

FEDERALE OVERHEIDSDIENST  
PERSONEEL EN ORGANISATIE

N. 2008 — 3556 (2008 — 3434)

[C — 2008/02122]

28 SEPTEMBER 2008. — Koninklijk besluit betreffende de herstructurering van het Fonds voor spoorweginfrastructuur. — Addendum

In het *Belgisch Staatsblad* van 2 oktober 2008, blz. 52606, moet de volgende tekst bijgevoegd zijn.

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het besluit dat wij de eer hebben ter ondertekening aan Uwe Majesteit voor te leggen, vindt zijn rechtsgrond in de artikelen 12 en 13 van de programmawet van 8 juni 2008. Deze bepalingen machtigen de Koning om diverse maatregelen te nemen teneinde verder te bouwen aan de hervorming van de beheersstructuren van de Belgische spoorweginfrastructuur.

1. Antecedenten en objectieven van de voorgenomen herstructurering

Deze hervorming werd in 2004 en 2005 op gang gebracht door twee basisteksten, namelijk het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur en het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (beide bekrachtigd door de programmawet van 27 december 2004). Ter herinnering, deze hervorming was er in wezen op gericht om een structurele scheiding te realiseren tussen het beheer van de spoorweginfrastructuur en de bedrijfstak spoorvervoer. Dit doel kaderde in de uitvoering van Richtlijn 91/440/EEG van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (zoals gewijzigd bij Richtlijn 2001/12/EG van 26 februari 2001).

Aldus werd de voorheen enkelvoudige Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen met ingang van 1 januari 2005 gesplitst in vier eenheden :

(i) De bestaande vennootschap werd voornamelijk behouden als holdingmaatschappij van de groep, voortaan « NMBS Holding » genoemd.

(ii) De bedrijfstak spoorvervoer van passagiers en goederen werd ingebracht in een nieuwe dochtervennootschap die de naam « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » of afgekort « NMBS » heeft overgenomen.

(iii) Het beheer en de exploitatie van de infrastructuur van het Belgische spoorweginfrastructuur werden krachtens de wet exclusief opgedragen aan een andere dochtervennootschap, « Infrabel » genoemd, die de beheerder van de spoorweginfrastructuur is geworden in de zin van voornoemde Richtlijn 91/440/EEG.

(iv) Ten slotte werden de eigendom van de bestaande spoorweginfrastructuur en een deel van de historische schulden van de NMBS-groep toegewezen aan een nieuwe afzonderlijke entiteit, het Fonds voor spoorweginfrastructuur (hierna het « Fonds »). Het Fonds stelt op zijn beurt deze spoorwegactiva ter beschikking van Infrabel, beheerder van de spoorweginfrastructuur, krachtens een huurcontract op lange termijn.

Werden aldus aan het Fonds toegewezen :

(a) de op 31 december 2004 bestaande spoorweginfrastructuur, voor een totale boekwaarde van 7.182 miljoen euro, met uitzondering evenwel van de onderliggende terreinen die bij Infrabel werden ingebracht;

(b) 34 terreinen, bestemd om te worden verkocht of op een andere manier te worden gevaloriseerd, met een boekwaarde op dezelfde datum van 218 miljoen euro;

(c) de historische schuld voor een totaal bedrag van 7.400 miljoen euro (inclusief 8 miljoen euro gelopen interest op korte termijnschulden).

Overigens, wat de spoorweginfrastructuur betreft, werd het Fonds geconcipieerd als een « gesloten fonds », in die zin dat zijn wettelijke opdrachten niet de realisatie van nieuwe infrastructuur omvatten, aangezien de nieuwe investeringen in infrastructuur vanaf 1 januari 2005 aan Infrabel werden voorbehouden.

De NMBS Holding, de NMBS en Infrabel zijn alle naamloze vennootschappen van publiek recht beheerd door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Het Fonds van zijn kant werd opgericht als een instelling van openbaar nut van categorie B maar werd nadien bij een koninklijk besluit van 10 november 2006 ingedeeld bij de autonome overheidsbedrijven beheerd door de wet van 21 maart 1991, en dit met ingang van 1 januari 2005.

SERVICE PUBLIC FEDERAL  
PERSONNEL ET ORGANISATION

F. 2008 — 3556 (2008 — 3434)

[C — 2008/02122]

28 SEPTEMBRE 2008. — Arrêté royal relatif à la restructuration du Fonds de l'infrastructure ferroviaire. — Addendum

Au *Moniteur belge* du 2 octobre 2008, p. 52606, le texte qui suit doit être ajouté.

RAPPORT AU ROI

Sire,

L'arrêté que nous avons l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté trouve son fondement juridique dans les articles 12 et 13 de la loi-programme du 8 juin 2008. Ces dispositions autorisent le Roi à prendre diverses mesures afin de poursuivre la réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire belge.

1. Antécédents et objectifs de la restructuration envisagée

Cette réforme fut mise en route en 2004 et 2005 par deux textes-clé, à savoir l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'arrêté royal du 18 octobre 2004 portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges (tous deux confirmés par la loi-programme du 27 décembre 2004). Pour rappel, l'axe central de cette réforme était de réaliser la séparation structurelle entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'activité de transport ferroviaire. Cet objectif s'inscrivait dans la mise en œuvre de la Directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires (telle que modifiée par la Directive 2001/12/CE du 26 février 2001).

Ainsi, avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2005, l'ancienne Société nationale des Chemins de fer belges unique a été scindée en quatre unités :

(i) La société existante a été maintenue, pour l'essentiel, comme société holding du groupe, dénommée dorénavant la « SNCB Holding ».

(ii) La branche d'activité du transport ferroviaire de passagers et de marchandises a été apportée à une nouvelle filiale qui a repris la dénomination « Société nationale des Chemins de fer belges » ou « SNCB » en abrégé.

(iii) La gestion et l'exploitation de l'infrastructure du réseau ferroviaire belge ont été confiées en vertu de la loi, à titre exclusif, à une autre filiale, dénommée « Infrabel », qui est devenue le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire au sens de la Directive 91/440/CEE précitée.

(iv) Enfin, la propriété des infrastructures ferroviaires existantes et une partie de l'endettement historique du groupe SNCB ont été attribuées à une nouvelle entité séparée, le Fonds de l'infrastructure ferroviaire (ci-après le « Fonds »). Le Fonds, lui, met ces actifs ferroviaires à la disposition d'Infrabel, en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, en vertu d'un contrat de location à long terme.

Ont ainsi été attribués au Fonds :

(a) les infrastructures ferroviaires existantes au 31 décembre 2004, d'une valeur comptable totale de 7.182 millions d'euros, à l'exclusion toutefois des terrains sous-jacents qui furent apportés à Infrabel;

(b) 34 terrains, destinés à être vendus ou autrement valorisés, d'une valeur comptable de 218 millions d'euros à la même date;

(c) la dette historique d'un montant total de 7.400 millions d'euros (y compris 8 millions d'euros d'intérêts courus sur des dettes à court terme).

Par ailleurs, s'agissant des infrastructures ferroviaires, le Fonds a été conçu comme un « fonds fermé », en ce sens que ses missions légales ne s'étendent pas à la réalisation de nouvelles infrastructures, les nouveaux investissements en infrastructures à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005 étant réservés à Infrabel.

La SNCB Holding, la SNCB et Infrabel sont toutes des sociétés anonymes de droit public régies par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Le Fonds, lui, a été constitué comme un organisme d'intérêt public de la catégorie B mais a ensuite été classé, par un arrêté royal du 10 novembre 2006, parmi les entreprises publiques autonomes régies par la loi du 21 mars 1991, et ce à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005.

