

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2013/14729]

11 DECEMBRE 2013. — Arrêté royal portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB

RAPPORT AU ROI

Sire,

L'arrêté que nous avons l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté est pris en vertu des articles 3 à 6, 8 et 11 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges.

L'avis de la section de législation du Conseil d'Etat a été intégralement suivi.

La loi du 30 août 2013 habilite le Roi à prendre toutes les mesures nécessaires, conformément aux principes qui y sont énoncés, en vue de procéder à la réorganisation des activités et des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (le groupe SNCB) en deux entreprises publiques autonomes sous la forme de sociétés anonymes de droit public au sens de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire) qui participeront conjointement avec l'Etat à une société anonyme de droit public, « HR Rail », qui agira comme employeur unique de l'ensemble du personnel de l'actuel groupe SNCB.

En exécution de la loi du 30 août 2013 précitée, l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB a été promulgué. Cet arrêté royal a pour objectif de permettre aux sociétés concernées d'initier et d'exécuter les opérations de structure nécessaires, en particulier (i) la fusion de la SNCB Holding et de la SNCB via la technique de fusion par absorption de la SNCB par la SNCB Holding, (ii) le transfert de certaines activités et des avoirs de la SNCB Holding à Infrabel, par le biais d'une scission partielle, associée au découplage de la participation actuelle de la SNCB Holding dans Infrabel et (iii) l'apport des actifs et passifs de l'activité opérationnelle actuelle « human resources » de la SNCB Holding à HR Rail, de manière à ce que la réforme dans son ensemble puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2014.

Les opérations de structure précitées auront pour conséquence que seules deux entreprises publiques autonomes subsisteront dans les chemins de fer belges, à savoir la SNCB Holding qui, après avoir fusionné avec la SNCB actuelle, deviendra la nouvelle entreprise ferroviaire et adoptera la dénomination « SNCB » et Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure. Ces opérations conduiront également à une répartition des activités entre la (nouvelle) SNCB et Infrabel conformément à la loi du 30 août 2013. Le présent arrêté, également adopté en exécution de la loi du 30 août 2013, contient les modifications, entre autres, à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et à la loi du 23 juillet 1926 relative à la S.N.C.B. Holding et à ses sociétés liées, de même qu'un certain nombre de mesures qui sont liées à la réforme des chemins de fer belges, de sorte que les dispositions légales qui régissent les sociétés actuellement au sein du groupe SNCB soient adaptées à la nouvelle structure composée de deux entreprises publiques autonomes qui ne font plus partie d'un groupe de sociétés ainsi qu'aux nouvelles activités de ces deux entreprises publiques.

Un troisième arrêté, qui Vous est présenté séparément pour signature, règlera la constitution de HR Rail en tant que société anonyme de droit public, fixera son statut organique et comprendra les dispositions nécessaires pour le transfert du personnel et les compétences en matière de personnel. Cet arrêté procédera également à un certain nombre de modifications de la loi du 21 mars 1991 et de la loi du 23 juillet 1926 pour autant que ces modifications se rapportent aux dispositions dans les lois précitées qui ont trait au personnel.

Finalement, trois arrêtés royaux qui concernent certaines matières de la réglementation ferroviaire Vous seront présentés sur la base des articles 9 et 10 de la loi du 30 août 2013. Conformément à l'article 6, § 4, 3^e de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les gouvernements des régions sont associés à l'élaboration de ces arrêtés.

L'arrêté royal précité du 7 novembre 2013 vise à permettre aux sociétés concernées d'entamer les démarches requises pour que la réforme entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014. Le présent arrêté, qui doit également entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2014, contient l'un des volets

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2013/14729]

11 DECEMBER 2013. — Koninklijk besluit houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het besluit dat wij de eer hebben aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, wordt genomen in uitvoering van de artikelen 3 tot 6, 8 en 11 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen.

Het advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving, werd integraal gevolgd.

De wet van 30 augustus 2013 machtigt de Koning om met inachtneming van de daarin vastgelegde beginselen en principes alle nuttige maatregelen te nemen met het oog op de reorganisatie van de activiteiten en structuren van NMBS Holding, Infrabel en NMBS (de NMBS groep), tot twee autonome overheidsbedrijven met de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht in de zin van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (een infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming) die, samen met de Staat, zullen participeren in een naamloze vennootschap van publiek recht, "HR Rail", die als enige werkgever voor het voltallige personeel van de huidige NMBS groep zal optreden.

In uitvoering van voormelde wet van 30 augustus 2013, werd het koninklijk besluit van 7 november 2013 houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS afgekondigd. Voormeld koninklijk besluit strekt ertoe het voor de betrokken vennootschappen mogelijk te maken om de vereiste structuuroperaties te initiëren en door te voeren, in het bijzonder (i) de fusie van NMBS Holding en NMBS via de techniek van een fusie door overneming van NMBS door NMBS Holding, (ii) de overgang van bepaalde activiteiten en vermogensbestanddelen van NMBS Holding naar Infrabel via een partiële splitsing en de daarmee verbonden ontkoppeling van de participatie van NMBS Holding in Infrabel en (iii) de inbreng van activa en passiva van de huidige bedrijfsactiviteit "human resources" van NMBS Holding in HR Rail, zodat de hervorming in zijn geheel op 1 januari 2014 in werking kan treden.

Genoemde structuuroperaties zullen tot gevolg hebben dat er in de Belgische spoorwegen slechts twee autonome overheidsbedrijven zullen overblijven, met name NMBS Holding, die, na fusie met de huidige NMBS, de nieuwe spoorwegonderneming wordt, en de benaming "NMBS" zal aannemen, en Infrabel, de infrastructuurbeheerder. De operaties zullen er tevens toe leiden dat de activiteiten tussen (nieuwe) NMBS en Infrabel worden verdeeld in overeenstemming met de wet van 30 augustus 2013. Onderhavig besluit, dat eveneens in uitvoering van de wet van 30 augustus 2013 wordt genomen, bevat de wijzigingen aan, onder meer, de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en de wet van 23 juli 1926 betreffende N.M.B.S. Holding en haar verbonden vennootschappen, alsook een aantal andere met de hervorming van de Belgische spoorwegen verbonden maatregelen, zodat de wettelijke bepalingen die de vennootschappen beheersen die momenteel deel uitmaken van de NMBS groep worden aangepast aan de nieuwe structuur met twee autonome overheidsbedrijven die geen onderdeel meer zijn van een vennootschapsgroep en aan de nieuwe activiteiten van deze twee overheidsbedrijven.

Een derde besluit, dat u afzonderlijk ter ondertekening wordt aangeboden, zal HR Rail als naamloze vennootschap van publiek recht tot stand brengen, haar organiek statuut vaststellen, en de nodige regelingen inzake de overdracht van het personeel en de personeelsaangelegenheden omvatten. Dit besluit zal tevens een aantal wijzigingen doorvoeren aan de wet van 21 maart 1991 en aan de wet van 23 juli 1926 voor zover zij betrekking hebben op bepalingen in genoemde wetten inzake het personeel.

Tot slot zullen U op grond van de artikelen 9 en 10 van de wet van 30 augustus 2013 drie koninklijke besluiten ter ondertekening worden aangeboden, die bepaalde aangelegenheden inzake de spoorwegreglementering betreffen. In overeenstemming met artikel 6, § 4, 3^e van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 op de hervorming der instellingen, worden de gewestregeringen bij de totstandkoming van deze besluiten betrokken.

Het voormelde koninklijk besluit van 7 november 2013 strekt ertoe het voor de betrokken vennootschappen mogelijk te maken de vereiste stappen te zetten opdat de hervorming op 1 januari 2014 in werking treedt. Onderhavig besluit, dat eveneens in werking dient te treden op

cruciaux de cette réforme dans la mesure où il entend, entre autres, assurer que le statut organique d'Infrabel et de la future entreprise ferroviaire, la (nouvelle) SNCB, et les autres dispositions légales soient alignés sur la nouvelle structure qui entrera en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2014 et où il entend assurer qu'Infrabel et la (nouvelle) SNCB puissent continuer à garantir la continuité de leurs activités et de leurs missions de service public (en partie nouvelles).

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Le titre I est constitué d'une disposition unique qui comprend les définitions utilisées dans le présent arrêté. Cette disposition n'appelle pas de commentaire particulier.

Le titre II comprend les modifications de la loi du 21 mars 1991. Ces modifications visent à adapter le cadre légal et le statut organique actuellement applicables aux sociétés du groupe SNCB (i) à la nouvelle structure qui comprendra seulement deux entreprises publiques autonomes, qui ne forment plus un groupe de sociétés, à savoir la SNCB Holding d'une part, qui (après fusion avec la SNCB actuelle) deviendra la nouvelle entreprise ferroviaire et portera le nom « SNCB », et Infrabel d'autre part et (ii) à la répartition des activités entre Infrabel et la (nouvelle) SNCB, telle que prévue par la loi du 30 août 2013.

La section I du titre II (les articles 2 à 5) modifie le titre I^{er} (« Les entreprises publiques autonomes ») de la loi du 21 mars 1991 afin que ces dispositions prennent en compte le changement de nom de la SNCB Holding en SNCB.

La section II modifie le titre V (« S.N.C.B. Holding ») de la loi du 21 mars 1991. Dès lors que la SNCB Holding devient la nouvelle entreprise ferroviaire en conséquence de la fusion par absorption de l'actuelle SNCB, il est indiqué de conserver le titre V de la loi du 21 mars 1991 et de l'adapter à la nouvelle qualité d'entreprise ferroviaire de la SNCB Holding et à ses nouvelles activités ainsi qu'à sa nouvelle dénomination, « SNCB ». Le titre IX (« S.N.C.B. ») de la loi du 21 mars 1991 sera abrogé sur la base d'une autre disposition du présent arrêté dans la mesure où la SNCB actuelle est absorbée par la SNCB Holding à l'occasion de la fusion.

L'article 8 introduit deux définitions dans l'article 197 de la loi du 21 mars 1991, à savoir la définition de « Service de Régulation du Transport ferroviaire » et de « HR Rail ». La première définition est pertinente dans le cadre de l'insertion du concept de convention de transport, qui sera développé dans le commentaire de l'article 27; la deuxième définition l'est quant à elle dans le cadre des modifications en matière de personnel qui seront insérées dans le titre V de la loi du 21 mars 1991 sur la base de l'arrêté royal relatif au personnel des Chemins de fer belges.

L'article 9 du présent arrêté rétablit l'article 155 de la loi du 21 mars 1991 relatif à l'objet de la (nouvelle) SNCB conformément à l'article 5 de la loi du 30 août 2013.

Il est précisé que l'activité visée à l'article 155, 5^o s'étend également aux abords et comprend donc la conception, le développement, la modernisation et la valorisation des centres urbains.

L'Etat sera particulièrement attentif à la motivation d'utilité publique des éventuelles expropriations.

Est également ajoutée une disposition de portée générale, qui, à l'exception du dernier alinéa de l'article 155, était déjà incluse dans l'article 217, alinéas 2 et 3 de la loi du 21 mars 1991. Le dernier alinéa de l'article 155 était déjà inclus dans l'objet statutaire de la SNCB avant la réforme. L'article 1^{er} bis de la loi du 23 juillet 1926, qui contient pour le moment l'objet de la SNCB Holding est en conséquence abrogé sur la base de l'article 45 du présent arrêté.

L'article 10 modifie les missions de service public de la (nouvelle) SNCB de manière à les aligner sur ce que prévoit l'article 6 de la loi du 30 août 2013.

Afin d'exclure tout malentendu et eu égard à l'importance attachée à l'accueil du et l'information au voyageur dans le contexte de la réforme, le 1^o des missions de service public de la SNCB a été complété, par rapport au texte de la loi du 30 août 2013 précitée, afin de préciser que la mission relative au transport intérieur de voyageurs comprend l'accueil de et l'information à sa clientèle, comme le précise par ailleurs également l'article 5, 1^o de la même loi relatif à l'objet de la SNCB.

La mission de service public, prévue à l'article 156, 5^o, est limitée à l'acquisition, la conception, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion des gares ferroviaires, des points d'arrêt non gardés et

1 januari 2014, bevat één van de cruciale luiken van deze hervorming, want strekt er onder meer toe te verzekeren dat het organiek statuut van Infrabel en van de toekomstige spoorwegonderneming, (nieuwe) NMBS, en de overige wettelijke bepalingen worden afgestemd op de nieuwe structuur die vanaf 1 januari 2014 in werking treedt, en dat Infrabel en (nieuwe) NMBS in continuïteit hun (deels nieuwe) activiteiten en hun opdrachten van openbare dienst kunnen blijven verzekeren.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Titel I bevat een algemene bepaling met de definities die in dit besluit worden aangewend. Het artikel behoeft geen verdere toelichting.

Titel II van dit besluit bevat de wijzigingen aan de wet van 21 maart 1991. Deze wijzigingen strekken ertoe het wettelijk kader en het organiek statuut dat momenteel van toepassing is op de vennootschappen van de NMBS groep aan te passen (i) aan de nieuwe structuur, die slechts uit twee autonome overheidsbedrijven zal bestaan die geen vennootschapsgroep meer vormen, met name enerzijds NMBS Holding, die (na fusie met de huidige NMBS) de nieuwe spoorwegonderneming wordt en de naam "NMBS" zal dragen, en anderzijds Infrabel en (ii) aan de verdeling van activiteiten tussen Infrabel en (nieuwe) NMBS, zoals bepaald in de wet van 30 augustus 2013.

Afdeling I van titel II (de artikelen 2 tot 5) brengt wijzigingen aan in titel I ("De autonome overheidsbedrijven") van de wet van 21 maart 1991, zodat de bepalingen ervan rekening houden met de naamswijziging van NMBS Holding in NMBS.

Afdeling II bevat de wijzigingen aan titel V ("N.M.B.S. Holding") van de wet van 21 maart 1991. Aangezien NMBS Holding de nieuwe spoorwegonderneming wordt ten gevolge van een fusie door opslorping van de huidige NMBS, is het aangewezen deze titel V van de wet van 21 maart 1991 te behouden en aan te passen aan de nieuwe hoedanigheid van NMBS Holding van spoorwegonderneming, aan haar nieuwe activiteiten, en aan haar nieuwe benaming, "NMBS". Titel IX ("N.M.B.S.") van de wet van 21 maart 1991 zal op grond van een andere bepaling in dit besluit worden opgeheven, nu de huidige NMBS naar aanleiding van de fusie door NMBS Holding wordt opgeslorpt.

Artikel 8 voegt in artikel 197 van de wet van 21 maart 1991 twee nieuwe definities in, meer bepaald de definitie van "Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer" en van "HR Rail". De eerste definitie is relevant in het kader van de invoering van het concept van vervoersovereenkomst, dat hierna in de commentaar bij artikel 27 zal worden toegelicht; de tweede definitie in het kader van de wijzigingen inzake het personeel, die op grond van het koninklijk besluit houdende het personeel van de Belgische Spoorwegen zullen worden ingevoegd in titel V van de wet van 21 maart 1991.

Artikel 9 van dit besluit voegt artikel 155 van de wet van 21 maart 1991 opnieuw in met betrekking tot het doel van (nieuwe) NMBS, in overeenstemming met artikel 5 van de wet van 30 augustus 2013.

Er wordt verduidelijkt dat de activiteit bedoeld in artikel 155, 5^o zich ook uitstrekt tot de directe omgeving en dus het ontwerp, de ontwikkeling, de modernisering en de valorisatie van de stedelijke centra omvat.

De Staat zal bijzondere aandacht besteden aan de motivering van het algemeen nut van eventuele onteigeningen.

Er wordt ook een "catch-all" bepaling toegevoegd, die, behoudens wat betreft het laatste lid van artikel 155, vóór de hervorming al was opgenomen in artikel 217, lid 2 en lid 3 van de wet van 21 maart 1991. Het laatste lid van artikel 155 was reeds opgenomen in het statutaire doel van de NMBS. Artikel 1^{er} bis van de wet van 23 juli 1926, dat momenteel het doel van NMBS Holding bevat, wordt bijgevolg opgeheven op grond van artikel 45 van dit besluit.

Artikel 10 wijzigt de opdrachten van openbare dienst van (nieuwe) NMBS, zodat ze gealigneerd zijn op wat is voorzien in artikel 6 van de wet van 30 augustus 2013.

Om enig misverstand uit te sluiten, en gelet op het belang dat in het kader van de hervorming wordt gehecht aan het onthaal van en de informatie aan de reiziger, werd in vergelijking met de tekst van voornoemde wet van 30 augustus 2013, in punt 1^o van de opdrachten van openbare dienst van NMBS toegevoegd dat de opdracht inzake het binnenlands reizigersvervoer ook het onthaal van en de informatie aan haar klanten omvat, zoals dat overigens ook is gepreciseerd in artikel 5, 1^o van dezelfde wet inzake het doel van de NMBS.

De opdracht van openbare dienst, voorzien in artikel 156, 5^o, is beperkt tot het verwerven, het ontwerpen, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorwegstations, de onbemande

de leurs dépendances. La mission ne s'étend pas aux abords et ne comprend donc pas la conception, le développement, la modernisation et la valorisation des centres urbains.

Alors que l'article 6, 7° de la loi du 30 août 2013 mentionne les activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine des chemins de fer ensemble, ces deux activités sont mentionnées comme des missions de service public séparées dans le nouvel article 156. Concernant les activités de sécurité, la disposition précise où ces opérations sont effectuées. La surveillance des installations qui lui appartiennent ou qu'elle gère constitue également une mission de service public de la (nouvelle) SNCB. Il s'agit, à titre d'exemple, de la surveillance des bâtiments et installations gérés par la (nouvelle) SNCB, en ce compris le traitement des alarmes.

L'article 11 de l'arrêté insère cinq nouvelles dispositions dans la loi du 21 mars 1991.

L'article 156bis énumère de manière exhaustive les activités de sécurité qui constituent un service public au sens de l'article 156, 7°. Ces activités de sécurité peuvent être exercées dans les lieux visés à l'article 156, 7°, par exemple, les gares, les trains, etc.

Ces activités impliquent l'adoption de mesures préventives visant à la gestion optimale des risques et le développement de partenariats permettant la mise en place d'une approche de la sécurité intégrale et intégrée.

Par ailleurs, le 7° vise notamment la coordination des mesures visant à prévenir les actes terroristes.

L'article 156ter confirme que la (nouvelle) SNCB et Infrabel coopèrent pour la mise en œuvre conjointe de leurs missions de service public en matière de sécurité. Une telle coopération est conforme à la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne en matière de coopération public-public entre les pouvoirs adjudicataires (voy. entre autres, CJUE, arrêt C 159/11 du 19 décembre 2012; voy. également la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux du 20 décembre 2012 la proposition de directive relative aux secteurs spéciaux, article 21.4). Bien que les missions des deux sociétés soient distinctes, elles nécessitent néanmoins une stratégie commune et une uniformité dans leur coordination afin d'atteindre une efficacité optimale en matière de sécurité sur le domaine ferroviaire, tel que le prévoit l'article 156, 7°. Dans ce contexte, l'article 156ter prévoit que la (nouvelle) SNCB et Infrabel concluront une convention de coopération dans laquelle elles fixeront les conditions et les modalités de leur collaboration. Cet accord ne sera guidé que par l'intérêt public.

L'article 156quater vise à octroyer à la (nouvelle) SNCB une servitude légale perpétuelle et à titre gratuit sur certains éléments de l'infrastructure ferroviaire, à savoir les quais, les couloirs sous voies et toutes les voies d'accès aux quais afin de lui permettre de mettre en œuvre ses missions de service public telles que mentionnées à l'article 156, 1° et 5°, c'est-à-dire, d'une part, l'accueil et l'information à ses voyageurs (plus précisément, l'article 156, 1°) et, d'autre part, le renouvellement, l'entretien et la gestion des gares, des points d'arrêt non gardés et de leurs dépendances (plus précisément, l'article 156, 5°). La loi du 30 août 2013 vise en effet à ce que la (nouvelle) SNCB devienne le point de contact unique pour sa clientèle (dans un lien "Business to Customer"), alors qu'Infrabel se concentrera sur la relation « Business to Business ».

