van het luchttransport en het maritiem vervoer, neemt de NMBS het initiatief om gemotiveerde projecten voor te leggen aan de Staat (vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren). In geval van goedkeuring door deze laatste, volgt een onderhandeling tussen hem en de NMBS, die aanleiding kan geven tot het sluiten van een bijvoegsel bij het beheerscontract.

b) Opdracht van openbare dienst met betrekking tot het verwerven, de aanleg, het onderhoud en het beheer en de exploitatie van de infrastructuur. Investerings in rollend materieel.

Art. 34. Om bij te dragen in de financiering van de investeringen voor aanpassing, vernieuwing en modernisering van de infrastructuur, alsook in het verwerven van rollend materieel voor het binnenlands vervoer van reizigers, voorziet de Staat in de volgende jaarlijkse financiële tegemoetkomingen :

1° 11 miljard in 1992, rekening houdend met de formulering van de beslissing van de Ministerraad van 20 april 1992;

2° 15 miljard van 1993 tot 1996, in constante franken 1992. Die tegemoetkomingen worden geïndexeerd volgens de evolutie van het indexcijfer, verstrekt door het Planbureau.

Art. 35. In de mate dat de in artikel 34 vastgestelde kredieten niet volledig zouden opgebruikt worden tijdens een begrotingsjaar, zou het overblijvend verschil in een speciaal investeringsfonds gestort worden dat binnen de NMBS is opgericht.

Dit fonds mag slechts aangewend worden voor de verwezenlijking van investeringsprojecten die opgenomen zijn in het via de begroting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur gefinancierde programma.

De artikelen 20 tot 24 blijven volledig van toepassing.

De opbrengsten die de belegging van de bedragen in dit fonds oplevert, worden teruggestort aan de Staat.

Art. 36. De Staat compenseert de nettokosten voor onderhoud, beheer en exploitatie van de infrastructuur. Vanaf 1992 en tot het beheerscontract is verstreken, waarborgt de Staat de storting aan de NMBS van een jaarlijkse tegemoetkoming van 24 miljard.

Wanneer de toestand van de Rijksfinanciën het toelaat, zal het in art. 3, § 2, 4°, van de wet van 21 maart 1991 beschreven mechanisme opnieuw in werking treden.

Art. 37. Wegens de bepalingen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en van de EEG-richtlijn nr. 91/440 van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (inzonderheid artikel 8), moeten de modaliteiten voor de vaststelling van een gebruiksvergoeding voor de infrastructuur bepaald worden.

Dit gebeurt in het kader van de uitvoering van de genoemde richtlijn en geeft aanleiding tot het sluiten van een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

Art. 38. De NMBS zal in ieder geval niet verplicht zijn, aan de Staat een vergoeding te storten als bijdrage in de kosten voor onderhoud, beheer en exploitatie van de infrastructuur.

Art. 39. De in artikel 8 van EEG-richtlijn nr. 91/440 voorgeschreven gebruiksvergoeding, die door de beheerder van de exploitatie van de door de NMBS georganiseerde vervoerdiensten verschuldigd is, zal beschouwd worden als een mechanisme dat bijdraagt tot de vermindering van de schuldenlast en tot de sanering van de financiële situatie van de NMBS, overeenkomstig artikel 9 van dezelfde EEG-richtlijn.

c) Pensioenlasten en gelijkgestelde.

Art. 40. Als bijdrage in de kosten voor pensioenen, kinderbijslag, arbeidsongevallen en gelijkgestelde, alsook uit hoofde van maatregelen van nationale erkentelijkheid, stort de Staat aan de NMBS een som, berekend overeenkomstig de gemeenschappelijke regelen voor de normalisatie van de rekeningen van de spoorwegen, in toepassing van de EEG-verordening 1192/69 van 26 juni 1969 van de Raad van de EEG, en zoals ze van kracht zijn op de datum van ondertekening van dit contract en voorgeschreven zijn in artikel 157 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

d) Andere financiële verplichtingen van de Staat

Art. 41. De financiële verplichtingen van de Staat die voortvloeien uit artikel 76 van de wet van 5 augustus 1978, uit artikel 217 van de wet van 8 augustus 1980 en uit artikel 1 van de wet van 15 januari 1981, worden gedekt door een storting van de Staat aan de NMBS.

De betreffende jaarlijkse financiële tegemoetkoming is gelijk aan 335,2 miljoen, in de veronderstelling dat het rekenkundig gemiddelde van de rentevoet van de rechtstreekse Rijksschulden, berekend over de vier vorige jaren, gelijk is aan 8,6 %.

De werkelijke jaarlijkse financiële tegemoetkoming schommelt verhoudingsgewijs volgens de evolutie van die gemiddelde rentevoet.

Art. 42. De financiële verplichtingen van de Staat die voortvloeien uit de op 27 december 1988 uitgevoerde sale and lease back-verrichting voor een bedrag van 1 350 miljoen, worden gedekt door jaarlijkse financiële bijdragen die door de Staat aan de NMBS gestort worden.

De financiële bijdrage voor het jaar 1993 bedraagt 146,8 miljoen.

Voor de volgende jaren zal de financiële bijdrage rekening houden met een reële rentevoet die gelijk is aan de gemiddelde reële rendementscoëfficiënt van de Rentefondsen, geplaast op drie jaar, vermeerderd met 0,25 %.

Deze gemiddelde rendementscoëfficiënt wordt berekend op de rentevoeten verstrekt door de Rentemarktdienst van de Nationale Bank van België.

Het gemiddelde wordt verkregen door het rekenkundig gemiddelde van de rentevoeten van de laatste drie dagen van november 1993.

De financiering van de « put »-optie, die ten laste van de Staat is en op 27 december 1996 vervalt, wordt ten laatste op 27 december 1996 vereffend.

Art. 43. De financiële verplichtingen van de Staat die voortvloeien uit de op 21 december 1989 uitgevoerde sale and lease back-verrichting voor een bedrag van 1 000 miljoen, worden gedekt door jaarlijkse financiële bijdragen die door de Staat aan de NMBS gestort worden; voor elk van de jaren waarop dit beheerscontract betrekking heeft, is de financiële bijdrage gelijk aan 116,9 miljoen.

Art. 44. De financiële verplichtingen van de Staat die voortvloeien uit de op 8 februari 1990 uitgevoerde sale and rent back-verrichting ten bedrage van 1 750 miljoen, worden gedekt door jaarlijkse financiële bijdragen die door de Staat aan de NMBS gestort worden en als volgt zijn bepaald :

- 1° een vast huurbedrag van :
 - 2 187 687,25 US-dollar in 1993
 - 2 369 309,33 US-dollar in 1994
 - 2 569 547,34 US-dollar in 1995
 - 2 790 309,49 US-dollar in 1996

2° een interest berekend op de waarde van het rollend materieel in het begin van elke semestriële periode en overeenstemmend met de rentevoet Libor in US-dollar, verminderd met 1,375 %, toegepast op het aantal dagen van de periode uitgedrukt in 360sten. De rentevoet Libor in US-dollar, toegepast op een periode, is die welke 2 werkdagen vóór het begin van die periode geldt.

De Staat draagt bij naar rata van de wisselkoers in Belgische franken die op de vervaldata geldt.

Art. 45. De financiële verplichtingen van de Staat die voortvloeien uit de op 31 mei 1991 uitgevoerde sale and lease back-verrichting ten bedrage van 1 750 miljoen, worden gedekt door jaarlijkse financiële bijdragen die door de Staat aan de NMBS gestort worden en als volgt vastgesteld zijn :

- 1° een vast huurbedrag van :
 - 11 950 700,99 FF in 1993
 - 15 449 042,63 FF in 1994
 - 19 237 386,88 FF in 1995
 - 23 313 707,93 FF in 1996

2° een interest berekend op de waarde van het rollend materieel in het begin van elke semestriële periode en overeenstemmend met de rentevoet TIOP, vermeerderd met 0,35 %, toegepast op het aantal dagen van de periode uitgedrukt in 360sten.

De rentevoet TIOP, toegepast op een periode, is die welke 1 werkdag vóór het begin van die periode geldt.

De Staat draagt bij naar rata van de wisselkoers in BF die op de vervaldata geldt.

Art. 46. De vier financiële verrichtingen waarvan sprake in de artikelen 42 tot 45, zijn beknopt beschreven in bijlage 11.

Art. 47. Iedere andere alternatieve financiële verrichting die financiële verplichtingen met zich brengt voor de Staat, zal het voorwerp zijn van een onderhandeling tussen de Staat en de NMBS, waarvan het resultaat bekrachtigd wordt in een bijvoegsel bij het beheerscontract.

e) Waarborgclausule

Art. 48. In het raam van de procedure voor de herziening van het beheerscontract, waarvan sprake in Afdeling II van Hoofdstuk II van de wet van 21 maart 1991, verbindt de Staat zich ertoe, de bedragen van de in artikelen 29, 34 en 36 vastgelegde financiële tegemoetkomingen niet opnieuw aan de orde te stellen en tevens de methode voor het bepalen van de financiële verplichtingen van artikelen 41 tot 45 niet te wijzigen.

VI. Storting van de financiële tegemoetkomingen en compensaties van de Staat

Art. 49. De jaarlijkse financiële tegemoetkomingen en compensaties door de Staat aan de NMBS, vermeld in de artikelen 29, 34, 36 en 40, worden met maandelijks provisie gestort, die gelijk zijn aan één twaalfde van het geraamde jaarlijkse bedrag van die verschillende tegemoetkomingen en compensaties, onverminderd de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de Rijksbegroting en de algemene betalingsprocedure van de begrotingskredieten. Die provisie worden uiterlijk op de 25ste van elke maand gestort.

De in de artikelen 41 tot 45 bedoelde financiële compensaties worden door de Staat op hun vervaldata aan de NMBS gestort.

Art. 50. De ramingen van de jaarlijkse bedragen van de financiële tegemoetkomingen en compensaties worden opgemaakt in gemeen overleg tussen de Staat (vertegenwoordigd door het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur) en de NMBS, op data die toelaten de procedures in verband met de voorbereiding van de Rijksbegroting na te leven.

Art. 51. De storting van de twaalfde maandelijks schijf van elke in artikel 49 bedoelde tegemoetkoming en compensatie is aan de volgende bepalingen onderworpen :

- voor zover de in de artikelen 20 en 22 vermelde termijn is nageleefd, wordt de twaalfde maandelijks schijf van de financiële tegemoetkoming volgens artikel 34 automatisch gestort, waarbij de bepalingen van artikel 35 gelden; dat stortingsmechanisme wordt pas vanaf 1993 van kracht;
- de storting van drie vierden van de twaalfde maandelijks schijf van de in artikel 49 vermelde tegemoetkomingen en compensaties is automatisch;
- de storting van het vierde kwart van de twaalfde maandelijks schijf van deze laatste tegemoetkomingen en compensaties zal pas gebeuren wanneer de definitieve bedragen vastgesteld zijn in gemeen overleg tussen de Staat (vertegenwoordigd door het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer) en de NMBS. De omvang van het gestorte bedrag zal afhangen van de afsluiting van de rekeningen met betrekking tot het beschouwde jaar; die afsluiting gebeurt uiterlijk op het ogenblik van de goedkeuring van de rekeningen door de algemene vergadering.

Art. 52. De financiële stortingen om de financiering van goedgekeurde projecten waarvan sprake in artikel 33, te dekken gebeuren op basis van indiening van facturen door de NMBS.

Art. 53. De in artikel 50 bedoelde ramingen zullen door de NMBS gebruikt worden om haar eigen jaarlijkse budgettaire projecties op te maken.

VII. Tarifiering

Art. 54. De NMBS bepaalt vrij het gamma, de aard en het niveau van de tarieven voor het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst.

Het basistarief echter (biljet + treinkaarten) in 2de klas voor de gemiddelde afstand (die afstand is de verhouding tussen het aantal reizigers-kilometer/biljet + treinkaarten en het aantal reizigers/biljet + treinkaarten), mag t.o.v. van het voorgaande jaar ten hoogste toenemen tot beloop van de evolutie van de nominale koopkracht.

Art. 55. In die context verbindt de NMBS zich ertoe een tariefbeleid te voeren dat aangepast is aan elk marktsegment en tegemoetkomt aan de specifieke behoeften van haar verschillende klantencategorieën, rekening houdend met de algemene evolutie van de vervoermarkt en met de prijzen van de concurrerende vervoermiddelen. Daartoe kan ze specifieke tariefvoorwaarden aanbieden voor bepaalde verbindingen en/of periodes.

Art. 56. De NMBS deelt aan de Staat (vertegenwoordigd door het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur) de tarieven mee die ze vaststelt in verband met het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, en dit één maand voordat ze aan het publiek meegedeeld worden; het moet er minstens tien dagen vóór de datum van invoering over ingelicht worden.

VIII. Kwaliteit van de dienst en gedragsregels ten overstaan van de gebruikers

Art. 57. De NMBS neemt alle maatregelen om de omstandigheden van de verplaatsingen per spoor te vergemakkelijken.

Ze zorgt ervoor dat de spoorwegdiensten in de beste omstandigheden geëxploiteerd worden qua veiligheid, toegankelijkheid, comfort en stiptheid. Ze ziet er eveneens op toe dat de kwaliteit van het onthaal in de stations, de kwaliteit van het vervoer per spoor en de organisatie van aansluitingen met de andere gemeenschappelijke vervoermiddelen permanent bevorderd worden.

Inzake de veiligheid verbindt de NMBS zich o.m. tot het veralgemenen van de zogenaamde techniek « transmissie — baken — locomotief » aan boord van de tractievoertuigen die, in geval van seinoverschrijding of te hoge snelheid, de noodzakelijke bescherming biedt, alsook tot het moderniseren van het seinrichtings-systeem om een betere controle van de treinopvolging te waarborgen.

De NMBS zet de nodige middelen in om, op heel haar domein (net, materieel, installaties), de veiligheid van de reizigers en van haar personeel te verbeteren en om de goederen tegen agressie en vandalisme te beschermen.

Inzake comfort verbindt de NMBS zich er o.m. toe om bij het verwerven van nieuw rollend materieel ruimere zitplaatsen te voorzien (samenstelling 2 + 2 in 2de klas en 2 + 1 in 1e klas).

Het nieuwe materieel zal bovendien uitgerust worden met :

- voorzieningen voor minder-validen;
- klimaatregeling;
- een telefooninstallatie per trein;
- een verbeterde ophanging;
- beter uitgewerkte sanitaire voorzieningen, meer bepaald door de installatie van chemische toiletten;
- een betere en meer betrouwbare geluidsinstallatie waarmee een rechtstreekse verbinding tot stand kan worden gebracht tussen de treinchef en de bestuurder, de bestuurder en de dispatchingdiensten, de dispatching en de reizigers, de treinchef en de reizigers.

De reizigerstreinen moeten een voldoende aantal plaatsen bieden om de normale verkeersbehoeften op te vangen, waarbij er zal worden gestreefd naar een optimale verhouding tussen het plaatsaanbod en het aantal te vervoeren reizigers.

Inzake onthaal zet de NMBS zich in voor een geleidelijke verbetering van het algemeen voorkomen van de stations.

In dit verband zal in het bijzonder aandacht worden besteed aan :

- de toegang tot de stations;
- de loketten;
- de toegang tot de perrons en de treinen (liften, roltrappen, onderdoorgangen);
- de stationsomgeving, voornamelijk met betrekking tot de parkeergelegenheid, de toegang tot de aanvullende vervoerwijzen en -middelen;
- de aankondiging van de treinen, bij aankomst en vertrek;
- de signaletiek;
- de sanitaire voorzieningen.

De NMBS stelt alle nuttige inlichtingen betreffende de dienstregeling van de treinen, de tarieven en de algemene exploitatievoorwaarden van de diensten, nauwkeurig en op toegankelijke wijze ter beschikking van de reizigers.

Ze treft alle schikkingen om die informatie zo ruim mogelijk onder het publiek te verspreiden.

De eventuele wijzigingen aan de dienst moeten tijdig aan het publiek meegedeeld worden.

Inzake regelmatigheid en betrouwbaarheid is de NMBS van plan voor een grotere regelmatigheid en een betere betrouwbaarheid van het verkeer te zorgen door een doorgedreven centralisering en informatisering van de seinhuizen en door de oprichting van een centrale verkeersregelingsdienst.

Art. 58. Bij elk voorval of elke storing die aanleiding kunnen geven tot een vertraging van meer dan 10 minuten, zal een proces op gang worden gebracht om de reizigers in de treinen en in de stations te informeren, dat, naarmate de informatie door het betrokken trein- en stationspersoneel kan worden ingewonnen, alle nuttige elementen bevat voor de reizigers om hun reis verder te zetten.

Daartoe zal een beroep worden gedaan op alle mogelijke hulpmiddelen die beschikbaar zijn of kunnen gesteld worden voor het overbrengen van informatie en in het bijzonder op de lijnradioverbindingen alsmede op de omroepuitrustingen van alle installaties (stations en treinen) die daarmee uitgerust zijn en de alarmkringen van de gedispachiseerde lijnen. De snelheid en de doeltreffendheid van deze informatie hangt af van de beschikbare hulpmiddelen.

De NMBS zal bovendien maatregelen nemen voor een progressieve verbetering van het niveau van de technische uitrusting waardoor een betere informatie van de cliënteel tot stand kan komen.

Art. 59. Wanneer de NMBS tijdelijk verplicht is, o.m. om technische redenen, de aan het publiek aangeboden diensten op een lijn of op een lijnvak in sterke mate te beperken of op te schorten, licht ze de reizigers daarover onmiddellijk in, meer bepaald via de media.

Art. 60. De NMBS werkt positief samen met de dienst ombudsman, waarvan sprake in hoofdstuk X van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Art. 61. De NMBS houdt systematisch statistieken bij betreffende de regelmatigheid van de reizigerstreinen. Deze statistieken slaan op :

- 1° het percentage treinen die op tijd rijden;
- 2° het percentage treinen met hoogstens 5 minuten vertraging aan de gekozen meetpunten;
- 3° het percentage treinen met meer dan 5 minuten vertraging aan de gekozen meetpunten;
- 4° het aantal afgeschafte treinen.

Tegen de vervalddag van dit beheerscontract stelt de NMBS zich tot doel 95 % van de reizigerstreinen te laten rijden met maximum 5 minuten vertraging bij aankomst; de aan overmacht of aan de uitvoering van grote investeringsprojecten te wijten vertragingen worden in de berekening daaromtrent geneutraliseerd.

Art. 62. De NMBS verbindt zich ertoe statistische instrumenten uit te werken met betrekking tot de kwaliteit van de diensten die ze presteert.

Daartoe :

- 1° doet ze peilingen om het volgende te kunnen bepalen :
 - het percentage klanten die meer dan tien minuten wachten aan het loket van de stations met het statuut van « interstedelijk » station;
 - het percentage klanten die meer dan vijftien minuten wachten aan de inlichtingenbalie van de stations met het statuut van « interstedelijk » station;
 - het percentage reizigers die respectievelijk 15 minuten, van 15 tot 30 minuten en meer dan 30 minuten rechtstaand moeten reizen;

2° doet ze peilingen bij de klanten om hun graad van voldoening te kunnen meten wat de volgende maatstaven betreft :

- onthaal van de cliënteel in de stations en in de treinen;
- duidelijkheid en transparantie van de aan de cliënteel verstrekte informatie, o.m. wat de aankondiging van de herkomst en het vertrek van de treinen en de aansluitingen betreft, alsook de aankondiging van de vertragingen en de verstoringen van de dienst;
- netheid en comfort (o.m. de verwarming) van het vervoermaterieel;
- netheid van de stations en onmiddellijke omgeving.

Art. 63. In verband met alle materies van de artikelen 57 tot 62, maakt de NMBS vóór 31 maart van het volgende jaar een omstandig verslag op over het vorige boekjaar, dat al de uitgevoerde verbeteringen belicht. Ze bezorgt dit verslag aan de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren en aan het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

Het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en de NMBS zullen enerzijds de materies in verband met de kwaliteit van de dienstverlening analyseren en evalueren en anderzijds naar concrete voorstellen zoeken om deze te verbeteren. Op die basis zullen er, zo nodig, nieuwe doelstellingen inzake dienstverleningskwaliteit worden vastgesteld en bekrachtigd in een bijvoegsel bij het beheerscontract, en wel vóór 31 december 1994.

De NMBS verbindt zich ertoe om ten laatste in de loop van het tweede jaar na de ondertekening van dit contract een gebruikershandvest op te stellen. Dit handvest zal met name gebaseerd zijn op de waarderings-elementen van het raadgevend comité van de gebruikers en van de dienst ombudsman, voorgeschreven in de artikelen 47 en 43 van de wet van 21 maart 1991.

IX. Ondernemingsplan

Art. 64. Bij toepassing van artikel 26 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, zal de Raad van Bestuur van de NMBS aan de Staat (vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren) het ondernemingsplan van de Maatschappij voor de periode van 1 januari tot 31 december van elk jaar meedelen, uiterlijk op 31 oktober van het vorige jaar.

De Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, keurt de elementen van het ondernemingsplan goed die betrekking hebben op de uitvoering van de taken van openbare dienst; deze goedkeuring dient als verworven te worden beschouwd als ze niet gegeren werd vóór 1 januari van het jaar waarop het genoemde ondernemingsplan betrekking heeft.

Art. 65. Het ondernemingsplan, dat weergeeft wat de NMBS wil realiseren, is o.m. bedoeld om de Staat te informeren over de strategieën, de acties en de middelen die ze tijdens de door dit beheerscontract gedekte periode zal aanwenden om de daarin vastgestelde doelstellingen te bereiken, alsook over de belangrijkste oriëntaties in verband met haar structuur en over de evolutie die ze zal bewerkstelligen.

Het zal zo worden ontworpen dat het, op termijn, streeft naar een vermindering van het structureel deficit (bijlage 12).

Art. 66. Het ondernemingsplan moet op zijn minst de volgende elementen behandelen of bevatten :

- 1° de beschrijving van de algemene context waarin het Bedrijf zich bevindt;
- 2° de algemene strategie van het Bedrijf dat o.m. werkzaam is in een vervoersysteem;
- 3° de interne organisatie van het Bedrijf;
- 4° de strategie en de aangewende middelen om enerzijds de normale voortzetting van de activiteiten van het Bedrijf en een hoge dienstverleningskwaliteit te verzekeren en anderzijds de opgelegde opdrachten van openbare dienst te vervullen; daartoe moet het voor zichzelf nauwkeurige en welomschreven limieten en/of objectieven vaststellen;

5° de menselijke middelen, met inbegrip van de evolutie van de tewerkstelling en van de opleiding;

6° de financiële evenwichten;

7° de aangenomen maatregelen om het structureel deficit van het Bedrijf te verminderen;

8° de doelstellingen van het Bedrijf inzake veiligheid en kwaliteit van de dienstverlening;

9° de veranderingen van het produktie-apparaat die o.m. voortvloeien uit het investeringsprogramma.

Art. 67. Bij het verstriken van dit beheerscontract zal de NMBS een beheersboekhouding uitgebouwd hebben; de opeenvolgende ondernemingsplannen zullen de daartoe genomen maatregelen preciseren.

X. Financiële herstructurering van de NMBS

Art. 68. Overeenkomstig de EEG-richtlijn nr. 91/440 van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, neemt de Staat aan de financiële herstructurering van de NMBS deel door bij te dragen tot de vermindering van haar schuldenlast op lange termijn en de daaraan verbonden financiële lasten.

Art. 69. Indien er een beroep zou worden gedaan op de in artikel 68 vermelde mogelijkheid, moeten de volgende principes in aanmerking genomen worden, onverminderd de in de artikelen 35 en 39 vermelde bepalingen.

1° elk bedrag dat door de Staat besteed wordt aan de financiële herstructurering van de NMBS, wordt afgehouden van de in artikel 34 vermelde financiële tegemoetkoming;

2° het aldus afgehouden bedrag wordt aan de NMBS gestort; het wordt besteed :

— aan de vermindering van de historische schuld op lange termijn van het Bedrijf en/of van zijn financiële lasten;

— aan de aanzuivering van de kosten die voortvloeien uit de saneringsmaatregelen, o.m. inzake personeel, die genomen zijn of moeten worden in andere omstandigheden dan die welke voor de ondernemingen van de andere vervoerwijzen gelden.

3° tot beloop van dat bedrag verbindt de NMBS zich er zo nodig toe, op eigen verantwoordelijkheid, meer bepaald op financieel vlak :

- investeringen te doen voor ~~aanpassing~~, vernieuwing en modernisering van de infrastructuur van haar net, met strikte naleving van haar tienjarenplan dat in de artikelen 18 en 19 is vermeld;
- investeringen te doen in rollend materieel dat geheel of gedeeltelijk dient ingezet te worden voor het binnenlands vervoer van reizigers (Art. 31).

Desgevallend past ze het in artikel 20 vermelde jaarprogramma dienovereenkomstig aan.

Tot dergelijke acties wordt beslist in gemeen overleg tussen de Staat (vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren) en de NMBS en in voorkomend geval geven ze aanleiding tot een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

XI. Materies van strategisch economisch belang

Art. 70. De bestellingen van rollend spoorwegmaterieel, bestemd voor het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, worden als een materie van strategisch economisch belang beschouwd.

De gunning van de betreffende opdrachten waarvan het geraamd bedrag hoger is dan een miljard, is onderworpen aan de goedkeuring van de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren.

Art. 71. Als de interventie van de Staat op dat vlak aanzienlijke negatieve financiële gevolgen met zich brengt voor het Bedrijf, compenseert hij ze en stort hij aan het Bedrijf financiële tegemoetkomingen bovenop de door dit beheerscontract vastgestelde financiële tegemoetkomingen en compensaties.

IX. Diverse bepalingen

Art. 72. De NMBS antwoordt op de vragen naar inlichtingen vanwege het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, via het Bestuur van het Vervoer te Land, in de mate dat die vragen geen betrekking hebben op de commerciële verbintenissen van de NMBS.

Art. 73. De NMBS bezorgt, als vertrouwelijke informatie, aan de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren en aan het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur de documenten van haar Raad van Bestuur, in het Frans en het Nederlands.