De door dit besluit beoogde herstructurering is erop gericht om de in 2004 en 2005 opgezette structuren voor het beheer van de spoorweginfrastructuur te vereenvoudigen. Zij omvat in wezen drie luiken :

a. Overname van de schuld van het Fonds door de Schatkist

De historische spoorweginfrastructuur toegewezen aan het Fonds op 1 januari 2005, die reeds wordt geconsolideerd met de Belgische overheidsschuld in de statistieken gepubliceerd door Eurostat, zal formeel door de Staat worden overgenomen. In acht genomen de sedert 2005 gedane aflossingen gaat het over een bedrag in hoofdsom in de orde van 4.485 miljoen euro per 30 juni 2008.

Deze maatregel beoogt het beheer van deze schuld te rationaliseren door deze te integreren in het beheer van de globale overheidsschuld. Hij laat tevens toe om de moeilijkheden te vermijden die verbonden zijn aan het in evenwicht houden van de rekeningen en cash-flows van het Fonds.

b. Overdracht van de spoorwegactiva van het Fonds aan Infrabel

De huidige opsplitsing van de eigendom van de infrastructuur van het Belgische spoorweginfrastructuur tussen het Fonds (eigenaar van de bestaande infrastructuur per 31 december 2004) en Infrabel (terzelfder tijd beheerder van het spoorweginfrastructuur, eigenaar van de spoorbeddingen en van het merendeel van de terreinen waarop de infrastructuur toebehorend aan het Fonds is gelegen, huurder van deze infrastructuur en zelf eigenaar van de infrastructuur gerealiseerd sedert 1 januari 2005) is een aanhoudende bron van operationele en juridische complicaties.

De Regering wenst dat de volledige infrastructuur die het Belgische spoorweginfrastructuur vormt, gecentraliseerd wordt in handen van Infrabel, autonoom overheidsbedrijf waaraan als enige door de wetgever de opdracht van openbare dienst van het beheer en de exploitatie van het Belgische spoorweginfrastructuur is toevertrouwd. Te dien einde zal de spoorweginfrastructuur die momenteel aan het Fonds toebehoort, aan Infrabel worden overgedragen. Het gaat om een geheel van materiële activa met een nettoboekwaarde, na afschrijvingen sedert 2005, in de orde van 6.412 miljoen euro per 31 december 2007.

c. Bestemming van het Fonds

Na de overdracht van de historische spoorweginfrastructuur en van de spoorweginfrastructuur, wordt de opdracht van het Fonds herleid tot de valorisatie van de zogenaamde « valoriseerbare » terreinen die per 1 januari 2005 aan het Fonds werden overgedragen.

Te dien einde zal het Fonds worden omgezet in naamloze vennootschap en zullen de aandelen die bij die gelegenheid aan de Staat worden toegekend ten belope van het residuaire netto-actief van het Fonds, door de Staat worden ingebracht in het kapitaal van de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (hierna de « FPIM ») met het oog op een rationeel beheer van dit onroerend patrimonium.

d. Commentaar bij en antwoord op de algemene bedenkingen geformuleerd door de Raad van State

In haar advies 45.092/2/V van 3 september 2008, stelt de afdeling wetgeving van de Raad van State de vraag of de overdracht van de spoorweginfrastructuur aan Infrabel, zonder tegenprestatie, gepaard met de overname van de daaraan verbonden historische schuld die momenteel in de boekhouding van het FSI is ingeschreven, wel of niet overheidssteun inhoudt zoals die valt onder artikel 9 van de Richtlijn 91/440/EEG van 29 juli 1991 en die derhalve aan de Europese Commissie vooraf zou moeten worden betekend.

Hier volgen de belangrijkste elementen van antwoord voor deze vraag :

1. Artikel 9 van de Richtlijn 91/440/EEG betreft slechts de vermindering of de afschaffing van de schulden ten voordele van de « spoorwegonderneming », namelijk, volgens de omschrijving van deze term in artikel 3 van diezelfde richtlijn, van de bedrijven waarvan de hoofdvorm het leveren is van spoorwegtransport van goederen en/of reizigers. Infrabel is echter geen spoorweginfrastructuur maar een « beheerder van de infrastructuur », zoals eveneens is omschreven in artikel 3 van de richtlijn.

2. Inderdaad, Infrabel is een entiteit van publiek recht, gecontroleerd door de Staat, waaraan de wetgever exclusief de opdracht van openbaar nut m.n. het beheer van de spoorweginfrastructuur, heeft toevertrouwd. Om die reden is Infrabel, rechtstreeks begunstigde van de overdracht, geen bedrijf dat economische activiteiten uitvoert die openstaan voor concurrentie. De overdracht, zonder tegenprestatie, van spoorweginfrastructuur die toebehoort aan het openbare spoorwegdomein, aan de entiteit van publiek recht, die de exclusieve opdracht heeft deze infrastructuur van openbaar nut op het Belgische grondgebied te beheren, kan bijgevolg de mededinging niet vervalsen door de positie van deze entiteit te versterken ten opzichte van concurrerende bedrijven.

3. Overigens wordt de overheidsfinanciering van de collectieve spoorweginfrastructuur (d.w.z. open voor alle potentiële gebruikers die er volgens de communautaire wetgeving toegang toe dienen te hebben) in het algemeen door de Europese Commissie niet aanzien als overheidssteun ten voordele van de spoorweginfrastructuur (zie o.a. de beslissingen van de Commissie in de dossiers Ferrovie dello Stato en Öresund, Verslag XXV over het concurrentiebeleid 1995, p. 85, nr.175, de brief van de Commissie van 14 januari 1997 betreffende de

La restructuration envisagée par le présent arrêté vise à simplifier les structures mises en place en 2004 et 2005 pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Elle comporte, pour l'essentiel, trois volets :

a. Reprise de la dette du Fonds par le Trésor

La dette ferroviaire historique attribuée au Fonds au 1<sup>er</sup> janvier 2005, qui est déjà consolidée avec la dette publique de la Belgique dans les statistiques publiées par Eurostat, sera formellement reprise par l'Etat. Après les remboursements effectués depuis 2005, il s'agit d'un montant en principal de l'ordre de 4.485 millions d'euros au 30 juin 2008.

Cette mesure vise à rationaliser la gestion de cette dette en intégrant celle-ci dans la gestion de l'ensemble de la dette publique. Elle permet également d'éviter les complexités associées à l'équilibrage des comptes et cash-flows du Fonds.

b. Transfert des actifs ferroviaires du Fonds à Infrabel

Le démembrement actuel de la propriété des infrastructures du réseau ferroviaire belge entre le Fonds (propriétaire des infrastructures existantes au 31 décembre 2004) et Infrabel (en même temps gestionnaire du réseau ferré, propriétaire des assiettes de voies et de la plupart des terrains sur lesquels se trouvent les infrastructures appartenant au Fonds, locataire de ces infrastructures et propriétaire des infrastructures réalisées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005) est source continue de complications opérationnelles et juridiques.

Le Gouvernement souhaite que l'ensemble de l'infrastructure constituant le réseau ferré belge soit centralisé entre les mains d'Infrabel, entreprise publique autonome qui, seule, a été investie par le législateur de la mission d'intérêt public de gérer et d'exploiter le réseau ferré belge. A cet effet, les infrastructures ferroviaires appartenant actuellement au Fonds seront transférées à Infrabel. Il s'agit d'un ensemble d'actifs corporels d'une valeur comptable nette, après amortissements depuis 2005, de l'ordre de 6.412 millions d'euros au 31 décembre 2007.

c. Sort du Fonds

A la suite du transfert de la dette ferroviaire historique et des infrastructures ferroviaires, la mission du Fonds se réduira à la valorisation des terrains dits « valorisables » qui lui ont été transférés au 1<sup>er</sup> janvier 2005.