Cette servitude ne peut bien entendu pas empêcher l'accès non discriminatoire aux installations de services, lequel fait l'objet d'un des arrêtés royaux en matière de réglementation ferroviaire, qui Vous seront présentés séparément pour signature. L'exercice de cette servitude ne peut donc pas porter atteinte au droit visé à l'article 9/1 du Code ferroviaire qui sera introduit par cet arrêté.

L'article 156quater, § 2, précise les travaux que la SNCB doit réaliser sur les installations sur lesquelles porte la servitude. Ces travaux seront effectués par la (nouvelle) SNCB qui en assumera la responsabilité et tiendra compte de son propre budget et de ses priorités pour les réaliser. A cet égard, la (nouvelle) SNCB devra naturellement veiller au respect des règles de sécurité applicables au personnel chargé de l'intervention.

Pour effectuer ces travaux, la (nouvelle) SNCB peut prendre des emprises dans la structure des quais, couloirs sous voies et autres voies d'accès aux quais appartenant à Infrabel qui sont nécessaires, comme par exemple pour remplacer un escalier qui donne l'accès aux quais par un escalator, à condition que ces travaux ne modifient pas les limites de l'assiette de la servitude. Si les travaux modifient (ou peuvent modifier)

stopplaatsen en hun aanhorigheden. De opdracht strekt zich niet uit tot de directe omgeving en omvat dus niet het ontwerp, de ontwikkeling, de modernisering en de valorisatie van de stedelijke centra.

Waar in artikel 6, 7° van de wet van 30 augustus 2013 de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen samen worden vermeld, worden in het nieuwe artikel 156 beide activiteiten als afzonderlijke opdrachten van openbare dienst vermeld. Met betrekking tot de veiligheidsactiviteiten wordt gepreciseerd waar deze worden uitgeoefend. De bewaking van de installaties die haar toebehoren of die ze beheert, is eveneens een opdracht van openbare dienst van de (nieuwe) NMBS. Het gaat bij wijze van voorbeeld om de bewaking van de gebouwen en inrichtingen beheerd door de (nieuwe) NMBS met inbegrip van de behandeling van alarmmeldingen.

Artikel 11 van het besluit voegt vijf nieuwe bepalingen in de wet van 21 maart 1991 in.

Artikel 156bis somt op limitatieve wijze de veiligheidsactiviteiten op die een openbare dienst uitmaken in de zin van artikel 156, 7°. Die veiligheidsactiviteiten kunnen worden uitgeoefend op de in artikel 156, 7° vermelde plaatsen, bijvoorbeeld de stations, de treinen, enz.

Deze activiteiten omvatten het nemen van preventieve maatregelen gericht op het optimale risicobeheer en de ontwikkeling van partnerships die toelaten een allesomvattende en geïntegreerde aanpak van de veiligheid tot stand te brengen.

Punt 7° omvat onder meer de coördinatie van de maatregelen ter preventie van daden van terrorisme.

Artikel 156ter bevestigt dat (nieuwe) NMBS en Infrabel zullen samenwerken met het oog op de gezamenlijke uitvoering van hun opdrachten van openbare dienst met betrekking tot veiligheid. Zulke samenwerking gebeurt in overeenstemming met de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie inzake de publiek-publieke samenwerking tussen aanbestedende overheden (o.m. HvJ, arrest C 159/11 van 19 december 2012; zie ook voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gunnen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten, artikel 21.4). Hoewel de opdrachten van beide vennootschappen onderscheiden zijn, vereisen ze niettemin een gemeenschappelijke strategie en een eenvormigheid in hun coördinatie teneinde een optimale efficiëntie te bereiken inzake veiligheid op het spoorwegdomein, zoals omschreven in artikel 156, 7°. Artikel 156ter voorziet in die context dat (nieuwe) NMBS en Infrabel een samenwerkingsovereenkomst zullen sluiten waarin zij de voorwaarden en de modaliteiten van hun samenwerking zullen vastleggen. Dit akkoord zal het algemeen belang voor ogen hebben.

Artikel 156quater heeft als doel aan de (nieuwe) NMBS een gratis en eeuwigdurende erfdienstbaarheid toe te kennen op bepaalde elementen van de spoorweginfrastructuur, met name de perrons, de doorgangen onder de sporen en meer algemeen de toegangen tot de perrons ten einde haar toe te laten haar opdrachten van openbare dienst als vermeld in artikel 156, 1° en 5° uit te oefenen, t.z. enerzijds het onthaal van en informatie aan haar reizigers (meer bepaald artikel 156, 1°) en anderzijds de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de stations, de onbemande stopplaatsen en hun aanhorigheden (meer bepaald artikel 156, 5°). De wet van 30 augustus 2013 strekt er immers toe dat (nieuwe) NMBS het enige aanspreekpunt vormt voor haar cliënteel ("Business-to-Consumer"-relatie), terwijl Infrabel zich concentreert op de "Business-to-Business"-relatie.

Deze erfdienstbaarheid mag uiteraard de niet discriminerende toegang tot de dienstvoorzieningen niet verhinderen, die het voorwerp uitmaakt van één van de koninklijke besluiten inzake de spoorwegreglementering, die U afzonderlijk ter ondertekening worden aangeboden. De uitoefening van deze erfdienstbaarheid mag dus geen afbreuk doen aan het recht bedoeld in artikel 9/1 van de Spoorwegcode dat door dit besluit zal worden ingevoerd.

Artikel 156quater, § 2 preciseerd de werken die NMBS verwezenlijkt op de installaties waarop de erfdienstbaarheid betrekking heeft. Deze werken zullen door (nieuwe) NMBS op eigen verantwoordelijkheid en rekening houdend met haar eigen budget en prioriteiten kunnen worden uitgevoerd. (Nieuwe) NMBS zal daarbij uiteraard wel de veiligheidsreglementering dienen na te leven die van toepassing is op het personeel dat met de interventie wordt belast.

Om deze werken uit te voeren, kan (nieuwe) NMBS in de structuur van de perrons, doorgangen onder de sporen en toegangen tot de perrons van Infrabel verankeringen aanbrengen die noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld om een trap te vervangen door een roltrap of een lift, op voorwaarde dat deze werken de grenzen van de grondslag van de erfdienstbaarheid niet wijzigen. Indien de werken de grenzen van de

les limites de l'assiette de la servitude, l'accord préalable d'Infrabel est exigé, par exemple à l'occasion de travaux qui élargissent un couloir sous voie.

Dès lors que la SNCB n'est pas un gestionnaire de l'infrastructure, ni le propriétaire des quais, couloirs sous voies et autres voies d'accès aux quais, la servitude qui lui est octroyée ne peut porter sur les éléments visés au paragraphe 3, tels que la construction des quais, leur hauteur, structure, longueur et largeur utiles, leur distance par rapport à l'axe de la voie, leur tracé, etc.

Pour permettre à la SNCB d'effectuer des investissements sur les biens immeubles qui continuent à relever de la propriété du gestionnaire de l'infrastructure, il est spécifié au paragraphe 4 qu'Infrabel renonce à l'accession, ce qui implique que la SNCB reste propriétaire des investissements.

Le paragraphe 5 règle le partage de la responsabilité extracontractuelle entre la SNCB et Infrabel à l'égard des tiers. La SNCB est responsable envers les tiers pour sa faute ou sa négligence dans l'exécution des travaux mentionnés au paragraphe 2. En outre, la SNCB, en tant que gardienne des quais, des couloirs sous voies et de toutes les voies d'accès aux quais, sera responsable à l'égard des tiers sur la base de l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil.

Pour autant que de besoin, le paragraphe 6 précise que le nouvel article 156^{quater} de la loi du 21 mars 1991 ne porte pas préjudice à la qualité de gestionnaire de l'infrastructure d'Infrabel au sens de la réglementation ferroviaire européenne.

Si, dans une gare située dans une zone urbanisée, la SNCB envisage un projet de développement immobilier destiné à être réalisé totalement ou partiellement dans des espaces surplombant ou se situant sous le domaine d'Infrabel, cette dernière accordera à la SNCB, conformément au nouvel article 156quinquies de la loi du 21 mars 1991, les droits réels nécessaires à la réalisation de ce projet. Les parties doivent collaborer à la réalisation technique dudit projet.

La SNCB supporte les coûts supplémentaires relatifs à l'infrastructure ferroviaire encourus par Infrabel dans le cadre des phases de conception et de construction. La SNCB supporte également tous les éventuels coûts d'exploitation supplémentaires, et uniquement ces derniers, après la réalisation du projet immobilier et engendrés par ce dernier. C'est par exemple dans l'éventualité où la création d'un tunnel ferroviaire réalisé dans le cadre du projet de développement immobilier nécessite l'installation d'extracteurs de fumée que la SNCB devra supporter les coûts desdites installations et les coûts d'exploitation liés à l'utilisation desdites installations. Par contre, les coûts d'exploitation supplémentaires d'Infrabel, liés aux modifications de parcours des trains ou tout autre coût lié à la circulation des trains lors de la phase de construction du projet, ne sont pas pris en charge par la SNCB. Les parties doivent s'entendre sur une rémunération unique basée sur l'estimation faite par le comité d'acquisition d'immeubles de l'Etat.

Le nouvel article 156sexies de la loi du 21 mars 1991 prévoit une dérogation spécifique pour la (nouvelle) SNCB en ce qui concerne la durée du contrat de gestion qui, en vertu de l'article 5 de la loi du 21 mars 1991, est en principe de trois à cinq ans. Une durée plus longue a été jugée appropriée par le gouvernement dès lors que la vision sur les missions de service public de la SNCB, qui est reflétée dans le contrat de gestion, s'étale en règle générale sur une période de plus de cinq ans, ce qui offre en outre une garantie de plus pour la continuité de ces services. La même dérogation est prévue pour Infrabel sur la base de l'article 31 du présent arrêté royal.

L'article 12 rétablit (sous une forme légèrement modifiée) l'article 159 en matière d'expropriation dans le titre de la (nouvelle) SNCB, suite à l'abrogation de cette disposition pour des motifs inconnus lors de la réforme de la SNCB (unitaire) en 2004. Le nouvel article 159 énonce le principe selon lequel les biens immeubles qui relèvent de la propriété de la (nouvelle) SNCB ne peuvent pas faire l'objet d'une expropriation. Il est formulé une exception à ce principe : le Roi peut autoriser l'expropriation d'un bien immeuble dans la mesure où ce bien n'est plus ou ne serait plus utile à l'exploitation ferroviaire. Une telle autorisation requiert toutefois une proposition préalable du Ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions, de même que l'avis préalable du conseil d'administration de la (nouvelle) SNCB. L'avis préalable du conseil d'administration n'est pas contraignant et doit être rendu dans les deux mois après que le conseil ait reçu une demande à cet égard du Ministre. La réinsertion de cette disposition, tout comme son insertion originelle dans la loi du 21 mars 1991, entend exclure le risque pour la (nouvelle) SNCB d'être expropriée de biens immeubles

grondslag van de erfdiensbaarheid (kunnen) wijzigen is evenwel het voorafgaand akkoord van Infrabel vereist, bijvoorbeeld naar aanleiding van werken die een doorgang onder de sporen verbreden.

Gezien NMBS geen infrastructuurbeheerder is, noch eigenaar is van de perrons, de doorgangen onder de sporen en andere toegangen tot de perrons, kan de haar toegekende erfdiensbaarheid niet slaan op elementen vermeld in paragraaf 3, zoals de aanleg van de perrons, hun hoogte, hun structuur, hun nuttige lengte en breedte, hun afstand ten opzichte van de as van het spoor, hun tracé, enzovoorts.

Teneinde NMBS toe te laten investeringen te verwezenlijken op onroerende goederen waarvan de eigendom bij de infrastructuurbeheerder blijft, is in paragraaf 4 gepreciseerd dat Infrabel aan de natrekking verzaakt, waardoor NMBS eigenaar blijft van de investeringen.

Paragraaf 5 regelt de verdeling van de buitencontractuele aansprakelijkheid tussen de NMBS en Infrabel ten aanzien van derden. NMBS is aansprakelijk ten aanzien van derden voor haar fout of onzorgvuldigheid bij de uitvoering van de werken bedoeld in paragraaf 2. Daarenboven zal NMBS als bewaarder van de perrons, de doorgangen onder de sporen en alle toegangswegen tot de perrons, aansprakelijk zijn ten aanzien van derden op grond van artikel 1384, lid 1 van het Burgerlijk Wetboek.

Voor zoveel als nodig, preciseert paragraaf 6 dat het nieuwe artikel 156^{quater} van de wet van 21 maart 1991 geen afbreuk doet aan de hoedanigheid van Infrabel van infrastructuurbeheerder in de zin van de Europese spoorwegreglementering.

Indien de NMBS het voornemen opvat om in een station dat gelegen is in een verstedelijkt gebied een onroerend ontwikkelingsproject tot stand te brengen dat geheel of gedeeltelijk zal worden uitgevoerd in het gebied dat zich boven of onder het domein van Infrabel bevindt, zal deze laatste, overeenkomstig het nieuwe artikel 156quinquies van de wet van 21 maart 1991, aan de NMBS de noodzakelijke zakelijke rechten toekennen om dit project uit te voeren. De partijen moeten meewerken aan de technische uitvoering van voornoemd project.

De NMBS draagt de bijkomende kosten die door Infrabel werden opgelopen in het kader van de ontwerp- en bouwfase en die betrekking hebben op de spoorweginfrastructuur. De NMBS draagt eveneens alle eventueel bijkomende exploitatiekosten, en uitsluitend deze laatste kosten, nadat het onroerend ontwikkelingsproject werd gerealiseerd en die door het project werden veroorzaakt. Het is bijvoorbeeld in de hypothese dat de bouw van een spoorwegtunnel, tot stand gebracht in het kader van een onroerend ontwikkelingsproject de plaatsing van rookafzuiginstallaties vereist, dat de NMBS de kosten van genoemde installaties en de exploitatiekosten als gevolg van het gebruik van voornoemde installaties zal moeten dragen. Daarentegen worden de bijkomende exploitatiekosten van Infrabel die betrekking hebben op wijzigingen van de treinroutes of elke andere kost die verbonden is met het treinverkeer tijdens de bouwfase van het project, niet ten laste genomen door de NMBS. De partijen moeten een eenmalige vergoeding overeenkomen die gebaseerd is op een schatting door het comité tot aankoop van onroerende goederen van de Staat.

Het nieuwe artikel 156sexies van de wet van 21 maart 1991 voorziet een specifieke afwijking voor (nieuwe) NMBS voor wat betreft de duurtijd van het beheerscontract, die op grond van artikel 5 van de wet van 21 maart 1991 in principe drie tot vijf jaar is. Een langere duur werd door de regering aangewezen geacht aangezien de visie op de opdrachten van openbare dienst van de NMBS die in het beheerscontract wordt weerspiegeld zich doorgaans over een langere periode dan vijf jaar uitstrekt, hetgeen ook een grotere garantie biedt voor de continuïteit van deze diensten. Eenzelfde afwijking wordt voorzien voor Infrabel op grond van artikel 31 van dit besluit.

Artikel 12 voegt opnieuw (in licht gewijzigde vorm) artikel 159 inzake de onteigening in de titel van (nieuwe) NMBS in, nadat dit artikel om ongekende redenen werd opgeheven naar aanleiding van de hervorming van de (unitaire) NMBS in 2004. Het nieuwe artikel 159 bepaalt als principe dat de onroerende goederen die eigendom zijn van (nieuwe) NMBS niet het voorwerp kunnen uitmaken van een onteigening. Op dit principe wordt een uitzondering geformuleerd : de Koning kan de onteigening van een onroerend goed toelaten in de mate dat het goed niet meer nuttig is of zou zijn voor de spoorwegexploitatie. Dergelijke toelating door de Koning vereist echter een voorafgaand voorstel van de Minister die bevoegd is voor de overheidsbedrijven, evenals een voorafgaand advies van de raad van bestuur van de (nieuwe) NMBS. Het advies van de raad van bestuur is niet bindend en dient te worden uitgebracht binnen de twee maanden nadat de raad daartoe een verzoek heeft ontvangen van de Minister. Met deze bepaling, zoals met de oorspronkelijke bepaling in de wet van 21 maart 1991, wordt beoogd het risico uit te sluiten dat (nieuwe)

utiles à l'exploitation ferroviaire alors qu'elle ne pourrait trouver un bien immeuble de remplacement approprié sans faire de grandes dépenses. Le produit de la vente du bien exproprié, le cas échéant, reviendra, en tout état de cause à la (nouvelle) SNCB.

L'article 13 de l'arrêté insère un nouvel article 159bis dans la loi du 21 mars 1991. Par souci de sécurité juridique, celui-ci reprend, partiellement, le droit en faveur d'Infrabel qui se trouve dans le contrat de gestion de l'actuelle SNCB.

Cette disposition est à lire en combinaison avec l'article 10, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 en vertu duquel les entreprises publiques autonomes décident librement, sous réserve de l'éventuelle exigence d'obtenir l'autorisation du Ministre en vertu de l'alinéa 2, dans les limites de leur objet, de l'aliénation de leurs biens corporels.

Cette disposition oblige la (nouvelle) SNCB à proposer à Infrabel tout bien immeuble dont elle n'a pas besoin pour ses missions de service public et qu'elle souhaite aliéner, préalablement à cette aliénation, en lui communiquant les conditions de l'aliénation en ce compris le prix. Cette exigence s'applique indépendamment du fait de savoir si une partie intéressée s'est déjà manifestée. Si Infrabel accepte les conditions de la nouvelle SNCB sans réserve ni condition, il est procédé à la cession entre parties. Dans l'hypothèse où Infrabel n'a pas accepté l'offre initiale de la (nouvelle) SNCB, l'obligation de la (nouvelle) SNCB renaîtra si cette dernière a substantiellement modifié les conditions dans lesquelles elle souhaite procéder à l'aliénation du bien. Dans ce cas, la procédure prévue à l'article 159bis s'applique à nouveau. Les parties fixeront dans une convention les modalités ultérieures d'exercice de ce droit. Le droit naît néanmoins dès l'entrée en vigueur du présent arrêté et sera, dans l'attente de la conclusion de la convention précitée, exécuté en bon père de famille par les parties.

Une disposition analogue est insérée à charge d'Infrabel sur la base de l'article 33 du présent arrêté dans le titre VIII de la loi du 21 mars 1991.

L'article 14 de l'arrêté modifie l'article 161ter de la loi du 21 mars 1991. Il vise à abroger le comité stratégique de la SNCB Holding dans lequel siègent également des représentants des syndicats. Les compétences du comité stratégique seront dans le futur, pour l'essentiel, exercées par le comité d'entreprise stratégique qui est introduit dans la loi du 23 juillet 1926 au niveau de chaque société et est réglé par l'arrêté relatif au personnel des Chemins de fer belges, qui Vous est présenté séparément pour signature.

L'article 15 a pour objet d'insérer les dispositions relatives au comité d'orientation du titre IX de la loi du 21 mars 1991 (qui sera abrogé en vertu de l'article 44 du présent arrêté) dans le titre V qui régira la (nouvelle) SNCB. Les termes de l'actuel article 231 de la loi du 21 mars 1991 sont, à cet égard, maintenus dans leur intégralité.

L'article 16 de l'arrêté reprend l'article 222 de la loi du 21 mars 1991 (applicable à l'actuelle SNCB) dans le titre V relatif à la (nouvelle) SNCB, de manière à ce que cette disposition corresponde à l'article 206 de la loi du 21 mars 1991, applicable à Infrabel.

Sur la base de l'article 17, une série de modifications sont insérées, qui ont trait à la composition et au fonctionnement du conseil d'administration de la (nouvelle) SNCB.

Tout d'abord, le nombre maximal de dix administrateurs passe à un maximum de quatorze. Cette augmentation vise à tenir compte de la représentation future des régions dans le conseil d'administration de la (nouvelle) SNCB, qui sera réglée conformément à l'article 92ter de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, dans un arrêté royal qui Vous sera présenté séparément pour signature. Le nombre exact d'administrateurs sera, comme c'est le cas à l'article 207, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 pour Infrabel, fixé par arrêté royal. Par le biais d'une disposition transitoire, il est prévu à l'article 63 du présent arrêté que, tant que le Roi n'a pas fixé le nombre d'administrateurs, le conseil d'administration sera composé de dix administrateurs.