Art. 74. De NMBS verleent vrije toegang tot haar domein aan de ambtenaren en bedienden van de dienst « Spoorvervoer » van het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, opdat ze er enerzijds veiligheidscontroles zouden kunnen uitvoeren en zich anderzijds zouden kunnen vergewissen van de goede uitvoering van de investeringen met betrekking tot de opdrachten van openbare dienstverlening.

XIII. Opvolging en uitvoering van het beheerscontract

Art. 75. Vóór 31 maart van elk jaar moet de NMBS aan de Staat (vertegenwoordigd door het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur) alle gegevens voorleggen die toelaten voor het afgelopen boekjaar de werkelijke verwezenlijking te beoordelen van de in dit beheerscontract vastgestelde bepalingen die haar aanbelangen.

Art. 76. Als de NMBS op het einde van een boekjaar, één van de in dit beheerscontract vermelde doelstellingen niet bereikt, onderzoekt ze de redenen ervan en bepaalt ze de maatregelen om dit te verhelpen; ze deelt deze mee aan de Staat (vertegenwoordigd door het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur).

Door middel van een bijvoegsel bij het beheerscontract zullen in voorkomend geval aan het Bedrijf boetes kunnen opgelegd worden.

XIV. Vrijwaringsclausules

Art. 77. Indien een van de afzonderlijke rekeningen van de eerste twee opdrachten van openbare dienst een overschot vertoont, wordt dit overschot besteed aan de andere opdracht van openbare dienst tot het evenwicht is bereikt. Het eventuele saldo van dit overschot wordt besteed aan de financiële herstructurering van het Bedrijf in de zin van Art. 9 van de richtlijn 91/440.

Art. 78. In de mate dat de Staat zijn contractuele financiële verplichtingen niet heeft kunnen nakomen waardoor de NMBS financieel benadeeld wordt, zal de NMBS met de Staat kunnen onderhandelen over een bijvoegsel bij het beheerscontract dat hiervoor in een compensatie voorziet.

Art. 79. Als er zich gebeurtenissen, o.m. gevallen van overmacht, of onvoorziene beslissingen van algemene draagwijdte voordoen die de toepassing van bepaalde clausules van dit beheerscontract onmogelijk zouden maken of het bereiken van de aangenomen doelstellingen zouden verhinderen, zullen de Staat en de NMBS overleg plegen om de redenen ervan te onderzoeken en de te nemen maatregelen te bepalen om dit te verhelpen.

Desgevallend wordt het resultaat van dit overleg bekrachtigd in een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

XV. Overgangsbepaling

Art. 80. Alle clausules van dit beheerscontract die enigerlei verband houden met de financiële aspecten, en inzonderheid met de door de Staat aan de NMBS gestorte financiële tegemoetkomingen en met de Rijksbegroting, worden pas vanaf 1 januari 1993 van kracht.

De kwesties van die aard met betrekking tot het boekjaar 1992 worden geregeld zoals vroeger, volgens dezelfde modaliteiten en binnen de in de begroting 1992 van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur bepaalde limieten.

Maar de berekening van de algemene kosten die bij de kosten van elke via de begroting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur gefinancierde investering komen, zoals vermeld in artikel 24, is van toepassing voor alle vanaf 1 januari 1992 genomen beslissingen.

In naam van de Belgische Staat :

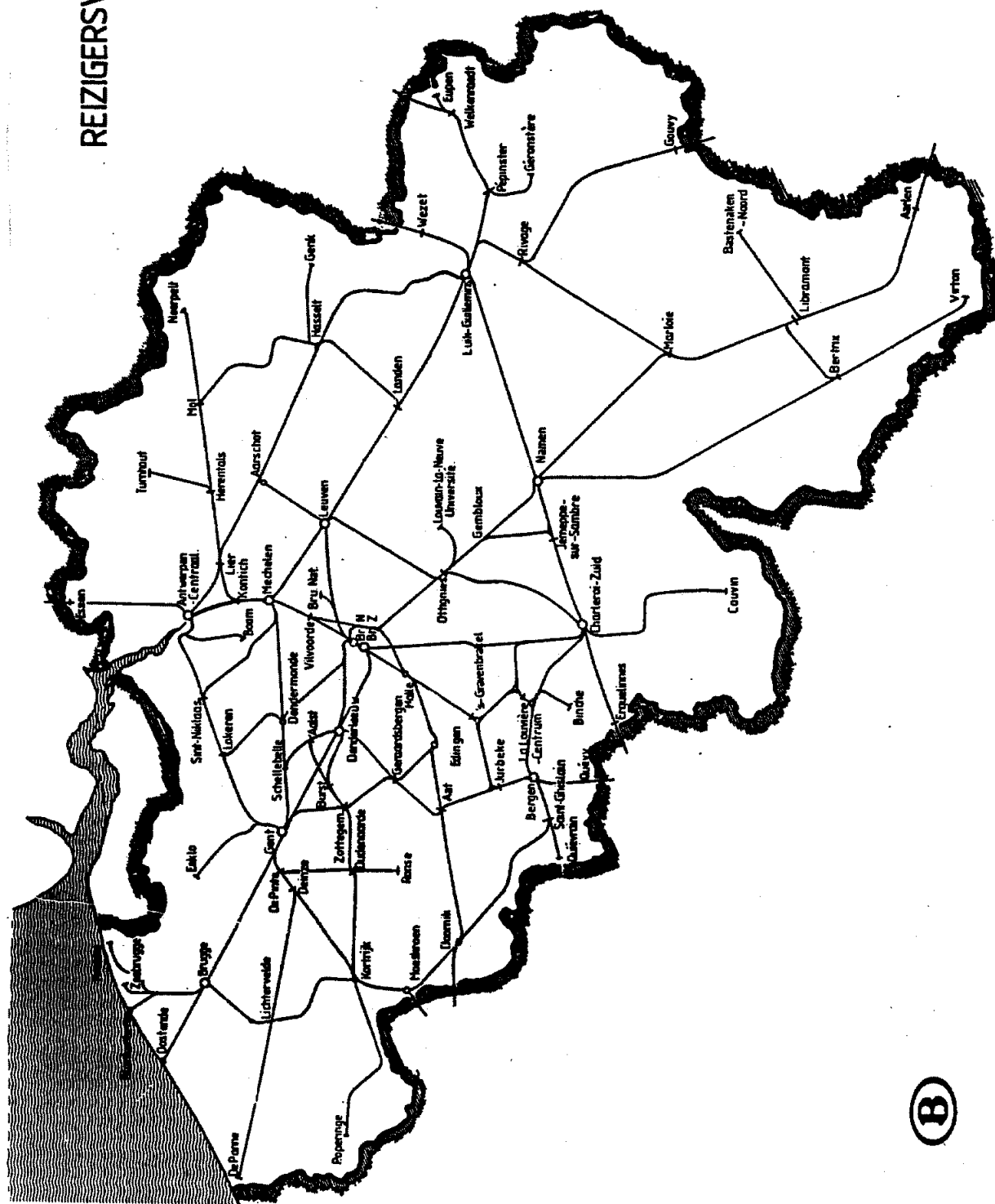
De Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,
G. COÛME

De Voorzitter van de Raad van Bestuur,
M. DAMAR

De Gedelegeerd-Bestuurder,
E. SCHOUPE

Bijlage 1

REIZIGERSVERKEER



B

Bijlage 2

Stations met « interstedelijk » statuut

Een station met « interstedelijk » statuut is een station waar wekelijks meer dan 10 000 reizigers instappen.

Aalst	Landen
Aarlen	Leuven
Aarschot	Leuze
Aat	Libramont
Antwerpen-Centraal	Lichtervelde
Berchem	Liedekerke
Bergen	Lier
Borgworm	Lokeren
Brugge	Louvain-la-N.Université
Brussel-Centraal	Luik-Guillemins
Brussel-Leopoldswijk	Luttre
Brussel-Nat. Luchthaven	Mechelen
Brussel-Noord	Mechelen-Nekkerspoel
Brussel-Schuman	Moeskroen
Brussel-Zuid	Namen
Charleroi-Zuid	Nijvel
Ciney	Oostende
Deinze	Ottignies
Denderleeuw	Oudenaarde
Dendermonde	Roeselare
Doornik	Saint-Ghislain
Edingen	Schaarbeek
Eigenbrakel	Sint-Niklaas
Etterbeek	Sint-Truiden
Gembloux	Tamines
Gent-Dampoort	Tienen
Gent-Sint-Pieters	Tubeke
Geraardsbergen	Verviers-Centraal
's-Gravenbrakel	Vilvoorde
Halle	Waregem
Hasselt	Waver
Herentals	Wetteren
Hoei	Zinnik
Kortrijk	Zottegem
La Louvière-Centrum	

Bijlage 3

Stations en stopplaatsen met « lokaal » statuut

Aalter	Balegem-Zuid
Aarsele	Balen
Acren	Bambrugge
Aigremont	Barvaux
Aiseau	Bas-Oha
Alken	Basècles-Carières
Amay	Basse-Wavre
Ampsin	Bastenaken-Noord
Andenne	Bastenaken-Zuid
Angleur	Baulers
Ans	Beauraing
Anseremme	Beernem
Antoing	Beersel
Antwerpen-Dam	Begijnendijk
Antwerpen-Noorderdokken	Beignée
Antwerpen-Oost	Bellem
Antwerpen-Zuid	Belsele
Anzegem	Beringen
Appelterre	Berlaar
Asse	Bertrix
Assesse	Berzée
Auvelais	Beuzet
Aye	Beveren
Aywaille	Bierges
Baasrode-Zuid	Bierset-Awans
Balegem-Dorp	

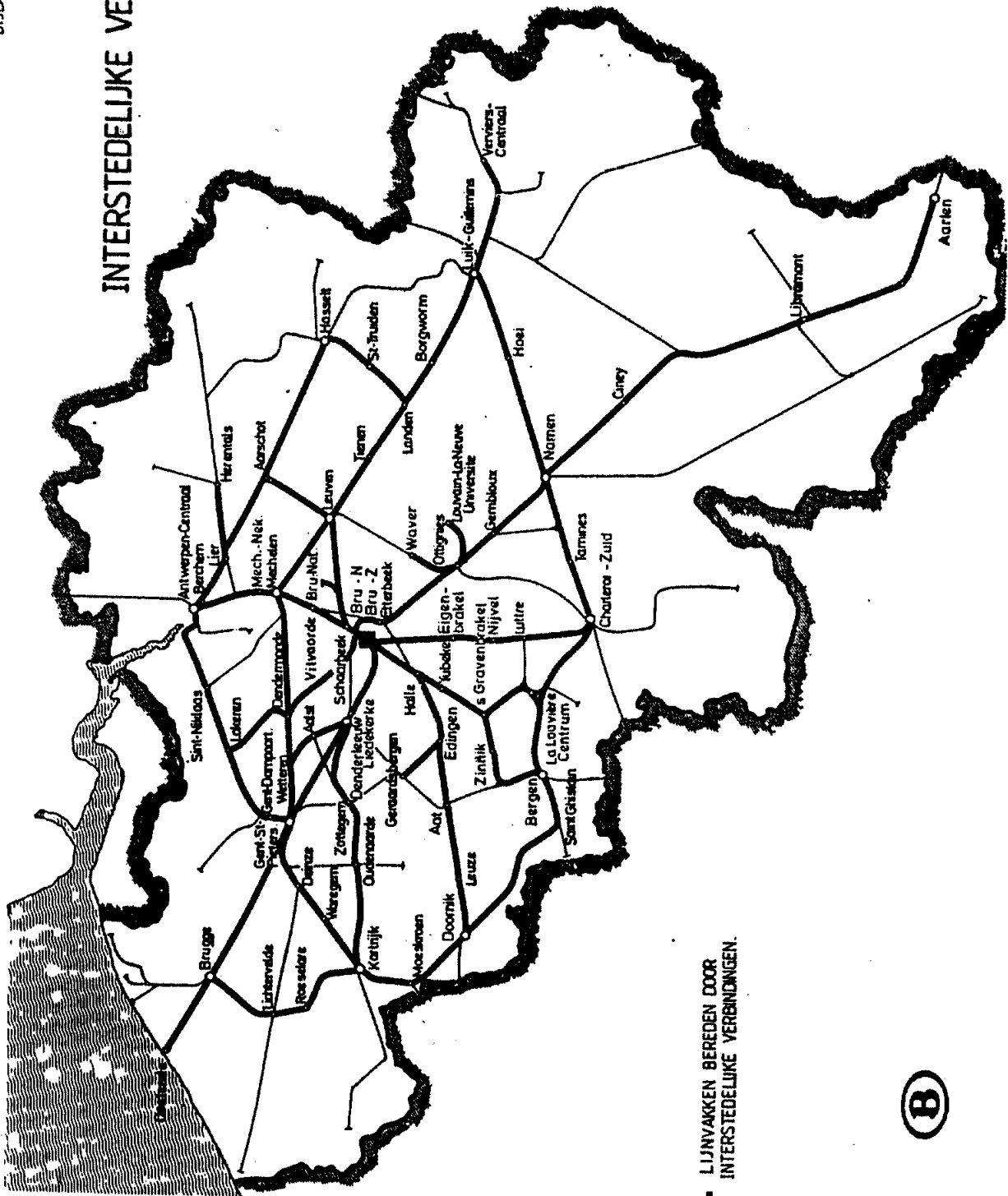
Bilzen	Ekeren
Binche	Engis
Bissegem	Eppegem
Blankenberge	Erbiseoul
Blanmont	Erembodegem
Blaton	Ernage
Bleret	Erpe-Mere
Bockstael	Erps-Kwerps
Boechout	Erquelinnes
Bokrijk	Erquelinnes-Dorp
Bomal	Esneux
Booischoot	Essen
Boom	Essene-Lombeek
Boondaal	Eupen
Boortmeerbeek	Evere
Bordet	Ezemaal
Bornem	Familleureux
Bosvoorde	Farciennes
Boussu	Faux
Bouwel	Fexhe-le-Haut-Clocher
Bracquegnies	Flawinne
Bressoux	Flémalle-Grande
Brugelette	Flémalle-Haute
Brugge-Sint-Pieters	Fleurus
Brussel-Congres	Florée
Brussel-Kapellekerk	Floreffe
Buda	Florenville
Buggenhout	Florival
Buizingen	Fontaine-Valmont
Burst	Forchies
Callenelle	Forrières
Cambron-Casteau	Fraipont
Carlsbourg	Frameries
Carnières	Franchimont
Céaux-Mousty	Franière
Chapelle-Dieu	Froyennes
Chapois	Galmaarden
Charleroi-West	Gastuche
Chastre	Gavere-Asper
Château-de-Seilles	Gedinne
Châtelet	Geel
Chénée	Gelrode
Comblain-au-Pont	Gendron-Celles
Comblain-la-Tour	Genk
Coo	Genly
Couillet	Gentbrugge
Cour-sur-Heure	Genval
Courcelles-Motte	Géronstère
Courrière	Ghlin
Court-Saint-Etienne	Glaaien
Couvin	Godarville
Cuesmes	Godinne
Dave-Saint-Martin	Gontrode
De Hoek	Gouvy
De Panne	Gouy-lez-Piéton
De Pinte	Graide
Delta	Groenendaal
Diegem	Groot-Bijgaarden
Diepenbeek	Grupont
Diest	Haacht
Diksmuide	Haaltert
Dilbeek	Habay
Dinant	Haine-Saint-Pierre
Dolhain-Gileppe	Hainin
Droeshout	Ham-sur-Heure
Drongen	Ham-sur-Sambre
Duffel	Hambos
Duinbergen	Hamoir
Ecaussinnes	Hansbeke
Ede	Harchies
Eeklo	Harelbeke
Eerken	Haren
Eichem	Haren-Zuid
Eine	Haute-Flône
Eke-Nazareth	Hautrage

Haversin	Leman
Havré	Lembeek
Heide	Lens
Heist	Leopoldsburg
Heist-op-den-Berg	Lessen
Heizijde	Leval
Hemiksem	Lierde
Hennuyères	Liers
Herent	Ligny
Herentals-Kanaal	Lillois
Hermalle-sous-Huy	Limal
Herne	Linkebeek
Herseaux	Lissewege
Herstal	Lobbès
Herzele	Lodelinsart
Heusden	Lommel
Hever	Londerzeel
Heverlee	Lonzée
Hillegem	Lot
Hoboken	Luchtbal
Hoboken-Polder	Luik-Haut-Pré
Hoeilaart	Luik-Jonfosse
Hofstade	Luik-Palais
Holleken	Lustin
Hony	Machelen
Houraing	Maffle
Hourpes	Malderen
Houyet	Manage
Hove	Marbehan
Huizingen	Marche-en-Famenne
Iddergem	Marche-les-Dames
Idegem	Marche-lez-Ecaussinnes
Ieper	Marchienne-au-Pont
Ingelmunster	Marchienne-Oost
Izegem	Marchienne-Zone
Jabbeke	Maria-Aalter
Jambes	Mariembourg
Jambes-Est	Marloie
Jamioulx	Masnuy-Saint-Pierre
Jemappes	Maubray
Jemelle	Mazy
Jemeppe-Froidmont	Meiser
Jemeppe-sur-Meuse	Melkouwen
Jemeppe-sur-Sambre	Melle
Jette	Melreux-Hotton
Jurbéke	Meisele
Juslenville	Menen
Kalmthout	Merchtem
Kapelle-op-den-Bos	Merebeke
Kapellen	Mérode
Kapellenbos	Méry
Kessel	Mévergnies-Attre
Kiewit	Milmort
Kijkuit	Moensberg
Knokke	Mol
Koksijde	Mollem
Komen	Momalle
Kontich	Mont-Saint-Guibert
Kortemark	Moortsele
Kortenberg	Morianwelz
Kwatrecht	Mortsel
La Louvière-Zuid	Mortsel-Deurnesteenweg
La Roche	Mortsel-Oude God
La Villette	Moustier
Labuissière	Muizen
Landegem	Munkzwalm
Landelies	Namêche
Landskouter	Naninne
Langdorp	Natoye
Le Campinaire	Néchin
Lebbeke	Neerpelt
Lede	Neerwinden
Leeuwergem	Nessonvaux
Leignon	Neufchâteau
	Neufvilles

Niel	Sy
Nieuwkerken-Waas	Temse
Nijlen	Tergnée
Nimy	Terhagen
Ninove	Terhulpen
Nossegem	Ternat
Obaix-Buzet	Testelt
Obourg	Theux
Okegem	Thieu
Onoz-Spy	Thuin
Oostkamp	Thulin
Opwijk	Tielen
Opzullik	Tielt
Oud-Heverlee	Tilff
Oudegem	Tilleur
Oudenburg	Tilly
Overpelt	Tollembeek
Paliseul	Tongeren
Papegem	Torhout
Pecrot	Trois-Ponts
Pepinster	Trooz
Pepinster-Cité	Turnhout
Péruwelz	Ukkel-Kalevoet
Philippeville	Ukkel-Stalle
Piéton	Veltem
Pin	Vertrijk
Poix-Saint-Hubert	Verviers-Paleis
Pondrôme	Veurne
Pont-à-Celles	Viane-Moerbeke
Pont-de-Seraing	Vichte
Poperinge	Vielsalm
Poulseur	Vijfhuizen
Profondsart	Ville-Pommeroeul
Pry	Villers-la-Ville
Puurs	Virton
Quaregnon	Viville
Quévy	Vonêche
Quiévrain	Voroux
Rebaix	Voroux-Goreux
Remicourt	Vorst-Oost
Rhisnes	Vorst-Zuid
Rivage	Waarschoot
Rixensart	Walcourt
Ronet	Waterloo
Ronse	Watermaal
Roux	Weerde
Ruisbroek	Welkenraedt
Saint-Denis-Bovesse	Welle
Sart-Bernard	Wervik
Scheldewindeke	Wespelaar-Tildonk
Schellebelle	Wevelgem
Schendelbeke	Wezemaal
Schoonaarde	Wezet
Schulen	Wichelen
Sclaigneaux	Wijgmaal
Sclessin	Wildert
Serskamp	Willebroek
Sinaai	Wondelgem
Sint-Agatha-Berchem	Yves-Gomezée
Sint-Denijs-Boekel	Yvoir
Sint-Genesius-Rode	Zandbergen
Sint-Gillis	Zaventem
Sint-Job	Zedelgem
Sint-Joris-Weert	Zeebrugge
Sint-Katelijne-Waver	Zele
Sint-Mariaburg	Zellik
Sint-Martens-Bodegem	Zichem
Sleidinge	Zingem
Solre-sur-Sambre	Zolder
Spa	Zwankendamme
Statte	Zwijndrecht
Stockem	Zwijndrecht-Fort

BIJLAGE 4

INTERSTEDELIJKE VERBINDINGEN.



(B)

Interstedelijke verbindingen

Technisch fiche

Een interstedelijke verbinding is een lijnvak tussen interstedelijke stations waarop, voor beide richtingen samen, de verkeersdichtheid meer dan 3 000 reizigers-km per km lijn bedraagt.

Bijlage 5

Procedure voor de opstelling en de uitvoering van het investeringsprogramma

1. Algemeen kader

De investeringen voor de aanleg, de aanpassing en de vernieuwing van de installaties en van het spoomaterieel moeten passen in de programmatie van de spoorweginvesteringen die in het tienjarenplan voorkomen.

Deze tienjarenprogramma's bevatten alle spoorweginvesteringen, ongeacht hun financieringswijze, met name :

- investeringen voor de aanleg, de aanpassing en de vernieuwing van de installaties en van het spoomaterieel die gefinancierd zijn door de bedragen die het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur toekent;
- investeringen in allerlei uitrustingen (die overeenkomen met de huidige investeringen op « eigen fondsen »);
- investeringen die gedeeltelijk of volledig door derden worden gefinancierd (bijvoorbeeld in de sector Openbare Werken, in samenspraak met de regionale instanties);
- investeringen waarvan de financiering gebeurt door autofinanciering of met leningen, met operaties van alternatieve financiering, met speciale begrotingsschijven voor selectieve investeringen, ... (waaronder de investeringen betreffende het project van de hogesnelheidsverbindingen, die niet gefinancierd worden met middelen die het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur toekent).

Te samen met de indiening van elk tienjarenprogramma van de spoorweginvesteringen bij het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, verstrekt de NMBS volgende informatie :

- de beschrijving van de doelstellingen die de NMBS nastreeft op het vlak van de investeringen;
- de rechtvaardiging van het programma op economisch, technisch en sociaal-collectief vlak;
- de gedetailleerde weerslag van de voorgenomen investeringen op de exploitatierekening (invloed op de opbrengsten en kosten, rekening houdend met de afschrijving van de goederen ...);
- een tabel met de vooruitzichten inzake de prefinanciering ten laste van de NMBS, voor de investeringen die door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur gefinancierd worden.

Alle investeringen voor de aanleg, de aanpassing en de vernieuwing van de installaties en van het spoomaterieel die via de begroting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur gefinancierd zijn, verhogen de waarde van de vaste activa.

2. voorstelling van een operationeel programma van de spoorweginvesteringen

2.1. De NMBS legt elk jaar vóór 31 oktober het investeringsprogramma voor de aanleg, de aanpassing en de vernieuwing van de installaties en van het spoomaterieel ter goedkeuring voor aan de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren.

Wanneer het nodig is en als ze het nuttig acht, doet de NMBS aan het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (Bestuur van het Vervoer te Land) gerechtvaardigde voorstellen tot wijziging van het tienjarenprogramma dat de Minister van Verkeerswezen heeft goedgekeurd, ten einde ze hem ter goedkeuring voor te leggen.

De spoorweginvesteringen moeten, ongeacht hun financieringsbron, in de volgende 18 functionele rubrieken onderverdeeld worden :

- Rubriek 10 : Kleine uitrustingen en materieel.
- Rubriek 40 : Investeringen voor eerste aanleg en voor uitbreiding van het net (met uitzondering van investeringen in verband met de verwezenlijking van een spoorverbinding voor hoge snelheid).
- Rubriek 41 : Voortzetting van de elektrificatie van het net.
- Rubriek 42 : Uitbreiding van het industrieel net en van de spoorinfrastructuur in de havens, met inbegrip van het gecombineerd vervoer.
- Rubriek 43 : Afschaffing en modernisering van de overwegen.
- Rubriek 44 : Verbetering van het onthaal van de cliënteel.
- Rubriek 47 : Verbetering van de veiligheid.
- Rubriek 48 : Infrastructuur voor het onderhoud van het rollend materieel.
- Rubriek 49 : Grote informatiseringsprojecten.
- Rubriek 50 : Modernisering van de spoorwegknooppunten : district Centrum, Antwerpen, Luik, Gent en Charleroi.
- Rubriek 51 : Modernisering van de grote assen :
 - 1° Oostende-Brussel-Luik-Duitse grens (met inbegrip van de aanvoerlijn Brugge-Zeebrugge;
 - 2° Nederlandse grens-Antwerpen-Brussel-Charleroi;
 - 3° Brussel-Namen-Aarlen-grens van het Groot-Hertogdom;
 - 4° Waalse as (met inbegrip van de aanvoerlijn Charleroi-Erquelines);
 - 5° Vlaamse as;
 - 6° Brussel-Bergen-Franse grens.
- Rubriek 52 : Modernisering van de secundaire assen.
- Rubriek 53 : Modernisering van de dienstsporen.
- Rubriek 54 : Modernisering van de wegbruggen.
- Rubriek 55 : Investeringen in verband met de herstructurering en de rationalisatie van de NMBS.
- Rubriek 58 : Modernisering van de grote goederenassen.

Rubriek 58 : Verwerven en ombouwen van het rollend materieel.

Rubriek 60 : Werken betreffende de infrastructuur en de uitrustingen, met inbegrip van de studies inzake de verbindingen voor hoge snelheid;

Rubriek 61 : Verwerven van rollend materieel voor de hoge snelheid.

2.2. In afspraak met het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (Bestuur van het Vervoer te Land) kunnen er andere rubrieken bijkomen, volgens de evolutie van de aard en de kenmerken van de spoorweginvesteringen.