A cet effet, le Fonds sera transformé en société anonyme et les actions qui, à cette occasion, seront attribuées à l'Etat à concurrence de l'actif net résiduaire du Fonds, seront apportées par l'Etat au capital de la Société fédérale de Participations et d'Investissement (ci-après la « S.F.P.I. ») en vue d'assurer une gestion rationnelle de ce patrimoine immobilier.

d. Commentaires en réponse à l'observation générale formulée par le Conseil d'Etat

Dans son avis 45.092/2/V du 3 septembre 2008, la section de législation du Conseil d'Etat soulève la question de savoir si le transfert de l'infrastructure ferroviaire à Infrabel sans contrepartie, accompagnée de la reprise par l'Etat de la dette historique et afférente actuellement inscrite dans les livres du FIF, implique ou non une aide d'Etat qui relève de l'article 9 de la Directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991 et devrait dès lors être préalablement notifiée à la Commission européenne.

Voici les principaux éléments de réponse à cette question :

1. L'article 9 de la Directive 91/440/CEE ne concerne que la réduction ou l'annulation de dettes en faveur d' « entreprises ferroviaires », c'est-à-dire, selon la définition de ce terme à l'article 3 de la même directive, des entreprises dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport ferroviaire de marchandises et/ou de voyageurs. Or, Infrabel n'est pas une entreprise ferroviaire mais le « gestionnaire de l'infrastructure », tel qu'également défini à l'article 3 de la directive.

2. En effet, Infrabel est une entité de droit public, contrôlée par l'Etat, à laquelle le législateur a confié, à titre exclusif, la mission d'intérêt public de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. A ce titre, Infrabel, bénéficiaire direct du transfert, n'est pas une entreprise exerçant des activités économiques ouvertes à la concurrence. Le transfert, sans contrepartie, d'infrastructures ferroviaires appartenant au domaine public ferroviaire à l'entité de droit public investie par la loi de la gestion exclusive de ces infrastructures dans l'intérêt public sur le territoire belge, n'est donc pas susceptible de fausser la concurrence en renforçant la position de cette entité par rapport à des entreprises concurrentes.

3. Par ailleurs, de manière générale, le financement public d'infrastructures ferroviaires collectives (c'est-à-dire ouvertes à tous usagers potentiels qui doivent y avoir accès selon la législation communautaire) est considéré par la Commission européenne comme ne constituant pas des aides d'Etat en faveur d'entreprises ferroviaires (voy., entre autres, les décisions de la Commission dans les dossiers Ferrovie dello Stato et Öresund, XXVe Rapport sur la politique de concurrence 1995, p. 85, n° 175, la lettre de la Commission du 14 janvier 1997 relative au

financiering van de Belgische HST infrastructuur, de Mededeling van de Commissie : Communautaire Richtlijnen voor de Overheidssteun aan Spoorwegondernemingen, PB nr. 184, 22 juli 2008, p.17, punt 25).

4. Dat Infrabel deel uitmaakt van de NMBS-Groep en indirect verbonden blijft aan de spoorwegonderneming NMBS verandert niets aan deze analyse :

(i) Juridisch gezien en volgens de boekhoudnormen IAS 27, wordt Infrabel niet gecontroleerd door de NMBS Holding, maar door de Staat.

(ii) Het feit dat ze behoort tot de NMBS-Groep, houdt dus duidelijk niet in dat een voordeel toegestaan aan Infrabel automatisch ook overheidshulp betekent ten voordele van een zustervenootschap zoals de NMBS. Opdat dit het geval zou zijn, moet de overdracht zonder tegenprestatie, waarvan Infrabel geniet, aanleiding geven tot financiële stromen of andere selectieve voordelen ten voordele van de NMBS. Dit is hier niet het geval.

(iii) Er wordt inderdaad overwogen de besparing op de jaarlijkse huur van 300 miljoen EURO die Infrabel uit de transactie haalt, gedeeltelijk te compenseren door een verlaging van de vergoeding door de spoorwegondernemingen te betalen. De werkhypothese is echter dat deze verlaging op proportionele wijze zou worden toegepast, en niet discriminerend voor het geheel van de netwerkgebruikers en dat die derhalve geen enkel selectief voordeel zou opleveren aan een operator, of het nu gaat om de NMBS of een andere operator.

5. Het feit dat op boekhoudkundig vlak in België, de opname van de infrastructuur in de activa van Infrabel, gepaard gaat met de opname van een overeenstemmend bedrag in de rubriek « Kapitaalsubsidies » van het passief van haar balans, is niet relevant voor de analyse van de maatregel in het licht van de Europese regels betreffende de overheidssteun.

Integendeel, volgens de ISR 95 Bnormen zal de registratie van de verrichting in de Belgische Nationale Rekeningen geen impact hebben op het vorderingsaldo van de overheid, zoals door het Instituut voor Nationale Rekeningen werd bevestigd in zijn schrijven van 4 juli 2008.

6. De Europese Commissie heeft de overdracht van de historische schuld aan het FSI op 1 januari 2005, steeds aanzien als een overname van deze schulden door de Staat vanaf het jaar 2005. Bijgevolg heeft Eurostat de historische schuld, toegewezen aan het FSI, vanaf 2005 steeds aangerekend als deel uitmakende van de Belgische openbare schuld.

## 2. Artikelsgewijze commentaar

Artikel 1 bewerkstelligt de overdracht van de spoorwegactiva van het Fonds aan Infrabel. Deze overdracht zal van rechtswege gebeuren, en zal tegenstelbaar zijn aan derden zonder enige ander formaliteit, vanaf de inwerkingtreding van deze bepaling op de datum vastgesteld door de Koning (artikel 25, eerste lid, 1<sup>o</sup>). De betreffende activa bestaan uit de spoorweginfrastructuur die op 1 januari 2005 aan het Fonds werd overgedragen en waarvan de lijst gevoegd is bij het koninklijk besluit van 28 januari 2005 ter aanvulling van de lijst van activa bedoeld in artikel 454, § 2, tweede lid van de programmawet van 22 december 2003 overgedragen door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur. Deze activa omvatten niet de bovenvermelde « valoriseerbare » terreinen, die bij het Fonds blijven om te worden verkocht of op een andere manier te worden gevaloriseerd, noch bepaalde buiten gebruik gestelde spoorwegactiva gelegen op terreinen toebehorend aan de NMBS Holding, die artikel 2 van dit besluit aan deze laatste overdraagt.

In een advies van 30 juni 2008 heeft het Instituut voor de Nationale Rekeningen bevestigd dat de registratie van deze overdrachten in de nationale rekeningen geen weerslag zal hebben op het vorderingsaldo van de federale overheid.

Artikel 3 voorziet in de opstelling van inventarissen van de overgedragen goederen en regelt de betreffende onroerende publiciteit.

Artikel 4 bepaalt dat de overdrachten gebeuren met behoud van de persoonlijke en zakelijke rechten van derden op de overgedragen goederen. Deze bepaling beoogt onder andere om de continuïteit te verzekeren van bepaalde rechten die door de NMBS Holding zijn verleend in het kader van complexe financieringsoperaties betreffende bepaalde HST-lijnen.

Artikel 5 regelt de fiscale behandeling van de overdrachten, dit met toepassing van artikel 12, 7<sup>o</sup>, van de programmawet van 8 juni 2008. De voorgestelde behandeling is logisch en billijk en komt overeen met die van de oorspronkelijke overdracht naar het Fonds (artikel 14, § 4, van voornoemd koninklijk besluit van 14 juni 2004).