Dès lors que presque toutes les actions de la (nouvelle) SNCB sont entre les mains de l'Etat, l'article 162bis de la loi du 21 mars 1991 ne prévoit plus la possibilité que les administrateurs soient nommés ou révoqués par des actionnaires autres que l'Etat.

L'article 18 insère un article 162bis/1. Conformément à cette disposition, les administrateurs délégués de la (nouvelle) SNCB et d'Infrabel appartiennent à un rôle linguistique différent. Une disposition analogue est également insérée par l'article 37 du présent arrêté dans le titre

NMBS zou worden onteigend van onroerende goederen die nuttig zijn voor de spoorwegexploitatie, terwijl ze moeilijk zonder grote uitgaven een geschikt vervangend onroerend goed zou kunnen vinden. De opbrengst van de verkoop van het in voorkomend geval onteigend onroerend goed zal in elk geval toekomen aan de (nieuwe) NMBS.

Artikel 13 van het besluit voegt een nieuw artikel 159bis in, in de wet van 21 maart 1991. Het herneemt, omwille van de rechtszekerheid, deels het recht ten voordele van Infrabel dat terug te vinden is in het beheerscontract van de huidige NMBS.

Deze bepaling is samen te lezen met artikel 10, § 1, eerste lid, van de wet van 21 maart 1991 op grond waarvan de autonome overheidsbedrijven, behoudens de eventuele vereiste van een machtiging van de Minister op grond van lid 2, vrij, binnen de grenzen van hun doel, beslissen over de vervreemding van hun lichamelijke goederen.

Het artikel verplicht (nieuwe) NMBS om met betrekking tot elk onroerend goed dat zij niet nodig heeft voor haar opdrachten van openbare dienst en dat zij wenst te vervreemden, het betreffende goed vooraf voor te stellen aan Infrabel met mededeling van de voorwaarden van de vervreemding met inbegrip van de prijs. Deze verplichting geldt ongeacht de vraag of een geïnteresseerde partij zich reeds heeft gemanifesteerd. Indien Infrabel de voorwaarden van (nieuwe) NMBS zonder meer aanvaardt, zal de overdracht tussen partijen volmaakt zijn. Indien Infrabel het initiële aanbod van (nieuwe) NMBS niet heeft aanvaard, zal de verplichting van (nieuwe) NMBS herleven indien (nieuwe) NMBS vervolgens substantieel de voorwaarden waaronder zij tot vervreemding van het onroerend goed wil overgaan, wijzigt. In dat geval zal de procedure van artikel 159bis opnieuw moeten worden toegepast. Partijen zullen de verdere modaliteiten waaronder dit recht kan worden uitgeoefend in een overeenkomst vastleggen. Het recht ontstaat evenwel vanaf de inwerkingtreding van dit besluit en zal in afwachting van voornoemde overeenkomst door partijen als goede huisvader worden uitgeoefend.

Een analoog artikel wordt op grond van artikel 33 van dit besluit ingevoegd in titel VIII van de wet van 21 maart 1991 ten laste van Infrabel.

Artikel 14 van het besluit wijzigt artikel 161ter van de wet van 21 maart 1991. Het strekt ertoe het strategisch comité van NMBS Holding, waarin ook vertegenwoordigers van de vakorganisaties zetelen, af te schaffen. De bevoegdheden van het strategisch comité zullen in de toekomst immers in essentie worden uitgeoefend door het strategisch bedrijfscomité, dat in de wet van 23 juli 1926 wordt ingevoerd op het niveau van elke vennootschap en wordt geregeld door het besluit houdende het personeel van de Belgische Spoorwegen, dat U afzonderlijk ter ondertekening wordt aangeboden.

Artikel 15 strekt ertoe de bepalingen met betrekking tot het oriënteringscomité in titel IX van de wet van 21 maart 1991 (die zal worden opgeheven op grond van artikel 44 van dit besluit) in te voegen in de titel betreffende de (nieuwe) NMBS. De bewoordingen van het huidige artikel 231 van de wet van 21 maart 1991 worden daarbij integraal behouden.

Artikel 16 van het besluit herneemt artikel 222 van de wet van 21 maart 1991 (van toepassing op de huidige NMBS) in de titel V betreffende de (nieuwe) NMBS, zodat deze bepaling overeenkomst met artikel 206 van de wet van 21 maart 1991, van toepassing op Infrabel.

Op grond van artikel 17 worden een aantal wijzigingen ingevoegd die betrekking hebben op de samenstelling en werking van de raad van bestuur van (nieuwe) NMBS.

In eerste instantie wordt het aantal bestuurders gewijzigd van maximum tien leden naar maximum veertien leden. Deze vermeerdering heeft tot doel rekening te houden met de toekomstige vertegenwoordiging van de Gewesten in de raad van bestuur van (nieuwe) NMBS, die zal worden geregeld, in overeenstemming met artikel 92ter van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 op de hervorming der instellingen, in een koninklijk besluit dat U afzonderlijk ter ondertekening zal worden aangeboden. Het exacte aantal bestuurders zal, zoals dat ook het geval is voor Infrabel in artikel 207, § 1 van de wet van 21 maart 1991, worden bepaald bij een koninklijk besluit. Bij wijze van overgangsbepaling wordt in artikel 63 van dit besluit voorzien dat, zolang de Koning het aantal bestuurders niet heeft bepaald, de raad van bestuur zal zijn samengesteld uit tien bestuurders.

Aangezien zo goed als alle aandelen van (nieuwe) NMBS in handen zijn van de Staat, voorziet het artikel 162bis van de wet van 21 maart 1991 niet langer de mogelijkheid dat bestuurders worden benoemd of herroepen door aandeelhouders, andere dan de Staat.

Artikel 18 voegt een nieuw artikel 162bis/1 in. Ten gevolge van dit artikel dienen de gedelegeerd bestuurder van (nieuwe) NMBS en van Infrabel tot een andere taalrol te behoren. Een analoog artikel wordt door artikel 37 van dit besluit ook ingevoegd in titel VIII ("Infrabel")

VIII (« Infrabel ») de la loi du 21 mars 1991. Ces deux nouvelles dispositions doivent être lues avec l'article 3 de l'arrêté royal relatif au personnel des Chemins de fer belges, qui Vous est présenté séparément pour signature, et qui, via une insertion dans la loi du 23 juillet 1926, règle la composition du conseil d'administration de HR Rail, la société de droit public dans laquelle la (nouvelle) SNCB et Infrabel détiennent une participation. Le conseil d'administration de HR Rail comprendra, de plein droit, l'administrateur délégué de la (nouvelle) SNCB et d'Infrabel, un président nommé par arrêté royal et un directeur général. Conformément à l'arrêté royal relatif au personnel des Chemins de fer belges, le président et le directeur général de HR Rail doivent appartenir à un rôle linguistique différent. Le nouvel article 162bis/1 garantit que les administrateurs délégués de la (nouvelle) SNCB et d'Infrabel appartiennent également à un rôle linguistique différent afin que le conseil d'administration de HR Rail soit composé paritairement sur le plan linguistique.

L'article 19 remplace intégralement l'article 162ter de la loi du 21 mars 1991 relatif au comité de direction par ce que prévoit l'article 224, § 1^{er} de la loi du 21 mars 1991, applicable à l'actuelle SNCB.

L'article 20 a pour objectif d'assurer l'uniformité entre la (nouvelle) SNCB et Infrabel dans la manière dont les membres du comité de direction sont qualifiés. Là où les membres sont qualifiés de « directeur-général » au sein de la SNCB Holding (à l'exception de l'administrateur délégué) dans le texte néerlandais de l'article 162quater de la loi du 21 mars 1991, cette qualification est abrogée par l'article 20 et, comme pour l'actuelle SNCB (voy. l'article 224, § 2 et § 4, de la loi du 21 mars 1991), remplacée par celle de « leden van het directiecomité » et de « algemeen directeur ».

Par souci de bonne gouvernance, l'article 20 prévoit par ailleurs la limitation du nombre de membres du comité de direction (en ce compris l'administrateur délégué) à la moitié du nombre d'administrateurs (en ce compris l'administrateur délégué). La même modification est apportée à l'article 37 du présent arrêté en ce qui concerne le comité de direction d'Infrabel.

L'article 21 du présent arrêté modifie l'article 162quinquies de la loi du 21 mars 1991 relatif aux droits, en ce compris la rémunération, des membres du comité de direction et du conseil d'administration.

Le 1^o entend préciser que, dans le contexte spécifique de l'article 162quinquies, seule la référence à l'alinéa 2 du § 4 de l'article 161ter de la loi du 21 mars 1991 est pertinente, à l'exclusion de l'alinéa 1^{er}.

Le 2^o reprend la disposition pertinente relative à la rémunération des membres du conseil d'administration (en ce compris de l'administrateur délégué) qui s'applique à l'actuelle SNCB (voy. l'article 226, § 1^{er}) (et qui est également applicable, par analogie, à Infrabel (voy. l'article 209, § 2)). Etant donné que le comité stratégique est abrogé dans la loi du 21 mars 1991, il n'est plus nécessaire de fixer la rémunération des membres de ce comité.

Les références à la Commission Paritaire Nationale dans l'article 162quinquies seront, dès lors qu'elles ont trait au personnel des chemins de fer belges, modifiées sur la base de l'arrêté royal relatif au personnel des Chemins de fer belges, qui Vous est présenté séparément pour signature.

L'article 22 de l'arrêté apporte une série de modifications nécessaires à l'article 162sexies de la loi du 21 mars 1991 suite à l'abrogation du comité stratégique et au fait que HR Rail agira, après l'entrée en vigueur de la réforme, comme l'employeur unique du personnel de la (nouvelle) SNCB et d'Infrabel. En ce qui concerne ce dernier aspect, le nouvel article 162sexies fait référence au nouvel article 163bis de la loi du 21 mars 1991. Ce dernier article précisera que la (nouvelle) SNCB disposera du personnel qui lui est mis à disposition par HR Rail et sera inséré sur la base de de l'arrêté royal relatif au personnel des Chemins de fer belges qui Vous est présenté séparément pour signature.

Les articles 23 et 24 modifient l'article 162octies et nonies de la loi du 21 mars 1991 afin d'abroger les références au comité stratégique qui a été abrogé sur la base du présent arrêté et afin que le contenu de l'article 162nonies soit aligné sur l'article analogue en matière de tutelle administrative dans le titre VIII (« Infrabel ») de la loi du 21 mars 1991 (voy. l'article 213). Le délai pendant lequel le ministre peut décider d'annuler une décision est prolongé d'une semaine et tous les délais sont calculés en jours calendriers au lieu de jours francs, par souci d'uniformité.

van de wet van 21 maart 1991. Beide nieuwe artikelen moeten worden samen gelezen met het artikel 3 van het koninklijk besluit houdende het personeel van de Belgische Spoorwegen, dat U afzonderlijk ter ondertekening wordt aangeboden, en dat via een invoeging in de wet van 23 juli 1926, de samenstelling van de raad van bestuur van HR Rail, de vennootschap van publiek recht waarin (nieuwe) NMBS en Infrabel participeren, regelt. De raad van bestuur van HR Rail zal van rechtswege bestaan uit de gedelegeerd bestuurder van (nieuwe) NMBS en van Infrabel, uit een voorzitter, benoemd bij koninklijk besluit en uit een algemeen directeur. Overeenkomstig het koninklijk besluit houdende het personeel van de Belgische Spoorwegen zullen de voorzitter en algemeen directeur van HR Rail tot een andere taalrol moeten behoren. Het nieuwe artikel 162bis/1 zorgt ervoor dat ook de gedelegeerd bestuurders van (nieuwe) NMBS en Infrabel tot een andere taalrol behoren, zodat de raad van bestuur van HR Rail, op vlak van de taal, paritair zal zijn samengesteld.

Artikel 19 vervangt integraal artikel 162ter van de wet van 21 maart 1991 inzake het directiecomité door de bepalingen inzake het directiecomité die op grond van artikel 224, § 1 van de wet van 21 maart 1991 van toepassing zijn op de huidige NMBS.

Artikel 20 heeft tot doel eenvormigheid tussen (nieuwe) NMBS en Infrabel tot stand te brengen inzake de wijze waarop de leden van het directiecomité worden betiteld. Daar waar zij op grond van het huidige artikel 162quater van de wet van 21 maart 1991 binnen de NMBS Holding (met uitzondering van de gedelegeerd bestuurder) in de Nederlandse tekst werden betiteld als "directeurs-generaal", wordt deze betiteling op grond van artikel 20 afgeschaft en, zoals bij de huidige NMBS (zie artikel 224, § 2 en § 4 van de wet van 21 maart 1991) en Infrabel (zie artikel 208, § 2 en § 4 van de wet van 21 maart 1991), vervangen door "leden van het directiecomité" en "algemeen directeur".

Om redenen van goed bestuur voorziet artikel 20 bovendien in een beperking van het aantal leden van het directiecomité tot de helft van het aantal bestuurders (de gedelegeerde bestuurder inbegrepen). Dezelfde wijziging wordt aangebracht in artikel 37 van dit besluit voor wat het directiecomité van Infrabel betreft.

Artikel 21 van dit besluit wijzigt artikel 162quinquies van de wet van 21 maart 1991, betreffende de rechten, met inbegrip van de vergoeding, van de leden van het directiecomité en van de leden van de raad van bestuur.

Punt 1 beoogt duidelijk te maken dat in de specifieke context van artikel 162quinquies enkel de verwijzing naar lid 2 van § 4 van artikel 161ter van de wet van 21 maart 1991 relevant is, met uitsluiting van lid 1.

Punt 2 herneemt de relevante bepaling inzake de bezoldiging van de leden van de raad van bestuur (met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder) die van toepassing zijn op de huidige NMBS (zie artikel 226, § 1) (en die naar analogie ook gelden voor Infrabel (zie artikel 209, § 2)). Aangezien het strategisch comité wordt afgeschaft in de wet van 21 maart 1991, is het niet langer vereist de bezoldiging van de leden van dit comité te bepalen.

De verwijzingen in artikel 162quinquies naar de Nationale Paritaire Commissie zullen, nu zij betrekking hebben op het personeel van de Belgische spoorwegen, op grond van het koninklijk besluit houdende het personeel van de Belgische Spoorwegen, dat U afzonderlijk ter ondertekening wordt aangeboden, worden gewijzigd.

Artikel 22 van het besluit brengt een aantal noodzakelijke wijzigingen aan, aan het artikel 162sexies van de wet van 21 maart 1991 ten gevolge van de afschaffing van het strategisch comité en ten gevolge van het feit dat HR Rail na de inwerkingtreding van de hervorming zal optreden als enige juridische werkgever van het personeel van (nieuwe) NMBS en Infrabel. Met betrekking tot dit laatste aspect zal het nieuwe artikel 162sexies verwijzen naar een nieuw artikel 163bis van de wet van 21 maart 1991. Dit laatste artikel zal bepalen dat (nieuwe) NMBS zal beschikken over het personeel dat haar wordt ter beschikking gesteld door HR Rail en zal worden ingevoegd op basis van het koninklijk besluit houdende het personeel van de Belgische Spoorwegen, dat U afzonderlijk ter ondertekening wordt aangeboden.

De artikelen 23 en 24 wijzigen de artikelen 162octies en nonies van de wet van 21 maart 1991, zodat de verwijzingen naar het strategisch comité, dat op grond van dit besluit wordt opgeheven, worden geschrapt, en zodat de inhoud van artikel 162nonies wordt afgestemd op het analoge artikel inzake het administratief toezicht in titel VIII ("Infrabel") van de wet van 21 maart 1991 (zie artikel 213). De termijn waarbinnen de minister een beslissing kan vernietigen wordt met een week verlengd en alle termijnen worden berekend in kalenderdagen in plaats van vrije dagen omwille van de eenvormigheid.

Sur la base de l'article 25 de l'arrêté, l'article 162*decies* de la loi du 21 mars 1991 relatif au plan d'entreprise de la (nouvelle) SNCB est intégralement remplacé par une disposition analogue à celle qui, sur la base de l'article 219 de la loi du 21 mars 1991, vaut pour l'actuelle SNCB.

L'article 162*decies* précise, par souci de clarté, que la SNCB, par dérogation à l'article 26, alinéa 1^{er}, ne doit pas rédiger un plan d'entreprise chaque année mais que son plan d'entreprise doit uniquement être adapté annuellement.

Ensuite, est introduite la notion de plan pluriannuel d'investissement, qui constitue déjà un élément obligatoire du plan d'entreprise d'Infrabel sur la base de l'article 200 de la loi du 21 mars 1991 et qui, pour le moment, est, *de facto*, également rédigé par la SNCB actuelle. Le gouvernement souhaite consacrer un fondement légal à cette pratique dans la loi du 21 mars 1991. Le plan comprendra les investissements de la (nouvelle) SNCB qui doivent être réalisés dans le cadre de son objet, y compris, à titre d'exemple, les investissements liés à l'exercice de sa servitude, qui ressortiront de l'article 156*quater* inséré par le présent arrêté.

Le paragraphe 4 insère l'obligation d'aligner le plan pluriannuel d'investissement de la (nouvelle) SNCB sur celui d'Infrabel pour ce qui concerne le calendrier des travaux de la (nouvelle) SNCB relatifs à la conception, à la construction et au renouvellement des gares ferroviaires, des points d'arrêt non gardés et de leurs dépendances qui ont un impact sur le plan pluriannuel d'investissement qu'Infrabel doit rédiger sur la base de l'article 200 de la loi du 21 mars 1991, tel que modifié par le présent arrêté. Il s'agit par exemple des travaux apportés aux gares qui ont une influence sur les quais et les voies qui relèvent de la propriété d'Infrabel et pour lesquels Infrabel a prévu des investissements dans son propre plan pluriannuel d'investissement. Afin de permettre que l'exécution des travaux soit menée à bien et aussi efficacement que possible et avec le moins d'inconvénients, un alignement correct de la planification des travaux est indispensable. Le gouvernement estime pour cette raison qu'il convient qu'Infrabel et la (nouvelle) SNCB se consultent sur ces aspects qui sont étroitement liés entre eux.

Par ailleurs, concernant de manière plus générale le plan pluriannuel d'investissement, le gouvernement veillera au respect de la clé de répartition budgétaire des investissements prévue par l'accord de coopération du 22 mars 2002. Infrabel et la (nouvelle) SNCB contrôleront le respect annuel de la clé 60/40 sur le total des investissements des chemins de fer soumis à cette clé.

L'article 26 du présent arrêté insère un nouvel article 162*duodecies* relatif à l'obligation des entreprises ferroviaires, telle que la (nouvelle) SNCB, de tenir une comptabilité séparée, sur la base de la législation européenne, pour les activités qui ont trait au transport par chemin de fer. L'article 162*duodecies* reprend intégralement l'article 221, § 2 et § 3, de la loi du 21 mars 1991 qui est applicable à l'actuelle SNCB. Suite à l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat, la mention des directives européennes dont cette disposition assure la transposition a été rajoutée et la référence à la directive 91/440/CCE remplacée par la Directive du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

L'article 27 insère un nouveau chapitre *Vbis* dans la loi du 21 mars 1991 relatif à la convention de transport en matière de transport intérieur. Ce nouvel instrument, qui a pour objectif de fixer le cadre de la coopération entre la (nouvelle) SNCB et Infrabel, entre autres dans le but de garantir aux voyageurs une meilleure ponctualité et d'offrir une plus grande qualité du service, a été introduit par l'article 8 de la loi du 30 août 2013. Ce nouveau chapitre a pour objet de mettre en œuvre le paragraphe 2 de l'article 8 de la loi du 30 août 2013, et détermine les matières qui seront réglées par la convention de transport, la procédure à suivre pour sa conclusion ou sa modification et le mécanisme de règlement des différends entre la (nouvelle) SNCB et Infrabel concernant l'exécution de la convention de transport. Conformément à l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat, le délai de consultation du Service de Régulation du Transport ferroviaire, fixé à deux mois par l'article 163*quinquies*, § 2, inséré par l'article 27 du projet d'arrêté, a été limité à un mois. Le délai initialement prévu à l'article 60 du projet pour conclure la première convention de transport a en outre été allongé d'un mois.