2.3. Elk tienjaren-spoorweginvesteringsprogramma is in de volgende drie categorieën fiches onderverdeeld :

Elk tienjarenprogramma wordt voorgesteld in de vorm en indeling die gebruikt werd voor de publikatie van het budget 91-2000 in het *Belgisch Staatsblad* d.d. 04.09.1991. Het programma is in drie hoofdrubrieken ingedeeld :

I. Infrastructuur

II. Rollend materieel

III. Informatica en Algemene Diensten.

Iedere hoofdrubriek wordt verder onderverdeeld als volgt :

I. Infrastructuur :

I. 1. Infrastructuur reizigers

I. 1.1. Verhoging capaciteit

I. 1.2. Nieuwe verbindingen

I. 1.3. Vermindering rijtijden

I. 1.4. Onthaal reizigers

I. 1.5. Elektrificaties

I. 1.6. Afschaffing van overwegen en verbeteren van de veiligheid aan overwegen

I. 1.7. Veiligheidsinstallaties

I. 1.8. Modernisering knooppunten

I. 1.9. Modernisering grote assen

I. 1.10. Modernisering secundaire assen

I. 1.11. Modernisering wegbruggen

I. 1.12. Modernisering dienstsporen.

I. 2. Infrastructuur Goederen

I. 2.1. Aanpassing grote assen

I. 2.2. Uitrusting en modernisering industrieel net.

I. 3. Infrastructuur — Diversen

II. Rollend materieel

II. 1. Reizigersverkeer

II. 2. Goederenverkeer

II. 3. Werkplaatsen en diversen.

In gemeen overleg met het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur — Bestuur van het Vervoer te Land — kunnen naar gelang van de behoeften rubrieken geschrapt of bijgevoegd worden.

2.4. De financiering van het tienjarenprogramma zal aan de hand van de financieringstabel in globo medegedeeld worden, uitgesplitst over de beschouwde periode.

De tabel bevat de bedragen per jaar, respectievelijk ten laste van :

— het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur

— de « eigen fondsen » van de NMBS

— de derden

— de selectieve schijven of alternatieve financieringen.

2.5. De voorstelling van het tienjarenprogramma wordt aangevuld met beschrijvende fiches die met de rubrieken van het tienjarenprogramma overeenstemmen.

Per investeringsproject :

— wordt een algemeen kader geschetst waarin het project thuis hoort;

— wordt het belang van het project beschreven, aangevuld met een aanwijzing betreffende de kosten en de baten;

— worden de werken omschreven die nodig zijn om het project te verwezenlijken;

— worden de kosten en de uitvoeringsplanning vermeld.

2.6. Voor het eerste jaar van elke beschouwde periode in het « glijdend » tienjarenprogramma, wordt het programma van « te bekomen groene lichten » meegedeeld.

Uit de voorstelling van dit programma moet de samenhang met het kostenprogramma blijken.

Het programma van de « groene lichten » wordt onderverdeeld zoals het kostenprogramma.

2.7. Benevens die inlichtingen, deelt de NMBS terzelfdertijd de regionale verdeling van haar voorstellen tot investeringsbeslissingen mee.

3. Uitvoering van het investeringsprogramma van de Staat

3.1. De uitvoering van het investeringsprogramma dat jaarlijks door de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, goedgekeurd wordt en gefinancierd is door de bedragen die het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur toekent, wordt als volgt geregeld :

3.1.1. De ontwerpen van beslissingen die de NMBS van plan is te nemen en die voorkomen in het jaarlijks investeringsprogramma voor de aanleg, de aanpassing en vernieuwing van de installaties en van het spoormaterieel, alsook voor het rollend materieel, gefinancierd door de begroting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en goedgekeurd door de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, worden door de NMBS vooraf aan het Bestuur van het Vervoer te Land bij het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur bezorgd.

3.1.2. De directeur-generaal van dat Bestuur of zijn afgevaardigde en, binnen de grenzen vastgesteld in punt 3.1.3 hierna, de geaccrediteerde Inspecteur van Financiën bij het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, betekenen hun advies aan de Maatschappij, binnen 30 dagen vanaf de datum waarop het Bestuur van het Vervoer te Land het dossier met het ontwerp van beslissing heeft ontvangen.

Het ontbreken van opmerkingen bij of van een antwoord op een ontwerp dient niet te worden beschouwd als een verbintenis vanwege de Staat tot toekenning van de bedragen voor de financiering van het project.

3.1.3. De tussenkomst van de geaccrediteerde Inspecteur van Financiën bij het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur is niet vereist voor de ontwerpen van investeringsbeslissingen die een totale uitgave van minder dan 10 miljoen frank met zich brengen, wanneer het gaat om werken in eigen beheer of opdrachten die met een openbare of beperkte aanbesteding worden gegund, bij algemene of bij beperkte offerte-aanvraag. Hetzelfde geldt voor de ontwerpen van investeringsbeslissingen die een totale uitgave van minder dan 5 miljoen frank met zich brengen, wanneer het gaat om opdrachten die onderhands worden gegund of om bijkomende werken bij een hoofdopdracht.

3.2. Alvorens een investeringsbeslissing te nemen, deelt de NMBS de voornaamste elementen daarvan aan het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (Bestuur van het Vervoer te Land) mee.

a) Wanneer het een aannemingswerk betreft (opdrachten voor werken, leveringen of diensten) :

— de aanbestedingsdocumenten (bestek, goedgekeurde inschrijving, aanbestedingsverslag met rechtvaardiging van de keuze van de aannemer);

— het attest van de RSZ;

— het begin en het einde van het werk;

b) Wanneer het een werk in eigen beheer betreft :

— een gedetailleerde beschrijving van het werk;

— de samenstelling van de kostprijs (personeelskosten en materiaalverbruik) met opgave van de eenheidsprijzen en de vermoedelijke hoeveelheden;

— het begin en het einde van het werk.

c) De « taakwerken » (prestaties van behandelingsmachines, kranen enz., verplaatsing van openbare nutsleidingen...) moeten in het dossier van het hoofdwerk begrepen zijn.

3.3. Deze inlichtingen en documenten worden bezorgd aan de hand van een samenvattend fiche waarmee het begrotingsproject in het vijfjarenprogramma van de NMBS kan worden gesitueerd.

3.4. Wanneer de uitvoering van het jaarlijks investeringsprogramma dat door de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, werd goedgekeurd, aanpassingen vergt, moeten de nieuwe projecten of de aan bestaande projecten aangebrachte veranderingen het voorwerp uitmaken van wijzigingen die door de NMBS moeten worden gerechtvaardigd aan de hand van bewijskrachtige gegevens.

Bij hoogdringendheid mag de NMBS een voorstel indienen voor een nieuw project dat niet is begrepen in het jaarlijkse investeringsprogramma dat door de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, is goedgekeurd. In dit geval motiveert ze haar voorstel en gaat ze de verplichting aan het in een latere wijziging te integreren.

3.5. Alle dossiers met de voorstellen van investeringsbeslissingen van de NMBS moeten aan het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (Bestuur van het Vervoer te Land) worden gestuurd; wanneer het over een aannemingswerk gaat, moet dat tenminste één maand voor het vervallen van de geldigheid van de offertes gebeuren.

Eenzelfde termijn van één maand geldt eveneens tussen het bezorgen van inlichtingen en documenten en de aanvang of het beëindigen van een werk in eigen beheer.

3.6. De NMBS is verplicht al haar investeringsbeslissingen te registreren en, in voorkomend geval, de annulatie van deze beslissingen vast te leggen.

Al de kosten ingevolge een investeringsbeslissing worden aangerekend.

De boekhoudkundige verwerking van de uitvoering van het investeringsprogramma wordt geïntegreerd in de boekhouding van de maatschappij, waartoe deze gehouden is krachtens de wet van 17 juli 1975 met betrekking tot de boekhouding en de jaarrekeningen van de ondernemingen.

3.7. De NMBS stuurt elke maand aan het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (Bestuur van het Vervoer te Land) een samenvattende staat betreffende de door de Staat te financieren investeringskosten, om ze te laten nazien en goedkeuren.

Die samenvattende staten zijn vereist voor de controle door het Ministerie van Financiën en het Rekenhof en bevatten dezelfde overtuigende informatie als die welke in het kader van de vroegere procedure gegeven werd en waarbij de Staat besliste welke investeringen hij in eigen naam en voor eigen rekening financierde.

Deze kosten, die in de samenvattende staten voorkomen, moeten bovendien als verwervingswaarde van de materiële vaste activa op de balans van de maatschappij voorkomen.

4. Samenwerking tussen het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en de NMBS

4.1. De NMBS beantwoordt elke vraag om inlichtingen vanwege het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur of vanwege de bij dit departement geaccrediteerde inspectie van Financiën.

4.2. De NMBS neemt deel aan alle vergaderingen die op initiatief van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (Bestuur van het Vervoer te Land) belegd worden. Het Bestuur kan vragen dat de experts van de betrokken Departementen of Cellen aanwezig zouden zijn. In principe wordt er om de drie maanden een vergadering gehouden.

Het doel van die vergaderingen is het volgende :

— de voorbereiding van de vijfjarenprogrammatie van de spoorweginvesteringen; dat vergemakkelijkt de goedkeuring en de controle op de uitvoering van het investeringsprogramma voor de aanleg, de aanpassing en de vernieuwing van de installaties en van het spoomaterieel die door de Staat gefinancierd worden (met inbegrip van het onderzoek van de programmawijzigingen die in de loop van het jaar zijn ingediend);

— het onderzoek van de samenvattende staat met betrekking tot de kosten van de gerealiseerde investeringen, die door de NMBS wordt ingediend met het oog op een gemakkelijker controle en goedkeuring door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur;

— het nazien van de conformiteit van het programma van de spoorweginvesteringen met de krachtlijnen van het regeringsbeleid;

— de analyse van de weerslag van de spoorweginvesteringen op de financiële toestand van de NMBS;

— de behandeling van elk probleem dat verband houdt met de spoorweginvesteringen.

Het is evenwel duidelijk dat deze vergaderingen in geen geval in de plaats kunnen treden van de bestaande instanties (Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren, Minister van Begroting, Inspectie van Financiën, instellingen die belast zijn met het administratieve toezicht en de controle van de NMBS, beheersorganen en directie van de NMBS).

Die vergaderingen hebben in hoofdzaak tot doel, aan die instanties bijstand te verlenen in het uitoefenen van de hun toegekende bevoegdheid.

Bijlage 6

Op de investeringen toe te passen algemene kosten

I. Algemene strategie inzake de « algemene kosten »

Vanaf 01.01.1992 worden de prestaties van het personeel, het verbruik van de materialen, de aannemingen en verschillende prestaties rechtstreeks geboekt op de rekening die met de activiteit overeenstemt.

De overblijvende kosten, met name de niet rechtstreeks aan een welbepaalde activiteit toewijsbare kosten, worden ondergebracht in de algemene kosten en in de beheerskosten.

Deze algemene kosten en beheerskosten worden op éénduidige wijze, volgens het algemeen reglement financiën NMBS, verdeeld over ALLE prestaties en activiteiten van de NMBS. Dit behelst zowel de exploitatie, de investeringen en prestaties voor derden als het herstellen van schade ten gevolge van ongevallen.

II. Principe van de rechtstreekse boekingen

Uitgaande van de specifieke taken die aan elk activiteitsniveau eigen zijn, wordt een organogram opgemaakt van boekingsverrichtingen. Op basis van het organogram worden de prestaties in hoofdzaak rechtstreeks geboekt op de gebruiksrekeningen (voornamelijk exploitatie en investeringen). Dit geldt zowel voor de administratieve werkzaamheden, de opmetingen, de studies en de technische omkadering als voor de produktie. Het bijbehorende materiaalverbruik, de aannemingen en verschillende prestaties worden eveneens op de passende gebruiksrekening ingeschreven.

De kosten die niet rechtstreeks kunnen toegewezen worden aan een bepaalde activiteit vallen onder algemene kosten en beheerskosten.

III. Inhoudsbepaling van de algemene kosten

De algemene kosten worden uit het organogram afgeleid. Deze algemene kosten worden ten laste gelegd via verdeelsleutels, overeenkomstig het geldend algemeen reglement financiën NMBS, op de prestaties van het personeel, het verbruik van materialen en op de aannemingen.

Er wordt dus onderscheid gemaakt tussen :

- algemene kosten op de produktie van het personeel;
- algemene kosten op de aannemingen;
- algemene kosten op het verbruik van materialen.

De algemene kosten op de produktie van het personeel maken het voorwerp uit van een uurbedrag dat toegevoegd wordt aan het uurtarief waartegen de prestaties verrekend worden. Dit toegevoegd uurbedrag wordt per district berekend.

De algemene kosten op aannemingen worden aan de hand van een percentage op alle aannemingen toegepast.

De algemene kosten op het verbruik van materialen zijn de bevoorradingskosten voortspruitend uit de magazijnfunctie en het voorraadbeheer. Ze worden aan de hand van een percentage op het volledige verbruik toegepast.

IV. Inhoudsbepaling van de beheerskosten

De beheerskosten omvatten :

- de kosten van de algemene diensten;
- de kosten die eigen zijn aan de werking van de directie van de verschillende NMBS-departementen en van de districten;
- de algemene netkosten (zoals onderhoud en herstelling van onroerende goederen, de schoonmaak, verwarming en verlichting van de lokalen);
- de afschrijvingen van de directie- en dienstgebouwen;
- de afschrijvingen van de werkplaatsinstallaties, het materieel, het gereedschap en het meubilair.

De beheerskosten worden aan de hand van, door een grondig onderzoek bepaalde, verdeelsleutels toegewezen aan :

- alle exploitatieactiviteiten, ongeacht het feit of ze al dan niet tot de opdrachten van openbare dienst behoren;
- alle investeringsactiviteiten, ongeacht hun aard of financieringswijze.

V. Toepassing van voornoemde beginselen inzake investeringen

De berekeningsbasis voor de toepassing van de algemene kosten en de beheerskosten op de investeringen in het tienjarenplan 1991-2000

- moet jaarlijks worden bepaald voor de investeringen inzake de infrastructuur, daar het volume ervan vrij stabiel is in de tijd;
- is het tienjarenplan 1991-2000 voor het verwerven van rollend materieel, daar de eraan verbonden uitgaven een onregelmatig patroon vertonen ingevolge de verkeerseisen, de mogelijkheden van de constructeurs, enz.

1. Infrastructuur

De berekeningsbasis voor de toepassing van de algemene kosten en de beheerskosten is de investering die voor het beschouwde boekjaar in het tienjarenplan voorkomt. De berekeningsbasis wijzigt dus elk jaar.

De basis wordt bepaald aan de hand van de rubrieken die in het *Belgisch Staatsblad* d.d. 04.09.1991 zijn gepubliceerd :

Totaal hoofdrubriek I : Infrastructuur

- Aankoop speciale zware voertuigen vervat in rubriek I.3
- + Infrastructuur van de werkplaatsen Materieel vervat in rubriek II.3.
- + Infrastructuurwerken vervat in rubriek III
- = Berekeningsbasis infrastructuur

De algemene kosten worden op deze basis toegepast.

2. Rollend materieel

De berekeningsbasis werd vastgesteld door het rekenkundig gemiddelde voor één jaar te maken van de kosten (exclusief algemene kosten en beheerskosten) voor het rollend materieel dat in het tienjarenplan is opgenomen.

De berekeningsbasis wordt als volgt bepaald :

Totaal hoofdrubriek II Rollend materieel

+ Aankoop speciale zware voertuigen vervat in rubriek I.3

— Infrastructuur van de werkplaatsen Infrastructuur vervat in rubriek II 3

= Berekeningsbasis Rollend materieel.

De algemene kosten worden op deze basis toegepast.

Bijlage 7

Kosten betreffende installaties voor spoorweginfrastructuur

1. Bediening van de installaties

— Vaste installaties voor elektrische tractie

Prestaties van verdelers ES en gespecialiseerd personeel voor de bediening van de tractieonderstations.

— Televerbindinginstallaties

Prestaties van personeel voor de bediening van centrales voor telefonie en telegrafie en voor de montage en de bediening van omroep- en aankondigingsinstallaties.

— Overwegen en beweegbare bruggen

Prestaties inzake het bewaken van overwegen en het bedienen van slagbomen en beweegbare bruggen.

— Seinrichtingsinstallaties

Prestaties van seingevers en wisselwachters voor het bedienen van seinen en spoortoestellen voor de doortocht en het rangeren van treinen (seinhuizen, blokposten en centralisatieposten).

2. Onderhoud van de installaties

— Spoorbedding, bovenbouw en andere installaties

Onderhoudswerken aan de hoofd- en zijsporen, aan spoortoestellen, stationsinstallaties (reizigersperrons en goederenkaaien, weeg- en behandelingstoestellen, goederenkoeren), hydraulische installaties, afsluitingen en overwegen.

Onkruidbestrijding en sneeuwruimen.

— Kunstwerken

Onderhouds- en herstellingswerken aan kunstwerken (tunnels, beweegbare bruggen, onderdoorgangen en overbruggingen...).

— Gebouwen

Werken voor onderhoud en schoonmaak van gebouwen (verwarmingsinstallaties inbegrepen), van werkplaatsen en diensten van Infrastructuur en de stations, met uitzondering evenwel van de gedeelten voor administratieve en commerciële diensten.

De onroerende voorheffing voor die gebouwen.

— Seinrichtingsinstallaties

Onderhoudswerken aan bedieningsposten, automatische blokposten, seinen, overwegen ...

— Vaste installaties voor elektrische tractie

Onderhoud van de installaties voor transformatie en geleiding van elektrische stroom voor treintractie (onderstations, sectioneerposten, voedingsposten, bovenleidingen).

— Televerbindinginstallaties

Onderhoud van installaties voor telefonie en telegrafie, van omroep- en aankondigingsinstallaties en radio's en toestellen voor treindienstregeling (dispatching, verdeler ES ...)

— Verlichting, wisselverwarming en drijfkracht

Onderhoud van installaties van spoorremmen en wisselverwarming, binnen- en buitenverlichting, onderstations voor HS en seinrichting.

— Onderhoud van meubilair, kantoormachines en computers

Onderhouds- en herstellingswerken aan meubilair en kantoormateriaal in de huisjes aan overwegen, in de werkplaatsen Infrastructuur, de seinhuizen en de diensten van de seinrichting, alsook andere voor Infrastructuur bestemde gebouwen.

— Energie voor verwarming en klimaatregeling van de lokalen

Energiekosten inzake verwarming en klimaatregeling van de huisjes aan overwegen, verdeelstations en tractie-onderstations, seinhuizen en gebouwen voor de seinrichting, alsook andere voor Infrastructuur bestemde gebouwen.

— Levering van elektrische energie

Elektrische energie voor wisselverwarming, voor verlichting van de sporen met inbegrip van de vormingsstations en de kunstwerken, voor verlichting van overwegen, reizigers- en goederenkoeren en gebouwen, voor de seinrichting, televerbindingen en de werking van spoorremmen.

— Vergoedingen aan electrabiel

Jaarlijkse betalingen voor de toelevering van elektrische energie voor de tractieonderstations.

3. Verkeersplanning en -regeling

— Dispatching

Prestaties van het personeel van de verkeersleiding (centrale en regionale dispatching) .

— Treinverkeer

Prestaties van het personeel van de beweging inzake het aanleggen van rijwegen, toezicht op de regelmaat en de veiligheid van het verkeer, inclusief de ingrepen van dat personeel bij rangeerbewegingen.

— Organisatie van de dienstregelingen

Prestaties van het personeel dat belast is met het opmaken van de dienstregelingspaden.

— Spoorwegpolitie

Prestaties van het politiepersoneel dat belast is met de beveiliging van de installaties en het verkeer.

4. Kosten inzake ongevallen

Kosten die voortvloeien uit de herstelling van schade aan onroerende goederen van Infrastructuur ingevolge een ongeval, een ramp of een diefstal.

Buitengewone kosten inzake sneeuwruimen.

5. Afschrijvingskosten

Jaarlijkse afschrijvingen van vaste materiële activa inzake de spoorweginfrastructuur, verminderd met de kapitaalsubsidies.

Die kosten worden over volgende rubrieken verdeeld :

- infrastructuur en bovenbouw van de baan
- kunstwerken
- gebouwen
- seinrichtingsinstallaties
- onderstations en bovenleidingen
- installaties voor televerbindingen
- installaties voor verlichting, verwarming en drijfkracht
- meubilair, gereedschap, werkplaats-installaties van de diensten Infrastructuur.

6. Slopen van vaste materiële activa

Kosten voor het slopen van vaste materiële activa van Infrastructuur.

Er dient te worden aangestipt dat de waarde van de teruggewonnen materialen wordt afgetrokken van de voor die sloopwerken geboekte kosten.

7. Financiële kosten

Financiële kosten inzake de financiering van als infrastructuur beschouwde vaste activa

8. Algemene kosten

Deze kosten omvatten volgende elementen :

- kosten van de algemene diensten (Algemene Directie, Algemene Diensten en departement Financiën);
- afschrijving van gebouwen die niet voor Infrastructuur bestemd zijn;
- afschrijving van gereedschap, meubilair, materiaal en werkplaatsinstallaties;
- water, gas, elektriciteit (behalve voor de tractie), verlichting, verwarming, schoonmaak van lokalen en onderhoud van de gebouwen die niet van infrastructuur afhangen;
- bestuurskosten van de departementen T en I.

Algemene opmerking

Worden niet als spoorweginfrastructuur beschouwd :

- gebouwen en andere installaties (zijsporen, kunstwerken, seinrichting, televerbindingen, meubilair...) van werkplaatsen en diensten van Materieel;
- gebouwen en andere installaties (televerbind., meubilair, brandstoffen en elektriciteit ...) van de administratieve en commerciële diensten in stations, districten en departementen, huurwoningen voor het personeel (zonder dienstverplichtingen), woningen die aan derden verhuurd zijn of ter beschikking worden gesteld van stationschefs;
- installaties van privé-overwegen;
- installaties van privé-aansluitingen;
- gebouwen en andere installaties van de centra voor wegvervoer.

Bijlage 8

**Door de Staat opgelegd kosteloos vervoer en vervoer tegen verminderde prijs,
gecompenseerd door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en vermeld in artikel 29**

De opgelegde tariefvoordelen omvatten alle vormen van kosteloos vervoer en vervoer tegen verminderde prijs die van sociale, patriottische, professionele en Europese aard zijn.

Het betreft het kosteloze vervoer en het vervoer tegen verminderde prijs ingevolge de besluitwet van 25 februari 1947 en de besluiten en overeenkomsten tot uitvoering ervan, alsook andere wetten, besluiten en overeenkomsten.

Deze bepalingen maken een einde aan de bepalingen die vervat zijn in de overeenkomst van 10 maart 1950 en haar bijvoegsels van 31 juli en 16 december 1953.

Lijst van de prijsverminderingen en het kosteloze vervoer

De tussen haakjes vermelde cijfers verwijzen naar de tariefcodes van de diensten « reizigers » van de NMBS.