Artikel 6 regelt de boekhoudkundige verwerking van de verwerving van de activa in de rekeningen van Infrabel. Deze bepaling voorziet in het bijzonder dat aan de overeenstemmende aangroei van het actief van Infrabel een tegenboeking zal beantwoorden op post « Kapitaalsubsidies » (post VI van het passief) waarvan het bedrag in resultaat wordt genomen volgens het ritme van de afschrijvingen op de verworven materiële vaste activa. Ter herinnering, een analoge benadering wordt gevolgd voor de nieuwe investeringen van openbaar nut binnen de NMBS-groep krachtens artikel 355 van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen.

financement de l'infrastructure TGV belge, et Communication de la Commission : Lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires, JO n° C184, 22 juillet 2008, p. 17, point 25).

4. Le fait qu'Infrabel fait partie du groupe SNCB et reste indirectement liée à l'entreprise ferroviaire SNCB ne change pas cette analyse :

(i) Au sens juridique et au sens de la norme comptable IAS 27, Infrabel n'est pas contrôlée par la SNCB Holding, mais par l'Etat.

(ii) L'appartenance au groupe SNCB n'implique bien évidemment pas qu'un avantage consenti à Infrabel se traduit automatiquement en une aide d'Etat en faveur d'une société-sœur comme la SNCB. Pour qu'il soit ainsi, il faut que le transfert sans contrepartie dont bénéficie Infrabel donne lieu à des flux financiers ou à d'autres avantages sélectifs en faveur de la SNCB. Tel n'est pas le cas en l'occurrence.

(iii) Il est vrai qu'il est envisagé que l'économie du loyer annuel de EUR 300 millions qu'Infrabel retire de l'opération, pourra être compensée pour partie par une diminution des redevances payables par les entreprises ferroviaires. Cependant, l'hypothèse de travail est que cette diminution s'appliquera de manière proportionnelle et non-discriminatoire à l'ensemble des utilisateurs du réseau et ne comportera dès lors aucun avantage sélectif à un opérateur, que ce soit la SNCB ou un autre.

5. Le fait que, sur le plan comptable belge, l'inscription des infrastructures à l'actif d'Infrabel s'accompagne de l'inscription d'un montant correspondant à la rubrique « VI. Subsidies en capital » du passif de son bilan est sans pertinence pour l'analyse de la mesure au regard des règles européennes en matière d'aides d'Etat.

A l'opposé, selon les normes SEC 95, l'enregistrement de l'opération dans les comptes nationaux belges n'aura pas d'impact sur le besoin/la capacité de financement, ainsi qu'il a été confirmé par l'Institut des Comptes Nationaux dans son courrier du 4 juillet 2008.

6. La Commission européenne a toujours considéré le transfert de la dette historique au FIF au 1<sup>er</sup> janvier 2005 comme impliquant une reprise de ces dettes par l'Etat dès l'année 2005. En conséquence, Eurostat a compté la dette historique attribuée au FIF comme faisant partie de la dette publique belge dès 2005.

## 2. Commentaire des articles

L'article 1<sup>er</sup> opère le transfert des actifs ferroviaires du Fonds à Infrabel. Ce transfert s'effectuera de plein droit, et sera opposable aux tiers sans autre formalité, dès l'entrée en vigueur de cette disposition à la date fixée par le Roi (article 25, premier alinéa, 1<sup>o</sup>). Les actifs en question sont les infrastructures ferroviaires qui ont été transférées au Fonds au 1<sup>er</sup> janvier 2005 et dont la liste est annexée à l'arrêté royal du 28 janvier 2005 complétant la liste des actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2 de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire. Ces actifs ne comprennent pas les terrains « valorisables » mentionnés ci-dessus, qui seront maintenus au sein du Fonds et seront vendus ou autrement valorisés par celui-ci, ni certains actifs ferroviaires désaffectés situés sur des terrains appartenant à la SNCB Holding, que l'article 2 du présent arrêté transfère à celle-ci.

Dans un avis du 30 juin 2008, l'Institut des Comptes nationaux a confirmé que l'enregistrement de ces transferts dans les comptes nationaux n'aura pas d'effet sur le solde de financement des pouvoirs publics fédéraux.

L'article 3 prévoit l'établissement d'inventaires des biens transférés et règle la publicité foncière y afférente.

L'article 4 précise que les transferts se font avec maintien des droits personnels et réels des tiers portant sur les biens transférés. Cette disposition vise entre autres à assurer la continuité de certains droits concédés par la SNCB Holding dans le cadre d'opérations de financement complexes relatives à certaines lignes T.G.V.

L'article 5 règle le traitement fiscal des transferts, et ce, en application de l'article 12, 7<sup>o</sup>, de la loi-programme du 8 juin 2008. Le traitement proposé est logique et équitable et correspond à celui du transfert initial au Fonds (article 14, § 4, de l'arrêté royal du 14 juin 2004 précité).

L'article 6 définit le traitement comptable de l'acquisition des actifs dans les comptes d'Infrabel. En particulier, cette disposition prévoit que l'accroissement correspondant de l'actif d'Infrabel sera contrebalancé par un poste « Subsidies en capital » (rubrique VI du passif) dont le montant sera pris en résultat au fur et à mesure des amortissements sur les actifs corporels acquis. Pour rappel, une approche analogue est suivie pour les nouveaux investissements d'intérêt public au sein du groupe SNCB en vertu de l'article 355 de la loi du 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses.



Om tegemoet te komen aan de opmerking van de Raad van State inzake artikel 6, § 2, tweede lid, is bepaald dat de daarin bedoelde overeenkomst moet worden goedgekeurd bij koninklijk besluit. Dit laat toe rekening te houden met de resultaten van de aan gang zijnde analyse van de vereisten gesteld voor de overgang naar IFRS-boekhoudnormen gepland vanaf het boekjaar 2010.

Artikel 7 definieert de rechten die Infrabel verwerft op de spoorwegactiva gelegen op terreinen die haar niet toebehoren. In ons recht wordt de afzonderlijke eigendom van constructies gelegen op het terrein van anderen opgevat als een recht van opstal. Terwijl het opstalrecht in principe niet kan worden gevestigd voor een periode langer dan 50 jaar (artikel 4 van de wet van 10 januari 1824 betreffende het recht van opstal), wordt algemeen aangenomen dat deze maximumduur niet van toepassing is op het opstalrecht verleend aan rechtspersonen van publiek recht voor constructies van het openbaar domein (cf. Brussel, 2 april 1980, Rev. Not., 1981, p. 364). In het belang van de rechtszekerheid bepaalt artikel 7 dat het recht van Infrabel op de betreffende constructies blijft bestaan voor de volledige duur van de aanwending van deze goederen voor de collectieve infrastructuur die het Belgische spoorwegnet uitmaakt en wordt beheerd door Infrabel in het openbaar belang.

Wat de activa betreft die gelegen zijn op de zogenaamde « valoriseerbare » terreinen toebehorend aan het Fonds, deze activa worden eveneens overgedragen aan Infrabel krachtens artikel 1, § 1, voor zover het gaat om spoorwegactiva in de zin van artikel 1, § 2. Op deze activa blijven de bijzondere bepalingen opgenomen in bijlage 1.3 van het koninklijk besluit van 30 december 2004 van toepassing, en in artikel 7, § 4, wordt gepreciseerd dat artikel 7 geen afbreuk doet aan die bepalingen.

Artikel 8 bewerkstelligt de overname door de Staat van de schulden die aan het Fonds werden toegewezen op 1 januari 2005. Als gevolg daarvan zal deze historische spoorschuld formeel worden geïntegreerd in de Belgische overheidsschuld (zoals sedert 2005 verwerkt in de statistieken opgesteld door Eurostat). Het nog uitstaand saldo per 30 juni 2008 was in de orde van 4.485 miljoen euro in hoofdsom. De over te nemen schuld blijft dus onder de grens van 4.527.616.791,48 euro bepaald door artikel 12, 1°, van de programmawet van 8 juni 2008. De vroegere bepaling die de overname van deze schulden regelt, namelijk artikel 492 van de programmawet van 24 december 2002, wordt opgeheven door artikel 20 van dit besluit.