Op grond van artikel 25 van het besluit wordt artikel 162*decies* van de wet van 21 maart 1991 inzake het ondernemingsplan van (nieuwe) NMBS volledig vervangen door een bepaling die analoog is aan de bepaling die op grond van artikel 219 van de wet van 21 maart 1991 geldt voor de huidige NMBS.

Artikel 162*decies* preciseert voor alle duidelijkheid dat NMBS, in afwijking van artikel 26, lid 1, niet jaarlijks een ondernemingsplan dient op te stellen, maar haar ondernemingsplan enkel jaarlijks dient aan te passen.

Daarnaast wordt de notie van het meerjarig investeringsplan geïntroduceerd, dat reeds een verplicht element uitmaakt van het ondernemingsplan van Infrabel op grond van artikel 200 van de wet van 21 maart 1991 en dat momenteel *de facto* ook door de huidige NMBS wordt opgesteld. De regering wenst aan deze praktijk een rechtsbasis in de wet van 21 maart 1991 te verlenen. Het plan zal de investeringen omvatten die door (nieuwe) NMBS moeten worden gerealiseerd in het kader van haar doel, waaronder bij wijze van voorbeeld ook de investeringen met betrekking tot de uitoefening van haar erfdienstbaarheid op grond van het door dit besluit ingevoegde artikel 156*quater* zullen ressorteren.

Paragraaf 4 voegt de verplichting in om het meerjarig investeringsplan van (nieuwe) NMBS af te stemmen op dat van Infrabel voor wat betreft de planning van de werkzaamheden van (nieuwe) NMBS die betrekking hebben op het ontwerpen, de bouw en de vernieuwing van de spoorwegstations, de onbemande stopplaatsen en hun aanhorigheden en die een invloed hebben op het meerjarig investeringsplan dat Infrabel op grond van artikel 200 van de wet van 21 maart 1991, zoals gewijzigd bij dit besluit, dient op te stellen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om werkzaamheden aan de stations die een invloed hebben op de perrons of de sporen, die tot de eigendom van Infrabel behoren, en met betrekking waartoe Infrabel in haar eigen meerjarig investeringsplan investeringen heeft voorzien. Teneinde de uitvoering van de werkzaamheden zo efficiënt mogelijk te laten verlopen en met zo weinig mogelijk hinder is een goede afstemming van de planning van de werkzaamheden onontbeerlijk. De regering acht het daarom aangewezen dat Infrabel en (nieuwe) NMBS over deze aspecten, die nauw met elkaar verband houden, overleg plegen.

Wat meer in het algemeen het meerjarig investeringsplan betreft, zal de regering er bovendien over waken dat de jaarlijkse budgettaire verdeelsleutel van de investeringen voorzien in het samenwerkingsakkoord van 22 maart 2002, gerespecteerd wordt. Infrabel en de (nieuwe) NMBS zullen toezien op de jaarlijkse eerbiediging van de verdeelsleutel 60/40 op het totaal van de investeringen van de spoorweggemeenschap die onderworpen zijn aan deze sleutel.

Artikel 26 van dit besluit voegt een nieuw artikel 162*duodecies* in, dat betrekking heeft op de verplichting voor spoorwegondernemingen, zoals (nieuwe) NMBS, op grond van de Europese spoorwegreglementering, om afzonderlijke rekeningen te houden voor de activiteiten met betrekking tot het vervoer per spoor. Artikel 162*duodecies* is een integrale herneming van artikel 221, § 2 en § 3 van de wet van 21 maart 1991 dat van toepassing is op de huidige NMBS. Overeenkomstig het advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving, werd de verwijzing naar de Europese richtlijnen die door deze bepaling werden omgezet, toegevoegd en werd de verwijzing naar richtlijn 91/440/EEG vervangen door Richtlijn 2012/34/EU van 21 november 2012 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

Artikel 27 voegt in de wet van 21 maart 1991 een nieuw hoofdstuk *Vbis* in betreffende de vervoersovereenkomst in verband met binnenlands vervoer. Dit nieuwe instrument dat tot doel heeft om het kader te bepalen voor de samenwerking tussen (nieuwe) NMBS en Infrabel onder meer teneinde de reiziger een betere stiptheid te garanderen en een kwaliteitsvollere dienstverlening aan te bieden, werd geïntroduceerd door artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013. Dit nieuwe hoofdstuk heeft tot doel paragraaf 2 van artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 uit te voeren en bepaalt de aangelegenheden die door de vervoersovereenkomst worden geregeld, de procedure die is te volgen met het oog op het sluiten of wijzigen van de vervoersovereenkomst en het mechanisme voor de beslechting van geschillen tussen (nieuwe) NMBS en Infrabel over de uitvoering van de vervoersovereenkomst. Overeenkomstig het advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving, werd de termijn voor de raadpleging van de Dienst Regulering voor het Spoorwegvervoer, die was bepaald op twee maanden op grond van artikel 163*quinquies*, § 2, zoals ingevoegd door artikel 27 van het ontwerp van besluit, beperkt tot een maand. De oorspronkelijke termijn bedoeld in artikel 60 van het ontwerp om de eerste vervoersovereenkomst te sluiten werd ook verlengd met een maand.

Le paragraphe 1^{er} du nouvel article 163^{quater} précise que la convention de transport règle la collaboration opérationnelle entre la (nouvelle) SNCB et Infrabel, mais uniquement pour ce qui concerne les services qui entrent dans leurs missions de service public respectives. Il s'agit plus particulièrement des matières listées au paragraphe 2. Le gouvernement estime que la (nouvelle) SNCB et Infrabel, en particulier pour ce qui concerne ces matières, présentent des interfaces opérationnelles et un intérêt commun. Sont notamment visées au § 2, 1^o les règles relatives à l'établissement des horaires pour les trains et à la gestion du trafic en temps réel. La convention de transport prévoira, pour ce qui a trait aux matières visées au paragraphe 2, 2^o, qu'Infrabel veillera à la qualité et à la disponibilité des systèmes d'information pour que la (nouvelle) SNCB puisse informer ses voyageurs de manière correcte.

L'article 163^{sexies} règle la manière dont la convention de transport, qui est en principe conclue pour une période de cinq ans, peut être modifiée étant entendu que les parties s'efforceront d'aligner autant que possible la date d'échéance de la convention de transport sur la date d'échéance des contrats de gestion.

Tout d'abord, en cas de modifications au contrat de gestion de la (nouvelle) SNCB et/ou d'Infrabel, ces dernières jugent s'il est nécessaire de modifier la convention de transport et, le cas échéant, elles déterminent ces modifications. En cas de différend, soit sur la question de savoir s'il est nécessaire de modifier la convention de transport, soit, si la (nouvelle) SNCB et Infrabel sont d'accord pour considérer qu'il faut modifier la convention de transport, sur le(s) modification(s) à mettre en œuvre, le Roi intervient pour évaluer si un changement est nécessaire et, s'il estime que la convention de transport doit être modifiée ou si un différend existe entre les sociétés uniquement sur les modifications à mettre en œuvre, il décide des modifications qui doivent être apportées à la convention de transport. Le Roi déterminera, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, le contenu de la convention de transport que celle-ci soit modifiée ou non par rapport à la version précédente. Cette convention ne doit ainsi plus être approuvée par arrêté royal conformément à l'article 163^{quinquies}, § 3. L'avis non contraignant du Service de Régulation du Transport ferroviaire doit uniquement être recueilli par le Roi à l'égard des modifications proposées à la convention de transport. Dans l'hypothèse où les deux sociétés sont d'avis que la convention de transport doit être modifiée (à la lumière des modifications apportées aux contrats de gestion) mais ne sont pas d'accord sur les modifications à mettre en œuvre, le Roi ne peut refuser de se prononcer sur le contenu des modifications en invoquant qu'il considère qu'une modification de la convention de transport n'est pas nécessaire à la lumière des modifications au contenu du/des contrat(s) de gestion.

Ensuite, la (nouvelle) SNCB et Infrabel peuvent, à tout moment, décider de modifier la convention de transport de commun accord. Dans ce cas, ces modifications seront approuvées par le Roi avant leur entrée en vigueur sur la base de l'article 163^{quinquies}, § 3. Si la (nouvelle) SNCB et Infrabel ne trouvent aucun accord sur une modification, la convention de transport reste inchangée.

Si la (nouvelle) SNCB et Infrabel ne s'entendent pas sur les négociations relatives au contenu d'une nouvelle convention de transport à temps (après l'échéance d'un délai de cinq ans), le Roi fixe les règles qui seront provisoirement applicables, après avoir recueilli l'avis non contraignant du Service de Régulation du Transport ferroviaire, jusqu'à ce que les parties parviennent à un accord sur le contenu du projet. L'article 163^{quinquies}, § 3, n'est, dans ce cas, pas applicable. Le Roi ne peut dès lors que définir les règles de manière provisoire, jusqu'à ce que les parties elles-mêmes soient parvenues à un accord sur le contenu de la convention de transport. En outre, son intervention est nécessaire pour assurer la continuation coordonnée du service public de la (nouvelle) SNCB et d'Infrabel.

La section III du présent arrêté modifie les dispositions du titre VIII de la loi du 21 mars 1991 qui ont trait au gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel. Les modifications sont, pour la plupart, analogues à celles apportées dans le titre V de la loi du 21 mars 1991, qui ont été commentées ci-avant, et sont justifiées par les mêmes motifs. Ne seront donc commentées ci-dessous que les modifications propres à Infrabel et qui n'ont pas déjà été évoquées sous le titre relatif à la (nouvelle) SNCB.

L'article 28 abroge dans la liste de définitions de l'article 197 de la loi du 21 mars 1991 la définition de la SNCB Holding dont les tâches en tant qu'employeur juridique unique sont reprises par HR Rail et ajoute une série de nouvelles définitions, à savoir la définition du Service de

Paragraaf 1 van het nieuwe artikel 163^{quater} preciseert dat de vervoersovereenkomst de operationele samenwerking regelt tussen (nieuwe) NMBS en Infrabel, doch enkel voor wat betreft de diensten die binnen hun respectievelijke opdrachten van openbare dienst vallen. Het gaat meer in het bijzonder om de materies opgesomd in paragraaf 2. De regering meent dat (nieuwe) NMBS en Infrabel in het bijzonder wat betreft deze materies operationele raakvlakken en een gemeenschappelijk belang vertonen. Worden met name beoogd in § 2, 1^o de regels inzake het opstellen van dienstregelingen voor de treinen en het "traffic management" in real time te worden begrepen. De vervoersovereenkomst zal wat de aangelegenheid bedoeld in paragraaf 2, 2^o betreft voorzien dat Infrabel zal zorgen voor de kwaliteit en de beschikbaarheid van de informatiesystemen zodat (nieuwe) NMBS haar reizigers op een correcte manier kan informeren.

Artikel 163^{sexies} regelt de wijze waarop de vervoersovereenkomst, die in beginsel voor een periode van vijf jaar wordt gesloten, kan worden gewijzigd met dien verstande dat partijen er zullen naar streven om de einddatum van de vervoersovereenkomst zoveel mogelijk af te stemmen op de einddatum van de beheerscontracten.

In de eerste plaats, in geval van wijzigingen aan het beheerscontract van de (nieuwe) NMBS en/of van Infrabel, beoordelen laatstgenoemden of het noodzakelijk is de vervoersovereenkomst te wijzigen en bepalen zij, in voorkomend geval, deze wijzigingen. In geval van een meningsverschil, hetzij over de vraag of het noodzakelijk is om de vervoersovereenkomst te wijzigen, hetzij, indien (nieuwe) NMBS en Infrabel het eens zijn dat de vervoersovereenkomst moet worden gewijzigd, over de door te voeren wijziging(en), komt de Koning tussen om, te beoordelen of enige wijziging noodzakelijk is en, indien hij oordeelt dat de vervoersovereenkomst moet worden gewijzigd of indien tussen de ondernemingen enkel betwisting bestaat over de door te voeren wijzigingen, welke wijzigingen aan de vervoersovereenkomst moeten worden aangebracht. De Koning zal bij koninklijk besluit overlegd in de Ministerraad de inhoud bepalen van de vervoersovereenkomst die al dan niet gewijzigd is ten opzichte van de vorige versie. Deze overeenkomst moet aldus niet meer bij koninklijk besluit worden goedgekeurd in overeenstemming met artikel 163^{quinquies}, § 3. Het niet bindend advies van de Dienst Regulering voor het Spoorvervoer dient door de Koning enkel te worden ingewonnen met betrekking tot de voorgestelde wijzigingen aan de vervoersovereenkomst. Ingeval beide vennootschappen van oordeel zijn dat de vervoersovereenkomst moet worden gewijzigd (in het licht van wijzigingen aangebracht aan de beheerscontracten), maar het niet eens zijn met betrekking tot de door te voeren wijzigingen, kan de Koning niet weigeren zich over de inhoud van de wijzigingen uit te spreken op grond van de overweging dat een wijziging van de vervoersovereenkomst niet noodzakelijk zou zijn in het licht van de gewijzigde inhoud van de beheerscontract(en).

In de tweede plaats, kunnen de (nieuwe) NMBS en Infrabel, op elk moment, beslissen om de vervoersovereenkomst in onderlinge overeenstemming te wijzigen. In dat geval zullen deze wijzigingen vóór hun inwerkingtreding door de Koning worden goedgekeurd op basis van artikel 163^{quinquies}, § 3. Indien de (nieuwe) NMBS en Infrabel geen overeenstemming bereiken over een wijziging, zal de vervoersovereenkomst ongewijzigd blijven.

Indien de (nieuwe) NMBS en Infrabel bij de onderhandeling over de inhoud van een nieuwe vervoersovereenkomst (na het verloop van een termijn van vijf jaar) geen (tijdige) overeenstemming bereiken, stelt de Koning, na het niet bindend advies van de Dienst Regulering voor het Spoorvervoer te hebben ingewonnen, de regels vast die voorlopig van toepassing zullen zijn, tot op het ogenblik dat de partijen alsnog een akkoord bereiken over de inhoud van het ontwerp. Artikel 163^{quinquies}, § 3 is in dat geval niet van toepassing. De Koning kan derhalve slechts voorlopig de regels vastleggen, tot op het ogenblik dat partijen zelf tot een akkoord zijn gekomen over de inhoud ervan. Bovendien is zijn tussenkomst noodzakelijk om de gecoördineerde voortzetting van de openbare dienst van (nieuwe) NMBS en Infrabel te verzekeren.

Afdeling III van dit besluit wijzigt de bepalingen in titel VIII van de wet van 21 maart 1991 die betrekking hebben op de infrastructuurbeheerder, Infrabel. De wijzigingen zijn veelal analoog met de wijzigingen in titel V van de wet van 21 maart 1991 die hiervoor zijn toegelicht, en worden door dezelfde motieven gerechtvaardigd. Hieronder worden derhalve enkel de wijzigingen becommentarieerd die eigen zijn aan Infrabel en hiervoor nog niet werden toegelicht onder de titel (nieuwe) NMBS.

Artikel 28 heft in de definitielijst van artikel 197 van de wet van 21 maart 1991 de definitie van NMBS Holding, wiens taken als enige juridisch werkgever worden overgenomen door HR Rail, op en voegt een aantal nieuwe definities toe, met name de definitie van Dienst voor

Régulation du Transport ferroviaire (qui est évoqué dans le cadre de la convention de transport) et de HR Rail (qui est évoquée en tant qu'employeur juridique du personnel d'Infrabel dans le cadre des règles d'incompatibilité).

L'article 29 modifie l'objet et les missions de service public d'Infrabel à l'article 199 de la loi du 21 mars 1991 pour les mettre en conformité avec l'article 4 de la loi du 30 août 2013. Ces modifications sont explicitées dans le commentaire de l'article 4 précité. Il est ajouté à celui-ci une disposition de portée générale, qui était déjà incluse dans les statuts d'Infrabel avant la réforme.

La gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure ferroviaire (article 199, § 1^{er}, 2^o) est étroitement liée aux activités de sécurité dans le domaine ferroviaire.

L'article 30 modifie l'article 199^{ter} de la loi du 21 mars 1991 qui vise à garantir l'indépendance (des fonctions essentielles) d'Infrabel en imposant l'interdiction pour les membres du personnel qui exercent une fonction de direction ou une autre fonction en tant que membre du cadre supérieur auprès du service d'Infrabel chargé des fonctions essentielles d'exercer certaines activités au service des entreprises ferroviaires, de la SNCB Holding ou au service d'une société liée à ces dernières. Les modifications apportées par l'article 30 du présent arrêté visent à abroger les mots « SNCB Holding » dès lors que, d'une part, elle devient une entreprise ferroviaire et qu'elle est déjà mentionnée à ce titre dans l'article précité, et, d'autre part, l'ajout de HR Rail qui, bien qu'il ne s'agisse pas d'une société liée à la (nouvelle) SNCB ou à Infrabel au sens de l'article 11 du Code des sociétés, constitue tout de même une société dans laquelle la (nouvelle) SNCB et Infrabel détiennent des participations. Pour ces motifs, le gouvernement considère qu'il est indiqué d'élargir l'interdiction de l'article 199^{ter}, autant que possible, également à HR Rail.

Sur la base de l'article 32, l'article 200, § 3, de la loi du 21 mars 1991 relatif au plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel est modifié afin que les investissements qui doivent y être mentionnés coïncident avec l'objet d'Infrabel, tel que modifié. La consultation de la SNCB Holding prévue au paragraphe 4 de l'article 200 est supprimée à la lumière de la réforme.

Le plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel sera aligné sur celui de la (nouvelle) SNCB, comme c'est le cas pour celui de la (nouvelle) SNCB sur la base de l'article 25 du présent arrêté. Cet alignement se limitera à la partie du plan de la (nouvelle) SNCB relative aux investissements liés à la conception, à la construction et au renouvellement des gares, des points d'arrêt non gardés et de leurs dépendances dès lors que les investissements des deux sociétés présentent désormais surtout des interfaces qui requièrent une coordination sur ces points.

L'article 34 abroge l'article 205 de la loi du 21 mars 1991 dans la mesure où, après la réforme, presque toutes les actions d'Infrabel seront la propriété de l'Etat.

L'article 37, 2^o remplace dans l'article 208 le titre de « directeur général désigné par le conseil d'administration » en « membre du comité de direction désigné par le conseil d'administration ».

L'article 39 ajoute, à l'article 210, § 2, de la loi du 21 mars 1991, la possibilité pour l'assemblée générale de désigner un auditeur externe à la demande du conseil d'administration qui peut participer avec voix consultative aux réunions de ce comité, par analogie à la disposition qui vaut à l'égard de la (nouvelle) NMBS (voy. l'article 161^{ter}, § 3, dernier alinéa).

L'article 40 modifie l'article 212 de la loi du 21 mars 1991 relatifs aux incompatibilités applicables aux membres du conseil d'administration et du comité de direction d'Infrabel pour garantir l'indépendance d'Infrabel, en tant que gestionnaire de l'infrastructure, à l'égard des entreprises ferroviaires, tel que prescrit par la réglementation ferroviaire européenne. Dans le paragraphe 2 de l'article 212, les mots « SNCB Holding » sont abrogés dans la mesure où celle-ci devient une entreprise ferroviaire après la réforme et qu'elle est, à ce titre, visée dans le paragraphe 2 précité. En outre, « HR Rail », qui n'est pas une entreprise ferroviaire, est ajoutée. Pour le motif indiqué dans le commentaire de l'article 30 du présent arrêté, le gouvernement estime qu'il est indiqué d'étendre l'interdiction prévue à l'article 212, § 2, à HR Rail. L'article 40 ajoute également une exception à l'interdiction visée au paragraphe 2 pour permettre à l'administrateur délégué d'Infrabel de siéger de plein droit dans le conseil d'administration de HR Rail (conformément à l'article 34, § 1^{er}, 2^o de la loi du 23 juillet 1926, tel qu'inséré par l'arrêté royal relatif au personnel des Chemins de fer belges, qui Vous est présenté séparément pour signature) et pour permettre au responsable de la politique du personnel auprès d'Infrabel

de Regulering voor het spoorvervoer (die aan bod komt in het kader van de vervoersovereenkomst) en HR Rail (die aan bod komt als juridisch werkgever van het personeel van Infrabel in het kader van de onverenigbaarheidsregels).