1. Categorieën van patriottische aard

1.1. Genieten 75 % vermindering op de volledige prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet :

- de invaliden van de oorlog 1914-1918 en gelijkgestelden, die een pensioen trekken krachtens de gecoördineerde wetten op de militaire pensioenen (30)
- de politieke gevangenen van de oorlog 1914-1918 aan wie een invaliditeit van ten minste 10 % werd toegekend (50)
- de burgerlijke invaliden van de oorlog 1914-1918 die een invaliditeitspensioen van ten minste 10 % trekken (51)
- de invaliden van de oorlog 1940-1945 en gelijkgestelden, aan wie een pensioen is toegekend krachtens de gecoördineerde wetten op de vergoedingspensioenen (31)

- de oorlogsinvaliden van de landen die het Verdrag van Brussel van 1952 ondertekend hebben en die gewoonlijk in België verblijven (32)
 - de burgerlijke invaliden van de oorlog 1940-1945 die een invaliditeitspensioen van ten minste 10 % trekken (52)
- 1.2. Genieten 75 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat de minimumprijs overtreft, de hierna genoemde oudstrijders van de oorlog 1914-1918 :
- de militairen die gedurende ten minste één jaar in een strijdende eenheid hebben gediend (1)
 - de verdedigers van de forten die op eervolle wijze gevangen werden genomen en daarom frontstrepren hebben gekregen (2)
 - de dragers van een kwetsuurstreep (3)
 - de houders van het IJzerkruis (4)
 - de houders van het Vuurkruis (5)
 - de houders van de Medaille van de Strijder-Vrijwilliger (6)
 - de militairen die werden onderscheiden voor individuele roemrijke daden (7)
 - de Russische oorlogsinvaliden (8)
- 1.3. Genieten 50 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat de minimumprijs overtreft :
- a) de hierna genoemde oudstrijders van de oorlog 1914-1918 :
- de militairen die tussen 4 augustus 1914 en 11 november 1918 hebben gediend en die niet onder één van de bovengenoemde categorieën vallen (9)
 - de burgers die gedurende de periode van 4 augustus 1914 tot 11 november 1918 aan het leger waren verbonden (10)
- b) de hierna genoemde oudstrijders van de oorlog 1940-1945 :
- de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië tijdens de oorlog 1940-1945, die ten minste één jaar werkelijke dienst tellen, met inbegrip van de zeelieden in militaire dienst die ten minste gedurende één jaar hebben gevaren (11)
 - de krijgsgevangenen uit de oorlog 1940-1945 met ten minste vier jaar gevangenschap (12)
 - de militaire krijgsgevangenen van de oorlog 1940-1945 met ten minste vier jaar gevangenschap, welke reserve-officier zijn en niet van hun militaire verplichtingen werden ontslagen (13)
 - de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië tijdens de oorlog 1940-1945, die ten minste één jaar werkelijke dienst tellen, met inbegrip van de zeelieden in militaire dienst die ten minste gedurende één jaar hebben gevaren, welke reserve-officier zijn en niet van hun militaire verplichtingen werden ontslagen (14)
 - de gewapende verzetslieden, erkend overeenkomstig de besluitwet van 19 september 1945 (15)
 - de agenten en helpers van de inlichtings- en actiediensten, erkend overeenkomstig de besluitwet van 16 februari 1946 (16)
 - de krijgsgevangenen van de oorlog 1940-1945, erkend overeenkomstig de wet van 18 augustus 1947 en van wie de gevangenschap minder dan vier jaar bedraagt (17)
 - de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië, erkend overeenkomstig de wet van 21 juni 1960 voor een periode kleiner dan één jaar (18)
 - de begunstigden van het koninklijk besluit van 28 augustus 1964, houdende statuut van nationale erkentelijkheid ten gunste van de Belgische militairen die tijdens de verschillende fasen van de oorlog 1940-1945 dienst volbracht hebben en die uit dien hoofde houder zijn van een kaart met opgave der oorlogsdiensten voor strijders 1940-1945 (19)
 - de zeelieden ter koopvaardij die tijdens de oorlog 1940-1945 ten minste één jaar hebben gevaren (20)
- c) de hierna genoemde burgerlijke oorlogsslachtoffers :
- de niet-invalide politieke gevangenen, erkend voor de oorlog 1914-1918 overeenkomstig de gecoördineerde wetten van 19 augustus 1921 (53)
 - de niet-invalide gedeporteerden van de oorlog 1914-1918 (38)
 - de niet-invalide politieke gevangenen, erkend overeenkomstig het koninklijk besluit van 16 oktober 1954 wat de oorlog 1940-1945 betreft (54)
 - de niet-invalide gedeporteerden voor de verplichte tewerkstelling, erkend overeenkomstig de wet van 7 juli 1953 (57)
- d) de hierna genoemde burgerlijke verzetslieden :
- de niet-invalide medewerkers aan de sluikpers, erkend overeenkomstig de wet van 1 september 1948 (55)
 - de niet-invalide burgerlijke verzetslieden of werkweigerars, erkend overeenkomstig de besluitwet van 24 december 1948 (56)
- e) de hierna genoemde pensioengerechtigde weduwen van :
- militairen of gelijkgestelden uit hoofde van de oorlog 1914-1918 (33)
 - burgerlijke slachtoffers van de oorlog 1914-1918, aan wie een weduwnpensioen is toegekend krachtens de gecoördineerde wetten van 19 augustus 1921 (58)
 - militairen of gelijkgestelden uit hoofde van de oorlog 1940-1945 (schadelijk feit opgelopen na 24 augustus 1939 en vóór 28 augustus 1947), van de Koreaanse veldtocht, van de gebeurtenissen op het grondgebied van ex-Belgisch Kongo, van Rwanda en Burundi, vanaf 1 juli 1960, van ongevallen overkomen gedurende een ontminningsactie (34)
 - burgerlijke oorlogsslachtoffers, aan wie een weduwnpensioen is toegekend krachtens de wet van 15 maart 1954 op de pensioenen voor schadeloosstelling van burgerlijke slachtoffers van de oorlog 1940-1945 en hun rechthebbenden (59)
- f) de hierna genoemde weduwen :
- van de landen die het Verdrag van Brussel van 1952 hebben ondertekend en gewoonlijk in België verblijven (35)
 - van de begunstigden op reducties toegekend om vaderlandslievende redenen (20, 21, 22, 23)
2. Categorieën van sociale aard
- 2.1. Genieten kosteloos vervoer :
- in 2e klas, de blinden (met inbegrip van de geleidehond aan de leiband) die houder zijn van de door het Ministerie van Sociale Voorzorg afgeleverde kaart;

— in 1e en 2e klas, de begeleiders die oorlogsinvaliden vergezellen van wie op de reductiekaart de vermelding « begeleider toegelaten » staat;

— in 1e en 2e klas, de begeleiders die personen vergezellen die het gebruik van de 2 armen of de 2 benen volledig en definitief hebben verloren en die houder zijn van de door de NMBS afgegeven « speciale vergunning ».

2.2. Genieten 75 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat de minimumprijs overtreft :

— de kinderen van 6 tot minder dan 12 jaar, die deel uitmaken van een groot gezin (41)

2.3. Genieten 50 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat de minimumprijs overtreft :

— de kinderen van 6 tot minder dan 12 jaar, die geen deel uitmaken van een groot gezin;

— de kinderen van 12 tot 25 jaar die gezinsleden ten laste van een groot gezin zijn (41)

— de ouders die ten minste drie levende kinderen hebben gehad (40)

2.4. Genieten 50 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het tweedeklasbiljet dat de minimumprijs overtreft :

— de weduwen, weduwnaars, invaliden, gepensioneerden en wezen die het voorkeurtarief genieten voor terugbetaling van de geneeskundige verzorging (WIGW-stelsel) (46)

3. Categorieën van professionele aard

Genieten 75 % vermindering op de prijs van het biljet dat de minimumprijs overtreft, de volgende categorieën :

— in 2e klas, de zeelieden die als werkzoekenden bij de koopvaardijvloot zijn ingeschreven en die zich gaan aanmonteren (48)

— in 1e en 2e klas, de journalisten die erkend zijn door het Ministerie van Binnenlandse Zaken, of door de Algemene Belgische Persbond (43)

4. Categorie van Europese aard

De niet-Belgische leden van het Europees Parlement hebben recht op vrijbiljetten (1e en 2e klas) op het net van de NMBS.

Bijlage 9

Kosteloos vervoer of vervoer tegen verminderde prijs dat wordt toegekend aan bepaalde in artikel 30 omschreven categorieën van begunstigten

Dit overzicht omvat de voornaamste Ministeries en instellingen, die voor hun rekening met de NMBS een overeenkomst of een akkoord hebben aangegaan betreffende de toekenning van specifieke financiële voordelen (prijsverminderingen, kosteloos vervoer, verkeersvoordelen).

De tussen haakjes vermelde cijfers verwijzen naar de tariefcodes van de diensten « Reizigers » van de NMBS.

1. Ministerie van Binnenlandse Zaken

— de kiezers (98) vrijbiljet
(2e klas)

— de dienstplichtigen die zich naar de Centra voor recrutering en selectie begeven dienstbiljet

2. Ministerie van Landsverdediging

1^o de militairen en gelijkgestelden die in uniform reizen (70) 50 %

of houder zijn van een verlof- en vergunningkaart (72)

2^o de rijkswachters die in uniform reizen (71) 50 %

of houder zijn van een verlof- en vergunningkaart (73)

3^o de aalmoezeniers (28) en reserve-officieren (29) 25 %

die niet van hun militaire verplichtingen ontslagen zijn

4^o de militairen in actieve dienst dienstbiljet

5^o de militairen die vanuit het Centrum voor recrutering en selectie naar huis dienstbiljet

terugkeren of die zich naar de kazerne van hun eerste aanstelling begeven

3. Ministerie van Sociale Voorzorg

De mijnwerkers krachtens de besluitwet van 14 april 1945 (99) boekje met
vrijbiljetten
(2e klas)

4. Ministerie van Financiën

De ondergeschikte beambten van de actieve douanediens (39) 50 %

5. De Gewestelijke Diensten voor Arbeidsbemiddeling

Werklozen die ingaan op een werkaanbieding 75 %

of zich voor een aanwervingsexamen melden (45-47-49) (2e klas)

6. Ministerie van Verkeer en gelijkgestelde — overeenkomst van 28 mei 1973

De overeenkomst van 28 mei 1973 bepaalt de begunstigde personeelsleden van het departement van verkeer

en gelijkgestelde (overgeplaatste bedienden, regiepersoneel,...), de verschillende prijsverminderingen die aan

genoemd personeel worden toegekend, alsook de modaliteiten inzake de vereffening van de facturen, die ten laste

vallen van de respectieve Besturen en Regieën.

De betrokken besturen en regieën zijn :

— Dienst van de Secretaris-Generaal (75)

— Bestuur van het Vervoer te Land (76)

— Bestuur der Luchtvaart (79)

— Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart (81)

— Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur

— Regie der Posterijen (77)

- Regie der Luchtwegen (80)
 - Regie van Telegrafie en Telefonie (83)
 - Regie voor Maritiem Transport (84)
 - Dienst voor regeling der Binnenvaart (87)
 - Centraal Bureau voor Benodigdheden
 - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap — gewezen bedienden van het Commissariaat voor Toerisme (74)
 - Ministerie van de Franse Gemeenschap — gewezen bedienden van het Commissariaat voor Toerisme (78)
 - Vlaamse Executieve — Bestuur der Waterwegen (94)
 - Vlaamse Executieve — Zeevaartonderwijs (95)
7. Het Hoog Comité van Toezicht (82)
- Het reglement van de wederzijdse prestaties tussen de NMBS en het Hoog Comité van Toezicht bepaalt in zijn artikelen 4 en 7 de modaliteiten inzake de aan genoemde personeelsleden toegekende verkeersvoordelen, alsook de vergoeding ervan.

Bijlage 10

Opgelegd kosteloos vervoer, vermeld in artikel 31, dat niet door de Staat wordt gecompenseerd

Lijst van de categorieën van begunstigen

1. Overeenkomstig de grondwet :
 - de leden van Kamer en Senaat en bij uitbreiding
 - de Belgische leden van het Europees Parlement
 2. De volgende categorieën van sociale aard
 - vergezelde kinderen van minder dan 6 jaar
 3. Controle
- De NMBS staat in voor het kosteloze vervoer van ambtenaren en bedienden van de Dienst « Spoorvervoer » van het Bestuur van het Vervoer te Land bij het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur die met de opvolging van dit beheerscontract belast zijn.

Bijlage 11

Gedetailleerde alternatieve financieringsverrichtingen van de NMBS

De NMBS is gemachtigd om financiële verrichtingen uit te voeren inzake rollend materieel of om aan dergelijke verrichtingen deel te nemen in de vorm van leasing of andere financieringstechnieken.

De Koning is gemachtigd Staatswaarborg te verlenen inzake de betaling van interesten, huurgelden of terugbetaling van kapitaal, met inbegrip van de bijkosten (artikel 166, § 1^o van de wet van 31 december 1988).

1. Sale and lease back
 - op 27 december 1988
 - voor een bedrag van 1 350 mln. BF
 - tenlasteneming door de Staat voor een bedrag van 1 350 mln. fr.
 - Wettelijke basis : toelating artikel 166 § 2 van de programmawet d.d.30 december 1988 tenlasteneming door de Staat artikel 166 § 4 van de programmawet d.d. 30 december 1988. De Staat draagt bij via constante driemaandelijks betaalbare annuïteiten, voor het hoofdbedrag en de interesten. De annuïteit is berekend naar rata van 2,7192 % van het oorspronkelijke bedrag tot december 1993. Vervolgens wordt ze vastgelegd conform artikel 7 (b) van de overeenkomst van 21 december 1988.
 - Doel : 13 motorrijtuigen BN — ACEC type MR 86 — reeks 9 nieuw rollend materieel, geleverd in 1988.
 - Gedeelte kapitaal begrepen in de vergoedingen : 813 844 800 fr.
 - Duur : van 27 december 1988 tot 27 december 1996.
 - Putoptie op 27 december 1996 : 813 844 800 fr.
2. Sale and lease back
 - op 21 december 1989
 - voor een bedrag van 2 400 mln. BF
 - tenlasteneming door de Staat voor een bedrag van 1 000 mln. fr., d.i. 10/24*

- Wettelijke basis : toelating
artikel 65 van de programmawet d.d. 6 juli 1989 houdende toelating voor een verrichting van 1 miljard frank
tenlasteneming door de Staat
artikel 166 § 4 van de programmawet d.d. 30 december 1988, gewijzigd bij artikel 65 van de programmawet van 6 juli 1989.
 - Staatsbijdrage
De Staat draagt bij overënkostig een afschrijvingstabel voor een klassieke lening van 1 miljard fr. tegen 8,95 %, afgesloten voor een duur van 16 jaar.
De annuïteit is constant voor de volledige duur van de lening, met name 116 886 286 fr.
 - Doel : 22 motorrijtuigen type 1986.
Nieuw rollend materieel, geleverd in 1989.
 - Gedeelte kapitaal begrepen in de vergoedingen : 2 004 738 868 fr.
 - Duur : van 21 december 1989 tot 21 december 2005.
 - Aankoopoptie op 21 december 2005 : 240 000 000 fr.
Restwaarde voor de Staat : 100 000 000 fr.
- 3. Sale and rent back**
- op 8 februari 1990
 - voor een bedrag van 100 000 000 \$, d.i. 3 478 700 000 BF
 - tenlasteneming door de Staat voor een bedrag van 1 750 mln. BF
 - wettelijke basis : toelating
artikel 166 § 3 van de programmawet d.d. 30 december 1988, voor een bedrag van ten hoogste 3,5 miljard fr. in het raam van het selectief herstelprogramma inzake overheidsinvesteringen.
Staatsbijdrage
artikel 166 § 4 van de programmawet d.d. 30 december 1988.
De Staat draagt de lasten van deze alternatieve financiering vanaf 1992, d.i. met een vertraging van twee vervallen termijnen t.o.v. die welke voor rekening van de NMBS worden geboekt.
Zo vereffent de NMBS bijvoorbeeld in 1993 de vervallen sommen voor januari 1993 en juli 1993. De Staat vereffent die van juli 1991 en januari 1992.
 - Doel : verkoop van 7 elektrische locomotieven en 1097 wagens + oud materieel.
 - Duur : huur voor een periode van 8,5 jaar.
- 4. Sale and lease back**
- op 31 mei 1991
 - voor een bedrag van 420 000 000 FF, d.i. 2 548 980 000 BF
 - tenlasteneming door de Staat voor een bedrag van 1 750 mln. BF
 - Wettelijke basis : toelating
artikel 166 § 3 van de programmawet d.d. 30 december 1988, voor een bedrag van ten hoogste 3,5 miljard fr. in het raam van het selectief herstelprogramma inzake overheidsinvesteringen.
Staatsbijdrage
artikel 166 § 4 van de programmawet dd. 30.12.1988.
De Staat draagt de lasten van deze alternatieve financiering vanaf 1992, d.i. met een vertraging van één vervaltermijn t.o.v. die welke voor rekening van de NMBS worden geboekt.
Zo vereffent de NMBS bijvoorbeeld in 1993 de vervallen sommen voor juni 1993 en december 1993.
De Staat vereffent die van december 1992 en juni 1993.
 - Doel : verkoop van 23 motorrijtuigen type 1980.
 - Gedeelte kapitaal begrepen in de vergoedingen : 378 000 000 FF.
 - Duur : van 7 juni 1991 tot 31 mei 2005.
 - Aankoopoptie op 31 mei 2005 : 10 %, d.i. 42 000 000 FF.

Bijlage 12

Bedrijfsresultaten 1992-1996
(Informatiedocument NMBS)

- Algemene samenvatting
- Opbrengsten reizigers
- Opbrengsten goederen
- Diverse opbrengsten
- Voornaamste parameters van de evolutie van de bedrijfslasten
- Evolutie van het personeel

[F - 14250]

algemene samenvatting

(000 000 F) - zonder weerslag list	realiteit 1991	raming 1992	voorzieningen 1993	voorzieningen 1994	voorzieningen 1995	voorzieningen 1996
a. bedrijfsresultaten						
1. bedrijfsopbrengsten						
tarijfofbrengsten	31 900	33 075	33 922	35 091	36 424	37 920
financiële opbrengsten	7 142	2 230	1 910	1 920	2 000	2 045
opbrengsten nmb	39 042	35 305	35 832	37 011	38 424	39 965
staatscompensaties	35 689	36 115	36 115	36 115	36 115	36 115
totaal bedrijfsopbrengsten	74 731	71 420	71 947	73 156	74 539	76 080
2. bedrijfskosten						
brutokosten	60 444	63 243	65 157	66 184	67 831	69 256
dotaties	6 997	6 917	7 824	7 600	7 816	8 168
financiële kosten	7 679	7 019	7 218	8 326	8 489	8 517
diverse kosten	963	655	500	500	500	500
totaal bedrijfskosten	76 083	77 834	80 699	82 610	84 636	86 441
3. bedrijfsresultaten	- 1 352	- 6 414	- 8 752	- 9 454	- 10 097	- 10 361

opbrengsten reizigers (1)

opbrengst : 000 000 f verkeer : 000 000 r- km	1991 resultaten		1992 oude raming		1992 nieuwe raming		1993		1994		1995		1996	
	opbreng- sten	verkeer	opbreng- sten	verkeer	opbreng- sten	verkeer	opbreng- sten	verkeer	opbreng- sten	verkeer	opbreng- sten	verkeer	opbreng- sten	verkeer
a. bijjetten														
1. binnenverkeer														
1.1. bijjetten volle prijs en ge- lijkgestelde	3 010	876	3 380	931	3 111	873	3 258	878	3 408	883	3 566	888	3 732	893
1.2. commerciële vermindering.	1 934	1 289	1 963	1 255	2 042	1 313	2 157	1 337	2 278	1 360	2 431	1 396	2 576	1 422
totaal a.1	4 944	2 165	5 343	2 186	5 153	2 186	5 415	2 215	5 686	2 243	5 997	2 284	6 308	2 315
2. internationaal verkeer	2 713	1 015	2 680	960	2 853	1 031	2 992	1 042	3 152	1 053	3 306	1 064	3 477	1 075
3. opgelegde verminderingen	630	298	596	285	624	283	603	264	603	253	588	235	588	225
totaal a.	8 287	3 478	8 619	3 431	8 630	3 500	9 010	3 521	9 441	3 549	9 891	3 583	10 373	3 615
b. treinkaarten														
1. school	718	571	708	540	749	573	790	581	829	587	874	592	924	598
2. woon-werk	3 629	2 563	3 847	2 565	3 809	2 577	3 959	2 596	4 143	2 611	4 348	2 636	4 564	2 656
3. andere (bestuur, net,)	247	159	257	162	234	143	244	144	256	146	265	146	279	147
totaal b	4 594	3 293	4 812	3 267	4 792	3 293	4 993	3 321	5 228	3 344	5 487	3 374	5 767	3 401
c. diverse opbreng- sten en bagage	251		247		263		277		291		305		320	
totaal personen- vervoer	13 132	6 771	13 678	6 698	13 685	6 793	14 280	6 842	14 960	6 893	15 683	6 957	16 460	7 016

(1) jaarlijkse tariefaanpassing met 4 % vanaf 01.01.1993.

opbrengsten goederen (wagenvrachten)

opbrengst : 000 000 f verkeer : 000 000 t- km	1991 realiteit		1992 oude raming		1992 nieuwe raming		1993		1994		1995		1996	
	opbreng- sten	verkeer	opbreng- sten	verkeer	opbreng- sten	verkeer	opbreng- sten	verkeer	opbreng- sten	verkeer	opbreng- sten	verkeer	opbreng- sten	verkeer
landbouwproducten en levende dieren	517	225	629	225	647	232	669	236	690	242	710	244	735	249
andere voedings- waren en veevoeders	484	249	620	319	538	273	563	278	613	293	634	295	695	308
vaste brandstoffen	1 554	1 145	1 678	1 185	1 545	1 118	1 710	1 206	1 736	1 191	1 748	1 181	1 759	1 170
petroleumproducten	745	662	784	689	731	649	741	633	708	622	716	622	721	622
ertsen	1 536	1 758	1 584	1 802	1 643	1 793	1 691	1 829	1 738	1 845	1 772	1 845	1 806	1 845
metaalproducten	3 372	1 762	3 445	1 714	3 585	1 797	3 669	1 832	3 715	1 825	3 796	1 833	3 872	1 828
bouwmaterialen en groefproducten	520	318	631	376	619	362	645	349	664	349	681	349	699	349
meststoffen	334	154	386	195	377	201	387	204	406	212	421	214	434	216
scheikundige pro- dukten	1 243	476	1 409	530	1 385	544	1 458	561	1 502	570	1 535	573	1 556	576
voertuigen, machi- nes, diverse	3 131	1 404	2 953	1 348	2 990	1 408	3 024	1 396	3 166	1 437	3 324	1 493	3 491	1 554
totaal (zonder regu- larisaties - ristorno's)	13 536	8 153	14 119	8 383	14 060	8 377	14 557	8 544	14 938	8 586	15 337	8 649	15 768	8 717
regularisaties en ristorno's	- 508		-400		- 409		- 420		- 430		- 450		- 480	
totaal wagen- ladingen	13 028		13 719		13 660		14 137		14 508		14 887		15 288	

Financiële kosten

De financiële kosten zijn berekend op basis van o.m. :

- een rentevoet van 0,25 %;
- de inlijving van het voorschot van 1928 bij het maatschappelijk kapitaal van de N.M.B.S. (hoofdstuk IV, artikel 4, 4^o, c) van het ontwerp van koninklijk besluit houdende goedkeuring van het eerste beheerscontract van de N.M.B.S.).

Diverse kosten

De diverse kosten werden geraamd op basis van de afschaffing van het recht op exploitatie, zoals vermeld in hoofdstuk IV, artikel 4, 4^o a) van het ontwerp van koninklijk besluit houdende goedkeuring van het eerste beheerscontract van de N.M.B.S.

evolutie van het personeel

[F — 14250] ..

	rangingen						
	1991 realiteit	1992 oud	1992 nieuw	1993	1994	1995	1996
e.m.j. :							
- exploitatie	36606	37069	36523	36277	35615	34927	34314
- beroepsopleiding	757	781	748	743	734	723	708
- investering	2059	1901	2355	2280	2289	2278	2223
- pool	653	270	543	462	389	317	244
- andere rekeningen	4404	4268	3993	3854	3824	3783	3698
	44479	44289	44162	43616	42851	42028	41187
e.m.j. :							
- pool	653	270	543	462	389	317	244
- brugpensio.stat	1263	795	790	333	46	26	20
- brugpensio. nstat	137	133	132	129	123	112	100
	2053	1198	1465	924	558	455	364
indexeringen	maart december	juni december	september	april november	juni december	juli	februari september
effectieven op 1/1	45015	44490	44413	43946	43222	42407	41570

CONTRAT DE GESTION ENTRE L'ETAT ET LA SNCB

Le présent contrat de gestion est conclu dans le cadre des dispositions de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Il vient à échéance le 31 décembre 1996.

Il précise les règles et conditions selon lesquelles la SNCB exerce les missions de service public qui lui sont confiées par l'article 156 de la loi précitée.

Il fixe le montant des contributions financières et compensations apportées par l'état pour l'exécution de ces missions de service public.

I. Principes

Article 1er. La SNCB constitue un élément essentiel du système des transports belge.

Elle veillera à ce que ses activités s'inscrivent dans le cadre de la politique de transport et de mobilité menée par le gouvernement et contribuent à la satisfaction des besoins des usagers.

Art. 2. Les organes de gestion et de direction de la SNCB sont responsables du bon emploi des moyens en personnel, des moyens matériels (immobiliers et mobiliers) et des moyens financiers de l'entreprise.

Ils assurent la gestion des activités au moindre coût et recherchent constamment à en améliorer l'efficacité et la productivité.

La justification de leurs décisions est constituée par le seul intérêt de l'entreprise dans le cadre général exprimé à l'article 1er.

Art. 3. Les activités suivantes relèvent des missions de service public imparties à la SNCB par la loi :

1° le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, en ce compris les trains ayant pour objet le renforcement et l'amélioration de la desserte des grandes agglomérations, ainsi que la maintenance du matériel roulant y affecté;

2° l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure, laquelle se définit comme étant l'ensemble des équipements de voie, de signalisation, d'alimentation en courant électrique, ainsi que les terrains où ils se situent;

3° les prestations que la SNCB est tenue de fournir pour les besoins de la nation.

Art. 4. Il appartient à la SNCB d'apprécier sa participation à l'exécution de prestations qui ne relèvent pas des missions de service public imparties par la loi.

Art. 5. La SNCB mènera une politique de gestion de ses ressources humaines et financières ainsi que de maintenance de ses équipements (infrastructure et matériel roulant) de façon à garantir à long terme la poursuite normale de ses missions de service public à un niveau élevé de qualité. Le plan d'entreprise comprendra, notamment, les stratégies et les moyens à mettre en œuvre pour réaliser cette politique.

De son côté, l'Etat fournira à la SNCB les moyens financiers permettant à celle-ci de mener à bien une telle politique pour ses missions de service public.

Art. 6. La SNCB décide librement de l'utilisation et de l'aliénation des biens matériels et immatériels figurant à son actif bilantaire. Elle s'appuie à cet effet sur un service interne spécialisé dans la valorisation de ces biens.

Art. 7. La SNCB détermine librement dans le respect des dispositions comptables légales et réglementaires, les règles d'évaluation qui président à l'établissement de ses comptes annuels.

II. Mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire

Art. 8. Le réseau des lignes ferroviaires affectées au transport intérieur de voyageurs figure en annexe 1.

Art. 9. Ce réseau comporte deux catégories de points desservis :

1° les gares à statut « intervalles » (annexe 2).

2° les gares ou points d'arrêt à statut « local » (annexe 3).

Art. 10. Pour couvrir les besoins de transport intérieur de voyageurs, la SNCB met en œuvre des trains du service ordinaire se répartissant en 4 catégories :

1° des trains assurant des relations intervalles de façon cadencée et rapide, au moins entre les gares ayant statut « intervalles »;

2° des trains assurant des relations locales et desservant régulièrement les gares ou points d'arrêt ayant un statut « local »; ils complètent l'offre de trains assurant des relations intervalles;

3° des trains de pointe ou de renfort circulant en complément et/ou en supplément des trains des deux premières catégories;

4° des trains touristiques programmés ou organisés pour faire face aux afflux saisonniers.

En cas d'incident, de travaux ou, plus généralement, de force majeure, le transport intérieur de voyageurs peut temporairement être assuré par des autobus.

Art. 11. La SNCB met en service des trains du service ordinaire en tenant compte des flux de trafic de voyageurs et en poursuivant l'objectif de promouvoir l'utilisation du train.

En particulier :

1° elle veillera à développer une offre attractive pour organiser les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou l'école, principalement vers les grandes villes du pays, et les déplacements de masse à destination des régions touristiques du pays;

2° elle s'attachera à mener des actions de collaboration et de coordination avec les autres sociétés belges de transports en commun et à assurer la complémentarité entre tous les moyens de transport de personnes (y compris la voiture automobile et l'avion).