De artikelen 9 tot 15 regelen de omzetting van het Fonds in naamloze vennootschap en de inbreng door de Staat van zijn aandelen van het Fonds in het kapitaal van de FPIM. Het komt aan de FPIM toe de nodige schikkingen te treffen om na de realisatie van de inbreng te zorgen voor de benoeming of herbenoeming van de bestuurders en één of meer commissarissen van het Fonds.

De artikelen 16 tot 23 heffen sommige bepalingen op die thans van toepassing zijn op het Fonds doch niet langer aangepast zijn aan zijn nieuw statuut. De artikelen 20, 21, 23 en 25 werden aangepast rekening houdende met de opmerkingen van de Raad van State.

Artikel 24 is een clause van continuïteit van de contracten analoog aan deze van artikel 16, eerste lid, van het koninklijk besluit van 14 juni 2004 en van artikel 39, eerste lid, van het koninklijk besluit van 18 oktober 2004.

Artikel 25 ten slotte regelt de inwerkingtreding van de bepalingen van dit besluit. Het machtigt inzonderheid de Koning om de datum te bepalen van de inwerkingtreding van de artikelen 1, 2 en 8 en dus de effectieve datum van de overdrachten die daarin worden bepaald. Deze flexibiliteit is nodig omwille van diverse voorbereidingswerken die vóór deze overdrachten moeten worden uitgevoerd, en die verschillende maanden in beslag kunnen nemen.

Wij hebben de eer te zijn,

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

De Minister van Financiën,  
D. REYNDERS

De Minister van Overheidsbedrijven,  
Mevr. I. VERVOTTE

Afin de prendre en compte de la remarque du Conseil d'Etat relative à l'article 6, § 2 dernier alinéa, il est prévu que la convention visée devra être approuvée par arrêté royal. Ceci permettra de tenir compte des résultats des analyses en cours des conditions imposées pour le passage aux normes comptables I.F.R.S. planifié à partir de l'exercice comptable 2010.

L'article 7 définit les droits qu'Infrabel acquiert sur les actifs ferroviaires qui se trouvent sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Dans notre droit, la propriété séparée de constructions situées sur le terrain d'autrui s'analyse comme un droit de superficie. Alors que le droit de superficie ne peut en principe être établi pour une durée supérieure à 50 ans (article 4 de la loi du 10 janvier 1824 sur le droit de superficie), il est généralement admis que cette durée maximale ne s'applique pas au droit de superficie octroyé à des personnes morales de droit public pour des constructions relevant du domaine public (cf. Bruxelles, 2 avril 1980, Rev. Not., 1981, p. 364). Dans l'intérêt de la sécurité juridique, l'article 7 précise que le droit d'Infrabel sur les constructions en question subsiste pour toute la durée de l'affectation de ces biens à l'infrastructure collective que constitue le réseau ferré belge géré par Infrabel dans l'intérêt public.

S'agissant des actifs situés sur les terrains dits « valorisables » appartenant au Fonds, ces actifs sont également transférés à Infrabel en vertu de l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, pour autant qu'ils constituent des actifs ferroviaires au sens de l'article 1<sup>er</sup>, § 2. Ces actifs restent cependant soumis aux dispositions spéciales prévues à l'annexe 1.3 de l'arrêté royal du 30 décembre 2004, et il est précisé à l'article 7, § 4, que l'article 7 est sans préjudice de ces dispositions.

L'article 8 opère la reprise par l'Etat des dettes attribuées au Fonds au 1<sup>er</sup> janvier 2005. En conséquence, cet endettement ferroviaire historique sera formellement intégré dans la dette publique belge (comme il a été traité depuis 2005 dans les statistiques établies par Eurostat). Le solde restant dû au 30 juin 2008 était de l'ordre de 4.485 millions d'euros en principal. L'endettement à reprendre reste donc au-dessous de la limite de 4.527.616.791,48 euros autorisée par l'article 12, 1°, de la loi-programme du 8 juin 2008. L'ancienne disposition régissant cette reprise de dettes, à savoir l'article 492 de la loi-programme du 24 décembre 2002, est abrogée par l'article 20 du présent arrêté.

Les articles 9 à 15 organisent la transformation du Fonds en société anonyme et l'apport par l'Etat de ses actions du Fonds au capital de la SFPI. Il incombera à celle-ci de prendre les dispositions nécessaires pour assurer, dès la réalisation de l'apport, l'élection ou la réélection des administrateurs et d'un ou plusieurs commissaires du Fonds.

Les articles 16 à 23 abrogent certaines dispositions qui régissent aujourd'hui le Fonds mais ne sont plus adaptées à son nouveau statut. Les articles 20, 21, 23 et 25 ont été adaptés à la lumière des observations du Conseil d'Etat.

L'article 24 est une clause de continuité des contrats analogue à celle de l'article 16, premier alinéa, de l'arrêté royal du 14 juin 2004 et de l'article 39, premier alinéa, de l'arrêté royal du 18 octobre 2004.

Enfin, l'article 25 règle l'entrée en vigueur des dispositions du présent arrêté. Il permet notamment au Roi de fixer la date d'entrée en vigueur des articles 1<sup>er</sup>, 2 et 8 et donc la date de prise d'effet des transferts qui y sont prévus. Cette flexibilité est nécessaire en raison des divers travaux préparatoires à effectuer préalablement à ces transferts et qui risquent de prendre plusieurs mois.

Nous avons l'honneur d'être,

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

Le Ministre des Finances,  
D. REYNDERS

La Ministre des Entreprises publiques,  
Mme I. VERVOTTE

**Advies 45.092/2/V van 3 september 2008  
van de afdeling wetgeving  
van de Raad van State**

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede vakantiekamer, op 8 augustus 2008 door de Minister van Overheidsbedrijven verzocht haar, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit « betreffende de herstructurering van het Fonds voor spoorweginfrastructuur », heeft het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

**Algemene opmerking**

Het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur heeft het beheer van de spoorweginfrastructuur toevertrouwd aan het autonoom overheidsbedrijf Infrabel, dochtervennootschap van de NMBS Holding. De activiteit van het spoorvervoer is harerzijds toevertrouwd aan de « nieuwe » Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (hierna de « NMBS » genoemd), een tweede dochtervennootschap van de NMBS Holding. Teneinde de schuldenlast van de aldus opgerichte NMBS-groep te verlichten, is een deel van de schuld van de vroegere NMBS overgeheveld naar het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, een instelling van openbaar nut ingedeeld in categorie B, die achteraf omgevormd is tot een autonoom overheidsbedrijf (1).

De eigendom van de spoorweginfrastructuur is eveneens overgeheveld naar het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, « voor een totale waarde gelijk aan het totale bedrag van de schulden en andere passiva » die zijn overgeheveld (2).

Het onderzochte ontwerp strekt ertoe de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur nogmaals te hervormen, waarbij naar Infrabel de eigendom van de spoorweginfrastructuur wordt overgeheveld die deze dochtervennootschap exploiteert. Er moet worden onderzocht of deze teruggave van de eigendom van de spoorweginfrastructuur aan een vennootschap van de NMBS-groep, gepaard gaande met de overname, door de Staat, van de schuld die daaraan gekoppeld was bij de oprichting van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, al dan niet tot de werkingssfeer behoort van artikel 9 van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, waarvan de leden 1 tot 3 bepalen :

« Artikel 9.

1. De Lid-Staten voeren, samen met de bestaande openbare spoorwegondernemingen, passende mechanismen in om de schuldenlast van deze ondernemingen te helpen terugbrengen tot een niveau dat geen belemmering vormt voor een gezond financieel beheer, en om de financiële situatie van die ondernemingen te saneren.