Artikel 29 wijzigt het doel en de opdrachten van openbare dienst van Infrabel in artikel 199 van de wet van 21 maart 1991 om ze in overeenstemming te brengen met artikel 4 van de wet van 30 augustus 2013. Deze wijzigingen worden toegelicht in de commentaar bij het voornoemde artikel 4. Daaraan werd nog een "catch-all" bepaling toegevoegd, die vóór de hervorming al was opgenomen in de statuten van Infrabel.

Het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van de spoorweginfrastructuur (artikel 199, § 1, 2^o) sluit nauw aan bij de veiligheidsactiviteiten op het spoorwegdomein.

Artikel 30 wijzigt artikel 199^{ter} van de wet van 21 maart 1991 dat er toe strekt de onafhankelijkheid van (de essentiële functies bij) Infrabel te waarborgen door een verbod op te leggen voor de personeelsleden die een directiefunctie of een functie als lid van het hogere kaderpersoneel uitoefenen bij de dienst van Infrabel die belast is met de essentiële functies om bepaalde activiteiten uit te oefenen ten dienste van spoorwegondernemingen, van NMBS Holding of van met één van hen verbonden vennootschappen. De wijzigingen in artikel 30 van dit besluit beogen enerzijds de schrapping van de woorden "NMBS Holding", nu zij een spoorwegonderneming wordt en zij in die zin al is vermeld in het voormelde artikel, en anderzijds de toevoeging van HR Rail, die hoewel het niet gaat om een met (nieuwe) NMBS of Infrabel verbonden vennootschap in de zin van artikel 11 van het Wetboek van vennootschappen, toch een vennootschap is waarin (nieuwe) NMBS en Infrabel participeren. Om die reden acht de regering aangewezen om het verbod van artikel 199^{ter} ook zoveel mogelijk tot HR Rail uit te breiden.

Op grond van artikel 32 wordt artikel 200, § 3 van de wet van 21 maart 1991 inzake het meerjarig investeringsplan van Infrabel gewijzigd, zodat de daarin te vermelden investeringen overeenstemmen met het gewijzigde doel van Infrabel. De raadpleging van NMBS Holding op grond van paragraaf 4 van artikel 200 wordt in het licht van de hervorming geschrapt.

Het meerjarig investeringsplan van Infrabel zal afgestemd worden op dat van (nieuwe) NMBS, net zoals dat het geval is voor dat van (nieuwe) NMBS op grond van artikel 25 van dit besluit. De afstemming zal zich beperken tot het onderdeel van het plan van (nieuwe) NMBS dat betrekking heeft op de investeringen inzake het ontwerpen, de bouw en de vernieuwing van de stations, de onbemande stopplaatsen en hun aanhorigheden, nu de investeringen van beide vennootschappen vooral op dat punt raakvlakken vertonen die een coördinatie vereisen.

Artikel 34 heft artikel 205 van de wet van 21 maart 1991 op, aangezien na de hervorming zo goed als alle aandelen van Infrabel eigendom zullen zijn van de Staat.

Artikel 37, 2^o vervangt in artikel 208 de titel van "algemeen directeur aangewezen door de raad van bestuur" door "lid van het directiecomité, aangewezen door de raad van de bestuur".

Artikel 39 voegt in artikel 210, § 2 van de wet van 21 maart 1991 de mogelijkheid toe voor de algemene vergadering om op voorstel van de raad van bestuur een externe auditeur aan te duiden die met raadgevende stem kan deelnemen aan de vergaderingen van het auditcomité, naar analogie met de bepaling die terzake voor (nieuwe) NMBS geldt (zie artikel 161^{ter}, § 3, laatste lid).

Artikel 40 wijzigt artikel 212 van de wet van 21 maart 1991 inzake de onverenigbaarheidsregels die gelden voor de leden van de raad van bestuur en van het directiecomité van Infrabel om de onafhankelijkheid van Infrabel, als infrastructuurbeheerder, ten aanzien van de spoorwegondernemingen te verzekeren, zoals voorgeschreven door de Europese spoorwegreglementering. In paragraaf 2 van artikel 212 worden de woorden "NMBS Holding" geschrapt, nu zij ten gevolge van de hervorming een spoorwegonderneming wordt en zij in die zin al is geviserd door voormelde paragraaf 2. Daarnaast wordt "HR Rail" toegevoegd, die geen spoorwegonderneming is. De regering acht het om de reden aangegeven in de toelichting bij artikel 30 van dit besluit aangewezen om het verbod van artikel 212, § 2 ook tot HR Rail uit te breiden. Artikel 40 voegt ook een uitzondering toe op het verbod van paragraaf 2, om het mogelijk te maken dat de gedelegeerd bestuurder van Infrabel van rechtswege zetelt in de raad van bestuur van HR Rail (conform artikel 34, § 1, 2^o van de wet van 23 juli 1926, zoals dat zal worden ingevoegd door het koninklijk besluit houdende het personeel van de Belgische Spoorwegen, dat U afzonderlijk ter ondertekening wordt aangeboden) en de verantwoordelijke voor het personeelsbeleid

de siéger de plein droit dans le comité de coordination de la gestion du personnel de HR Rail (conformément au futur article 45, § 1^{er}, 3^e tiret de la loi du 23 juillet 1926 précitée).

L'article 43 insère les articles 215^{bis} à 215^{quater}. L'article 215^{bis} organise une servitude d'utilité publique en faveur d'Infrabel sur les gares et terrains qui sont la propriété de la (nouvelle) SNCB. L'objectif de cette servitude est d'accorder à Infrabel le droit d'utiliser ces lieux, propriété de la (nouvelle) SNCB, pour faire passer tous les câbles liés à la haute tension, aux « IOT » (« Indicateurs Opérations Terminées »), à la signalisation et aux installations de sonorisation. Une telle servitude est nécessaire pour permettre à Infrabel de mettre en œuvre ses missions de service public, dont entre autres la gestion de l'infrastructure et des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure ferroviaire.

Les articles 215^{ter} et *quater* sont liés au fait qu'Infrabel, en vertu de la loi du 30 août 2013 (et sur la base de l'article 29 du présent arrêté), sera après la réforme entre autres chargée, dans le cadre de son objet, de l'entretien, de la gestion et de l'exploitation des systèmes informatiques et des réseaux de télécommunications. Pour ce faire, Infrabel doit disposer d'une servitude sur le domaine des gares de la (nouvelle) SNCB afin de pouvoir installer et entretenir les câbles et équipements connexes relatifs aux installations de communication et informatiques.

Sont entre autres visées par « installations de communication et informatique » les installations suivantes :

toutes les infrastructures actives (équipements) et passives (câbles, connectiques, antennes et mâts) de télécommunications et d'informatique qui font partie ou non de l'infrastructure ferroviaire et qui comprennent notamment les réseaux informatiques et de télécommunications y compris les raccordements aux clients finaux, les serveurs, les équipements de transmissions, les machines d'accès au réseau de transmission, les équipements terminaux allant jusqu'aux applications;

toutes les infrastructures associées à l'ensemble des applications développées et/ou implémentées en commun pour les différentes entités des chemins de fer belges.

Cette servitude donne à Infrabel le droit d'effectuer les travaux qui sont mentionnés au paragraphe 2 de l'article 215^{ter}. Pour pouvoir installer les câbles et les équipements connexes sur le domaine des gares de la (nouvelle) SNCB, Infrabel doit également recueillir l'accord préalable de la (nouvelle) SNCB sur le plan d'implantation et les caractéristiques (techniques) d'aménagement. La notion d'implantation vise les lieux où passent les câbles d'Infrabel. Les caractéristiques d'aménagement concernent les modalités liées à l'implantation des câbles et des équipements connexes (il s'agit des données techniques relatives aux câbles et équipements connexes visés dans le plan d'implantation, tels que par exemple leur taille ou la manière dont ils sont fixés sur le domaine de la gare).

Pour pouvoir entretenir, modifier, réparer, enlever ou contrôler les câbles, Infrabel reçoit, évidemment, un accès aux gares et aux câbles et équipements connexes sur la base du paragraphe 3.

Infrabel doit effectuer les travaux en bon père de famille et de manière à causer le moins de nuisances possibles, tant à l'égard de la (nouvelle) SNCB qu'à l'égard des tiers.

En contrepartie de la servitude d'Infrabel, la (nouvelle) SNCB reçoit, en vertu de l'article 215^{quater}, le droit de faire modifier l'implantation des câbles et équipements connexes visés à l'article 215^{ter} si elle désire effectuer elle-même des travaux dans les gares (entre autres, le renouvellement des gares). Les deux sociétés doivent s'informer et, autant que possible, se coordonner pour l'organisation des travaux. Les frais qui découlent de la modification des câbles et équipements connexes sont supportés par Infrabel dans la mesure où la modification est effectuée dans le cadre des missions de service public de la SNCB.

Dans la mesure où les modifications sont demandées par la (nouvelle) SNCB dans le cadre de ses activités commerciales de développement immobilier, les frais engendrés par le déplacement des câbles et équipements connexes restent à la charge de la (nouvelle) SNCB.

L'article 44 abroge le titre IX de la loi du 21 mars 1991 dès lors que l'actuelle SNCB est absorbée par la SNCB Holding par suite de la fusion.

Le titre III du présent arrêté rassemble les dispositions modificatives et abrogatoires qui, avec les modifications de la loi du 21 mars 1991, résultent de la réforme du groupe SNCB. Conformément à l'avis de la

bij Infrabel van rechtswege zetelt in het comité voor de coördinatie van het beheer van de personeelszaken van HR Rail (conform het toekomstige artikel 45, § 1, 3e streepje van voornoemde wet van 23 juli 1926).

Artikel 43 voegt de artikelen 215^{bis} tot 215^{quater} in. Artikel 215^{bis} brengt een erfdienstbaarheid van algemeen nut tot stand ten gunste van Infrabel op de stations en gronden die eigendom zijn van (nieuwe) NMBS. Deze erfdienstbaarheid strekt ertoe Infrabel het recht te verlenen om deze eigendommen van (nieuwe) NMBS te gebruiken om al haar hoogspanningskabels en kabels verbonden met de "AVG"-toestellen ("Aanwijzing Verrichtingen Gedaan"-toestellen), met de signalisatie en met de geluidsinstallaties een doorgang te verlenen. Dergelijke erfdienstbaarheid is noodzakelijk voor Infrabel om haar taken van openbare dienst, onder meer inzake het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van de spoorweginfrastructuur, uit te voeren.

De artikelen 215^{ter} en *quater* houden verband met het feit dat Infrabel, op grond van de wet van 30 augustus 2013 (en op grond van artikel 29 van dit besluit), na de hervorming, als onderdeel van haar doel, onder meer belast zal zijn met het onderhoud, het beheer en de uitbating van informaticasystemen en telecommunicatienetwerken. Infrabel dient daartoe te beschikken over een erfdienstbaarheid op het stationsdomein van (nieuwe) NMBS om de kabels en bijbehorende uitrustingen die betrekking hebben op genoemde telecommunicatie- en informaticasystemen te kunnen installeren en onderhouden.

Met "telecommunicatie- en informaticasystemen" worden onder anderen volgende installaties bedoeld :

alle actieve infrastructuur (installaties) en passieve infrastructuur (kabels, verbindingen, antennes & masten) inzake telecommunicatie en informatica, die al dan niet deel uitmaken van de spoorweginfrastructuur en die inzonderheid de informatica- en telecommunicatienetwerken omvat, met inbegrip van de aansluitingen op de eindgebruikers, de servers, de uitzenduitrustingen, de machines die toegang verlenen tot het transmissienetwerk en de einduitrustingen die reiken tot de applicaties;

alle infrastructuur verbonden met het geheel van ontwikkelde en/of geïmplementeerde toepassingen die gemeenschappelijk zijn aan de verschillende entiteiten van de Belgische spoorwegen.

Deze erfdienstbaarheid verleent aan Infrabel het recht om de werken uit te voeren die vermeld zijn in paragraaf 2 van artikel 215^{ter}. Opdat Infrabel kabels en verbonden uitrustingen kan installeren op het stationsdomein van (nieuwe) NMBS, dient zij evenwel het voorafgaandelijk akkoord te bekomen van (nieuwe) NMBS met het liggingsplan en de (technische) inrichtingskenmerken. Het begrip "ligging" verwijst naar de plaatsen waar de kabels van Infrabel doorlopen. De inrichtingskenmerken betreffen de modaliteiten van de ligging van de kabels en de verbonden uitrustingen (het betreft de technische gegevens betreffende de kabels en de verbonden uitrustingen bedoeld in het liggingsplan, zoals bijvoorbeeld hun afmetingen of de wijze waarop ze vastgehecht zijn aan het stationsdomein).

Om de kabels te kunnen onderhouden, wijzigen, herstellen, wegnemen of controleren, krijgt Infrabel op grond van paragraaf 3 uiteraard toegang tot de stations en tot de kabels en verbonden uitrustingen.

Infrabel dient de werken als een goed huisvader uit te voeren en zo min mogelijk hinder te veroorzaken, zowel ten aanzien van (nieuwe) NMBS als ten aanzien van derden.

Als tegenhanger van de erfdienstbaarheid van Infrabel krijgt (nieuwe) NMBS in artikel 215^{quater} het recht om de ligging van de kabels en verbonden uitrustingen waarvan sprake in artikel 215^{ter} te laten wijzigen indien zij zelf werken wenst uit te voeren in de stations (o.m. de vernieuwing van de stations). Beide ondernemingen dienen elkaar te informeren en de organisatie van de werken zo goed mogelijk te coördineren. De kosten die voortvloeien uit een wijziging van de kabels en de verbonden uitrustingen zijn ten laste van Infrabel in de mate dat de wijziging wordt uitgevoerd in het kader van de opdrachten van openbare dienst van de NMBS.

In de mate dat de wijzigingen door (nieuwe) NMBS worden gevraagd in het kader van haar commerciële activiteit van vastgoedontwikkeling, zullen de kosten die worden veroorzaakt door de verplaatsing van de kabels en verbonden uitrustingen evenwel ten laste van (nieuwe) NMBS zijn.

Artikel 44 heft titel IX van de wet van 21 maart 1991 op, nu de huidige NMBS ten gevolge van een fusie zal worden opgeslorpt door NMBS Holding.

Titel III van dit besluit bundelt de wijzigings- en opheffingsbepalingen die, naast de wijzigingen van de wet van 21 maart 1991, een gevolg zijn van de hervorming van de NMBS groep. Overeenkomstig het

section de législation du Conseil d'Etat, les articles 47, 50 et 53 du projet d'arrêté ont été modifiés. L'article 47 ayant été supprimé, la numérotation des articles a été adaptée en conséquence.

L'article 45 modifie les articles 10, 12 et 15 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer. Les modifications à l'article 10 précité sont motivées par le fait que cette loi se réfère à la SNCB Holding et au personnel statutaire mis à disposition par la SNCB Holding alors que la SNCB Holding, après la réforme, ne sera plus l'employeur juridique de l'ensemble du personnel des chemins de fer belges. Il y a en outre le désir de ne plus se référer exclusivement au personnel "statutaire" dès lors qu'il convient d'éviter toute discrimination à l'égard du personnel contractuel. Les modifications apportées à l'article 12 visent à ajouter les points d'arrêt non gardés et à remplacer la SNCB Holding par la SNCB. Ceci vaut aussi pour la modification de l'article 15.

L'article 46 insère une série de modifications dans la loi du 23 juillet 1926, et plus particulièrement le changement de dénomination de la SNCB Holding en Société Nationale des Chemins de fer belges, en abrégé la « SNCB », et l'abrogation de son objet dans l'article 1^{er}bis. Pour garantir le parallélisme entre les dispositions de la (nouvelle) SNCB et celles d'Infrabel dans la loi du 21 mars 1991, il a été décidé de réinsérer l'objet social de la (nouvelle) SNCB dans la loi du 21 mars 1991 (voy. ci-dessus, le commentaire de l'article 9 du présent arrêté). L'arrêté royal relatif au personnel des Chemins de fer belges, qui Vous est présenté séparément pour signature, modifiera profondément la loi du 23 juillet 1926 à d'autres égards, en insérant, notamment, un nouveau Livre 2 relatif au personnel des Chemins de fer belges.

L'article 48 modifie la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière qui est applicable aux services internes de gardiennage et de sécurité de la SNCB Holding (B-security et Securail).

Ces modifications ont pour objet de tenir compte de la réalité où la (nouvelle) SNCB, qui sera chargée des missions de service public en matière de sécurité après la réforme, et Infrabel n'appartiendront plus au même groupe, ce qui implique qu'Infrabel, selon le libellé actuel de la loi du 10 avril 1990, ne peut plus faire appel aux services internes de sécurité de la (nouvelle) SNCB. Le gouvernement estime néanmoins qu'il est important que la sécurité dans le domaine des chemins de fer soit exercée par les agents de la (nouvelle) SNCB, selon une approche globale, également sur l'infrastructure ferroviaire gérée par Infrabel.

Les modifications apportées à la loi du 10 avril 1990 précitée permettent également aux agents de sécurité de la (nouvelle) SNCB d'intervenir, dans les lieux visés à l'article 156, 7°, parmi lesquels les véhicules ferroviaires d'autres entreprises ferroviaires dans la mesure où ces entreprises ferroviaires en ont fait la demande préalable au service de sécurité de la (nouvelle) SNCB.

Le titre IV du présent arrêté insère une série de dispositions transitoires qui sont liées aux modifications réalisées sur la base du présent arrêté.

L'article 60 vise à offrir la possibilité à la (nouvelle) SNCB et à Infrabel de conclure jusqu'au 1^{er} avril 2014 une convention de transport de commun accord conformément aux nouveaux articles 163^{quater} à 163^{septies} et 213^{bis} de la loi du 21 mars 1991, tels qu'insérés par le présent arrêté. Si aucune convention de transport n'a vu le jour à cette date, le Roi fixe provisoirement le contenu de la convention de transport. Conformément à l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat, la date du 1^{er} mars 2014 pour la conclusion de la première convention de transport a été reculée au 1^{er} avril 2014. Le délai de deux mois initialement prévu à l'article 27 du projet qui insère l'article 163^{quinquies}, § 2, a en outre été limité à un mois.

Dans l'intérêt et pour la continuité et le bon fonctionnement de la (nouvelle) SNCB, d'Infrabel et de HR Rail, la disposition transitoire de l'article 61 du présent arrêté entend permettre la continuité des contrats/marchés publics existants liés aux actifs qui ont été transférés dans le cadre de la réforme à l'une ou plusieurs de ces entités, sans aucun droit à une indemnité et sans le consentement préalable de l'une des parties, indépendamment de l'éventuelle scission de ces contrats/marchés publics suite à de tels transferts.

L'article 62 prévoit une disposition transitoire pour les prestations de services qui étaient déjà assurées avant la réforme entre la SNCB Holding et Infrabel d'une part et entre l'actuelle SNCB et Infrabel d'autre part afin que, dans le souci d'assurer la continuité du service public, ces services puissent encore être prestés jusqu'au 30 juin 2014 si

advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving, werden de artikelen 47, 50 en 53 van het ontwerp van besluit gewijzigd. Aangezien artikel 47 werd geschrapt, werd de nummering van de artikelen dienovereenkomstig aangepast.

Artikel 45 wijzigt de artikelen 10, 12 en 15 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening van de wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen. De wijzigingen aan genoemd artikel 10 zijn ingegeven door de vaststelling dat voornoemde wet verwijst naar NMBS Holding en het statutair personeel ter beschikking gesteld door NMBS Holding, terwijl NMBS Holding na de hervorming niet langer de juridische werkgever van het voltallige personeel van de Belgische spoorwegen zal zijn. Daarnaast bestaat de wens om niet langer uitsluitend te verwijzen naar het "statutair" personeel, nu elke discriminatie ten aanzien van het contractuele personeel moet worden vermeden. De wijzigingen in artikel 12 strekken ertoe de onbewaakte stopplaatsen toe te voegen, alsook NMBS Holding te vervangen door NMBS. Dat laatste geldt ook voor de wijziging in artikel 15.