Pour l'ensemble de l'offre en trains ordinaires la SNCB garantit une production journalière minimale de :

— 100 000 trains-kilomètres chaque jour ouvrable;

— 100 000 trains-kilomètres chaque jour non ouvrable.

La latitude ainsi offerte à la SNCB permettra à celle-ci de corriger progressivement les situations requérant une adaptation évidente de l'offre.

Art. 12. Sur tous les tronçons du réseau repris à l'annexe 4, reliant des gares à statut « intervalles », la SNCB garantit la mise en œuvre du service minimal suivant :

1° 16 relations de trains intervalles par jour et par sens de trafic tous les jours ouvrables;

2° 12 relations de trains intervalles par jour et par sens de trafic les autres jours.

Elle garantit la production journalière minimale de 70 000 trains-kilomètres assurant des relations intervalles les jours ouvrables et 55 000 trains-kilomètres les autres jours.

Art. 13. Sans préjudice de l'article 14, la SNCB met en service des trains assurant des relations locales, de pointe ou de renfort, desservant non seulement certaines gares à statut « intervalles » mais aussi les gares ou points d'arrêt à statut « local » en fonction de la demande de transport et de l'intérêt commercial.

Elle garantit la production journalière minimale de :

1° 60 000 trains-kilomètres assurant des relations locales ou le complément des relations intervalles les jours ouvrables et 30 000 trains-kilomètres les autres jours;

2° 20 000 trains-kilomètres assurant des dessertes de pointe ou de renfort les jours ouvrables (sauf les jours ouvrables de faible fréquentation).

Elle garantit également, chaque jour ouvrable, la desserte minimale des gares et points d'arrêt à statut « local » par 4 trains dans chaque sens.

Dans le cadre de l'évolution de l'exploitation de son réseau, la SNCB peut être amenée à transformer des dessertes de pointe ou de renfort en trains assurant des relations locales ou de complément à des relations intervalles, ou inversement, transformer des trains assurant des relations locales ou de complément à des relations intervalles en trains de pointe ou de renfort.

Le cas échéant, la SNCB informe l'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) de tout transfert de la sorte.

La mission de service public impartie à la SNCB peut, dans des cas limités, être rencontrée, pour certaines relations locales, par des dessertes par autobus organisées par elle-même, lorsque des critères économiques impératifs et indiscutables le justifient.

La SNCB en informe l'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure par rapport circonstancié.

La production journalière en bus-kilomètres est prise en considération pour les minima garantis de production en trains-kilomètres.

Art. 14. Le seuil de faible fréquentation fixé en 1984 lors de l'adoption du plan IC/IR pour les gares et points d'arrêt à statut « local » (200 voyageurs par jour ouvrable ou non) et qui a déterminé l'obligation pour la SNCB de les desservir est abaissé au niveau de 150 voyageurs embarqués en moyenne les jours ouvrables et 75 voyageurs embarqués en moyenne les jours non ouvrables.

D'éventuelles suppressions de desserte des points d'arrêt, soit les jours ouvrables, soit les autres jours ne pourraient qu'être progressivement mises en œuvre sur la base d'un bilan financier et social intégrant l'ensemble des paramètres pouvant influencer la prise de décision.

Cette matière sera traitée au plan d'entreprise visé à l'article 66.

Les dispositions de l'article 15 sont d'application au cas où cette décision concernerait plus de deux gares ou points d'arrêt successifs d'une même ligne, pendant la durée du présent contrat de gestion.

Art. 15. Si la SNCB souhaite modifier le réseau de lignes actuellement desservi par les trains de voyageurs en service intérieur ou déroger aux dispositions de l'art. 14, elle introduit une proposition motivée à l'Etat (représenté par le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions).

Si le refus de l'Etat entraîne un préjudice financier significatif pour la SNCB, il y aura lieu de fixer, par avenant au contrat de gestion, une compensation de celui-ci.

Art. 16. Dans le cadre de son autonomie, la SNCB met en œuvre tout autre service de trains de voyageurs, notamment les trains internationaux, les trains affrétés et les trains du service ordinaire excédant l'offre minimale visée aux articles 11, 12 et 13 qu'elle garantit.

Art. 17. Tout changement ayant pour effet de modifier l'offre minimale de trains du service ordinaire telle que définie aux articles 11, 12 et 13 doit donner lieu à une négociation entre l'Etat et la SNCB dont le résultat est entériné par un avenant au contrat de gestion avant d'entrer en application.

Cette procédure s'applique également pour tout changement pouvant concerner les annexes 1, 2, 3 et 4.

III. Mission de service public relative à l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure. — Investissements en matériel roulant

Art. 18. Les investissements ferroviaires d'aménagement, de renouvellement et d'établissement de l'infrastructure, ainsi que l'acquisition, la construction et la transformation de matériel roulant, sont programmés par la SNCB au départ du plan décennal 1991-2000.

Les investissements à consentir pour la construction de lignes nouvelles TGV et pour la part affectée au trafic TGV des travaux d'amélioration des lignes classiques dans le cadre des relations à grande vitesse Londres/Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam sont réalisés conformément à la décision du Conseil des Ministres du 19 juillet 1991.

Art. 19. Pour la période couverte par le présent contrat de gestion, les dispositions de la convention du 7 août 1991 passée entre l'Etat et la SNCB, en particulier, celles relatives à l'exécution du plan décennal, font partie intégrante du présent contrat de gestion.

Art. 20. La SNCB informe annuellement l'Etat (représenté par le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions) du contenu des programmes annuels de tous les investissements ferroviaires, se rapportant à l'infrastructure ou au matériel roulant, ceci quel que soit le mode de financement ou l'autorité qui finance ces investissements. Le dossier présenté par la SNCB traite la question des frais généraux visée à l'article 24. Cette information a lieu avant le 31 octobre de l'année précédant celle sur laquelle porte le programme.

Art. 21. La SNCB peut décider de la réalisation d'investissements non régis par le plan décennal 1991-2000 auquel cas elle en assure le financement.

Elle peut également présenter à l'Etat la réalisation d'autres investissements de modernisation du réseau ferroviaire en vue de leur incorporation dans le programme annuel financé à l'intermédiaire du budget du ministère des communications et de l'infrastructure.

Le cas échéant, la procédure visée à l'article 22 doit être respectée; les compensations prévues à l'article 34 ne peuvent en être affectées.

Dans le respect des règles comptables, la SNCB a la latitude de porter à charge des crédits d'investissements des dépenses supportées actuellement par le compte d'exploitation, mais relevant de la notion d'investissement. A partir de 1993, cette latitude porte sur un montant annuel maximal de 2 milliards pour la période couverte par le contrat de gestion.

Art. 22. Chaque programme annuel d'investissements ferroviaires financé à l'intermédiaire du budget du ministère des communications et de l'infrastructure est soumis, pour approbation, à l'Etat (représenté par le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions).

Cette soumission a également lieu avant le 31 octobre de l'année précédant celle sur laquelle porte le programme.

Avant le 31 décembre de l'année précédant celle sur laquelle porte le programme, l'Etat (représenté par le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions) peut modifier le programme qui lui est soumis. Le cas échéant, et si cette modification entraîne des conséquences financières négatives pour la SNCB, l'Etat les compense intégralement et verse à l'entreprise des contributions financières venant en supplément des contributions et compensations financières fixées par le présent contrat de gestion. La compensation de l'Etat est égale à la valeur actualisée sur la durée de vie de l'investissement en cause des conséquences négatives précitées.

Passé le délai du 31 décembre, le programme soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

Art. 23. Du point de vue formel, les programmes annuels d'investissements sont présentés par la SNCB à l'Etat conformément à l'annexe 5, laquelle définit également la procédure de traitement des dossiers d'investissements financés à l'intermédiaire du budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Art. 24. La SNCB majore le coût de chaque investissement financé à l'intermédiaire du budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure de frais généraux.

Ceux-ci sont calculés conformément à la méthode reprise à l'annexe 6.

Art. 25. La SNCB décide de toutes les opérations en relation avec l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure.

Il en va de même en ce qui concerne le matériel roulant.

Art. 26. Avant le 31 mars de chaque année, la SNCB établit le compte distinct des coûts d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'infrastructure relatifs à l'année précédente et le transmet, pour vérification, à l'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure). L'infrastructure se rapportant aux lignes à grande vitesse est, notamment, comprise dans ce décompte.

Le compte distinct de chaque année est représenté selon le modèle repris à l'annexe 7.

IV. Mission de service public relative aux prestations à fournir par la SNCB pour les besoins de la nation.

Art. 27. Sont considérés comme prestations à fournir par la SNCB pour les besoins de la Nation :

1° les transports de personnes ou de choses imposés par les départements ministériels;

2° la participation à l'organisation et à l'exécution des contrôles de police, de douane et de sûreté au terminal Transmanche (installations réservées aux voyageurs et au matériel roulant) de Bruxelles-Midi des passagers, ainsi que de leurs bagages, à destination ou en provenance du Royaume-Uni et transitant par le tunnel sous la Manche;

3° les obligations en matière de préparation et de mise en œuvre de la défense civile et militaire de la Nation résultant des prescriptions légales en la matière, notamment l'AR du 27 janvier 1950 portant réorganisation de la Commission interministérielle des Chemins de fer (CICF).

Ceci implique notamment :

— la non-aliénation des lignes ou des installations devenues sans objet pour couvrir des besoins d'exploitation ferroviaire, mais dont le maintien est imposé par la CICF, ainsi que la réalisation et l'exécution de toute prestation technique sur ces lignes et installations (application de la Convention Défense nationale — SNCB du 8 novembre 1965);

— la représentation de la SNCB dans les Comités qui, au sein des organisations internationales compétentes en matière de défense (OTAN ou autres) sont chargés d'étudier et d'organiser la coordination des transports ferroviaires sur le plan international;

— la participation active aux exercices civilo-militaires;

— la constitution et le fonctionnement au sein de la SNCB d'un bureau permanent chargé des problèmes de défense.

4° L'exécution du service des colis postaux internationaux conformément à l'article 2, § 3, de l'arrêté royal du 19 décembre 1975 portant réglementation du service postal.

Les prestations visées aux 1°, 2°, et 4°, donnent lieu à la passation de conventions entre la SNCB et les départements ministériels ou organismes publics concernés. Ces conventions fixent, notamment, la nature et l'importance des prestations à fournir par la SNCB. La SNCB a le droit de revendiquer une compensation financière couvrant toutes les charges qui résultent pour elle de l'exécution de ces prestations.

Art. 28. toute autre prestation à fournir par la SNCB pour les besoins de la Nation doit faire l'objet d'un avenant au présent contrat de gestion.

V. Relations financières entre l'Etat et la SNCB

a) Mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire

Art. 29. A partir de 1992 et jusqu'à l'échéance du contrat de gestion l'Etat garantit le versement à la SNCB d'une contribution financière annuelle de 12,1182 milliards destinée à couvrir :

— l'offre minimale assurée par des trains du service ordinaire, telle que précisée aux articles 11, 12 et 13;

— les réductions et gratuités imposées par l'Etat en faveur de catégories de bénéficiaires pour des raisons sociales, patriotiques, professionnelles et européennes sur les tarifs applicables au transport intérieur de voyageurs. La liste de ces réductions et gratuités est reprise à l'annexe 8.

De 1993 à la date d'échéance du contrat de gestion, cette contribution fera l'objet d'un complément de 3 milliards F. pour l'ensemble de la période se divisant en quatre parts annuelles égales; l'exigibilité annuelle de ce complément sera fixée de commun accord entre l'Etat (représenté par le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions) et la SNCB.

Lorsque la situation des finances publiques le permettra, le mécanisme décrit à l'article 3, § 2, 4°, de la loi du 21 mars 1991 sera rétabli.

Art. 30. La perte de recette de la SNCB résultant d'autres réductions tarifaires et gratuités imposées par l'Etat dont le relevé est repris à l'annexe 9 est intégralement compensée par les départements ministériels et organismes concernés.

Art. 31. L'annexe 10 reprend la liste des gratuités de transport qui sont imposées par l'Etat à la SNCB sans compensation financière.

Art. 32. La décision suivante du Conseil des Ministres du 19 juillet 1991 fait partie intégrante du présent contrat de gestion :

* Le Conseil des Ministres prend acte du protocole d'accord conclu le 6 juin 1991 entre le Ministre des Communications, d'une part, et le Président et le Membre de l'Exécutif de la Région Bruxelles-Capitale chargé des travaux publics et des communications, d'autre part, au sujet de la création d'une Task Force chargée des aspects particuliers de la desserte ferroviaire de Bruxelles-Capitale et de la mise en route d'une expérience en matière de trafic urbain et interurbain de la ligne 26.

Dans la perspective d'une desserte urbaine et suburbaine de la Région de Bruxelles-Capitale, le volet étude de la Task Force sera étendu aux lignes 50 (Alost-Bruxelles), 60 (Termonde-Bruxelles), 25 (Malines-Bruxelles), 38 (Louvain-Bruxelles), 161 (Ottignies-Bruxelles), 124 (Nivelles-Bruxelles), 96 (Braine-le-Comte-Bruxelles) et 123 (Grammont-Etterbeek).

Sur la base des conclusions de l'étude et de l'expérience de la ligne 26, celle-ci sera étendue à partir du début de 1993 à certaines de ces lignes avec une fréquence, dont la période, durant toute l'amplitude du service, ne pourra pas être supérieure à 30 minutes. L'aménagement ou le réaménagement des points d'arrêt dans la Région de Bruxelles-Capitale sera prévu de même que l'adaptation de leur infrastructure aux besoins nouveaux.

Au bout de deux ans, la Task Force évaluera cette expérience sur base du compte d'exploitation et du bilan d'exploitation, les Conseils d'administration de la S.T.I.B. et de la SNCB soumettant, respectivement, à l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale et au Gouvernement des propositions définissant si et sous quelles conditions d'organisation d'investissement et de financement l'exploitation du réseau urbain et suburbain de Bruxelles peut être consolidée tenant compte des compétences et des intérêts de l'Etat et des Régions et, le cas échéant, étendue aux lignes de pénétration restantes.

La mission de la Task Force est également élargie à l'étude relative à un matériel roulant adapté à l'exploitation d'un réseau suburbain. Compte tenu des conclusions de cette étude et sur proposition du Conseil d'Administration de la SNCB, le Conseil des Ministres prendra décision quant au matériel roulant à acquérir le cas échéant ».

Après analyse, les conclusions de la Task Force feront l'objet d'une négociation avec l'Etat qui donnera lieu, si nécessaire, à la conclusion d'un avenant au contrat de gestion.

Art. 33. Dans le cadre de la stimulation de la politique de coordination et de meilleure intégration des transports intérieurs de voyageurs, en ce compris la coordination et la complémentarité avec les sociétés régionales de transport en commun et avec les secteurs des transports aériens et maritimes, la SNCB prend l'initiative de présenter des projets motivés à l'Etat (représenté par le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions). en cas d'approbation par ce dernier, il en résulte une négociation entre lui et la SNCB qui peut donner lieu à la conclusion d'un avenant au contrat de gestion.

b) Mission de service public relative à l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure. Investissements en matériel roulant.

Art. 34. Pour contribuer au financement des investissements d'aménagement, de renouvellement et de modernisation de l'infrastructure, ainsi qu'à l'acquisition de matériel roulant pour le transport de voyageurs en service intérieur, l'Etat prévoit les contributions financières annuelles suivantes :

1^o 11 milliards en 1992 en tenant compte du libellé de la décision du conseil des ministres du 20 avril 1992;

2^o 15 milliards de 1993 à 1996, en francs constants de 1992. Ces contributions sont indexées selon l'évolution de l'indice fourni par le bureau du plan.

Art. 35. Dans la mesure où les crédits fixés à l'article 34 ne seraient pas complètement consommés au cours d'un exercice budgétaire, la différence qui en résulterait serait versée à un fonds spécial d'investissements créé au sein de la SNCB.

Ce fonds ne peut être utilisé que pour la réalisation de projets d'investissements contenus dans le programme financé à l'intermédiaire du budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Les articles 20 à 24 restent totalement d'application.

Les produits que procure le placement des montants de ce fonds seront restitués à l'Etat.

Art. 36. L'Etat compense les coûts nets d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'infrastructure.

A partir de 1992 et jusqu'à l'échéance du contrat de gestion, l'Etat garantit le versement à la SNCB d'une contribution annuelle de 24 milliards.

Lorsque la situation des finances publiques le permettra, le mécanisme décrit à l'article 3, § 2, 4^o, de la loi du 21 mars 1991 sera rétabli.

Art. 37. En raison des dispositions de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et de la directive CEE n° 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires (en particulier, l'article 8), il convient de définir les modalités de fixation d'une redevance d'utilisation de l'infrastructure.

Cette définition interviendra dans le cadre de l'exécution de la directive précitée et donnera lieu à la conclusion d'un avenant au présent contrat de gestion.

Art. 38. En tout Etat de cause, la SNCB ne sera pas tenue au versement à l'Etat d'une redevance au titre de participation dans les coûts d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'infrastructure.

Art. 39. La redevance d'utilisation prévue à l'article 8 de la directive CEE n° 91/440 qui sera due par le gestionnaire de l'exploitation des services de transport organisés par la SNCB sera considérée comme un mécanisme contribuant à réduire l'endettement et à réaliser l'assainissement de la situation financière de la SNCB, conformément à l'article 9 de ladite directive.

c) Charges de pension et assimilées.

Art. 40. Au titre de contribution aux charges de pension, d'allocations familiales, d'accidents de travail et assimilés ainsi qu'au titre de mesures de reconnaissance nationale, l'Etat verse à la SNCB une somme calculée conformément aux règles communes pour la normalisation des comptes des chemins de fer découlant du règlement CEE 1192/69 du 26 juin 69 du conseil de la CEE et telles qu'elles sont en vigueur à la date de la signature du présent contrat et visées par l'article 157 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

d) Autres obligations financières de l'Etat.

Art. 41. Les obligations financières de l'Etat résultant de l'article 76 de la loi du 5 août 1978, de l'article 217 de la loi du 8 août 1980 et de l'article 1er de la loi du 15 janvier 1981 sont couvertes par un versement de l'Etat à la SNCB.

La contribution financière y afférente de chaque année est égale à 335,2 millions dans l'hypothèse où la moyenne arithmétique du taux d'intérêt des dettes directes de l'Etat, calculée sur les quatre années précédentes, est égale à 8,6 %.

la contribution financière effective de chaque année varie proportionnellement en fonction de l'évolution de ce taux moyen.

Art. 42. Les obligations financières de l'Etat résultant de l'opération de « Sale and Lease Back » réalisée le 27 décembre 1988 pour un montant de 1.350 millions sont couvertes par des contributions financières annuelles versées par l'Etat à la SNCB.

La contribution financière de l'année 1993 s'élève à 146,8 millions.

Pour les années suivantes, la contribution financière tiendra compte de ce que le taux d'intérêt réel sera égal au taux de rendement réel moyen des Fonds des Rentes, placés à trois ans, majorés de 0,25 %.

Ce taux moyen se calcule sur les taux donnés par le service marché des rentes de la banque nationale de Belgique.

La moyenne est donnée par la moyenne arithmétique des taux des trois derniers jours de novembre 1993.

Le financement de l'option « put » qui est à charge de l'Etat et venant à échéance le 27 décembre 1996, fera l'objet d'une liquidation à la date du 27 décembre 1996 au plus tard.

Art. 43. Les obligations financières de l'Etat résultant de l'opération de « Sale and Rent Back » réalisée le 21 décembre 1989 pour un montant de 1 000 millions sont couvertes par des contributions financières annuelles versées par l'Etat à la SNCB; pour chacune des années concernées par le présent contrat de gestion, la contribution financière est égale à 116,9 millions.

Art. 44. Les obligations financières de l'Etat résultant de l'opération de « Sale and Rent Back » réalisée le 8 février 1990 pour un montant de 1 750 millions sont couvertes par des contributions financières annuelles versées par l'Etat à la SNCB et déterminées comme suit :

- 1° un loyer fixe s'élevant à :
 - 2 187 687,25 dollars US en 1993;
 - 2 389 300,33 dollars US en 1994;
 - 2 589 547,34 dollars US en 1995;
 - 2 790 309,49 dollars US en 1996;

2° un intérêt calculé sur la valeur du matériel roulant en début de chaque période semestrielle et correspondant au taux libor en dollars us, diminué de 1,375 %, appliqué sur le nombre de jours de la période exprimé en 360èmes.

Le taux libor en dollars us appliqué à une période est celui observé 2 jours ouvrables avant le début de celle-ci. L'Etat intervient à concurrence du taux de change en francs belges observé aux dates d'échéances.

Art. 45. Les obligations financières de l'Etat résultant de l'opération de « Sale and Lease Back » réalisée le 31 mai 1991 pour un montant de 1 750 millions sont couvertes par des contributions financières annuelles versées par l'Etat à la SNCB et déterminées comme suit :

- 1° Un loyer fixe s'élevant à :
 - 11 950 700,99 FF en 1993;
 - 15 449 042,63 FF en 1994;
 - 19 237 386,88 FF en 1995;
 - 23 313 707,93 FF en 1996;

2° Un intérêt calculé sur la valeur du matériel roulant en début de chaque période semestrielle et correspondant au taux TIOP augmenté de 0,35 % appliqué sur le nombre de jours de la période exprimé en 360èmes.

Le taux TIOP appliqué à une période est celui observé 1 jour ouvrable avant le début de celle-ci. L'Etat intervient à concurrence du taux de change en FB observé aux dates d'échéances.

Art. 46. Les quatre opérations financières visées aux articles 42 à 45 sont succinctement décrites à l'annexe 11.

Art. 47. Toute autre opération de financement alternatif qui entraînera des obligations financières pour l'Etat fera l'objet d'une négociation entre l'Etat et la SNCB dont le résultat sera entériné dans un avenant au contrat de gestion.

e) clause de garantie.

Art. 48. Dans le cadre de la procédure de réévaluation du contrat de gestion dont question à la section II du chapitre II de la loi du 21 mars 1991, l'Etat s'engage à ne pas remettre en cause les montants des contributions financières annuelles visées aux articles 29, 34 et 36, ni à modifier la méthode de détermination des obligations financières visées aux articles 41 à 45.

VI. Versement des contributions et compensations financières de l'Etat

Art. 49. Les versements par l'Etat à la SNCB des contributions et compensations financières annuelles prévues aux articles 29, 34, 36 et 40 sont effectués par provisions mensuelles égales au douzième du montant annuel estimé de ces différentes contributions et compensations, sans préjudice des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'Etat et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires. Ces provisions seront versées au plus tard le 25 de chaque mois.

Les versements par l'Etat à la SNCB des compensations financières visées aux articles 41 à 45 interviennent au moment de leurs échéances.

Art. 50. Les estimations des montants annuels des contributions et compensations financières sont établies de commun accord entre l'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) et la SNCB à des dates permettant le respect des procédures concernant la préparation du budget de l'Etat.

Art. 51. Le versement de la douzième tranche mensuelle de chaque contribution et compensation visée à l'article 49 est soumis au respect des dispositions suivantes :

- dans le respect du délai visé aux articles 20 et 22 relatifs au programme d'investissements de l'année suivante, la douzième tranche mensuelle de la contribution financière dont question à l'article 34 est versée automatiquement, les dispositions de l'article 35 étant prises en considération; ce mécanisme de versement n'entre en vigueur qu'à partir de 1993;
- le versement des trois quarts de la douzième tranche mensuelle des contributions et compensations citées à l'article 49 est automatique;
- le versement du quatrième quart de la douzième tranche mensuelle de ces dernières contributions et compensations n'interviendra que lorsque leurs montants définitifs auront été arrêtés de commun accord entre l'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications) et la SNCB; l'importance du montant versé sera fonction de la clôture des comptes afférents à l'année en cause, clôture qui interviendra au plus tard au moment de l'approbation des comptes par l'assemblée générale.

Art. 52. Les versements financiers pour couvrir le financement de projets approuvés dont question à l'article 33 sont effectués sur la base de production de factures par la SNCB.

Art. 53. Les estimations visées à l'article 50 seront utilisées par la SNCB pour l'établissement de ses projections budgétaires annuelles.

VII. Tarification

Art. 54. La SNCB détermine librement la gamme, la nature et le niveau des tarifs concernant le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire.

Toutefois, d'une année par rapport à la précédente, le tarif de base (billet + cartes-train) en 2ème classe pour la distance moyenne (définie comme étant le rapport entre le nombre de voyageurs - kilomètres/billet + cartes-train et le nombre de voyageurs/billet + cartes-train) ne peut s'accroître au maximum qu'à concurrence de l'évolution du pouvoir d'achat nominal.

Art. 55. Dans ce contexte, la SNCB s'engage à développer une politique tarifaire adaptée à chaque segment du marché et rencontrant les besoins spécifiques de ses différentes catégories de clients, en tenant compte de l'évolution générale du marché des transports et des prix des modes de transports concurrents. A cette fin, elle peut offrir des conditions tarifaires propres à certaines liaisons et/ou à certaines périodes.

Art. 56. La SNCB communique à l'Etat (représenté par l'administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) les tarifs qu'elle détermine concernant le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire un mois avant qu'ils ne soient portés à la connaissance du public. Celui-ci doit en être informé au moins 10 jours avant la date de leur entrée en vigueur.

VIII. Qualité du service et règles de conduite à l'égard des usagers.

Art. 57. La SNCB prend toute mesure destinée à faciliter les conditions des voyages ferroviaires. Elle s'attache à exploiter les services ferroviaires dans les meilleures conditions de sécurité, d'accessibilité, de confort et de ponctualité. elle veille également à promouvoir de façon permanente la qualité de l'accueil dans les gares, la qualité du transport par rail et l'organisation de correspondances avec les autres modes de transport en commun.

En matière de sécurité, la SNCB s'engage notamment à généraliser, à bord de ses engins de traction, la technique dite de transmission - balise - locomotive donnant la protection nécessaire en cas de dépassement de signaux ou de vitesse ainsi qu'à la modernisation du système de signalisation afin de garantir une meilleure surveillance de la succession des trains.