2. Daartoe kunnen de Lid-Staten de nodige maatregelen nemen, opdat binnen de boekhouding van deze ondernemingen een afzonderlijke schulddelgingsdienst wordt ingesteld.

Alle leningen van de onderneming ter financiering van investeringen en ter dekking van overschrijdingen van exploitatie-uitgaven welke het gevolg zijn van activiteiten op het gebied van het spoorwegvervoer of van het beheer van de spoorweginfrastructuur, kunnen bij de passiva van deze dienst worden geboekt totdat de schuld is afgelost. De schulden uit activiteiten van dochterondernemingen kunnen niet in aanmerking worden genomen.

3. De toekenning van steun van de Lid-Staten voor het aflossen van de in dit artikel bedoelde schulden geschiedt met inachtneming van de artikelen 77, 87 en 88 van het Verdrag.

(...). »

**Avis 45.092/2/V du 3 septembre 2008  
de la section de législation  
du Conseil d'Etat**

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par la Ministre des Entreprises publiques, le 8 août 2008, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal « relatif à la restructuration du Fonds de l'infrastructure ferroviaire », a donné l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

**Observation générale**

L'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, a confié la gestion de l'infrastructure ferroviaire à l'entreprise publique autonome Infrabel, filiale de la SNCB Holding. L'activité de transport ferroviaire a, quant à elle, été confiée à la « nouvelle » Société nationale des chemins de fer belges (ci-après dénommée : SNCB), seconde filiale de la SNCB Holding. Afin de diminuer l'endettement du groupe SNCB ainsi créé, une partie de la dette de l'ancienne SNCB a été transférée au Fonds de l'infrastructure ferroviaire, organisme d'intérêt public de catégorie B ultérieurement transformé en entreprise publique autonome (1).

La propriété de l'infrastructure ferroviaire a également été transférée au Fonds de l'infrastructure ferroviaire « pour une valeur totale correspondant au montant total des dettes et autres passifs » transférés (2).

Le projet examiné vise à réformer à nouveau les structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, en transférant à Infrabel la propriété de l'infrastructure ferroviaire qu'elle exploite. Il convient d'examiner si cette restitution, à une société du groupe SNCB, de la propriété de l'infrastructure ferroviaire, accompagnée par la reprise par l'Etat de la dette qui y avait été liée lors de la création du Fonds de l'infrastructure ferroviaire, entre ou non dans le champ d'application de l'article 9 de la Directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, dont les paragraphes 1<sup>er</sup> à 3 disposent :

« Article 9.

1. Les Etats membres mettent en place, conjointement avec les entreprises ferroviaires publiques existantes, des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement de ces entreprises jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une gestion financière saine et pour réaliser l'assainissement de la situation financière de celles-ci.

2. A cette fin, les Etats membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour que soit créé, au sein de la comptabilité de ces entreprises, un service distinct d'amortissement des dettes.

Au passif de ce service peuvent être transférés, jusqu'à extinction, tous les emprunts de l'entreprise contractés tant pour le financement des investissements que pour la couverture d'excédents de dépenses d'exploitation résultant de l'activité de transport par chemin de fer ou de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les dettes provenant d'activités de filiales ne peuvent pas être prises en compte.

3. L'octroi des aides des Etats membres destinées à l'annulation des dettes visées au présent article se fait dans le respect des articles 73, 87 et 88 du traité.

(...). »

Daaromtrent om uitleg gevraagd, hebben de gemachtigden van de minister geantwoord :

« Il nous paraît exclu que le transfert, sans contrepartie, d'infrastructures ferroviaires à Infrabel implique une aide d'Etat relevant de l'article 87 du Traité CE. Il s'agit en effet d'infrastructures collectives, appartenant au domaine public ferroviaire, qui, dans le cadre d'une réorganisation de missions légales parmi des institutions du secteur public, sont transférées, par ordre de l'autorité publique, à une entité de droit public, contrôlée par l'Etat, à laquelle le législateur a confié, à titre exclusif, la mission d'intérêt public de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. A ce titre, Infrabel, en tant que bénéficiaire direct du transfert, n'est pas une entreprise exerçant des activités économiques ouvertes à la concurrence.

L'article 9 de la Directive 91/440/CEE ne concerne que la réduction ou l'annulation de dettes en faveur d'« entreprises ferroviaires », c'est-à-dire, selon la définition de ce terme à l'article 3 de la même directive, des entreprises dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport ferroviaire de marchandise et/ou de voyageurs. Or, Infrabel n'est pas une entreprise ferroviaire mais le « gestionnaire de l'infrastructure », tel qu'également défini à l'article 3 de la directive. A ce titre, elle n'est pas active sur un marché ouvert à la concurrence et le transfert sans contrepartie (c'est-à-dire sans transfert des dettes du FIF qui, elles, sont reprises par l'Etat) n'est donc pas susceptible de renforcer la position d'une entreprise par rapport à des entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires.

De manière générale, le financement public d'infrastructures ferroviaires collectives (c'est-à-dire ouvertes à tous usagers potentiels qui doivent y avoir accès selon la législation communautaire) est considéré par la Commission comme ne constituant pas des aides d'Etat en faveur d'entreprises ferroviaires (voy. Communication de la Commission : Lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires, JO n° C 184, 22 juillet 2008, p. 17, point 25; voy. également le point 3 ci-après).

On notera, enfin, que la Commission européenne (Eurostat) a toujours considéré le transfert des dettes au FIF au 1<sup>er</sup> janvier 2005 comme impliquant déjà une reprise de ces dettes par l'Etat dès l'année 2005.

Ce transfert vers Infrabel n'implique pas une aide indirecte en faveur de la SNCB Holding ou de la SNCB, au sens de l'article 87 du Traité CE, dans la mesure où il ne donne pas effectivement lieu à des flux financiers vers la SNCB Holding ou la SNCB.

Il est vrai que l'économie qu'Infrabel retire du transfert, à savoir l'économie du loyer de 300 millions, sera compensée pour partie par une diminution des redevances payables par les entreprises ferroviaires. Cependant, l'hypothèse de travail est que cette diminution s'appliquera de manière proportionnelle et non-discriminatoire à l'ensemble des utilisateurs du réseau et ne comportera dès lors aucun avantage sélectif à un opérateur, que ce soit la SNCB ou un autre. »

Er kan immers worden beschouwd dat de bij het onderzochte ontwerp beoogde overheveling van de eigendom van de spoorweginfrastructuur tussen het Fonds voor Spoorweginfrastructuur en Infrabel op zichzelf gezien geen staatssteun aan een spoorwegmaatschappij vormt. Evenwel moet met de volgende aspecten rekening worden gehouden :

— deze operatie maakt deel uit van een ruimere hervorming, die in verscheidene opeenvolgende fases thans ertoe leidt dat de « historische » schuld van de vroegere NMBS formeel overgenomen wordt door de Belgische Staat;

— de overheveling van de eigendom van de infrastructuur, alsook de daaruit voortvloeiende besparing op het stuk van de door Infrabel aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur opnieuw overgedragen heffingen voor het gebruik van die infrastructuur, komen weliswaar ten goede aan Infrabel, dat geen spoorwegmaatschappij is in de zin van het communautaire recht, maar Infrabel is een onderdeel van de NMBS-groep en blijft verbonden aan het spoorbedrijf NMBS (3);

Interrogés sur ce point, les délégués du ministre ont répondu :

« Il nous paraît exclu que le transfert, sans contrepartie, d'infrastructures ferroviaires à Infrabel implique une aide d'Etat relevant de l'article 87 du Traité CE. Il s'agit en effet d'infrastructures collectives, appartenant au domaine public ferroviaire, qui, dans le cadre d'une réorganisation de missions légales parmi des institutions du secteur public, sont transférées, par ordre de l'autorité publique, à une entité de droit public, contrôlée par l'Etat, à laquelle le législateur a confié, à titre exclusif, la mission d'intérêt public de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. A ce titre, Infrabel, en tant que bénéficiaire direct du transfert, n'est pas une entreprise exerçant des activités économiques ouvertes à la concurrence.