Artikel 46 voert een aantal wijzigingen door in de wet van 23 juli 1926, in het bijzonder de naamswijziging van NMBS Holding in Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, afgekort "NMBS", en de opheffing van het doel in artikel 1^{bis}. Om de parallelie in de wet van 21 maart 1991 tussen de bepalingen van de (nieuwe) NMBS en deze van Infrabel te vrijwaren, werd er immers voor geopteerd om het maatschappelijk doel opnieuw op te nemen in de wet van 21 maart 1991 (zie hierboven, commentaar bij artikel 9 van dit besluit). Het koninklijk besluit houdende het personeel van de Belgische Spoorwegen, dat U afzonderlijk ter ondertekening wordt aangeboden, zal de wet van 23 juli 1926 ingrijpend wijzigen op andere punten, in het bijzonder door de invoering van een nieuw Boek 2 betreffende het personeel van de Belgische Spoorwegen.

Artikel 48 wijzigt de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid die van toepassing is op de interne bewakings- en veiligheidsdiensten (B-Security en Securail) van NMBS Holding.

Deze wijzigingen hebben tot doel rekening te houden met de realiteit dat (nieuwe) NMBS, die na de hervorming belast is met de taken van openbare dienst inzake veiligheid, en Infrabel niet langer tot eenzelfde groep zullen behoren, waardoor Infrabel, volgens de huidige bewoordingen van voornoemde wet van 10 april 1990 niet langer beroep kan doen op de veiligheidsdienst van (nieuwe) NMBS. De regering acht het nochtans belangrijk dat de veiligheid in het domein van de spoorwegen volgens één globale benadering kan worden uitgeoefend door de agenten van de (nieuwe) NMBS, ook op de spoorweginfrastructuur die wordt beheerd door Infrabel.

De wijzigingen aan voornoemde wet van 10 april 1990 laten ook toe dat de veiligheidsagenten van (nieuwe) NMBS kunnen optreden op de plaatsen bepaald in artikel 156, 7°, waaronder in spoorwegvoertuigen van andere spoorwegondernemingen in de mate dat deze spoorwegondernemingen daartoe een voorafgaandelijk verzoek hebben gericht tot de veiligheidsdienst van (nieuwe) NMBS.

Titel IV van dit besluit voegt een aantal overgangsbepalingen in die verband houden met de wijzigingen die op grond van dit besluit worden doorgevoerd.

Artikel 60 strekt ertoe Infrabel en (nieuwe) NMBS de mogelijkheid te bieden tot 1 april 2014 om in onderling overleg een vervoersovereenkomst te sluiten in overeenstemming met de nieuwe artikelen 163^{quater} tot 163^{septies} en 213^{bis} van de wet van 21 maart 1991, zoals ingevoegd door dit besluit. Indien op die datum geen vervoersovereenkomst tot stand is gekomen, bepaalt de Koning voorlopig de inhoud van de vervoersovereenkomst. Overeenkomstig het advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving, werd de datum van 1 maart 2014 voor het sluiten van de eerste vervoersovereenkomst uitgesteld tot 1 april 2014. De termijn van twee maanden die aanvankelijk in artikel 27 van het ontwerp dat artikel 163^{quinquies}, § 2 invoegt, was voorzien, werd bovendien beperkt tot een maand.

De overgangsbepaling van artikel 61 van dit besluit strekt ertoe om in het belang, de continuïteit en de goede werking van (nieuwe) NMBS, Infrabel en HR Rail, de bestaande contracten/overheidsopdrachten die verbonden zijn met de activa die in het kader van de hervorming aan één of meer van die entiteiten worden overgedragen, verder te zetten zonder enig recht op schadevergoeding en zonder voorafgaande toestemming van één van de partijen, ondanks de gebeurlijke opsplitsing van die contracten/overheidsopdrachten naar aanleiding van die overdrachten.

Artikel 62 voorziet een overgangsbepaling voor de diensten die vóór de hervorming reeds werden verzekerd tussen NMBS Holding en Infrabel enerzijds en tussen de huidige NMBS en Infrabel anderzijds zodat deze diensten, met het oog op het verzekeren van de continuïteit van de openbare dienst, verder kunnen worden geleverd tot 30 juni 2014,

les sociétés le souhaitent. Cette disposition transitoire n'est pas nécessaire pour les contrats qui existaient avant la réforme entre la SNCB Holding et l'(ancienne) SNCB puisque les deux sociétés fusionnent.

La disposition transitoire de l'article 63 a été explicitée ci-dessus, dans le commentaire de l'article 17 du présent arrêté.

L'article 64 conditionne l'entrée en vigueur des articles 20, 1^o, et 37, 1^o, du présent arrêté, qui prévoient la limitation du nombre de membres du comité de direction à la moitié du nombre de membres nommés au conseil d'administration, à la présence effective des représentants des régions dans les conseils d'administration de la (nouvelle) SNCB et d'Infrabel. La représentation des régions dans ces conseils d'administration sera réglée dans un arrêté royal qui Vous sera présenté séparément pour signature.

Dans la mesure où tous les administrateurs d'Infrabel sont nommés par le Roi à partir du 1^{er} janvier 2014 conformément à l'article 207 de la loi du 21 mars 1991, modifié par l'article 35 du présent arrêté, la disposition transitoire de l'article 65 du présent arrêté assure que les administrateurs qui ont été nommés par l'assemblée générale d'Infrabel avant le 1^{er} janvier 2014 pourront continuer à exercer leur mandat valablement jusqu'à ce que le Roi confirme leur mandat ou le révoque et, dans ce dernier cas, jusqu'à ce qu'ait eu lieu la nomination d'un nouvel administrateur de remplacement.

L'article 66 accorde à Infrabel et à la (nouvelle) SNCB un délai transitoire jusqu'au 30 juin 2014 pour adapter leurs statuts aux changements de la loi du 21 mars 1991 qui sont effectués conformément au présent arrêté.

Les dispositions transitoires des articles 67 et 68 n'appellent pas de commentaire.

Le titre V ajoute une série de dispositions communes, dont des dispositions fiscales et des dispositions diverses.

L'administration dispose de garanties spécifiques lorsqu'un ensemble de biens est transféré, qui est composé d'éléments qui permettent de retenir la clientèle. Ces garanties protègent l'administration contre l'insolvabilité du cédant qui ne serait plus en mesure de s'acquitter de ses dettes (para)fiscales. Ces garanties ne s'appliquent pas dans le cas d'un transfert (fusion, scission, apport d'une universalité ou d'une branche d'activité) effectuée conformément aux dispositions du Code des sociétés. Outre, les transferts réalisés par voie de fusion et de la scission partielle, la loi du 30 août 2013 prévoit également la cession d'autres biens, qui, partie intégrante des opérations menants à la réforme, le transfert d'autres biens. Attendu qu'il n'est pas souhaitable que les différentes entités soient responsables de leurs dettes (para)fiscales des autres entités, attendu que les transferts sont réalisés par la loi et que dans la mesure où les entités ne deviennent pas insolubles suite à la réforme, l'article 69 du présent arrêté vise à exclure les transferts qui y sont visés du champ d'application de ces garanties spécifiques de recouvrement.

L'article 70 permet à la (nouvelle) SNCB et à Infrabel de se transférer des terrains.

La valeur nette comptable des actifs de laquelle est déduite le montant des provisions environnementales y attachées au 31 décembre 2013 représente leur valeur de marché.

En toute hypothèse, la valeur d'acquisition des biens échangés reprise à l'actif du bilan des sociétés est la valeur de marché de l'actif reçu, augmenté du montant des provisions devant être reconstituées au passif du bilan.

L'article 71 précise, pour autant que de besoin, que la (nouvelle) SNCB et Infrabel ne forment pas consortium au sens de l'article 10 du Code des sociétés.

Pour autant que de besoin, l'article 72 de l'arrêté confirme que la réforme ne porte pas atteinte aux garanties de l'Etat existantes et n'affecte donc pas la possibilité pour la (nouvelle) SNCB d'obtenir la garantie de l'Etat pour ce qui concerne ses missions de service public, sous réserve d'une autorisation par le Roi et conformément aux conditions du marché, à concurrence d'une capacité d'emprunt totale de 1,138 milliards EUR. L'article 203 de la loi du 21 mars 1991, qui n'est pas modifié dans le cadre de la réforme, offre déjà la possibilité au Roi d'accorder la garantie de l'Etat aux obligations d'Infrabel en vertu d'emprunts émis ou contractés par celle-ci dans le cadre de ses missions de service public.

L'article 73 du présent arrêté vise à trouver une solution pour les actions d'Infrabel qui seront, à l'occasion de la scission partielle de la SNCB Holding, émises par Infrabel en faveur des titulaires d'actions de

indien de vennootschappen dit wens. Dergelijke overgangsbepaling is niet nodig voor de contracten die vóór de hervorming bestonden tussen NMBS Holding en (oude) NMBS, nu beide vennootschappen fuseren.

De overgangsbepaling in artikel 63 werd hierboven toegelicht bij de commentaar bij artikel 17 van dit besluit.

Artikel 64 stelt de inwerkingtreding van de artikelen 20, 1^o en 37, 1^o van dit besluit, die voorzien in de beperking van het aantal leden van het directiecomité tot de helft van het aandelen leden benoemd in de raad van bestuur, afhankelijk van de effectieve aanwezigheid van de vertegenwoordigers van de gewesten in de raden van bestuur van de (nieuwe) NMBS en van Infrabel. De vertegenwoordiging van de gewesten in de raden van bestuur zal worden geregeld in een koninklijk besluit dat U afzonderlijk zal worden aangeboden ter ondertekening.

Aangezien alle bestuurders van Infrabel vanaf 1 januari 2014 overeenkomstig het door dit besluit bij artikel 35 gewijzigde artikel 207 van de wet van 21 maart 1991 worden benoemd door de Koning, verzekert de overgangsbepaling van artikel 65 van dit besluit dat de bestuurders die vóór 1 januari 2014 door de algemene vergadering van Infrabel werden benoemd hun mandaat op geldige wijze kunnen blijven uitoefenen tot wanneer de Koning hun mandaat heeft bevestigd, dan wel herroepen, en in dit laatste geval, tot benoeming van een nieuwe bestuurder ter vervanging is overgegaan.

Artikel 66 verleent aan Infrabel en (nieuwe) NMBS een overgangstermijn tot 30 juni 2014 om hun statuten aan te passen aan de wijzigingen van de wet van 21 maart 1991 die op grond van dit besluit worden doorgevoerd.

De overgangsbepalingen van de artikelen 67 en 68 behoeven geen nadere toelichting.

Titel V voegt een aantal gemeenschappelijke bepalingen toe, waaronder fiscale en diverse bepalingen.

De administratie beschikt over specifieke invorderingswaarborgen wanneer een geheel van goederen wordt overgedragen dat is samengesteld uit elementen die het behoud van het cliënteel mogelijk maken. Deze invorderingswaarborgen beschermen de administratie tegen het onvermogen van de overdrager die niet meer in staat zou zijn om zijn (para)fiscale schulden te betalen. Deze invorderingswaarborgen zijn niet van toepassing in geval van een overdracht (fusie, splitsing, inbreng van de algemeenheid of van een tak van werkzaamheid) overeenkomstig de bepalingen van het Wetboek van vennootschappen. Buiten de overdrachten in het kader van de fusie en de partiële splitsing voorziet de wet van 30 augustus 2013 als onderdeel van de operaties die dienen te leiden tot de hervorming ook in de overdracht van andere goederen. Aangezien het niet wenselijk is dat de verschillende entiteiten aansprakelijk zouden zijn voor elkaars (para)fiscale schulden, dat het gaat om wettelijke overdrachten, en aangezien de entiteiten niet onvermogen worden ten gevolge van de hervorming, beoogt artikel 69 van dit besluit de bedoelde overdrachten uit te sluiten van het toepassingsgebied van deze specifieke invorderingswaarborgen.

Artikel 70 laat aan de (nieuwe) NMBS en aan Infrabel toe om onderling gronden over te dragen.

De netto boekwaarde van de activa waarvan het bedrag van de ermee op 31 december 2013 verbonden milieuvorzieningen wordt afgetrokken, vertegenwoordigt hun marktwaarde.

In elk geval is de aanschafwaarde van de geruilde goederen vermeld op het actief van de balans van de vennootschappen, gelijk aan de marktwaarde van het verkregen actief, verhoogd met het bedrag van de voorzieningen die moeten worden wedersamengesteld op het passief van de balans.

Artikel 71 bepaalt, voor zoveel als nodig, dat (nieuwe) NMBS en Infrabel geen consortium vormen in de zin van artikel 10 van het Wetboek van vennootschappen.

Voor zoveel als nodig bevestigt artikel 72 van het besluit dat de hervorming de bestaande staatswaarborgen niet aantast en derhalve de mogelijkheid onverlet laat voor de (nieuwe) NMBS om mits machtiging van de Koning en aan marktconforme voorwaarden een staatswaarborg te bekomen, voor wat betreft hun opdrachten van openbare dienst, ten belope van een totale leningscapaciteit van EUR 1,138 miljard. Artikel 203 van de wet van 21 maart 1991, dat niet wordt gewijzigd biedt de Koning reeds de mogelijkheid de staatswaarborg toe te kennen aan de verbintenissen van Infrabel ingevolge van de leningen die door haar zijn uitgegeven of aangegaan in het kader van haar opdracht van openbare dienst.

Artikel 73 van dit besluit beoogt een oplossing te bieden voor de Infrabel aandelen die naar aanleiding van de partiële splitsing van de NMBS Holding door Infrabel zullen worden uitgegeven ten voordele

jouissance (au porteur) auprès de la SNCB Holding qui n'ont pas demandé une conversion de leurs actions en actions nominatives et qui ne peuvent dès lors pas être identifiés par Infrabel. Infrabel enregistrera ces nouveaux actionnaires Infrabel qui résultent de la scission partielle dans son registre d'actions, à son propre nom mais pour le compte des titulaires non-identifiés des actions de jouissance. Ces personnes reçoivent encore l'opportunité de se manifester pendant un an. Pendant l'année calendrier 2015, il est donné la possibilité à Infrabel, sur la base de l'arrêté, de racheter les actions dans la mesure où, au moment de leur rachat, leurs titulaires ne se sont toujours pas manifestés. Ce rachat peut avoir lieu au pair comptable et sans avoir égard au fait de savoir si le montant, prévu pour l'acquisition d'actions propres, majoré du montant prévu pour les actions qu'Infrabel a, le cas échéant, déjà reçu antérieurement et détient dans son portefeuille et majoré (du montant prévu pour) des actions qui sont reçues par une personne agissant en son nom propre mais pour le compte d'Infrabel, est susceptible d'être distribué conformément à l'article 617 du Code des sociétés. Ensuite, le régime suivi pour le prix d'achat est, par analogie, le régime qui est visé à l'article 11 de la loi du 14 décembre 2005 portant suppression des titres au porteur.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté
les très respectueux
et très fidèles serviteurs,
La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET
Le Ministre des Entreprises publiques,
J.-P. LABILLE
Le Ministre des Finances,
K. GEENS

CONSEIL D'ETAT
Section de législation

Avis 54.637/4 du 5 décembre 2013 sur un projet d'arrêté royal 'portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB' (2)

Le 29 novembre 2013, le Conseil d'Etat, section de législation, a été invité par le Ministre des Entreprises publiques à communiquer un avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un projet d'arrêté royal 'portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB' (2).

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 5 décembre 2013. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Jacques Jaumotte et Bernard Blero, conseillers d'Etat, et Colette Gigot, griffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Liénardy.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 5 décembre 2013.

Suivant l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, inséré par la loi du 4 août 1996, et remplacé par la loi du 2 avril 2003, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

La lettre s'exprime en ces termes :

« L'urgence est motivée par la nécessité de mettre en œuvre, au plus vite, la réforme dont le premier volet fait déjà l'objet de l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I), dans la mesure où (i) il faut au plus vite mettre fin à l'incertitude, associée à la présente période de transition dans le chef du personnel, des clients et des autres parties prenantes en passant à bref délai à la nouvelle structure, (ii) la qualité des services publics et la ponctualité, pour lesquels la nouvelle structure permettra de prendre les mesures nécessaires, sont à améliorer d'urgence, (iii) l'endettement du groupe SNCB est à maîtriser d'urgence dans l'intérêt de la continuité du service public et la trésorerie de l'Etat et (iv) pour des raisons comptables, il est préférable que la nouvelle structure entre en vigueur au début d'une nouvelle année civile, ce qui, au final, implique que la nouvelle structure entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014.

van de houders van bewijzen van deelgerechtigdheid (aan toonder) bij de NMBS Holding die niet hebben verzocht om de omzetting op naam van hun bewijzen en die door Infrabel derhalve niet kunnen worden geïdentificeerd. Infrabel zal deze nieuwe Infrabel aandeelhouders naar aanleiding van de partiële splitsing in haar aandelenregister inschrijven in haar eigen naam, maar voor rekening van de niet-geïdentificeerde houders van bewijzen van deelgerechtigdheid. Deze personen krijgen nog minstens een jaar de kans om zich alsnog te manifesteren. Gedurende het kalenderjaar 2015 evenwel, wordt op grond van het besluit aan Infrabel de mogelijkheid geboden om deze aandelen in te kopen, in de mate dat, op het ogenblik van de inkoop, de houders ervan zich nog steeds niet hebben gemanifesteerd. Deze inkoop kan gebeuren aan fractiewaarde en ongeacht of het voor de verkrijging van de eigen aandelen uitgetrokken bedrag, vermeerderd met het bedrag uitgetrokken voor de aandelen die Infrabel in voorkomend geval al eerder heeft verkregen en in portefeuille houdt en met (het bedrag uitgetrokken voor) de aandelen die verkregen zijn door een persoon die handelt in eigen naam maar voor rekening van Infrabel, voor uitkering vatbaar is overeenkomstig artikel 617 van het Wetboek van vennootschappen. Vervolgens wordt met betrekking tot de koopprijs, naar analogie, het regime gevolgd dat is opgenomen in artikel 11 van de wet van 14 december 2005 houdende afschaffing van de effecten aan toonder.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars,
De Minister Van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET
De Minister van Overheidsbedrijven,
J.-P. LABILLE
De Minister van Financiën,
K. GEENS

RAAD VAN STATE
Afdeling Wetgeving

Advies 54.637/4 van 5 december 2013 over een ontwerp van koninklijk besluit 'houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS' (2)

Op 29 november 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Overheidsbedrijven verzocht binnen een termijn van vijf werkdagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS' (2).

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 5 december 2013. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Jacques Jaumotte en Bernard Blero, staatsraden, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre Liénardy.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 5 december 2013.

Volgens artikel 84, eerste lid, 2^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996 en vervangen bij de wet van 2 april 2003, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

De motivering in de brief luidt als volgt :

« L'urgence est motivée par la nécessité de mettre en œuvre, au plus vite, la réforme, dont le premier volet fait déjà l'objet de l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I), dans la mesure où (i) il faut au plus vite mettre fin à l'incertitude, associée à la présente période de transition dans le chef du personnel, des clients et des autres parties prenantes en passant à bref délai à la nouvelle structure, (ii) la qualité des services publics et la ponctualité, pour lesquels la nouvelle structure permettra de prendre les mesures nécessaires, sont à améliorer d'urgence, (iii) l'endettement du groupe SNCB est à maîtriser d'urgence dans l'intérêt de la continuité du service public et la trésorerie de l'Etat et (iv) pour des raisons comptables, il est préférable que la nouvelle structure entre en vigueur au début d'une nouvelle année civile, ce qui, au final, implique que la nouvelle structure entre en

Pour que cette nouvelle structure puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2014, il convient préalablement d'adopter un cadre organique et légal adapté, ce qui fait l'objet du présent projet d'arrêté royal ».

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique le 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 suivantes.

Observation préalable

Compte tenu de l'ampleur du projet, la section de législation du Conseil d'État n'a pas été en mesure d'examiner l'ensemble des questions juridiques qu'il pourrait soulever compte tenu du bref délai qui lui était imparti pour le faire.

A cet égard, la complexité de l'examen du projet est renforcée par la nature et le nombre très important de textes modifiés et leur contenu.

Par conséquent, l'absence d'observations concernant l'une ou l'autre disposition du projet ne signifie pas que les textes ne soient ni critiquables ni perfectibles. Le silence gardé par la section de législation sur ces dispositions ne pourrait dès lors servir d'élément d'interprétation du projet d'arrêté à l'examen.