La SNCB mettra en oeuvre les moyens nécessaires pour améliorer, sur l'ensemble de son domaine (réseau, matériel, installations), la protection des voyageurs et de ses agents, ainsi que les biens, contre les agressions et le vandalisme.

En matière de confort, la SNCB s'engage notamment lors de l'acquisition de nouveau matériel roulant, à prévoir des places assises plus spacieuses (composition 2 + 2 en 2ème classe et 2 + 1 en 1ère classe).

Le nouveau matériel sera en plus équipé :

- de commodités pour les moins valides;
- de climatisation;
- d'une installation téléphonique par train;
- de suspension améliorée;
- de commodités sanitaires plus élaborées notamment par l'installation de toilettes chimiques;
- de sonorisation meilleure et plus fiable permettant d'organiser une liaison directe entre le chef de train et le conducteur, le conducteur et les services de régulation, le service de régulation et les voyageurs, le chef de train et les voyageurs.

Les trains de voyageurs doivent offrir des places en nombre suffisant pour faire face aux besoins normaux du trafic pour lesquels on s'efforcera d'obtenir un rapport optimal entre l'offre de places et le nombre de voyageurs à transporter.

En matière d'accueil, la SNCB se mobilisera en vue d'une amélioration progressive de l'aspect général des gares.

A ce propos, une attention particulière sera accordée :

- à l'accès aux gares;
- aux guichets;
- à l'accès aux quais et aux trains (ascenseurs, escaliers roulant, passages sous-voies);
- à l'environnement des gares principalement en rapport avec les possibilités de parking, l'accès aux modes et moyens de transport complémentaires;
- à l'affichage des trains, à l'arrivée et au départ;
- à la signalétique;
- aux commodités sanitaires.

La SNCB met à la disposition des voyageurs, de manière précise et accessible, toutes les informations utiles portant sur les horaires des trains, les tarifs et les conditions générales d'exploitation des services.

Elle prend toute disposition visant à la plus large diffusion de ces informations dans le public.

Les modifications occasionnelles du service doivent être portées à la connaissance de ce public en temps opportun.

En matière de régularité et de fiabilité la SNCB se dispose à assurer une plus grande régularité et une meilleure fiabilité du trafic par une centralisation et une informatisation plus poussée des cabines de signalisation et par l'établissement d'un service central de régulation du trafic.

Art. 58. Tout incident ou perturbation pouvant donner lieu à un retard de plus de 10 minutes déclenchera un processus d'information des voyageurs des trains et des gares, comportant, à mesure que les informations peuvent être obtenues par le personnel des trains et des gares concernées, les éléments utiles aux voyageurs pour la poursuite de leur voyage.

Il sera fait appel dans ce but à tous les supports disponibles ou pouvant être rendus disponibles, de transmission des informations et en particulier aux liaisons radio sol-train ainsi qu'aux équipements de sonorisation de toutes les installations (gares et trains) qui en sont équipées et aux circuits d'alarme des lignes dispatchisées. La rapidité et l'efficacité de ces informations seront fonction de la qualité des supports disponibles.

La SNCB prendra en outre des dispositions visant à améliorer progressivement le niveau d'équipement technique permettant d'assurer une meilleure information de la clientèle.

Art. 59. Lorsque la SNCB est temporairement contrainte, notamment pour des raisons techniques, de réduire de façon substantielle ou de suspendre sur une ligne ou sur une section de ligne les services offerts au public, elle informe immédiatement les voyageurs notamment via les médias.

Art. 60. La SNCB collabore positivement avec le service de médiation prévu au chapitre X de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Art. 61. La SNCB tient systématiquement des statistiques concernant la régularité de circulation des trains de voyageurs.

Ces statistiques portent sur :

- 1° le pourcentage de trains circulant à l'heure;
- 2° le pourcentage de trains circulant avec un retard maximum de 5 minutes aux points repères choisis;
- 3° le pourcentage de trains circulant avec un retard supérieur à 5 minutes aux points repères choisis;
- 4° le nombre de trains supprimés.

A l'échéance du présent contrat de gestion, la SNCB se fixe comme objectif de faire circuler 95 % des trains de voyageurs avec un retard maximal de 5 minutes à l'arrivée; les retards dus à des cas de force majeure ou à l'exécution de grands projets d'investissements sont neutralisés dans le calcul à établir.

Art. 62. La SNCB s'engage à développer des outils statistiques relatifs à la qualité des services qu'elle preste.

A cette fin :

- 1° elle réalise des enquêtes par sondage permettant de déterminer :
 - le taux de clients attendant plus de 10 minutes au guichet des gares ayant le statut de gare « intervalles »;
 - le taux de clients attendant plus de 15 minutes au bureau de renseignements des gares ayant le statut de gare « intervalles »;
 - le taux de voyageurs devant circuler debout, respectivement, 15 minutes, de 15 à 30 minutes et plus de 30 minutes;
- 2° elle réalise des enquêtes par sondage auprès de la clientèle permettant de déterminer le degré de satisfaction de celle-ci à l'égard des critères suivants :
 - accueil de la clientèle dans les gares et dans les trains;
 - clarté et transparence de l'information donnée à la clientèle, notamment en ce qui concerne l'annonce de l'origine et des départs des trains, des correspondances, ainsi que l'annonce des retards et des perturbations de service;
 - propreté et confort (notamment le chauffage) du matériel de transport;
 - propreté des gares et de leurs alentours immédiats.

Art. 63. Avant le 31 mars de l'année suivante, la SNCB établit un rapport circonstancié, se rapportant à l'exercice précédent, concernant toutes les matières visées aux articles 57 à 62 qui met en exergue les améliorations réalisées. Elle adresse ce rapport au Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions et à l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

L'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure et la SNCB analyseront et évalueront les matières en relation avec la qualité de service, d'une part, et, d'autre part, rechercheront des propositions concrètes pour l'améliorer. Sur cette base, de nouveaux objectifs de qualité de service seront, si nécessaire, fixés et entérinés dans un avenant au contrat de gestion avant le 31 décembre 1994.

La SNCB s'engage à établir, au plus tard dans le courant de la deuxième année après la signature du présent contrat, une charte des usagers. Cette charte s'appuiera notamment sur les éléments d'appréciation émanant du comité consultatif des usagers et du service de médiation prévus aux articles 47 et 43 de la loi du 21 mars 1991.

IX. Plan d'entreprise

Art. 64. En application de l'article 26 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, le Conseil d'Administration de la SNCB communiquera à l'Etat (représenté par le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions) le plan d'entreprise de la société pour la période du 1er janvier au 31 décembre de chaque année, au plus tard le 31 octobre de l'année précédente.

Le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions approuve les éléments du plan d'entreprise qui concernent l'exécution des tâches de service public; cette approbation est à considérer comme acquise si elle n'a pas été donnée avant le 1er janvier de l'année sur laquelle porte ledit plan d'entreprise.

Art. 65. Le plan d'entreprise, expression de la volonté de la SNCB vise, notamment, à informer l'Etat quant aux stratégies, aux actions et aux moyens qu'elle mettra en oeuvre au cours de la période couverte par le présent contrat de gestion afin d'atteindre les objectifs qu'il a fixés et quant aux orientations majeures concernant sa structure et l'évolution qu'elle développera.

Il sera conçu de manière telle qu'il visera, à terme, à réduire le déficit structurel (annexe 12)

Art. 66. Le plan d'entreprise développera ou contiendra au moins les éléments suivants :

- 1° la description du contexte général dans lequel l'Entreprise est placée;
- 2° la stratégie générale de l'Entreprise qui, notamment, œuvre au sein d'un système de transport;
- 3° l'organisation interne de l'Entreprise;
- 4° la stratégie et les moyens mis en oeuvre pour assurer, d'une part, la poursuite normale de ses activités ainsi qu'une qualité élevée de ses prestations et, d'autre part, l'accomplissement des missions de service public qui lui sont imparties; à cette fin, l'Entreprise se fixera des limites et/ou des objectifs précis et quantifiés;
- 5° les ressources humaines, en ce compris l'évolution de l'emploi et de la formation;
- 6° les équilibres financiers;
- 7° les mesures retenues pour réduire le déficit structurel de l'Entreprise;
- 8° les objectifs de l'Entreprise en matière de sécurité et de qualité de prestations fournies;
- 9° les mutations de l'appareil de production résultant, notamment, du programme d'investissements.

Art. 67. A l'échéance du présent contrat de gestion, la SNCB aura organisé en son sein une comptabilité de gestion; les plans d'entreprise successifs préciseront les mesures prises à cette fin.

X. Restructuration financière de la SNCB

Art. 68. Conformément à la Directive CEE n° 01/440 du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires, l'Etat participera à la restructuration financière de la SNCB en contribuant à la réduction de son endettement à long terme et des charges financières y afférentes.

Art. 69. Dans l'hypothèse où il serait fait recours à la faculté visée à l'article 68, les principes suivants doivent être retenus, ceci sans préjudice des dispositions contenues dans les articles 35 et 39.

1° tout montant affecté par l'Etat à la restructuration financière de la SNCB est prélevé sur la contribution financière prévue à l'article 34;

2° le montant ainsi prélevé est versé à la SNCB;

il est affecté :

- à la réduction de l'endettement historique à long terme de l'entreprise et/ou de ses charges financières;
- à l'apurement des charges découlant des mesures d'assainissement, notamment en matière de personnel, prises et à prendre dans des conditions différentes de celles en vigueur pour les entreprises des autres modes de transport.

3° à due concurrence de ce montant, la SNCB prend, si nécessaire, l'engagement de réaliser sous sa seule responsabilité, notamment financière :

- des investissements d'aménagement, de renouvellement et de modernisation de l'infrastructure de son réseau, ceci dans le strict respect de son plan décennal visé aux articles 18 et 19;
- des investissements en matériel roulant à affecter en tout ou en partie au trafic intérieur des voyageurs (article 31).

Le cas échéant, elle adapte en conséquence le programme annuel visé à l'article 20.

De telles actions sont décidées de commun accord entre l'Etat (représenté par le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions) et la SNCB et, le cas échéant, donnent lieu à un avenant au présent contrat de gestion.

XI. Matières d'intérêt économique stratégique

Art. 70. Les commandes de matériel roulant ferroviaire destiné au transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire sont considérées comme une matière d'intérêt économique stratégique.

La passation des marchés y afférents, dont le montant estimé est supérieur à un milliard, est soumise à l'approbation du Ministre ayant les Chemins de fer dans ses attributions.

Art. 71. Si l'intervention de l'Etat en cette matière a pour effet d'entraîner des conséquences financières négatives significatives pour l'entreprise, il les compense et lui verse des contributions financières venant en supplément des contributions et compensations financières fixées par le présent contrat de gestion.

XII. Dispositions diverses

Art. 72. La SNCB répond aux demandes de renseignements émanant du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, ceci à l'intermédiaire de son Administration du Transport terrestre, dans la mesure où ces demandes ne concernent pas les engagements commerciaux de la SNCB.

Art. 73. La SNCB transmet, pour information confidentielle, au Ministre ayant les Chemins de fer dans ses attributions et à l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure les documents, en français et en néerlandais, de son Conseil d'Administration.

Art. 74. La SNCB donne libre accès à son domaine aux fonctionnaires et agents du service « Transport par rail » de l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure afin qu'ils puissent y exercer des contrôles de sécurité et s'assurer de la bonne exécution des investissements relatifs aux missions de service public.

XIII. Suivi et exécution du contrat de gestion

Art. 75. Avant le 31 mars de chaque année, la SNCB présentera à l'Etat (représenté par l'administration du transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) l'ensemble des données permettant d'apprécier, pour l'exercice écoulé, la réalisation effective des dispositions la concernant fixées dans le présent contrat de gestion.

Art. 76. Si, au terme d'un exercice, la SNCB n'atteint pas l'un des objectifs précisés dans le présent contrat de gestion, elle en examinera les raisons et définira les mesures propres à y remédier qu'elle portera à la connaissance de l'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure).

Le cas échéant, par avenant au contrat de gestion, des pénalités pourront être imposées à l'Entreprise.

XIV. Clauses de sauvegarde

Art. 77. Dans l'hypothèse où l'un des comptes distincts des deux premières missions de service public présente un excédent, il est affecté prioritairement à l'autre mission de service public à concurrence de son équilibre. Le solde éventuel est affecté à la restructuration financière de l'Entreprise au sens de l'article 9 de la directive 91/440.

Art. 78. Dans la mesure où l'Etat n'a pu satisfaire à ses obligations contractuelles en matière financière provoquant de ce fait un préjudice financier pour la SNCB, celle-ci pourra négocier avec lui un avenant au contrat de gestion prévoyant une compensation de ce préjudice.

Art. 79. Si des événements, notamment de force majeure, ou des décisions de portée générale imprévues intervenaient et rendaient certaines clauses du présent contrat de gestion inapplicables ou interdisaient d'atteindre les objectifs prévus, l'Etat et la SNCB se concerteraient pour en examiner les raisons et définir les mesures à prendre pour y remédier.

Le cas échéant, le résultat de cette concertation est entériné dans un avenant au présent contrat de gestion.

XV. Disposition transitoire

Art. 80. Toutes les clauses du présent contrat ayant une quelconque relation avec les aspects financiers, et en particulier avec les contributions financières versées par l'Etat à la SNCB et avec le budget de l'Etat, ne prennent effet qu'à partir du 1er janvier 1993.

Les questions de cet ordre afférentes à l'exercice 1992 sont réglées comme par le passé, selon les mêmes modalités et dans les limites inscrites au budget de 1992 du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Toutefois, le calcul des frais généraux majorant le coût de chaque investissement financé à l'intermédiaire du budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, visé à l'article 24, est d'application pour toutes les décisions prises à partir du 1er janvier 1992.

Au nom de l'Etat Belge :

Le Ministre des Communications et des Entreprises publiques,

G. COËME

Au nom de la SNCB :

Le Président du Conseil d'Administration,

M. DAMAR

L'Administrateur délégué,

E. SCHOUPE

Annexe 2

Gares à statut « intervalles »

Par gare à statut « intervalles » on entend toute gare dépassant 10 000 voyageurs montés par semaine.

Aarschot	Gand-Dampoort	Mouscron
Alost	Gand-Saint-Pierre	Namur
Anvers-Central	Gembloux	Nivelles
Arlon	Grammont	Ostende
Ath	Hal	Ottignies
Audenarde	Hasselt	Roulers
Berchem	Herentals	Saint-Ghislain
Braine-l'Alleud	Huy	Saint-Nicolas
Braine-le-Comte	La Louvière-Centre	Saint-Trond
Bruges	Landen	Schaerbeek
Bruxelles-Central	Leuze	Soignies
Bruxelles-Midi	Libramont	Tamines
Bruxelles-Nat.-Aéroport	Lichtervelde	Termonde
Bruxelles-Nord	Liedekerke	Tirlemont
Bruxelles-Q.L.	Liège-Guillemins	Tournai
Bruxelles-Schuman	Lierre	Tubize
Charleroi-Sud	Lokeren	Verviers-Central
Ciney	Louvain	Vilvorde
Courtrai	Louvain-la-Neuve-Université	Waregem
Deinze	Luttre	Waremmes
Denderleeuw	Malines	Wavre
Enghien	Malines-Nekkerspoel	Wetteren
Etterbeek	Mons	Zottegem

Annexe 3

Gares et points d'arrêt à statut « local »

Aalter	Bastogne-Nord
Aarsele	Bastogne-Sud
Acren	Baulers
Aigremont	Beauraing
Aiseau	Beernem
Alken	Beersel
Amay	Begijnendijk
Ampsin	Beignée
Andenne	Bellem
Angleur	Belsele
Ans	Berchem-Sainte-Agathe
Anseremme	Beringen
Antoing	Berlaar
Anvers-Dam	Bertrix
Anvers-Est	Berzée
Anvers-Noorderdokken	Beuzet
Anvers-Sud	Beveren
Anzegem	Bierges
Appelterre	Bierset-Awans
Archennes	Bilzen
Asse	Binche
Assesse	Bissegem
Auvelais	Blankenberge
Aye	Blanmont
Aywaille	Blaton
Baasrode-Sud	Bléret
Balegem-Sud	Bockstael
Balegem-Village	Boechout
Balen	Boitsfort
Bambrugge	Bokrijk
Barvaux	Bomal
Bas-Oha	Booischoot
Basècles-Carrières	Boom
Basse-Wavre	Boondaal

Boortmeerbeek	Essene-Lombeek
Bordet	Eupen
Bornem	Evère
Bourg-Leopold	Ezemaal
Boussu	Familleureux
Bouwel	Farciennes
Bracquagnies	Faux
Bressoux	Fexhe-le-Haut-Clocher
Brugelette	Flawinne
Bruges-Saint-Pierre	Flémalle-Grande
Bruxelles-Chapelle	Flémalle-Haute
Bruxelles-Congrès	Fleurus
Buda	Florée
Buggenhout	Floreffe
Buizingen	Florenville
Burst	Florival
Callenelle	Fontaine-Valmont
Cambron-Casteau	Forchies
Carlsbourg	Forest-Est
Carnières	Forest-Midi
Céroux-Mousty	Forrières
Chapelle-Dieu	Fraipont
Chapois	Frameries
Charleroi-Ouest	Franchimont
Chastre	Franière
Château-de-Seilles	Froyennes
Châtelet	Furnes
Chénée	Gammerage
Comblain-au-Pont	Gastuche
Comblain-la-Tour	Gavere-Asper
Comines	Gedinne
Coo	Geel
Couillet	Gelrode
Cour-sur-Heure	Gendron-Celles
Courcelles-Motte	Genk
Courrière	Genly
Court-Saint-Etienne	Gentbrugge
Couvin	Genval
Cuesmes	Géronstère
Dave-Saint-Martin	Ghlin
De Hoek	Glons
De Pinte	Godarville
Delta	Godinne
Diegem	Gontrode
Diepenbeek	Gouvy
Diest	Gouy-lez-Piéton
Dilbeek	Graide
Dinant	Groenendaal
Dixmude	Groot-Bijgaarden
Dolhain-Gileppe	Grupont
Droeshout	Haacht
Duffel	Haaltert
Duinbergen	Habay
Ecaussinnes	Haine-Saint-Pierre
Ede	Hainin
Eeklo	Ham-sur-Heure
Eichem	Ham-sur-Sambre
Eine	Hambos
Eke-Nazareth	Hamoir
Ekeren	Hansbeke
Engis	Harchies
Eppegem	Harelbeke
Erbiseoul	Haren
Erembodegem	Haren-Sud
Ernage	Haute-Flône
Erpe-Mere	Hautrage
Erps-Kwerps	Haversin
Erquelinnes	Havré
Erquelinnes-Village	Heide
Esneux	Heist
Essen	Heist-op-den-Berg

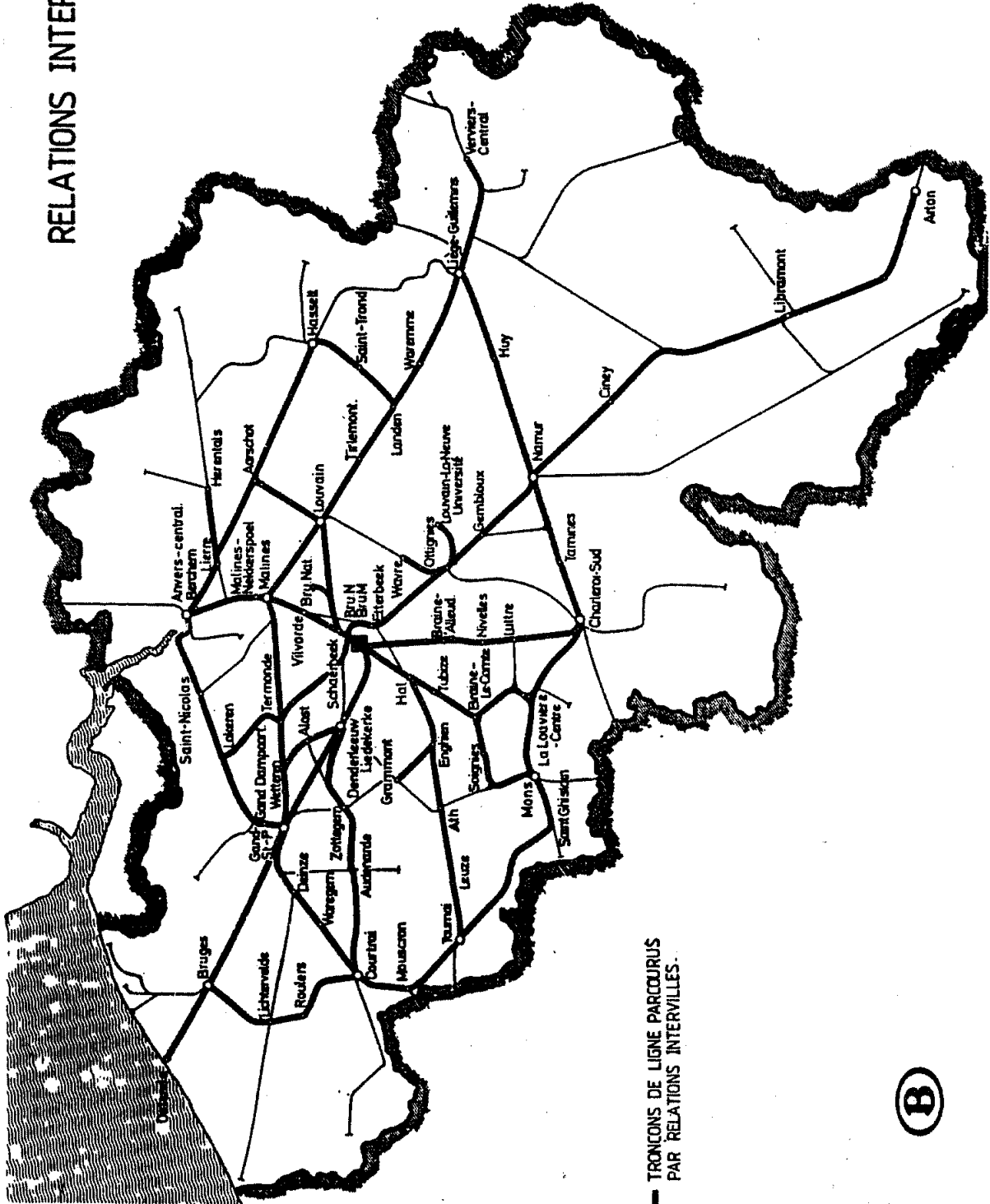
Heizijde	Lens
Hemiksem	Lessines
Hennuyères	Leval
Herent	Liège-Haut-Pré
Herentals-Canal	Liège-Jonfosse
Herralle-sous-Huy	Liège-Palais
Herne	Lierde
Herseaux	Liers
Herstal	Ligny
Herzele	Lillois
Heusden	Limal
Hever	Linkebeek
Heverlee	Lissewege
Hillegem	Lobbès
Hoboken	Lodelinsart
Hoboken-Polder	Lommel
Hoeilaart	Londerzeel
Hofstade	Loncée
Holleken	Lot
Hony	Luchtbal
Houraing	Lustin
Hourpes	Machelen
Houyet	Maffle
Hove	Malderen
Huizingen	Manage
Iddergem	Marbehan
Idegem	Marche-en-Famenne
Ingelmunster	Marche-les-Dames
Izegem	Marche-lez-Ecaussinnes
Jabbeke	Marchienne-au-Pont
Jambes	Marchienne-Est
Jambes-Est	Marchienne-Zone
Jamioulx	Maria-Aalter
Jemappes	Mariembourg
Jemelle	Marloie
Jemeppe-Froidmont	Masnuy-Saint-Pierre
Jemeppe-sur-Meuse	Maubray
Jemeppe-sur-Sambre	Mazy
Jette	Meiser
Jurbise	Melkouwen
Juslenville	Melle
Kalmthout	Melreux-Hotton
Kapelle-op-den-Bos	Melsele
Kapellen	Menin
Kapellenbos	Merchtem
Kessel	Merebeke
Kiewit	Mérode
Kijkuit	Méry
Knokke	Mévergnies-Attre
Koksijde	Milmort
Kontich	Moensberg
Kortemark	Mol
Kortenbergh	Mollem
Kwatrecht	Momalle
La Hulpe	Mont-Saint-Guibert
La Louvière-Sud	Moortsele
La Panne	Morlanwelz
La Roche	Mortsel
La Villette	Mortsel-Deurnesteenweg
Labuissière	Mortsel-Oude God
Landegem	Moustier
Landelies	Muizen
Landskouter	Munkzwalm
Langdorp	Namêche
Le Campinaire	Naninne
Lebbeke	Natoye
Lede	Néchin
Leeuwigem	Neerpelt
Leignon	Neerwinden
Leman	Nessonvaux
Lembeek	Neufchâteau

Neufvilles	Stockem
Niel	Sy
Nieuwkerken-Waas	Tamise
Nijlen	Tergnée
Nimy	Terhagen
Ninove	Ternat
Nossegem	Testelt
Obaix-Buzet	Theux
Obourg	Thieu
Okegem	Thuin
Onoz-Spy	Thulin
Oostkamp	Tielen
Opwijk	Tielt
Oud-Heverlee	Tilff
Oudegem	Tilleur
Oudenburg	Tilly
Overpelt	TollembEEK
Paliseul	Tongres
Papignies	Torhout
Pecrot	Trois-Ponts
Pepinster	Tronchiennes
Pepinster-Cité	Trooz
Péruwelz	Turnhout
Philippeville	Uccle-Calevoet
Piéton	Uccle-Stalle
Pin	Veltem
Poix-Saint-Hubert	Vertrijk
Pondrôme	Verviers-Palais
Pont-à-Celles	Viane-Moerbeke
Pont-de-Seraing	Vichte
Poperinge	Vielsalm
Poulseur	Vijfhuizen
Profondsart	Ville-Pommeroeul
Pry	Villers-la-Ville
Puurs	Virton
Quaregnon	Visé
Quévy	Viville
Quiévrain	Vonêche
Rebaix	Voroux
Remicourt	Voroux-Goreux
Renaix	Waarschoot
Rhisnes	Walcourt
Rhode-Saint-Genèse	Waterloo
Rivage	Watermael
Rixensart	Weerde
Ronet	Welkenraedt
Roux	Welle
Ruisbroek	Wervik
Saint-Denis-Bovesse	Wespelaar-Tildonk
Saint-Gilles	Wevelgem
Saint-Job	Wezemaal
Sart-Bernard	Wichelen
Scheldewindeke	Wijgmaal
Schellebelle	Wildert
Schendelbeke	Willebroek
Schoonaarde	Wondelgem
Schulen	Ypres
Sclaigneaux	Yves-Gomezée
Sclessin	Yvoir
Serskamp	Zandbergen
Silly	Zaventem
Sinaai	Zedelgem
Sint-Denijs-Boekel	Zeebrugge
Sint-Joris-Weert	Zele
Sint-Katelijne-Waver	Zellik
Sint-Mariaburg	Zichem
Sint-Martens-Bodegem	Zingem
Sleidinge	Zolder
Solre-sur-Sambre	Zwankendamme
Spa	Zwijndrecht
Statte	Zwijndrecht-Fort

[F — 14250]

ANNEXE 4

RELATIONS INTERVILLES.