L'article 9 de la Directive 91/440/CEE ne concerne que la réduction ou l'annulation de dettes en faveur d'« entreprises ferroviaires », c'est-à-dire, selon la définition de ce terme à l'article 3 de la même directive, des entreprises dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport ferroviaire de marchandise et/ou de voyageurs. Or, Infrabel n'est pas une entreprise ferroviaire mais le « gestionnaire de l'infrastructure », tel qu'également défini à l'article 3 de la directive. A ce titre, elle n'est pas active sur un marché ouvert à la concurrence et le transfert sans contrepartie (c'est-à-dire sans transfert des dettes du FIF qui, elles, sont reprises par l'Etat) n'est donc pas susceptible de renforcer la position d'une entreprise par rapport à des entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires.

De manière générale, le financement public d'infrastructures ferroviaires collectives (c'est-à-dire ouvertes à tous usagers potentiels qui doivent y avoir accès selon la législation communautaire) est considéré par la Commission comme ne constituant pas des aides d'Etat en faveur d'entreprises ferroviaires (voy. Communication de la Commission : Lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires, JO n° C 184, 22 juillet 2008, p. 17, point 25; voy. également le point 3 ci-après).

On notera, enfin, que la Commission européenne (Eurostat) a toujours considéré le transfert des dettes au FIF au 1<sup>er</sup> janvier 2005 comme impliquant déjà une reprise de ces dettes par l'Etat dès l'année 2005.

Ce transfert vers Infrabel n'implique pas une aide indirecte en faveur de la SNCB Holding ou de la SNCB, au sens de l'article 87 du Traité CE, dans la mesure où il ne donne pas effectivement lieu à des flux financiers vers la SNCB Holding ou la SNCB.

Il est vrai que l'économie qu'Infrabel retire du transfert, à savoir l'économie du loyer de 300 millions, sera compensée pour partie par une diminution des redevances payables par les entreprises ferroviaires. Cependant, l'hypothèse de travail est que cette diminution s'appliquera de manière proportionnelle et non-discriminatoire à l'ensemble des utilisateurs du réseau et ne comportera dès lors aucun avantage sélectif à un opérateur, que ce soit la SNCB ou un autre. »

Il peut, en effet, être considéré que le transfert de la propriété de l'infrastructure ferroviaire que le projet examiné vise à réaliser entre le Fonds de l'infrastructure ferroviaire et Infrabel, ne constitue pas, pris isolément, une aide d'Etat à une entreprise ferroviaire. Il doit, toutefois, être tenu compte des données suivantes :

— cette opération prend place dans un processus de réforme plus large et qui, en plusieurs phases successives, aboutit maintenant à la reprise formelle de la dette « historique » de l'ancienne SNCB par l'Etat belge;

— même si le transfert de la propriété de l'infrastructure, et l'économie qui en résulte en termes de redevances d'utilisation rétrocédées par Infrabel au Fonds de l'infrastructure ferroviaire profitent à Infrabel, laquelle n'est pas une entreprise ferroviaire au sens du droit communautaire, celle-ci fait partie du groupe SNCB et reste liée à l'entreprise ferroviaire SNCB (3);

— ook artikel 6, § 2, van het onderzochte ontwerp noemt de erin beoogde overheveling van infrastructuur uit boekhoudkundig oogpunt « kapitaalsubsidies ».

Tot slot rijst de vraag, zoals daarop wordt gealludeerd in het antwoord van de gemachtigden van de minister, of het in het vooruitzicht gestelde mechanisme uit financieel oogpunt voor Infrabel geen staatssteun zou betekenen in zoverre zulks een weerslag zou hebben op de economische uitwisseling op de markt van het spoorvervoer tussen de lidstaten.

Gelet op die gegevens, waaruit niet met zekerheid blijkt dat het onderzochte ontwerp niet binnen de werkingssfeer van artikel 9 van de voornoemde richtlijn 91/440/EEG valt, zou de steller van het ontwerp er goed aan doen de procedure van in kennisstelling van de Commissie in gang te zetten die wordt voorgeschreven bij artikel 88, lid 3, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (4).

#### Bijzondere opmerkingen

##### Dispositief

##### Artikel 6

Artikel 6, § 2, tweede lid, van het ontwerp bepaalt :

« Een overeenkomst te sluiten tussen de Staat, vertegenwoordigd door de minister bevoegd voor de overheidsbedrijven, en Infrabel bepaalt de gevallen waarin Infrabel verplicht kan worden tot teruggave van kapitaalsubsidies betreffende activa die haar krachtens artikel 1 werden overgedragen en die niet langer zouden worden aangewend voor haar opdrachten van openbare dienst op het gebied van het beheer van de spoorweginfrastructuur, alsook de nadere regels van een dergelijke teruggave. »

Het staat aan de steller van het ontwerp om bij de tenuitvoerlegging van de bevoegdheid die de artikelen 12 en 13 van de programmawet van 8 juni 2008 hem verlenen, zelf de eventuele specifieke regels vast te leggen die toepasselijk zijn op de teruggave van de naar Infrabel overgehevelde « kapitaalsubsidies betreffende activa », daar de vaststelling van die regels niet kan worden gesubdelegeerd aan de bevoegde minister en nog minder bij wege van een overeenkomst kan worden geregeld.

##### Artikel 20

In artikel 20 van het ontwerp moet worden gepreciseerd dat het de programmawet (I) van 24 december 2002 betreft.

##### Artikel 21

In artikel 21 van het ontwerp moet worden toegevoegd dat het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004 is bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004.

##### Artikel 23

Artikel 23, 5°, van het ontwerp strekt tot de opheffing van het koninklijk besluit van 1 september 2005 tot vaststelling van een bezoldiging van een regeringscommissaris bij het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (5).

De gemachtigde ambtenaar heeft het volgende geantwoord op de vraag of er geen grond bestaat om eveneens het koninklijk besluit van 1 september 2005 tot vaststelling van de bezoldiging van een regeringscommissaris bij Infrabel en bij het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (6) te wijzigen (gedeeltelijke opheffing) :

« Il y a lieu de tenir compte de l'existence d'un nouvel arrêté royal du 25 juillet 2008 « portant nomination d'un Commissaire du Gouvernement près le Fonds de l'Infrastructure ferroviaire ». (Il s'agit d'un arrêté royal nommant Monsieur Michel Ballon comme Commissaire du gouvernement à la place de Mme Servaty).

— en son article 6, § 2, le projet examiné qualifie lui-même, d'un point de vue comptable, le transfert d'infrastructure qu'il vise à réaliser de « subsides en capital ».

Se pose enfin, comme la réponse des délégués du ministre y fait allusion, la question de savoir si l'impact financier du mécanisme en projet, dans le chef d'Infrabel, ne serait pas constitutif d'une aide d'Etat dans la mesure où les échanges économiques dans le marché des transports ferroviaires pourraient être affectés au niveau des transports entre les Etats membres.

Compte tenu de ces éléments, qui ne permettent pas d'établir d'une manière certaine que le projet examiné n'entre pas dans le champ d'application de l'article 9 de la directive 91/440/CEE, précitée, il doit être conseillé à son auteur de mettre en oeuvre la procédure d'information de la Commission prévue par l'article 88, paragraphe 3, du Traité instituant la Communauté européenne (4).