Observations particulières

Préambule

Alinéa 1^{er}

A l'alinéa 1^{er}, il convient de viser plus particulièrement, au titre de fondement légal du projet, les articles 3 à 6, 8 et 11, de la loi du 30 août 2013 'relative à la réforme des chemins de fer belges'.

Alinéa 4

Il est renvoyé, pour ce qui concerne le visa de la loi spéciale du 16 janvier 1989 'relative au financement des communautés et des régions', auquel est consacré l'alinéa 4 du préambule, à l'observation formulée à propos de l'article 47 du projet.

Alinéa nouveau

Il y a lieu de viser également l'arrêté royal du 11 juillet 2011 'relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées' que l'article 59 du projet modifie.

Dispositif

Article 26

L'article 162*duodecies*, en projet, de la loi du 21 mars 1991 'portant réforme de certaines entreprises publiques économiques' vise à conserver le prescrit de l'actuel article 221, §§ 2 et 3, de la même loi, à la suite de l'abrogation du Titre IX de cette dernière, qu'opère l'article 44 du projet.

Il convient d'y reprendre également la mention des directives européennes dont cette disposition assure la transposition, mention qui figure actuellement à l'article 221, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991. Celle-ci doit toutefois être actualisée puisque la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 'établissant un espace ferroviaire unique européen' abroge la Directive 91/440/CEE.

Article 47

L'article 47 du projet vise à modifier l'article 63, § 2, alinéa 2, ° (lire : 1°) de la loi spéciale du 16 janvier 1989. La loi – ordinaire – du 30 août 2013 ne peut être considérée comme procurant un fondement légal permettant de modifier une loi spéciale.

L'article 47 du projet, ainsi que l'alinéa 4 de son préambule, seront donc omis.

Article 50

L'article 50 modifie l'article 355 de la loi du 20 juillet 2006 'portant des dispositions diverses'.

La section de législation se demande toutefois s'il n'y a pas lieu, dans la même loi, d'abroger les articles 357 à 359*bis* compte tenu d'autres dispositions prises en exécution de l'article 11 de la loi du 30 août 2013.

vigueur le 1^{er} janvier 2014. Pour que cette nouvelle structure puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2014, il convient préalablement d'adopter un cadre organique et légal adapté, ce qui fait l'objet du présent projet d'arrêté royal'.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, 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.

Voorafgaande opmerking

Gelet op de omvang van het ontwerp, heeft de afdeling Wetgeving van de Raad van State niet alle juridische kwesties kunnen onderzoeken die in het ontwerp aan de orde zouden kunnen worden gesteld, vanwege de korte termijn die haar voor dat onderzoek is toegemeten.

Het grote aantal teksten dat wordt gewijzigd alsook de aard en de inhoud ervan, maken het onderzoek van het ontwerp in dat opzicht nog complexer.

Uit de omstandigheid dat over deze of gene bepaling van het ontwerp geen opmerkingen worden gemaakt, mag bijgevolg niet worden afgeleid dat die teksten niet aan kritiek onderhevig zijn of niet voor verbetering vatbaar zijn. Het stilzwijgen van de afdeling Wetgeving over die bepalingen kan dus niet worden aangegrepen om het voorliggende ontwerpbesluit op de ene of de andere manier uit te leggen.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

Eerste lid

In het eerste lid moet als rechtsgrond van het ontwerp meer bepaald worden verwezen naar de artikelen 3 tot 6, 8 en 11 van de wet van 30 augustus 2013 'betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen'.

Vierde lid

Wat betreft de vermelding, in het vierde lid van de aanhef, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 'betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten', wordt verwezen naar de opmerking betreffende artikel 47 van het ontwerp.

Nieuw lid

Er moet ook worden verwezen naar het koninklijk besluit van 11 juli 2011 'betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen' dat bij artikel 59 van het ontwerp wordt gewijzigd.

Dispositief

Artikel 26

Het ontworpen artikel 162*duodecies* van de wet van 21 maart 1991 'betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven' strekt ertoe het bepaalde van het huidige artikel 221, §§ 2 en 3, van dezelfde wet te handhaven wegens de opheffing van titel IX van deze wet bij artikel 44 van het ontwerp.

In datzelfde ontworpen artikel moeten ook de Europese richtlijnen worden vermeld die door deze bepaling worden omgezet en die thans in artikel 221, § 1, van de wet van 21 maart 1991 worden vermeld. Die wet moet evenwel worden bijgewerkt, aangezien Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 'tot instelling van één Europese spoorwegruimte' Richtlijn 91/440/EEG opheft.

Artikel 47

Artikel 47 van het ontwerp strekt tot wijziging van artikel 63, § 2, tweede lid, 2° (lees : 1°) van de bijzondere wet van 16 januari 1989. Er kan niet worden van uitgegaan dat de - gewone - wet van 30 augustus 2013 rechtsgrond oplevert voor de wijziging van een bijzondere wet.

Artikel 47 van het ontwerp en het vierde lid van de aanhef van het ontwerp moeten dus worden weggelaten.

Artikel 50

Artikel 50 wijzigd artikel 355 van de wet van 20 juli 2006 'houdende diverse bepalingen'.

De afdeling Wetgeving vraagt zich echter af of in dezelfde wet de artikelen 357 tot 359*bis* niet moeten worden opgeheven, gelet op andere bepalingen die zijn uitgevaardigd ter uitvoering van artikel 11 van de wet van 30 augustus 2013.

Article 53

À l'article 53, 3°, il n'y a pas lieu de modifier l'article 204 de la loi-programme du 23 décembre 2009. En effet, cette disposition a ajouté deux alinéas à l'article 355 de la loi du 20 juillet 2006 'portant des dispositions diverses', lequel est déjà modifié par l'article 50 du projet.

L'article 53, 3°, sera donc omis du projet.

Article 61

À l'article 61 du projet, le délai donné à la S.N.C.B. et à Infrabel pour conclure la première convention de transport est trop court, eu égard au délai de consultation du Service de Régulation du Transport ferroviaire, fixé à deux mois par l'article 163quinquies, § 2, en projet (article 27 du projet).

Le Greffier,
C. Gigot.

Le Président,
P. Liénardy.

11 DECEMBRE 2013. — Arrêté royal portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (2)

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, notamment les articles 3 à 6, 8 et 11;

Vu la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer;

Vu la loi du 23 juillet 1926 relative à la S.N.C.B. Holding et à ses sociétés liées;

Vu la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;

Vu la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière;

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

Vu la loi du 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses;

Vu la loi du 10 novembre 2006 relative aux heures d'ouverture dans le commerce, l'artisanat et les services;

Vu la loi du 12 décembre 2006 concernant GSM-R;

Vu la loi programme du 23 décembre 2009;

Vu l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres;

Vu l'arrêté royal du 26 janvier 2006 relatif à la création d'un Comité fédéral pour la Sûreté du Transport ferroviaire et portant diverses mesures pour la sûreté du transport intermodal;

Vu l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer;

Vu l'arrêté royal du 4 juillet 2008 fixant la rémunération des Commissaires du Gouvernement auprès de la SNCB Holding, de la SNCB et d'Infrabel;

Vu l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées;

Vu l'arrêté royal du 22 juin 2011 désignant l'autorité de sécurité ferroviaire;

Vu l'arrêté royal du 23 mai 2013 désignant les membres du personnel statutaires de la SNCB Holding qui sont compétents pour la sécurité et la surveillance des chemins de fer;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 22 novembre 2013;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 26 novembre 2013;

Vu l'urgence motivée par la nécessité de mettre en œuvre, au plus vite, la réforme dont le premier volet fait déjà l'objet de l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I), dans la mesure où (i) il faut au plus vite mettre fin à l'incertitude, associée à la présente période de transition dans le chef du personnel, des clients et des autres parties prenantes en passant à bref délai à la nouvelle structure, (ii) la qualité des services publics et la ponctualité, pour lesquels la nouvelle structure permettra de prendre les mesures nécessaires, sont à améliorer d'urgence, (iii) l'endettement du groupe SNCB est à maîtriser d'urgence dans l'intérêt de la continuité du service public et la trésorerie de l'Etat et (iv) pour des raisons comptables, il est préférable que la nouvelle structure entre

Artikel 53

In artikel 53, 3°, hoeft artikel 204 van de programmawet van 23 december 2009 niet te worden gewijzigd. Deze bepaling heeft immers twee leden toegevoegd aan artikel 355 van de wet van 20 juli 2006 'houdende diverse bepalingen', dat zelf al door artikel 50 van het ontwerp wordt gewijzigd.

Artikel 53, 3°, moet dus uit het ontwerp worden weggelaten.

Artikel 61

De termijn die in artikel 61 van het ontwerp aan de N.M.B.S. en aan Infrabel wordt toegekend om de eerste vervoersovereenkomst te sluiten, is te kort, gelet op de termijn van twee maanden die het ontworpen artikel 163quinquies, § 2, (artikel 27 van het ontwerp) vaststelt voor het raadplegen van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer.

De Griffier,
C. Gigot.

De Voorzitter,
P. Liénardy.

11 DECEMBER 2013. — Koninklijk besluit houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (2)

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen, inzonderheid op artikelen 3 tot 6, 8 en 11;

Gelet op de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen;

Gelet op de wet van 23 juli 1926 betreffende N.M.B.S. Holding en haar verbonden vennootschappen;

Gelet op de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen;

Gelet op de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid;

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

Gelet op de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen;

Gelet op de wet van 10 november 2006 betreffende de openingsuren in handel, ambacht en dienstverlening;

Gelet op de wet van 12 december 2006 betreffende GSM-R;

Gelet op de programmawet van 23 december 2009;

Gelet op het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden;

Gelet op het koninklijk besluit van 26 januari 2006 tot oprichting van een Federaal Comité voor de Beveiliging van het Spoorwegvervoer en houdende diverse maatregelen voor de beveiliging van het intermodaal vervoer;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen;

Gelet op het koninklijk besluit van 4 juli 2008 tot vaststelling van de bezoldiging van de Regeringscommissaris bij de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel;

Gelet op het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen;

Gelet op het koninklijk besluit van 22 juni 2011 tot aanwijzing van de veiligheidsinstantie van de spoorwegen;

Gelet op het koninklijk besluit van 23 mei 2013 tot aanduiding van de statutaire personeelsleden van de NMBS Holding die instaan voor de veiligheid en de bewaking van de spoorwegen;

Gelet op het advies van de inspecteur van Financiën gegeven op 22 november 2013;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting gegeven op 26 november 2013;

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door de omstandigheid dat de hervorming, waarvan het eerste luik reeds het voorwerp uitmaakt van het koninklijk besluit van 7 november 2013 houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (I), dringend moet worden uitgevoerd omdat (i) de met de huidige overgangperiode gepaard gaande onzekerheid voor het personeel, het cliënteel en andere belanghebbende partijen dringend moet worden beëindigd door op korte termijn naar de nieuwe structuur over te stappen, (ii) de kwaliteit van de openbare dienstverlening en de stiptheid dringend moeten worden verbeterd, waartoe de nieuwe structuur de nodige maatregelen zal toelaten, (iii) de schuldpositie van de huidige NMBS groep dringend moet worden beheerst in

en vigueur au début d'une nouvelle année civile, ce qui, au final, implique que la nouvelle structure entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014; pour que cette nouvelle structure puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2014, il convient préalablement d'adopter un cadre organique et légal adapté, ce qui fait l'objet du présent arrêté royal;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 54.637/4, donné le 5 décembre 2013, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2° des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Considérant le Code des impôts sur les revenus 1992;

Considérant l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I);

Sur la proposition du Ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, de la Vice-Première Ministre, Ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des Chances, du Ministre des Finances, chargé de la Fonction publique, et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

TITRE I^{er}. — Dispositions générales et définitions

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté royal, il y a lieu d'entendre par :

1° Infrabel : la société anonyme de droit public Infrabel;

2° Société nationale des Chemins de fer belges, en abrégé « SNCB » : la société anonyme de droit public SNCB, à partir du moment où la fusion visée au chapitre II de l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I) sort ses effets;

3° SNCB Holding : la société anonyme de droit public SNCB Holding avant le moment où la fusion visée au chapitre II de l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I) sort ses effets;

4° HR Rail : la société anonyme de droit public visée à l'article 7 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges;

5° loi du 21 mars 1991 : la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

TITRE II. — Modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques

Section I^{re}. — Dispositions générales

Art. 2. L'article 1^{er}, § 4, 2°, de la loi du 21 mars 1991, inséré par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, est remplacé par « la Société Nationale des Chemins de fer belges, en abrégé SNCB, et Infrabel ».

Art. 3. Dans l'article 2, § 2, 2°, de la même loi, remplacé par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les mots « SNCB Holding » sont remplacés par les mots « la SNCB ».

Art. 4. Dans l'article 27, §§ 4 et 5, de la même loi, insérés par la loi du 22 décembre 2008, les mots « la SNCB-Holding » sont chaque fois remplacés par les mots « la SNCB » et les mots « la SNCB » sont chaque fois abrogés.

Art. 5. Dans l'article 43, § 1^{er}, de la même loi, modifié par les lois du 28 avril 2010 et du 13 décembre 2010, les mots « la SNCB-Holding, Infrabel et la Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « la SNCB et Infrabel ».

Section II. — La Société nationale des Chemins de fer belges

Art. 6. L'intitulé du titre V de la loi du 21 mars 1991, remplacé par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, est remplacé par ce qui suit : « La Société nationale des Chemins de fer belges ».

Art. 7. Dans le titre V de la même loi, l'intitulé du chapitre I^{er} est remplacé par ce qui suit : « Définitions et objet social ».

Art. 8. Dans le titre V, chapitre I, de la même loi, sont insérés les articles 154^{quater} et 154^{quinquies}, rédigés comme suit :

« Art. 154^{quater}. Pour l'application du présent titre, il y a lieu d'entendre par :

het belang van de continuïteit van de openbare dienst en de Staatsfinanciën en (iv) de nieuwe structuur om boekhoudkundige redenen bij voorkeur bij de aanvang van een nieuw kalenderjaar in werking tredt, wat er samen toe leidt dat de nieuwe structuur op 1 januari 2014 in werking dient te treden; opdat deze nieuwe structuur in werking kan treden op 1 januari 2014 is het nodig dat voorafgaand een aangepast organiek en wettelijk kader wordt aangenomen, wat het voorwerp uitmaakt van dit koninklijk besluit;

Gelet op het advies van de Raad van State nr. 54.637/4, gegeven op 5 december 2013, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Overwegende het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992;

Overwegende het koninklijk besluit van 7 november 2013 houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (I);

Op voordracht van de Minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, van de Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, van de Minister van Financiën, belast met Ambtenarenzaken, en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

TITEL I. — Algemene bepalingen en definities

Artikel 1. Voor de toepassing van dit koninklijk besluit wordt verstaan onder :

1° Infrabel : de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel;

2° Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, afgekort "NMBS" : de naamloze vennootschap van publiek recht NMBS, vanaf het ogenblik dat de fusie bedoeld in hoofdstuk II van het koninklijk besluit van 7 november 2013 tot hervorming van de structuren van NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (I) uitwerking heeft;

3° NMBS Holding : de naamloze vennootschap van publiek recht NMBS Holding voor het ogenblik waarop de fusie bedoeld in hoofdstuk II van het koninklijk besluit van 7 november 2013 tot hervorming van de structuren van NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (I) uitwerking heeft;

4° HR Rail : de naamloze vennootschap van publiek recht bedoeld in artikel 7 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen;

5° wet van 21 maart 1991 : de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

TITEL II. — Wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven

Afdeling I. — Algemene bepalingen

Art. 2. Artikel 1, § 4, 2°, van de wet van 21 maart 1991, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, wordt vervangen door "de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, afgekort NMBS, en Infrabel".

Art. 3. In artikel 2, § 2, 2°, van dezelfde wet, vervangen bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de woorden "N.M.B.S. Holding" vervangen door de woorden "de NMBS".

Art. 4. In artikel 27, §§ 4 en 5, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 december 2008, worden de woorden "de NMBS-Holding" vervangen door de woorden "de NMBS" en worden de woorden "de NMBS" opgeheven.

Art. 5. In artikel 43, § 1, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 28 april 2010 en van 13 december 2010, worden de woorden "NMBS-Holding, Infrabel en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen" vervangen door de woorden "de NMBS en Infrabel".

Afdeling II. — De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Art. 6. Het opschrift van titel V van de wet van 21 maart 1991, vervangen bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, wordt vervangen als volgt : "De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen".

Art. 7. In titel V van dezelfde wet wordt het opschrift van hoofdstuk I vervangen als volgt : "Definities en maatschappelijk doel".

Art. 8. In titel V, hoofdstuk I, van dezelfde wet, worden de artikelen 154^{quater} en 154^{quinquies} ingevoegd, luidende :

"Art. 154^{quater}. Voor de toepassing van deze titel wordt verstaan onder :

1° Service de Régulation du Transport ferroviaire : le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, visé dans l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres;

2° HR Rail : la société anonyme de droit public HR Rail, visée par la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges.

Art. 154quinquies. La Société nationale des Chemins de fer belges, en abrégé SNCB, est une entreprise publique autonome ayant la forme d'une société anonyme de droit public. Elle relève du ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions. ».

Art. 9. L'article 155 de la même loi, abrogé par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, est rétabli dans la rédaction suivante :

« Art. 155. La SNCB a pour objet :

1° le transport de voyageurs, en ce compris l'accueil et l'information de sa clientèle, et de marchandises par chemin de fer;

2° le transport de marchandises en général et les services de logistique prévus à cet effet;

3° l'acquisition, la maintenance, la gestion et le financement de matériel roulant ferroviaire;

4° la sécurité et le gardiennage dans le domaine ferroviaire;

5° l'acquisition, la conception, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion des gares ferroviaires, des points d'arrêts non gardés et de leurs dépendances ainsi que de leurs abords, en ce compris la conception, le développement, la modernisation et la valorisation des centres urbains;

6° le développement d'activités commerciales ou autres destinées à favoriser directement ou indirectement ses services ou à optimiser l'utilisation de ses biens.

La SNCB peut, par elle-même ou par voie de participation à des organismes et personnes morales 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 ou qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la réalisation ou le développement, y compris la constitution de sûretés pour dettes de sociétés liées ou avec lesquelles il existe un lien de participation.

Sont notamment considérées comme susceptibles de favoriser la réalisation ou le développement de l'objet, la fabrication et la vente de biens ou services ayant trait directement ou indirectement à l'activité ferroviaire.

La SNCB peut en outre agir comme administrateur, porteur d'une procuration, mandataire ou liquidateur dans d'autres sociétés ou entreprises. ».

Art. 10. L'article 156 de la même loi, remplacé par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 156. Les missions de service public de la SNCB comprennent :

1° le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, en ce compris l'accueil et l'information de sa clientèle, ainsi que les dessertes intérieures par trains à grande vitesse;

2° le transport transfrontalier de voyageurs, c'est-à-dire le transport assuré par les trains du service ordinaire pour la partie du trajet national non couverte au titre du 1° et jusqu'aux gares situées sur les réseaux voisins définies dans le contrat de gestion;

3° l'acquisition, la maintenance, la gestion et le financement de matériel roulant ferroviaire destiné à l'accomplissement des missions visées aux 1° et 2°;

4° les prestations que l'entreprise ferroviaire est tenue de fournir pour les besoins de la Nation;

5° l'acquisition, la conception, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion des gares ferroviaires, des points d'arrêt non gardés et de leurs dépendances;

6° la conservation du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire;

1° Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer : de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, bedoeld in het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden;

2° HR Rail : de naamloze vennootschap van publiek recht HR Rail, bedoeld in de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen.

Art. 154quinquies. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, afgekort NMBS, is een autonoom overheidsbedrijf met de rechtsvorm van een naamloze vennootschap van publiek recht. Zij ressorteert onder de minister die bevoegd is voor de overheidsbedrijven. ».