Relations intervalles

Fiche technique

Par relation intervalles on entend tout tronçon entre gares intervalles pour lequel la densité de ligne dépasse 3 000 voyageurs-km par km de ligne, les 2 sens confondus.

Annexe 5

Procédure pour l'élaboration et l'exécution du programme d'investissements

1. Cadre général

Les investissements en vue de la construction, l'adaptation et le renouvellement des installations et du matériel ferroviaire doivent s'inscrire dans la programmation des investissements ferroviaires figurant dans le plan décennal.

Ces programmes décennaux comportent tous les investissements ferroviaires quel que soit leur mode de financement, à savoir :

- des investissements pour la construction, l'adaptation et le renouvellement des installations et du matériel ferroviaire financés par les montants octroyés par le Ministère des Communications et de l'Infrastructure;
- des investissements dans des équipements de toute nature (qui correspondent aux investissements actuels sur « fonds propres »);
- des investissements, financés partiellement ou entièrement par des tiers (comme par exemple dans le secteur des Travaux publics, en accord avec les instances régionales);
- des investissements, dont le financement s'opère via un autofinancement ou des prêts, des opérations de financement alternatif, des tranches budgétaires spéciales pour des investissements sélectifs, ... (dont les investissements relatifs au projet des relations ferroviaires à grande vitesse qui ne sont pas financés grâce à des moyens octroyés par le Ministère des Communications et de l'Infrastructure).

Conjointement avec l'introduction de chaque programme décennal des investissements ferroviaires au Ministère des Communications et de l'Infrastructure, la SNCB fournit les informations suivantes :

- la description des objectifs que la SNCB poursuit sur le plan des investissements;
- la justification du programme sur les plans économique, technique et socio-collectif;
- l'incidence détaillée des investissements projetés sur le compte d'exploitation (influence sur les produits et coûts, compte tenu de l'amortissement des biens ...);
- un tableau avec les perspectives du préfinancement à charge de la SNCB pour les investissements financés par le Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Tous les investissements pour la construction, l'adaptation et le renouvellement des installations et du matériel ferroviaire financés via le budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, augmentent la valeur des actifs immobilisés.

2. Présentation d'un programme opérationnel des investissements ferroviaires

2.1. La SNCB soumet tous les ans, avant le 31 octobre, à l'approbation du Ministre ayant les Chemins de fer dans ses attributions, le programme d'investissements pour la construction, l'adaptation et le renouvellement des installations et du matériel ferroviaire.

Au besoin et si elle le juge utile, la SNCB formule au Ministère des Communications et de l'Infrastructure (Administration du Transport terrestre) des propositions justifiées d'amendements au programme décennal approuvé par le Ministre des Communications, afin de les soumettre à son approbation.

Les investissements ferroviaires, quelle que soit la source de financement, doivent être subdivisés dans les 18 rubriques fonctionnelles suivantes :

Rubrique 10 : Petits équipements et matériel.

Rubrique 40 : Investissements pour première construction et extension du réseau (à l'exception des investissements en rapport avec la réalisation d'une relation ferroviaire pour la grande vitesse).

Rubrique 41 : Poursuite de l'électrification du réseau.

Rubrique 42 : Extension du réseau industriel et de l'infrastructure ferroviaire des ports y compris le trafic combiné.

Rubrique 43 : Suppression et modernisation des passages à niveau.

Rubrique 44 : Amélioration de l'accueil de la clientèle.

Rubrique 47 : Amélioration de la sécurité.

Rubrique 48 : Infrastructure pour l'entretien du matériel roulant.

Rubrique 49 : Grands projets d'informatisation.

Rubrique 50 : Modernisation des nœuds ferroviaires : district Centre, Anvers, Liège, Gand et Charleroi.

Rubrique 51 : Modernisation des grands axes :

- 1° Ostende-Bruxelles-Liège-frontière allemande (y compris l'antenne Bruges-Zeebrugge);
- 2° frontière néerlandaise-Anvers-Bruxelles-Charleroi;
- 3° Bruxelles-Namur-Arlon-frontière du Grand-Duché;
- 4° Axe wallon (y compris l'antenne Charleroi-Erquelinnes);
- 5° Axe flamand;
- 6° Bruxelles-Mons-frontière française.

- Rubrique 52 : Modernisation des axes secondaires.
- Rubrique 53 : Modernisation des voies de service.
- Rubrique 54 : Modernisation des ponts routiers.
- Rubrique 55 : Investissements en rapport avec la restructuration et la rationalisation de la SNCB.
- Rubrique 56 : Modernisation des grands axes de marchandises.
- Rubrique 58 : Acquisition et transformation du matériel roulant.
- Rubrique 60 : Travaux concernant l'infrastructure et les équipements y compris les études pour les relations en vue de la grande vitesse.
- Rubrique 61 : Acquisition de matériel roulant pour la grande vitesse.

2.2. En accord avec le Ministère des Communications et de l'Infrastructure (Administration du Transport terrestre), d'autres rubriques peuvent s'ajouter suivant l'évolution de la nature et des caractéristiques des investissements ferroviaires.

2.3. Chaque programme décennal d'investissements ferroviaires sera subdivisé dans les trois catégories de fiches suivantes :

Chaque programme décennal est présenté selon la forme et le classement utilisés pour la publication du budget 91-2000 au *Moniteur belge* du 4.9.91. le programme est divisé en trois rubriques principales :

- I. Infrastructure
- II. Matériel roulant
- III. Informatique et services généraux

Chaque rubrique principale est en outre subdivisée comme suit :

- I. Infrastructure :
 - I.1. Infrastructure voyageurs
 - I.1.1. Accroissement de la capacité
 - I.1.2. Nouvelles relations
 - I.1.3. Réduction des temps de trajet
 - I.1.4. Accueil des voyageurs
 - I.1.5. Electrifications
 - I.1.6. Suppression de passages à niveau et amélioration de la sécurité aux passages à niveau
 - I.1.7. Installations de sécurité
 - I.1.8. Modernisation des noeuds
 - I.1.9. Modernisation des grands axes
 - I.1.10. Modernisation des axes secondaires
 - I.1.11. Modernisation des ponts routiers
 - I.1.12. Modernisation des voies de service
 - I.2. Infrastructure marchandises
 - I.2.1. Adaptation des grands axes
 - I.2.2. Equipement et modernisation du réseau industriel
 - I.3. Infrastructure — divers
- II. Matériel roulant
 - II.1. Trafic voyageurs
 - II.2. Trafic marchandises
 - II.3. Ateliers et divers

En accord avec le Ministère des Communications et de l'Infrastructure (Administration du Transport terrestre), des rubriques peuvent être ajoutées ou supprimées en fonction des besoins.

2.4. Le financement du programme décennal sera communiqué globalement à la lumière du tableau de financement, ventilé sur la période visée.

Le tableau reprend les montants par année, à charge respectivement :

- du ministère des communications et de l'infrastructure;
- des « fonds propres » SNCB;
- de tiers;
- des tranches sélectives ou des financements alternatifs.

2.5. La présentation du programme décennal est complétée par des fiches descriptives correspondant aux rubriques du programme décennal.

Pour chaque projet d'investissement :

- un cadre général dans lequel le projet s'insère est esquissé;
- l'importance du projet est décrite et complétée par une indication concernant les coûts et les bénéfices;
- une description est donnée pour les travaux à effectuer qui sont nécessaires à la réalisation du projet;
- les coûts et le planning d'exécution sont mentionnés.

2.6. Pour la première année de chaque période visée au cours du programme décennal « glissant », on communique le programme des « feux verts à obtenir ».

La présentation de ce programme doit faire apparaître la cohérence avec le programme des coûts.

Le programme des « feux verts » est subdivisé à la manière du programme des coûts.

2.7. Outre ces renseignements, la SNCB communique en même temps la répartition régionale de ses propositions de décisions d'investissements.

3. Evolution du programme d'investissements de l'Etat

3.1. L'exécution du programme d'investissements qui est approuvé annuellement par le Ministre ayant les Chemins de fer dans ses attributions et financé par les montants octroyés par le Ministère des Communications et de l'Infrastructure, est réglée comme suit :

3.1.1. Les projets de décisions que la SNCB a l'intention de prendre et qui apparaissent dans le programme annuel d'investissements concernant la construction, l'adaptation et le renouvellement des installations et du matériel ferroviaire, ainsi que le matériel roulant, financé par le budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure approuvé par le Ministre ayant les Chemins de fer dans ses attributions, sont transmis au préalable par la Société à l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

3.1.2. Le directeur général de cette Administration ou son délégué et, dans les limites fixées au point 3.1.3. ci-après, l'inspecteur des Finances accrédité auprès du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, signifient leur avis à la Société dans un délai de 30 jours suivant la date de réception par l'Administration des Transports du dossier accompagné du projet de décision.

L'absence de remarques ou d'une réponse au projet ne doit pas être interprétée comme un engagement de l'Etat en vue de l'octroi des montants destinés au financement du projet.

3.1.3. L'intervention de l'inspecteur des Finances accrédité auprès du Ministère des Communications et de l'Infrastructure n'est pas requise pour les projets de décisions d'investissements qui entraînent une dépense totale de moins de 10 millions de francs lorsqu'il s'agit de travaux en régie propre ou de marché à attribuer en cas d'adjudication publique, d'adjudication restreinte, de demande d'offres générale ou de demande d'offres restreinte, ainsi que pour ceux qui entraînent une dépense totale de moins de 5 millions de francs lorsqu'il s'agit de marchés qui sont attribués de gré à gré ou de travaux accessoires à un marché principal.

3.2. Avant de prendre une décision d'investissement, la SNCB en communique les éléments essentiels au ministère des communications et de l'infrastructure (Administration du Transport terrestre) :

a) lorsqu'il s'agit d'un travail à forfait (marchés de travaux, fournitures ou services) :

- les documents d'adjudication (cahier des charges, soumission approuvée, rapport d'adjudication assorti d'une justification du choix de l'entrepreneur);
- l'attestation de l'ONSS;
- le début et la fin du travail.

b) lorsqu'il s'agit d'un travail en régie :

- une description détaillée du travail;
- la composition du prix de revient (coûts de personnel et emploi du matériel) assortie d'une mention des prix unitaires et des quantités probables;
- le début et la fin du travail.

c) les « tâches » (prestations de machines de manutention, de grues..., déplacement de conduites d'utilité publique ...) doivent être incluses dans le dossier du travail principal.

3.3. Ces informations et documents doivent être transmis au moyen d'une fiche synthétique qui permet de situer le projet de budget dans le programme quinquennal de la SNCB.

3.4. Lorsque l'exécution du programme annuel d'investissements approuvé par le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions nécessite des adaptations, les nouveaux projets ou les modifications apportées aux projets existants font l'objet d'amendements que la SNCB doit justifier par des éléments probants.

En cas d'urgence, la SNCB peut introduire une proposition de nouveau projet non compris dans le programme annuel d'investissements approuvé par le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions, auquel cas elle la motive et prend l'engagement de l'intégrer dans un amendement ultérieur.

3.5. Tous les dossiers assortis des propositions de décisions d'investissements de la SNCB doivent être adressés au Ministère des Communications et de l'Infrastructure (Administration du Transport terrestre) au moins un mois avant l'expiration de la validité des offres lorsqu'il s'agit d'un travail à forfait.

Un même délai d'un mois doit être pris en considération entre la transmission des informations et des documents, et le début et la fin d'un travail en régie propre.

3.6. La SNCB est tenue d'enregistrer toutes ses décisions d'investissements et le cas échéant de constater l'annulation de ces décisions.

Tous les coûts découlant d'une décision d'investissement sont portés en compte.

Le traitement comptable de l'exécution du programme d'investissements est intégré dans la comptabilité de la société à laquelle elle est tenue en vertu de la loi du 17 juillet 1975 en rapport avec la comptabilité et l'exercice annuel des entreprises.

3.7. La SNCB envoie tous les mois pour vérification et approbation au Ministère des Communications et de l'Infrastructure (Administration du Transport terrestre) un état récapitulatif concernant les coûts des investissements à financer par l'Etat.

Ces états récapitulatifs, qui sont exigés pour les besoins de contrôle au Ministère des Finances et à la Cour des Comptes, contiennent les mêmes informations convaincantes que celles qui étaient données dans le cadre de l'ancienne procédure par laquelle l'Etat décidait quels investissements il financerait en son nom propre et sur son propre compte.

En outre, ces coûts qui sont repris sur les états récapitulatifs figureront dans le bilan de la Société au titre de valeur d'acquisition des actifs matériels immobilisés.

4. Collaboration entre le Ministère des Communications et de l'Infrastructure et la SNCB

4.1. La SNCB répond à toute demande de renseignement émanant du Ministère des Communications et de l'Infrastructure ou de l'Inspection des Finances accréditée auprès de ce département.

4.2. La SNCB participe à toutes les réunions qui seront organisées à l'initiative du Ministère des Communications et de l'Infrastructure (Administration du Transport terrestre). L'administration peut requérir la présence des experts des Départements ou Cellules concernés. Une réunion a lieu en principe tous les trois mois.

Le but de ces réunions est le suivant :

- la préparation de la programmation quinquennale des investissements ferroviaires, ce qui facilite l'approbation et le contrôle de l'exécution du programme d'investissements pour la construction, l'adaptation et le renouvellement des installations et du matériel ferroviaire financé par l'Etat (y compris l'examen des modifications de programme qui sont introduites au cours de l'année);

- l'examen de l'Etat récapitulatif, en rapport avec les coûts des investissements réalisés, introduit par la SNCB en vue de faciliter le contrôle et l'approbation par le Ministère des Communications et de l'Infrastructure;
- la vérification de la conformité du programme des investissements ferroviaires avec les lignes de force de la politique gouvernementale;
- l'analyse de l'incidence des investissements sur la situation financière de la SNCB;
- le traitement de tout problème en rapport avec les investissements ferroviaires.

Il doit cependant être clair que ces réunions ne peuvent en aucun cas se substituer aux instances existantes (Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions et Ministre du Budget, Inspection des Finances, organes chargés de la tutelle administrative et du contrôle de la SNCB, organes de gestion et direction de la SNCB).

Le but essentiel de ces réunions est de fournir une assistance à ces instances pour l'exécution de la compétence qui leur est dévolue.

Annexe 6

Frais généraux à appliquer sur les investissements

I. Stratégie générale concernant les « frais généraux »

A partir du 1er janvier 1992 les prestations du personnel, la consommation des matériaux, les entreprises et les prestations diverses sont à imputer directement sur le compte correspondant à l'activité.

Les charges résiduelles, à savoir les charges non directement imputables à une activité précise, sont cataloguées comme frais généraux et comme frais de gestion.

Ces frais généraux et frais de gestion sont appliqués uniformément, suivant le règlement général des finances de la SNCB, sur TOUTES les prestations et activités de la SNCB. Ceci concerne aussi bien l'exploitation, les investissements, les prestations pour tiers et la réparation de dommage pour cause d'accidents.

II. Principe de l'imputation directe

Partant des tâches spécifiques propres à chaque niveau d'activité, un organigramme des imputations comptables est établi. L'essentiel est, suivant l'organigramme, imputé directement sur les comptes d'utilisation (principalement exploitation et investissement). Ceci vaut aussi bien pour les travaux administratifs, les opérations topographiques, les études, l'encadrement technique que pour la production. La consommation de matériaux, les entreprises et les prestations diverses y afférentes sont également imputées au compte d'utilisation approprié.

Les charges qu'on ne peut attribuer directement à une activité déterminée font l'objet des frais généraux et des frais de gestion.

III. Contenu des frais généraux

Les frais généraux sont déduits de l'organigramme. Les frais généraux sont pris en charge via les clés de répartition, suivant le règlement général des finances de la SNCB en vigueur, sur les prestations du personnel, la consommation des matériaux et les entreprises.

La distinction est donc faite en :

- frais généraux sur la production du personnel;
- frais généraux sur les entreprises;
- frais généraux sur la consommation des matériaux.

Les frais généraux à appliquer sur la production du personnel font l'objet d'un taux horaire ajouté au tarif horaire utilisé pour la valorisation des prestations. Ce taux horaire ajouté est calculé par district.

Les frais généraux sur entreprises sont appliqués via un pourcentage sur toutes les entreprises.

Les frais généraux sur les consommations de matériaux sont les frais d'approvisionnement découlant de la fonction magasin et de la gestion des stocks. Ils sont appliqués via un pourcentage sur toutes les consommations.

IV. Contenu des frais de gestion

Les frais de gestion contiennent :

- les coûts des services généraux;
- les coûts propres au fonctionnement de la direction des divers départements de la SNCB et des districts;
- les frais généraux réseau (comme l'entretien et la réparation des biens immobiliers, le nettoyage, le chauffage et l'éclairage des locaux);
- l'amortissement des bâtiments de direction et de service;
- l'amortissement des installations d'atelier, de matériel, de l'outillage et du mobilier;

Les frais de gestion sont attribués, via des clés de répartition déterminées après une étude approfondie :

- à toutes activités d'exploitation, qu'elles soient ou non de mission de service public;
- à toutes activités d'exploitation, quelque soient leur nature et leur mode de financement.

V. Application des principes susmentionnés aux investissements

La base de calcul pour l'application des frais généraux et des frais de gestion sur les investissements du plan décennal 1991-2000 est :

- annuelle pour les investissements relatifs à l'infrastructure, leur volume étant relativement stable dans le temps;
- le plan décennal 1991-2000 pour l'acquisition du matériel roulant, les dépenses y relatives étant irrégulières suite aux impératifs du trafic, des possibilités des constructeurs,...

1. Infrastructure

La base de calcul pour l'application des frais généraux et des frais de gestion est l'investissement repris pour l'année concernée dans le plan décennal. Ces investissements sont, par définition évalués hors frais généraux et frais de gestion. La base de calcul change donc chaque année.

La base est déterminée au vu des rubriques publiées au *Moniteur belge* du 4 septembre 1991 soit :

- Total rubrique principale I : infrastructure**
 - Achats des engins lourds spéciaux repris dans la rubrique I.3.
 + l'infrastructure des ateliers matériel repris dans la rubrique II.3.
 + les travaux infrastructure repris dans la rubrique III.
 = Base de calcul infrastructure

Les frais généraux sont appliqués sur cette base.

2. Matériel roulant

La base de calcul a été déterminée par la moyenne arithmétique annuelle des coûts (hors frais généraux et frais de gestion) du matériel roulant contenu dans le plan décennal.

La base est déterminée comme suit :

- Total rubrique principale II matériel roulant**
 + achats engins lourds spéciaux repris dans la rubrique I.3.
 - infrastructure des ateliers infrastructure repris dans la rubrique II.3.
 = base de calcul matériel roulant

Les frais généraux sont appliqués sur cette base.

Annexe 7

Charges relatives aux installations de l'infrastructure ferroviaire

1. Desserte des installations

- Installations fixes de traction électrique
- Prestations des répartiteurs ES et du personnel spécialisé affecté à la desserte des sous-stations de traction.
- Installations de télécommunication
- Prestations du personnel affecté à la desserte des centraux téléphoniques et télégraphiques, au montage et à la desserte des équipements de sonorisation et de téléaffichage.
- Passages à niveau et ponts mobiles
- Prestations pour le gardiennage des passages à niveau, la manœuvre des barrières et des ponts mobiles.
- Installations de signalisation
- Prestations des signaleurs et aiguilleurs pour la desserte des signaux et appareils de voie pour le passage et les manœuvres des trains (cabines de signalisation, blocs et postes de concentration).

2. Entretien des installations

- Plate-forme, superstructure de la voie et autres installations
- Travaux d'entretien des voies principales et accessoires, des appareils de voie, des installations des gares (quais à voyageurs et à marchandises, installations de manutention et de pesage, cours à marchandises), des installations hydrauliques, des clôtures et passages à niveau.
- Désherbage et enlèvement des neiges.
- Ouvrages d'art
- Travaux d'entretien ou de révision des ouvrages d'art (tunnels, ponts mobiles, passages inférieurs et supérieurs, etc...).
- Bâtiments
- Travaux d'entretien et de nettoyage des bâtiments (y compris les installations de chauffage) des ateliers et services de l'infrastructure et des gares à l'exclusion toutefois de la partie de celles-ci réservée aux services administratifs et commerciaux.
- Le précompte immobilier relatif à ces bâtiments.
- Installations de signalisation
- Travaux d'entretien des postes de commande, blocks automatiques, signaux, passages à niveau, ...
- Installations fixes de traction électrique
- Entretien des installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains (sous-stations, postes de sectionnement et d'alimentation, caténaires).
- Installations de télécommunication
- Entretien des installations de téléphonie et de télégraphie, de sonorisation, de téléaffichage, des radios et des appareils liés à la circulation des trains (dispatching, répartiteurs ...).
- Eclairage, chauffage des aiguillages et force motrice
- Entretien des installations de freins de voie et de chauffage des aiguillages, de l'éclairage intérieur et extérieur, des sous-stations ht et de signalisation.
- Entretien du mobilier, machines de bureau et ordinateurs
- Travaux d'entretien et de réparation du mobilier et matériel de bureau équipant les loges de passages à niveau, les ateliers de l'infrastructure, les cabines et services de la signalisation et autres bâtiments affectés à l'infrastructure.
- Energie pour le chauffage et la climatisation des locaux
- Charges d'énergie pour le chauffage et la climatisation des loges des passages à niveau, des stations de distribution et sous-stations de traction, des cabines et bâtiments de la signalisation et autres bâtiments affectés à l'infrastructure.
- Fourniture d'énergie électrique
- Energie électrique pour le chauffage des aiguillages, l'éclairage de la voie y compris les gares de formation et les ouvrages d'art, l'éclairage des passages à niveau, des cours à voyageurs et à marchandises, l'éclairage des bâtiments, pour la signalisation, les télécommunications et le fonctionnement des freins de voie.

- Redevance à Electrabel
- Redevance annuelle pour le transport d'énergie électrique destinée aux sous-stations de traction.
- 3. Planification et régulation du trafic
 - Dispatching
 - Prestations du personnel des centres de gestion du trafic (dispatching central et régionaux).
 - Circulation des trains
 - Prestations du personnel du mouvement pour le tracé des itinéraires, la surveillance de la régularité et de la sécurité du trafic, y compris l'intervention de ce personnel dans les opérations de manœuvres.
 - Organisation des horaires
 - Prestations du personnel chargé de l'attribution des sillons horaires.
 - Police ferroviaire
 - Prestation du personnel de police chargé de la protection des installations et du trafic.
- 4. Charges d'accidents
- Charges résultant de la réparation des dommages occasionnés aux immobilisations de l'infrastructure à la suite d'un accident, d'un sinistre ou d'un vol. Charges exceptionnelles d'enlèvement des neiges.
- 5. Charges d'amortissement
- Amortissements annuels des immobilisations corporelles relatives à l'infrastructure ferroviaire, déduction faite des subsides en capital.
- Ces charges sont subdivisées selon les rubriques suivantes : infrastructure et superstructure de la voie, ouvrages d'art, bâtiments, installations de signalisation, sous-stations et caténaires, installations de télécommunications, installations d'éclairage, chauffage et force motrice, mobilier, outillage et installations d'atelier des services de l'infrastructure.
- 6. Démolition des immobilisations corporelles
- Charges occasionnées par la démolition des immobilisations corporelles relatives à l'infrastructure. A noter que les matières récupérées viennent en déduction des charges comptabilisées à l'occasion de ces travaux.
- 7. Charges financières
- Charges financières relatives au financement des immobilisations considérées comme infrastructure.
- 8. Charges générales
- Ces charges comprennent les éléments suivants :
 - frais des services généraux (Direction générale, Services généraux et Département Finances);
 - amortissement des bâtiments non affectés à l'infrastructure;
 - amortissement de l'outillage, du mobilier, du matériel et des installations d'atelier;
 - eau, gaz, électricité (autre que pour la traction), éclairage, chauffage, nettoyage des locaux et entretien des bâtiments autres que ceux relevant de l'infrastructure;
 - frais de direction des départements T et I.
- Remarque générale
- Ne sont pas considérés comme relevant de l'infrastructure ferroviaire :
 - les bâtiments et autres installations (voies accessoires, ouvrages d'art, signalisation, télécommunication, mobilier ...) des ateliers et services du matériel;
 - les bâtiments et autres installations (télécom., mobilier, combustibles et électricité, ...) des services administratifs et commerciaux des gares, des districts et des départements, des habitations données en location au personnel (sans obligation de service), louées à des tiers ou mises à la disposition des chefs de gares;
 - les installations des passages à niveau privés;
 - les installations de raccordements particuliers;
 - les bâtiments et autres installations des centres routiers.

Annexe 8

Réductions et gratuités imposées par l'Etat, compensées par le Ministère des Communications et de l'Infrastructure et prévues à l'article 20

Les avantages tarifaires imposés comprennent toutes les réductions et gratuités à caractère social, patriotique, professionnel et européen énumérées dans les listes ci-dessous.

Il s'agit des réductions et gratuités issues de l'arrêté-loi du 25 février 1947 et des arrêtés et conventions qui l'exécutent, ainsi que d'autres lois, arrêtés et décisions.