#### Observations particulières

##### Dispositif

##### Article 6

L'article 6, § 2, alinéa 2, du projet, dispose :

« Une convention à conclure entre l'Etat, représenté par le Ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions, et Infrabel définit les cas dans lesquels Infrabel peut être tenue de restituer des subsides en capital afférents à des actifs qui lui ont été transférés en vertu de l'article 1<sup>er</sup> et qui cesseraient d'être affectés à ses missions de service public dans le domaine de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que les modalités d'une telle restitution. »

Il revient à l'auteur du projet, mettant en oeuvre les pouvoirs que lui attribuent les articles 12 et 13 de la loi-programme du 8 juin 2008, d'arrêter lui-même les éventuelles règles spécifiques applicables à la restitution des « subsides en capital afférents aux actifs » transférés à Infrabel, la fixation de ces règles ne pouvant être subdéléguée au ministre compétent, et encore moins prévue par la voie contractuelle.

##### Article 20

A l'article 20 du projet, il convient de se référer plus précisément à la loi-programme (I) du 24 décembre 2002.

##### Article 21

A l'article 21 du projet, il convient d'ajouter que l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité, a été confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004.

##### Article 23

L'article 23, 5°, du projet, vise à abroger l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2005 fixant la rémunération d'un commissaire du Gouvernement auprès du Fonds de l'infrastructure ferroviaire (5).

Interrogé sur le fait de savoir s'il ne convient pas de modifier également (abrogation partielle) l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2005 fixant la rémunération d'un commissaire du Gouvernement auprès d'Infrabel et auprès du Fonds de l'Infrastructure ferroviaire (6), le fonctionnaire délégué a répondu ce qui suit :

« Il y a lieu de tenir compte de l'existence d'un nouvel A.R. du 25 juillet 2008 « portant nomination d'un Commissaire du Gouvernement près le Fonds de l'Infrastructure ferroviaire ». (Il s'agit d'un A.R. nommant Monsieur Michel Ballon comme Commissaire du gouvernement à la place de Mme Servaty).



Il n'est en effet pas nécessaire comme suggéré de prévoir une abrogation partielle de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2005 « fixant la rémunération d'un commissaire du Gouvernement auprès d'Infrabel et auprès du FIF ». En effet, cet arrêté du 25 juillet 2008 abroge implicitement la disposition de cet arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 2005 relative au Commissaire du gouvernement (démiss de ces fonctions).

Par contre, il y aurait lieu de prévoir dans l'art 23 de l'arrêté royal en projet une disposition abrogatoire visant ce nouvel arrêté royal du 25 juillet 2008 « portant nomination d'un Commissaire du Gouvernement près le Fonds de l'Infrastructure ferroviaire ». Son oubli s'explique par le fait qu'au moment de l'approbation de l'avant-projet d'arrêté royal en Conseil des Ministres, l'arrêté de nomination n'avait pas encore été ni signé par le Roi, ni publié au *Moniteur belge*. Il y a également lieu de reporter l'entrée en vigueur de cette nouvelle disposition abrogatoire de la même manière que prévu à l'art 25, 4<sup>o</sup> du projet.

Il y aura donc lieu d'amender le projet transmis comme suit :

« Ajouter un 6<sup>o</sup> à l'article 23 rédigé comme suit : « 6<sup>o</sup> l'arrêté royal du 25 juillet 2008 portant nomination d'un Commissaire du Gouvernement près le Fonds de l'Infrastructure ferroviaire ».

« Dans le 4<sup>o</sup> de l'article 25 remplacer les mots « 3<sup>o</sup> et 5 » par les mots « 3<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup> et 6<sup>o</sup> ».

Het dispositief moet dienovereenkomstig worden aangepast.

De kamer was samengesteld uit :

de heren :

Ph. Hanse, kamervoorzitter,

P. Liénardy, Mevr. M. Baguet, staatsraden;

Mevr. B. Vigneron, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. Chauffoureaux, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. Liénardy.

De griffier,

B. VIGNERON.

De voorzitter,

Ph. HANSE.

#### Nota's

(1) Bij het koninklijk besluit van 10 november 2006 tot wijziging van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur.

(2) Artikel 14, § 1, 1<sup>o</sup>, van het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004.

(3) Zie in dit verband de opmerkingen gemaakt in advies 36.992/4, op 10 mei 2004 verstrekt over een ontwerp dat is geworden het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur.

(4) Zoals de Inspecteur van Financiën voorstelt in zijn advies van 23 juli 2008.

(5) Koninklijk besluit aangenomen op voorstel van de Minister van Begroting.

(6) Koninklijk besluit aangenomen op voorstel van de Minister van Overheidsbedrijven.

#### FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIËN

N. 2008 — 3557

[C — 2008/03407]

28 SEPTEMBER 2008. — Koninklijk besluit tot bepaling van het definitieve verdelingsplan van de subsidies van de Nationale Loterij voor het dienstjaar 2007

ALBERT II, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 19 april 2002 tot rationalisering van de werking en het beheer van de Nationale Loterij, inzonderheid op artikel 24;

Il n'est en effet pas nécessaire comme suggéré de prévoir une abrogation partielle de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2005 « fixant la rémunération d'un commissaire du Gouvernement auprès d'Infrabel et auprès du FIF ». En effet, cet arrêté du 25 juillet 2008 abroge implicitement la disposition de cet arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 2005 relative au Commissaire du gouvernement (démiss de ces fonctions).

Par contre, il y aurait lieu de prévoir dans l'art 23 de l'arrêté royal en projet une disposition abrogatoire visant ce nouvel arrêté royal du 25 juillet 2008 « portant nomination d'un Commissaire du Gouvernement près le Fonds de l'Infrastructure ferroviaire ». Son oubli s'explique par le fait qu'au moment de l'approbation de l'avant-projet d'arrêté royal en Conseil des Ministres, l'arrêté de nomination n'avait pas encore été ni signé par le Roi, ni publié au *Moniteur Belge*. Il y a également lieu de reporter l'entrée en vigueur de cette nouvelle disposition abrogatoire de la même manière que prévu à l'art 25, 4<sup>o</sup> du projet.

Il y aura donc lieu d'amender le projet transmis comme suit :

« Ajouter un 6<sup>o</sup> à l'article 23 rédigé comme suit : « 6<sup>o</sup> l'arrêté royal du 25 juillet 2008 portant nomination d'un Commissaire du Gouvernement près le Fonds de l'Infrastructure ferroviaire ».

« Dans le 4<sup>o</sup> de l'article 25 remplacer les mots « 3<sup>o</sup> et 5 » par les mots « 3<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup> et 6<sup>o</sup> ».

Le dispositif sera adapté en ce sens.

La chambre était composée de :

MM. :

Ph. Hanse, président de chambre;

P. Liénardy, Mme Baguet, conseillers d'Etat;

Mme B. Vigneron, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. Chauffoureaux, auditeur.

Le greffier,

B. VIGNERON.

Le président,

Ph. HANSE.

#### Notes

(1) Par l'arrêté royal du 10 novembre 2006 modifiant les structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

(2) Article 14, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, de l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité.

(3) Voir, sur ce point, les observations formulées dans l'avis 36.992/4, donné le 10 mai 2004 sur un projet devenu l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

(4) Comme l'y invite l'Inspecteur des Finances, dans son avis du 23 juillet 2008.

(5) Arrêté royal adopté sur proposition du Ministre du Budget.

(6) Arrêté royal adopté sur proposition du Ministre des Entreprises publiques.

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL FINANCES

F. 2008 — 3557

[C — 2008/03407]

28 SEPTEMBRE 2008. — Arrêté royal déterminant le plan de répartition définitif des subsides de l'exercice 2007 de la Loterie Nationale

ALBERT II, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 19 avril 2002 relative à la rationalisation du fonctionnement et de la gestion de la Loterie Nationale, notamment l'article 24;