Les présentes dispositions mettent fin à la convention du 10 mars 1950 et à ses avenants des 31 juillet et 16 décembre 1953.

Liste des réductions et gratuités tarifaires

Les nombres entre parenthèses renvoient aux codes tarifaires gérés par les services « voyageurs » de la SNCB.

1. Les catégories à caractère patriotique

1.1. Ont droit à une réduction de 75 % sur la totalité du prix du billet 1^e et 2^e classe :

- les invalides de la guerre 1914-1918 et assimilés, bénéficiaires d'une pension accordée en application des lois coordonnées sur les pensions militaires. (30)
- les prisonniers politiques de la guerre 1914-1918 auxquels il a été reconnu une invalidité de 10 p.c. au moins (50)
- les civils invalides de la guerre 1914-1918 titulaires d'une pension d'invalidité de 10 p.c. au moins (51)
- les invalides de la guerre 1940-1945 et assimilés, bénéficiaires d'une pension accordée en application des lois coordonnées sur les pensions de réparation. (31)

- les invalides de guerre des pays signataires du Traité de Bruxelles de 1952 et résidant habituellement en Belgique (32)
 - les civils invalides de la guerre 1940-1945 titulaires d'une pension d'invalidité de 10 p.c. au moins (52)
- 1.2. Ont droit à une réduction de 75 % sur la partie du prix du billet 1e et 2e classe excédant le prix minimum, les anciens combattants de la guerre 1914-1918 désignés ci-après :
- les militaires ayant servi dans une unité combattante pendant un an au moins (1)
 - les défenseurs des forts capturés honorablement et ayant obtenu de ce fait les chevrons de front (2)
 - les porteurs d'un chevron de blessure (3)
 - les titulaires de la Croix de l'Yser (4)
 - les titulaires de la Croix de Feu (5)
 - les titulaires de la Médaille du Volontaire combattant (6)
 - les militaires décorés pour action d'éc'at individuelle (7)
 - les invalides de guerre russes (8)
- 1.3. Ont droit à une réduction de 50 % sur la partie du prix du billet 1e et 2e classe excédant le prix minimum.
- a) les anciens combattants de la guerre 1914-1918 désignés ci-après :
- les militaires ayant servi entre le 4 août 1914 et le 11 novembre 1918 et qui n'entrent pas dans une des catégories ci-dessus (9)
 - les personnes civiles attachées à l'Armée pendant la période du 4 août 1914 au 11 novembre 1918 (10)
- b) les anciens combattants de la guerre 1940-1945 désignés ci-après :
- les membres des Forces belges en Grande-Bretagne de la guerre 1940-1945, ayant au moins un an de service effectif, y compris les marins militarisés ayant navigué pendant au moins un an (11)
 - les prisonniers de la guerre 1940-1945 ayant au moins quatre ans de captivité (12)
 - les prisonniers militaires de la guerre 1940-1945 ayant au moins quatre ans de captivité et qui sont officiers de réserve non dégagés de leurs obligations militaires (13)
 - les membres des Forces belges en Grande-Bretagne de la guerre 1940-1945, ayant au moins un an de service effectif, y compris les marins militarisés ayant navigué pendant un an et qui sont des officiers de réserve non dégagés de leurs obligations militaires (14)
 - les résistants armés reconnus conformément à l'arrêté-loi du 19 septembre 1945 (15)
 - les agents et auxiliaires des services de renseignements et d'action, reconnus conformément à l'arrêté-loi du 16 février 1946 (16)
 - les prisonniers de guerre 1940-1945, reconnus conformément à la loi du 18 août 1947, et dont la captivité est inférieure à quatre ans (17)
 - les membres des Forces belges en Grande-Bretagne, reconnus conformément à la loi du 21 juin 1960 pour une période inférieure à un an (18)
 - les bénéficiaires de l'arrêté royal du 28 août 1964, portant statut de reconnaissance nationale en faveur des militaires belges qui ont effectué du service au cours des différentes phases de la guerre 1940-1945, et qui sont de ce chef, titulaires d'une carte des états de services de guerre du combattant 1940-1945 (19)
 - les marins de la marine marchande ayant navigué au moins un an pendant la guerre 1940-1945 (60)
- c) les civils victimes de la guerre désignés ci-après :
- les prisonniers politiques non invalides reconnus pour la guerre 1914-1918 conformément aux lois coordonnées du 19 août 1921 (53)
 - les déportés non invalides de la guerre 1914-1918 (38)
 - les prisonniers politiques non invalides reconnus pour la guerre 1940-1945 conformément à l'arrêté royal du 16 octobre 1954 (54)
 - les déportés pour le travail obligatoire non invalides, reconnus conformément à la loi du 7 juillet 1953 (57)
- d) les civils résistants de la guerre désignés ci-après :
- de la Presse clandestine non invalides, reconnus conformément à la loi du 1er septembre 1948 (55)
 - les civils ou réfractaires non invalides reconnus conformément à l'arrêté-loi du 24 décembre 1946 (56)
- e) les désignés bénéficiaires ci-après d'une pension de veuve de :
- militaire ou assimilé du chef de la guerre 1914-1918 (33)
 - victime civile de la guerre 1914-1918 accordée en vertu des lois coordonnées du 19 août 1921 (58)
 - militaire ou assimilé du chef de la guerre 1940-1945 (fait dommageable survenu après le 24 août 1939 et avant le 26 août 1947), de la campagne de Corée, des événements survenus sur les territoires de l'ex-Congo belge, du Rwanda et du Burundi à partir du 1er juillet 1960, d'accidents survenus au cours d'une action de déminage (34)
 - victime civile de la guerre accordée en vertu de la loi du 15 mars 1954 relative aux pensions de dédommagement des victimes civiles de la guerre 1940-1945 et de leurs ayants droit (59)
- f) les personnes veuves désignées ci-après :
- des pays signataires du Traité de Bruxelles de 1952, résidant habituellement en Belgique (35)
 - des bénéficiaires de réductions accordées pour des raisons patriotiques (20, 21, 22, 23).

2. Les catégories à caractère social

- 2.1. Ont droit à la gratuité de transport :
- en 2e classe les personnes aveugles (y compris le chien guide en laisse) munies de la carte délivrée par le Ministère de la Prévoyance sociale;
 - en 1e et 2e classe, les guides accompagnant les invalides de guerre dont la carte de réduction porte la mention « guide autorisé »;
 - en 1e et 2e classe, les guides accompagnant les personnes ayant perdu complètement et définitivement l'usage des 2 bras ou des 2 jambes en possession de « l'autorisation spéciale » délivrées par la SNCB.
- 2.2. Ont droit à une réduction de 75 % sur la partie du prix du billet 1e et 2e classe excédant le prix minimum :
- les enfants, membres de famille nombreuse âgés de 6 à moins de 12 ans. (41)

- 2.3. Ont droit à une réduction de 50 % sur la partie du prix du billet 1e et 2e classe excédant le prix minimum :
- les enfants âgés de 6 à moins de 12 ans non membres de famille nombreuse
 - les enfants âgés de 12 à 25 ans membres à charge de famille nombreuse (41)
 - les parents ayant eu au moins trois enfants en vie (40)
- 2.4. Ont droit à une réduction de 50 % sur la partie du prix du billet 2e classe excédant le prix minimum :
- les personnes veufs(ves), invalides, pensionnées et orphelin(e)s bénéficiant du barème préférentiel de remboursement des soins médicaux (régime VIPO) (46)
3. Les catégories à caractère professionnel
- Ont droit à une réduction de 75 % sur le prix du billet excédant le prix minimum les catégories suivantes :
- en 2e classe, les marins inscrits comme demandeurs d'emploi dans la Marine marchande en vue de répondre à un enrôlement (48)
 - en 1e et 2e classe, les journalistes agréés soit par le Ministère de l'Intérieur, soit par l'Association générale de la Presse belge (43)
4. Catégorie à caractère européen
- Les membres non-belges du parlement européen ont droit à l'obtention des billets gratuits (1e et 2e classe) sur le réseau de la SNCB.

Annexe 9

**Réductions ou gratuités
accordées à certaines catégories de bénéficiaires prévues à l'article 30**

Le présent relevé reprend les principaux Ministères et organismes ayant passé convention ou accord avec la SNCB pour l'octroi à leur charge financière d'avantages tarifaires spécifiques (réductions, gratuités, facilités de circulation).

Les nombres entre parenthèses renvoient aux codes tarifaires gérés par les services « Voyageurs » de la SNCB.

1. Ministère de l'Intérieur.	
— les électeurs (98)	billet gratuit (2e classe)
— les miliciens rejoignant les Centres de recrutement et de sélection	billet de service
2. Ministère de la Défense nationale.	
1 ^o Les militaires et assimilés en uniforme (70) ou munis d'un titre de congé et permission (72)	50 %
2 ^o Les gendarmes en uniforme (71) ou munis d'un titre de congé et permission (73)	50 %
3 ^o Les aumôniers (28) et officiers de réserve (29) non dégagés de leurs obligations militaires	25 %
4 ^o Les militaires en activité de service	billet de service
5 ^o Les militaires rejoignant leur domicile après passage au Centre de recrutement et de sélection, rejoignant leur caserne de leur première affectation	billet de service
3. Ministère de la Prévoyance sociale.	
Les mineurs en vertu de l'arrêté-loi du 14 avril 1945 (99)	carnet de billets gratuits (2ème classe)
4. Ministère des finances.	
Les agents subalternes du service actif des douanes (39)	50 %
5. Les offices régionaux de l'emploi.	
Chômeurs répondant à une offre d'emploi ou se présentant à un examen de recrutement (45-47-49)	75 % (2e classe)
6. Ministère des Communications et assimilés — convention du 28 mai 1973.	
La convention du 28 mai 1973 détermine le personnel bénéficiaire du Département des Communications et assimilés (agents transférés, personnel des régies, ...), les différents avantages tarifaires accordés audit personnel ainsi que les modalités de règlement des factures à charge respectivement de chaque administration ou régie.	
Les administrations et régies concernées sont :	
— Service du Secrétaire général (75)	
— Administration du Transport terrestre (76)	
— Administration de l'Aéronautique (79)	
— Administration des Affaires maritimes et de la Navigation (81)	
— Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure	
— Régie des Postes (77)	
— Régie des Voies aériennes (80)	
— Régie des Télégraphes et Téléphones (83)	
— Régie des Transports maritimes (84)	
— Office régulateur de la Navigation intérieure (87)	

- Office central des Fournitures
- Ministère de la Communauté flamande — anciens agents du Commissariat au tourisme (74)
- Ministère de la Communauté française — anciens agents du Commissariat au tourisme (78)
- Vlaamse Executieve — Bestuur der Waterwegen (94)
- Vlaamse Executieve — Zeevaartonderwijs (95)
- 7. Le comité supérieur de contrôle. (82)

Le règlement des prestations réciproques entre la SNCB et le Comité supérieur de Contrôle fixe en ses articles 4 et 7 les modalités quant aux facilités de transport accordées audit personnel ainsi que la redevance y affectée.

Annexe 10

Gratuités imposées, non compensées par l'état prévues à l'article 31

Liste des catégories de bénéficiaires

1. En vertu de la Constitution :
 - les Membres de la Chambre et du Sénat
 et par extension :
 - les Membres belges du Parlement européen.
2. Les catégories suivantes à caractère social :
 - les enfants âgés de moins de 6 ans accompagnés

3. Contrôle

La SNCB assure la gratuité de transport aux fonctionnaires et agents du service « Transport par rail » de l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure en charge du suivi du présent contrat de gestion.

Annexe 11

Détail des opérations de financement alternatif de la SNCB

La SNCB est autorisée à conclure des opérations financières ayant pour objet du matériel roulant ou à participer à de telles opérations sous forme de leasing ou par d'autres techniques de financement.

Le Roi est autorisé à attacher la garantie de l'Etat au paiement des intérêts, des loyers et du remboursement du capital en ce compris les frais accessoires (article 166, § 1^o, de la loi du 31 décembre 1988).

1. Sale and lease back

- en date du 27 décembre 1988.
- pour un montant de 1 350 M BF.
- prise en charge par l'état à concurrence de 1 350 M.
- Base légale : autorisation
 - article 166, § 2, de la loi-programme du 30 décembre 1988.
 - prise en charge par l'Etat
 - article 166, § 4, de la loi-programme du 30 décembre 1988.
 - L'Etat intervient à concurrence des annuités constantes payées trimestriellement et recouvrant le montant du principal et l'intérêt.
 - L'annuité est calculée à concurrence de 2,7192 % du montant initial jusque décembre 1993.
 - Elle sera ensuite fixée conformément à l'article 7 (b) de la convention du 21 décembre 1988.

— Objet : 13 automotrices BN-ACEC de type AM 86 — séries 9 - Matériel neuf livré en 1988.

— Part capital comprise dans les redevances : 813 844 800 F.

— Durée : du 27 décembre 1988 au 27 décembre 1996.

— Option put le 27 décembre 1996 : 813 844 800 F.

2. Sale and lease back

- en date du 21 décembre 1989.
- pour un montant de 2 400 M BF.
- prise en charge par l'Etat à concurrence de 1 000 M, soit 10/24e.
- Base légale : autorisation
 - article 65 de la loi-programme du 6 juillet 1989 autorisant une opération de 1 milliard de francs
 - prise en charge par l'Etat
 - article 166, § 4, de la loi-programme du 30 décembre 1988 modifié par l'article 65 de la loi-programme du 6 juillet 1989.

— Mode d'intervention de l'Etat

L'Etat intervient à concurrence d'un tableau d'amortissement établi pour un emprunt classique de 1 milliard, au taux de 8,95 % et ce, pour une durée de 16 ans.

L'annuité est constante sur toute la durée de cet emprunt, à savoir 116 886 266 F.

— Objet : 22 automotrices de type 1986.

Matériel roulant neuf livré en 1989.

— Part capital comprise dans les redevances : 2 004 738 868 F.

— Durée : du 21 décembre 1989 au 21 décembre 2005.

— Option d'achat le 21 décembre 2005 : 240 000 000 F.

Valeur résiduelle pour l'Etat : 100 000 000 F.

3. Sale and rent back

— en date du 8 février 1990

— pour un montant de 100 000 000 \$ soit 3 476 700 000 BF.

— prise en charge, par l'Etat, à concurrence de 1 750 M BF.

— Base légale : autorisation :

Article 166, § 3, de la loi-programme du 30 décembre 1988, pour un montant maximal de 3,5 milliards de F dans le cadre du programme de relance sélective des investissements publics.

prise en charge par l'Etat :

article 116, § 4, de la loi-programme du 30 décembre 1988.

L'Etat supporte les charges afférentes à ce financement alternatif, à partir de 1992, c'est-à-dire avec un retard de deux échéances par rapport à celles imputables à la SNCB.

Par exemple, en 1993, la SNCB s'acquitte de l'échéance de janvier 1993 et de juillet 1993.

L'Etat supporte, pour sa part, l'échéance de juillet 1991 et de janvier 1992.

— Objet : vente de 7 locomotives électriques et de 1 097 wagons + ancien matériel.

— Durée : location pour une période 8 1/2 ans.

4. Sale and lease back

— en date du 31 mai 1991

— pour un montant de 420 000 000 FF soit 2 548 980 000 BF

— prise en charge, par l'Etat, à concurrence de 1 750 M BF.

— Base légale : autorisation

article 166, § 3, de la loi-programme du 30 décembre 1988, pour un montant maximal de 3,5 milliards de F dans le cadre du programme de relance sélective des investissements publics.

prise en charge par l'Etat :

article 166, § 4, de la loi-programme du 30 décembre 1988.

L'Etat supporte les charges afférentes à ce financement alternatif, à partir de 1992, c'est-à-dire avec un retard d'une échéance par rapport à celles imputables à la SNCB.

Par exemple, en 1993, la SNCB s'acquitte de l'échéance de juin 1993 et de décembre 1993.

L'Etat supporte, pour sa part, l'échéance de décembre 1992 et de juin 1993.

— Objet : vente de 23 automotrices type 1980

— Part capital comprise dans les redevances : 378 000 000 FF.

— Durée : du 7 juin 1991 au 31 mai 2005.

— Option d'achat le 31 mai 2005 : 10 % soit 42 000 000 FF.

Annexe 12

Résultats d'exploitation 1992-1996

(Document d'information SNCB)

Recapitulation générale

Produits voyageurs

Produits marchandises

Produits divers

Principaux paramètres d'évolution des charges d'exploitation

Evolution du personnel

[F - 14250]

récapitulation générale

(000 000 F) - hors impact t.g.v.	réalité 1991	1992 estimation	previsions 1993	previsions 1994	previsions 1995	previsions 1996
a. résultats d'exploitation						
1. produits d'exploitation						
produits tarifaires	31 900	33 075	33 922	35 091	36 424	37 920
produits financiers	7 142	2 230	1 910	1 950	2 000	2 045
produits snob	39 042	35 305	35 832	37 041	38 424	39 965
compensations de l'état	35 689	36 115	36 115	36 115	36 115	36 115
total produits d'exploitation	74 731	71 420	71 947	73 156	74 539	76 080
2. charges d'exploitation						
charges brutes	60 444	63 233	65 157	66 184	67 831	69 256
dotations	6 997	6 917	7 824	7 600	7 816	8 168
charges financières	7 679	7 019	7 218	8 326	8 489	8 517
charges diverses	963	655	500	500	500	500
total charges d'exploitation	76 083	77 834	80 699	82 610	84 636	86 441
3. résultats d'exploitation	- 1 352	- 6 414	- 8 752	- 9 454	- 10 097	- 10 361

produits voyageurs (1)

produits : 000 000 f trafic : 000 000 v- km	1991 résultats		1992 ancienne estimation		1992 nouvelle estimation		1993		1994		1995		1996	
	produits	trafic	produits	trafic	produits	trafic	produits	trafic	produits	trafic	produits	trafic	produits	trafic
a. billets														
1. trafic intérieur														
1.1. billets à prix plein et assimilés	3 010	876	3 380	931	3 111	873	3 258	878	3 408	883	3 566	888	3 732	893
1.2. réductions commerciales	1 934	1 289	1 963	1 255	2 042	1 313	2 157	1 337	2 278	1 360	2 431	1 396	2 576	1 422
total a.1	4 944	2 165	5 343	2 186	5 153	2 186	5 415	2 215	5 686	2 243	5 997	2 284	6 308	2 315
2. trafic international	2 713	1 015	2 680	960	2 853	1 031	2 992	1 042	3 152	1 053	3 306	1 064	3 477	1 075
3. trafic avec réductions imposées	630	298	596	285	624	283	603	264	603	253	588	235	588	225
total a.	8 287	3 478	8 619	3 431	8 630	3 500	9 010	3 521	9 441	3 549	9 891	3 583	10 372	3 615
b. cartes-train														
1. cartes scolaires:	718	571	708	540	749	573	790	581	829	587	874	592	924	598
2. domicile-travail	3 629	2 563	3 847	2 565	3 809	2 577	3 959	2 596	4 143	2 611	4 348	2 636	4 564	2 656
3. autres (administr., réseaux, ...)	247	159	257	162	234	143	244	144	256	146	265	146	279	147
total b.	4 594	3 293	4 812	3 267	4 792	3 293	4 993	3 321	5 228	3 344	5 487	3 374	5 767	3 401
c. produits divers et bagages	251		247		263		277		291		305		320	
total voyageurs	13 132	6 771	13 678	6 698	13 685	6 793	14 280	6 842	14 960	6 893	15 683	6 957	16 460	7 016

(1) adaptation tarifaire annuelle de 4 % à partir du 01/01/93.

produits marchandises (charges complètes)

produits : 000 000 f trafic : 000 000 t-km	1991 réalité		1992 ancienne estimation		1992 nouvelle estimation		1993		1994		1995		1996	
	produits	trafic	produits	trafic	produits	trafic	produits	trafic	produits	trafic	produits	trafic	produits	trafic
produits agricoles et animaux vivants	617	225	629	225	647	232	669	236	690	242	710	244	735	249
autres produits aliment. et fourrages	484	249	620	319	538	273	563	278	613	293	634	295	695	308
combustibles solides	1 554	1 145	1 678	1 185	1 545	1 118	1 710	1 206	1 736	1 191	1 748	1 181	1 759	1 170
produits pétroliers	745	662	784	689	731	649	741	653	708	622	716	622	721	622
minerais	1 536	1 758	1 584	1 802	1 643	1 793	1 691	1 829	1 738	1 845	1 772	1 845	1 806	1 845
prod. métallurgiques	3 372	1 762	3 445	1 714	3 585	1 797	3 669	1 832	3 715	1 825	3 796	1 833	3 872	1 828
mat. de construction et prod. de carrières	520	318	631	376	619	362	645	349	664	349	681	349	699	349
engrais	334	154	386	195	377	201	387	204	406	212	421	214	434	216
produits chimiques	1 243	476	1 409	530	1 385	544	1 458	561	1 502	570	1 535	573	1 556	576
véhicules, machines, divers	3 131	1 404	2 953	1 348	2 990	1 408	3 024	1 396	3 166	1 437	3 324	1 493	3 491	1 554
total (hors réguliari- sations - ristournes)	13 536	8 153	14 119	8 383	14 060	8 377	14 557	8 544	14 938	8 586	15 337	8 649	15 768	8 717
régularisations et ristournes	- 508		-400		- 400		- 420		- 430		- 450		- 480	
total wagons complets	13 028		13 719		13 660		14 137		14 508		14 887		15 288	

produits divers
(000 000 F)

libellés	prévisions						
	1991 réalité	1992 ancienne estima- tion	1992 nouvelle estima- tion	1993	1994	1995	1996
produits divers accessoires du trafic des voyageurs et bagages							
tickets d'entrée en gare	1	2	2	2	2	2	2
consigne des bagages	37	49	40	41	42	43	44
divers	196	187	197	203	208	213	218
total	234	238	239	246	252	258	264
produits divers accessoires du trafic des marchandises							
chômage et non-utilisation wagons	212	240	220	230	240	250	260
formalités en douane	61	45	60	60	60	60	60
transports de service	423	410	410	420	430	440	450
divers :							
envois de détail	12	12	12	12	12	12	12
wagons complets	31	22	30	30	30	30	30
total	739	729	732	752	772	792	812
produits divers ne résultant pas du trafic							
location matériel : voyageurs	620	590	620	635	675	685	700
marchandises	924	1 111	1 000	1 010	1 020	1 030	1 040
exploitations commerciales	211	233	233	244	255	266	277
publicité	78	78	78	81	84	87	90
locations terrains,...	278	260	280	285	290	295	300
vente de timbres	0	1	1	1	1	1	1
différence de change	- 112	- 100	- 100	- 100	- 100	- 100	- 100
divers et pesage	262	240	240	240	240	240	240
total	2 261	2 413	2 352	2 396	2 465	2 504	2 548
total	3 234	3 380	3 323	3 394	3 489	3 554	3 624

Principaux paramètres d'évolution des charges d'exploitation

Charges de personnel

Les charges de personnel ont été calculées sur base des hypothèses ci-après :

- taux d'inflation annuel de 3,5 %;
- programmation sectorielle 1990/1991/1992;
- absence de révision barémique;
- imputation en compte d'exploitation, dès 1995, de l'excédent des charges du pool de restructuration par rapport à l'avoir.

Dotation aux amortissements

La dotation aux amortissements a été calculée au vu du chapitre III, de l'article 13 du projet d'arrêté royal portant approbation du premier contrat de gestion de la SNCB, à savoir « à partir du 1er janvier 1993, les investissements concernant l'acquisition et la construction de l'infrastructure ferroviaire, telle que définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires, et le matériel roulant affecté, en tout ou en partie, à l'exécution des prestations de service public ne sont pas visés par le paragraphe 2 de l'article 164 de la loi-programme du 30 décembre 1988 (investissements financés par accroissement de capital) ».

Charges financières

Les charges financières sont calculées sur base notamment :

- d'un taux d'intérêt de 9,25 %;
- de l'incorporation de l'avance de 1926 dans le capital social de la SNCB (chapitre IV, article 4, 4^o, c) du projet d'arrêté royal portant approbation du premier contrat de gestion de la SNCB.

Charges diverses

Les charges diverses ont été estimées sur base de la suppression du droit d'exploitation, telle que prévue au chapitre IV, article 4, 4^o, a), du projet d'arrêté royal portant approbation du premier contrat de gestion de la SNCB.

évolution du personnel

	réalité 1991	prévisions					
		1992 ancienne	1992 nouvelle	1993	1994	1995	1996
h.a.e. :							
- à l'exploitation	36606	37069	36523	36277	35615	34927	34314
- à la formation professionnelle	757	781	748	743	734	723	708
- à l'investissement	2059	1901	2355	2280	2289	2278	2223
- au pool	653	270	543	462	389	317	244
- aux autres comptes	4404	4268	3993	3854	3824	3783	3698
	44479	44289	44162	43616	42851	42028	41187
h.a.e. :							
- au pool	653	270	543	462	389	317	244
- prépensionnés stat	1263	795	790	333	46	26	20
- prépensionnés nstat	137	133	132	129	123	112	100
	2053	1198	1465	924	558	455	364
indexations	mars décembre	juin décembre	septembre	avril novembre	juin décembre	juillet	février septembre
effectifs au 1/1	45015	44490	44413	43946	43222	42407	41570

MINISTERIE VAN MIDDENSTAND

N. 92 — 2569

23 SEPTEMBER 1992. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 november 1990 betreffende de diploma's van de kandidaat-accountants

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op de wet van 21 februari 1985 tot hervorming van het bedrijfsrevisoraat, inzonderheid op artikel 72, 3^o;

Gelet op het koninklijk besluit van 22 november 1990 betreffende de diploma's van de kandidaat-accountants :

MINISTERE DES CLASSES MOYENNES

F. 92 — 2569

23 SEPTEMBRE 1992. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 22 novembre 1990 relatif aux diplômes des candidats experts-comptables

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 21 février 1985 relative à la réforme du revisorat d'entreprise, notamment l'article 72, 3^o;

Vu l'arrêté royal du 22 novembre 1990 relatif aux diplômes des candidats experts-comptables;