Art. 9. Artikel 155 van dezelfde wet, opgeheven bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, wordt hersteld als volgt :

“Art. 155. De NMBS heeft tot doel :

1° het vervoer per spoor van reizigers en goederen, met inbegrip van het onthaal van en de informatie aan haar klanten;

2° het vervoer van goederen in het algemeen en de logistieke diensten die daarmee verband houden;

3° de verwerving, het onderhoud, het beheer en de financiering van rollend spoorwagematerieel;

4° de veiligheid en de bewaking op het gebied van de spoorwegen;

5° het verwerven, het ontwerpen, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorwegstations, de onbemande stopplaatsen en hun aanhorigheden alsook hun directe omgeving, met inbegrip van het ontwerp, de ontwikkeling, de modernisering en de valorisatie van de stedelijke centra;

6° de ontwikkeling van commerciële of andere activiteiten die bestemd zijn om rechtstreeks of indirect haar diensten te bevorderen of het gebruik van haar goederen te optimaliseren.

De NMBS kan, zelf of via deelneming in bestaande of op te richten Belgische, buitenlandse of internationale instellingen en rechtspersonen, alle commerciële, industriële of financiële verrichtingen doen die, rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of ten dele, verband houden met haar doel of de verwezenlijking of ontwikkeling ervan kunnen vergemakkelijken of bevorderen, met inbegrip van het stellen van zekerheden voor schulden van verbonden vennootschappen of vennootschappen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat.

De fabricage en de verkoop van goederen of diensten die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden met de spoorwegactiviteit, worden inzonderheid geacht de verwezenlijking of ontwikkeling van het doel te kunnen bevorderen.

De NMBS kan eveneens optreden als bestuurder, volmachtdrager, mandataris of vereffenaar in andere vennootschappen of ondernemingen. ».

Art. 10. Artikel 156 van dezelfde wet, vervangen bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, wordt vervangen als volgt :

“Art. 156. De opdrachten van openbare dienst van de NMBS omvatten :

1° het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, met inbegrip van het onthaal van en de informatie aan haar klanten alsook het aandoen van binnenlandse bestemmingen door hogesnelheidstreinen;

2° het grensoverschrijdende vervoer van reizigers, dit wil zeggen het vervoer met treinen van de gewone dienst voor het deel van het nationale traject dat niet gedekt is door 1° en tot de stations gelegen op de naburige netwerken bepaald in het beheerscontract;

3° de verwerving, het onderhoud, het beheer en de financiering van rollend spoorwagematerieel bestemd voor de uitvoering van de taken bedoeld in 1° en 2°;

4° de prestaties die de spoorwegonderneming moet leveren voor de behoeften van de Natie;

5° het verwerven, het ontwerpen, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorwegstations, de onbemande stopplaatsen en hun aanhorigheden;

6° de instandhouding van het historisch patrimonium betreffende de spoorwegexploitatie;

7° les activités de sécurité dans les gares, dans les points d'arrêt non gardés, dans les trains, sur les voies, en ce compris les faisceaux voyageurs et marchandises, dans les autres espaces du domaine ferroviaire accessibles au public et dans tous les espaces gérés par la SNCB;

8° les activités de gardiennage des installations dont elle est propriétaire ou desquelles elle assure la gestion;

9° les autres missions de service public dont elle est chargée par ou en vertu de la loi.

Art. 11. Dans le titre V, chapitre II, de la même loi, sont insérés les articles 156*bis* à 156*sexies* rédigés comme suit :

« Art. 156*bis*. La mission de service public visée à l'article 156, 7° comprend les activités suivantes :

1° contrôler le respect de la législation sur la police des chemins de fer, dans les limites fixées par le contrat de gestion;

2° veiller à la sécurité, notamment par la présence et les interventions du service de sécurité;

3° coordonner toutes les activités visant à améliorer la lutte contre la fraude;

4° gérer les caméras placées dans les espaces accessibles au public, les trains et autres installations gérées par la SNCB;

5° traiter les appels d'urgence liés aux problèmes de sécurité;

6° participer, à la demande des services de police ou de la douane, à l'organisation de leurs contrôles ainsi qu'à l'exécution des contrôles de sécurité pour les passagers et leurs bagages transitant par le tunnel sous la Manche;

7° coordonner les opérations liées à la sécurité avec les autorités judiciaires ainsi que les services de police et la sûreté de l'Etat;

8° surveiller les voies, en ce compris les faisceaux voyageurs et marchandises en vue de lutter notamment contre le vol de câbles.

Art. 156*ter*. § 1^{er}. La SNCB conclut avec Infrabel une convention de coopération dont l'objet est d'assurer l'exercice conjoint de leurs missions de service public liées à la sécurité.

Cette convention définit la stratégie commune de la SNCB et d'Infrabel, notamment en ce qui concerne le type et l'étendue de la collaboration, ses modalités financières, les obligations réciproques des parties et le suivi de la convention.

§ 2. La SNCB et Infrabel prennent toutes les mesures nécessaires afin d'assurer le maintien de la chaîne de sécurité et la cohérence de la politique de sécurité.

Art. 156*quater*. § 1^{er}. La SNCB est titulaire d'une servitude perpétuelle à titre gratuit sur les quais, sur les couloirs sous voie et sur toutes les voies d'accès aux quais, relevant de la propriété d'Infrabel et situés dans l'enceinte des gares et points d'arrêt non gardés dont la SNCB a la gestion ainsi que sur les nouvelles installations similaires, réalisées par ou pour le compte d'Infrabel, dès leur mise en exploitation, et ce, exclusivement, en vue de la réalisation de ses missions de service public visées à l'article 156, 1° et 5°.

§ 2. La SNCB effectue à la décharge d'Infrabel les travaux suivants sur les biens qui font l'objet de la servitude :

1° les travaux d'entretien;

2° les petites et grosses réparations;

3° l'aménagement, l'amélioration et la rénovation.

La SNCB est autorisée à prendre des emprises dans la structure des quais, couloirs sous voies et autres voies d'accès aux quais appartenant à Infrabel pour autant que ces emprises soient nécessaires à la réalisation des travaux visés à l'alinéa précédent.

Si les travaux modifient ou sont susceptibles de modifier les limites de l'assiette de la servitude, l'accord préalable d'Infrabel est requis.

§ 3. La servitude ne porte pas sur la construction des quais, leur hauteur, leur structure, leur longueur et largeur utiles, leur distance par rapport à l'axe de la voie, leur tracé, leur protection contre les chocs électriques, le placement d'éléments de sécurité sur les quais tels que signalisation, armoires de relais ou électriques et poteaux caténaires et éléments de procédure de démarrage des trains. L'exercice de la

7° de veiligheidsactiviteiten in de stations, in de onbemande stopplaatsen, in de treinen, op de sporen, met inbegrip van de reizigers- en goederenbundels, op de andere voor het publiek toegankelijke plaatsen van het spoorwegdomein en op alle plaatsen die beheerd worden door de NMBS;

8° de bewakingsactiviteiten van de inrichtingen waarvan zij eigenaar is of waarvan zij het beheer waarneemt;

9° de andere opdrachten van openbare dienst waarmee zij belast is door of krachtens de wet.

Art. 11. In titel V, hoofdstuk II, van dezelfde wet, worden de artikelen 156*bis* tot 156*sexies* ingevoegd, luidende :

“Art. 156*bis*. De opdracht van openbare dienst bedoeld in artikel 156, 7° omvat de volgende activiteiten :

1° het controleren van de naleving van de wetgeving betreffende de spoorwepolitie binnen de grenzen bepaald door het beheerscontract;

2° het waken over de veiligheid, inzonderheid door de aanwezigheid en de tussenkomsten van de veiligheidsdienst;

3° het coördineren van alle activiteiten die de strijd tegen fraude beogen te verbeteren;

4° het beheer van de camera's die zich bevinden in de voor het publiek toegankelijke plaatsen, de treinen en de andere inrichtingen beheerd door de NMBS;

5° het behandelen van noodoproepen in verband met veiligheidsproblemen;

6° het deelnemen op verzoek van de politiediensten of van de douane, aan de organisatie van hun controles, alsmede aan de uitvoering van de veiligheidscontroles van de reizigers en hun bagage die via de Kanaaltunnel reizen;

7° de verrichtingen inzake veiligheid afstemmen met de gerechtelijke overheden evenals de politiediensten en de Staatsveiligheid;

8° het toezicht houden op de sporen met inbegrip van de reizigers- en goederenbundels, inzonderheid met het oog op de bestrijding van kabeldiefstallen.

Art. 156*ter*. § 1. De NMBS sluit met Infrabel een samenwerkingsovereenkomst die tot doel heeft de gezamenlijke uitoefening van hun opdrachten van openbare dienst in verband met veiligheid te verzekeren.

Deze overeenkomst bepaalt de gemeenschappelijke strategie van de NMBS en van Infrabel, inzonderheid wat betreft de wijze en de omvang van de samenwerking, haar financiële modaliteiten, de wederzijdse verplichtingen van de partijen en opvolging van de overeenkomst.

§ 2. De NMBS en Infrabel nemen alle noodzakelijke maatregelen om de instandhouding van de veiligheidsketen en de samenhang van het beleid op vlak van veiligheid te verzekeren.

Art. 156*quater*. § 1. De NMBS is de houder van een eeuwigdurende erfdiensbaarheid ten kosteloze titel op de perrons, op de doorgangen onder de sporen en op alle toegangswegen tot de perrons die eigendom zijn van Infrabel en zich bevinden in de stations en de onbemande stopplaatsen die door de NMBS worden beheerd, evenals op gelijksoortige nieuwe inrichtingen, opgericht door of voor rekening van Infrabel, vanaf hun inwerkingstelling, en dit uitsluitend met het oog op de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst bedoeld in artikel 156, 1° en 5°.

§ 2. De NMBS voert, met vrijstelling van Infrabel, op de goederen die het voorwerp uitmaken van de erfdiensbaarheid de volgende werken uit :

1° de onderhoudswerken;

2° de kleine en grote herstellingen;

3° de inrichting, de verbetering en de renovatie.

De NMBS heeft het recht om verankeringen aan te brengen aan de structuur van de perrons, de doorgangen onder de sporen en andere toegangswegen tot de perrons die toebehoren aan Infrabel voor zover deze verankeringen noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de werken bedoeld in het vorige lid.

Indien de werken de grenzen van de grondslag van de erfdiensbaarheid wijzigen of in staat zijn deze grenzen te wijzigen, is het voorafgaande akkoord van Infrabel vereist.

§ 3. De erfdiensbaarheid heeft geen betrekking op de aanleg van de perrons, hun hoogte, hun structuur, hun nuttige lengte en breedte, hun afstand in verhouding tot de as van het spoor, hun tracé, hun bescherming tegen elektrische schokken, de plaatsing van beveiligingselementen op de perrons zoals signalisatie, elektrische en relaisdozen en dragers van bovenleidingen of elementen die deel uitmaken van de

servitude ne peut pas affecter ces éléments de sécurité ni en gêner le fonctionnement.

Infrabel conserve le droit en tant que propriétaire d'installer tous les éléments nécessaires à la réalisation de ses missions de service public de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

§ 4. Infrabel renonce à l'accession sur les constructions, équipements et installations érigés par la SNCB dans le cadre de la servitude visée au paragraphe 1^{er}.

§ 5. La SNCB est responsable à l'égard des tiers en tant que gardienne des biens sur la base de l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code Civil, et du fait de sa faute ou de sa négligence, des dommages causés aux personnes et aux biens sur ou dans les installations visées au paragraphe 1^{er}.

§ 6. La servitude n'a pas pour effet de conférer à la SNCB la qualité de gestionnaire d'infrastructure au sens de l'article 3, 2^o, de la directive du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

§ 7. La SNCB et Infrabel ont l'obligation de se coordonner, selon des modalités à fixer entre elles, notamment pour l'application de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer et pour l'organisation des travaux sur les quais, couloirs sous voies et autres voies d'accès aux quais, en vue de perturber le moins possible tant la circulation sur les quais, couloirs sous voies et autres voies d'accès aux quais, que la circulation ferroviaire.

Art. 156quinquies. § 1^{er}. Si, dans une gare située dans une zone urbanisée, la SNCB envisage un projet de développement immobilier destiné à être réalisé totalement ou partiellement dans des espaces surplombant ou se situant sous le domaine d'Infrabel, cette dernière accorde à la SNCB les droits réels nécessaires à la réalisation de ce projet. Dans l'hypothèse où des problèmes techniques sont invoqués par Infrabel, les parties se concertent pour trouver une solution permettant néanmoins la réalisation du projet.

§ 2. Par rapport audit projet, la SNCB prend en charge tous les coûts supplémentaires relatifs à l'infrastructure ferroviaire encourus par Infrabel dans le cadre des phases de conception et de construction, ainsi que, après la réalisation du projet, tous les éventuels coûts d'exploitation supplémentaires découlant du projet réalisé.

§ 3. Pour la partie des droits réels accordés dans le cadre dudit projet qui ne relève pas des missions de service public de la SNCB, une rémunération unique à négocier par les deux parties, sur base d'une proposition établie par le comité d'acquisition d'immeubles de l'Etat, visé à l'article 10, § 2, et tenant compte de la valeur comptable de la surface des terrains sur lesquels les droits réels susvisés sont accordés, est prévue au bénéfice d'Infrabel ou d'une de ses filiales. Cette rémunération unique est limitée à maximum la valeur comptable de la surface des terrains sur lesquels les droits réels susvisés sont accordés, telle qu'exprimée dans les livres d'Infrabel au moment de l'octroi des droits réels.

§ 4. Une convention à conclure entre Infrabel et la SNCB reprend la liste des gares visées au paragraphe 1^{er} et son mode de révision éventuelle, ainsi que les procédures de concertation visant à résoudre les éventuels problèmes techniques rencontrés, et détermine les modalités de la rémunération visée au paragraphe 3.

Art. 156sexies. Par dérogation à l'article 5, § 2, le contrat de gestion entre la SNCB et l'Etat est conclu pour une durée de cinq ans au moins et de dix ans au plus. ».

Art. 12. L'article 159 de la même loi, abrogé par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, est rétabli dans la rédaction suivante :

« Les biens immeubles relevant de la propriété de la SNCB ne peuvent faire l'objet d'une mesure d'expropriation. Toutefois, sur proposition du ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions, et après avis du conseil d'administration de la SNCB rendu dans les deux mois qui suivent la réception de la demande, le Roi peut autoriser l'expropriation d'un bien immeuble qui ne serait plus utile à l'exploitation ferroviaire. Le produit de l'aliénation de tout bien immeuble revient à la SNCB. ».

vertrekprocedure van de treinen. De uitoefening van de erfdiensbaarheids mag deze beveiligingselementen niet aantasten, noch de werking ervan hinderen.

In haar hoedanigheid van eigenaar behoudt Infrabel het recht om alle elementen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst van spoorweginfrastructuurbeheer op te richten.

§ 4. Infrabel verzaakt aan de natrekking op de bouwwerken, uitrustingen en inrichtingen opgericht door de NMBS in het kader van de erfdiensbaarheid bedoeld in paragraaf 1.

§ 5. De NMBS is aansprakelijk ten aanzien van derden voor de schade veroorzaakt aan de personen en de goederen op of in de inrichtingen bedoeld in paragraaf 1 in haar hoedanigheid van bewaarder van de goederen op basis van artikel 1384, eerste lid van het Burgerlijk Wetboek alsook ten gevolge van haar fout of haar onzorgvuldigheid.

§ 6. De erfdiensbaarheid heeft niet voor gevolg dat aan de NMBS de hoedanigheid van infrastructuurbeheerder wordt toegekend in de zin van artikel 3, 2^o, van de Richtlijn 2012/34/EU van 21 november 2012 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

§ 7. De NMBS en Infrabel hebben de verplichting om zich op elkaar af te stemmen, volgens onderling te bepalen modaliteiten, inzonderheid voor de toepassing van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening van de wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen en voor de organisatie van werken op de perrons, de doorgangen onder de sporen en andere toegangswegen tot de perrons om de doorstroming op de perrons, in de doorgangen onder de sporen en op andere toegangswegen tot de perrons evenals het treinverkeer, zo weinig mogelijk te verstoren.

Art. 156quinquies. § 1. Indien de NMBS het voornemen opvat om in een station dat gelegen is in een verstedelijkt gebied een onroerend ontwikkelingsproject tot stand te brengen dat geheel of gedeeltelijk zal worden uitgevoerd in het gebied dat zich boven of onder het domein van Infrabel bevindt, kent deze laatste aan de NMBS de noodzakelijke zakelijke rechten toe om dit project uit te voeren. In de hypothese dat technische problemen worden ingeroepen door Infrabel, overleggen partijen om een oplossing te vinden die de uitvoering van het project toch mogelijk maakt.

§ 2. De NMBS neemt met betrekking tot genoemd project alle bijkomende kosten ten laste die Infrabel oploopt in het kader van de ontwerp- en bouwfase en die betrekking hebben op de spoorweginfrastructuur, evenals, nadat het project werd uitgevoerd, alle eventuele bijkomende exploitatiekosten die voortvloeien uit het gerealiseerde project.

§ 3. Voor het gedeelte van de zakelijke rechten, toegekend in het kader van genoemd project, dat niet behoort tot de opdrachten van openbare dienst van de NMBS, wordt voorzien in een eenmalige vergoeding ten gunste van Infrabel of één van haar dochtervennootschappen, die is overeën te komen tussen de twee partijen, op basis van een voorstel geformuleerd door het comité tot aankoop van onroerende goederen van de Staat, bedoeld in artikel 10, § 2, rekening houdend met de boekwaarde van de oppervlakte van de gronden waarop de voormelde zakelijke rechten zijn toegekend. Deze eenmalige vergoeding is beperkt tot maximum de boekwaarde van de oppervlakte van de gronden waarop de voornoemde zakelijke rechten zijn toegekend, zoals uitgedrukt in de boeken van Infrabel op het ogenblik van de toekennen van de zakelijke rechten.

§ 4. Een tussen Infrabel en de NMBS te sluiten overeenkomst vermeldt de lijst van de stations, bedoeld in paragraaf 1, en de wijze van de eventuele herziening ervan, evenals de overlegprocedures die ertoe strekken de eventuele technische problemen waarmee partijen worden geconfronteerd op te lossen, en bepaalt de modaliteiten van de vergoeding bedoeld in paragraaf 3.

Art. 156sexies. In afwijking van artikel 5, § 2, wordt het beheerscontract tussen de NMBS en de Staat gesloten voor een duur van ten minste vijf en ten hoogste tien jaar.".

Art. 12. Artikel 159 van dezelfde wet, opgeheven bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, wordt in de volgende bewoordingen opnieuw ingevoegd :

« De onroerende goederen die eigendom zijn van de NMBS mogen niet worden onteigend. Op voordracht van de minister die bevoegd is voor de overheidsbedrijven, en na advies van de raad van bestuur van de NMBS, dat wordt verleend binnen de twee maanden volgend op de ontvangst van het verzoek daartoe, mag de Koning echter de onteigening toestaan van een onroerend goed dat niet langer nuttig zou zijn voor de spoorwegexploitatie. De opbrengst van de vervreemding van elk onroerend goed komt toe aan de NMBS.".

Art. 13. Dans le titre V, chapitre III, de la même loi, il est inséré un article 159bis rédigé comme suit :

« Art. 159bis. Avant l'aliénation d'un bien immeuble qui n'est pas nécessaire à l'exercice de ses missions de service public, la SNCB informe Infrabel des conditions de l'aliénation en ce compris le prix de cession.

Si les conditions de la SNCB sont acceptées par Infrabel sans réserve ni condition, la cession à Infrabel est réputée réalisée.

Si Infrabel n'exerce pas le droit visé à l'alinéa 1^{er} et qu'ultérieurement, les conditions de l'offre sont modifiées substantiellement par la SNCB, ce droit renaît.

Les modalités d'exécution de ce droit sont réglées dans une convention à conclure entre la SNCB et Infrabel. Dans l'intervalle, les parties exercent ce droit en bon père de famille. ».

Art. 14. Dans l'article 161ter de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002 et modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Le conseil d'administration constitue en son sein un comité d'audit et un comité de nominations et de rémunération. »;

2° les paragraphes 5 à 7 sont abrogés.

Art. 15. Dans le titre V de la même loi, le chapitre IIIbis, comportant les articles 161quater et 161quinquies, inséré par la loi du 22 mars 2002 et abrogé par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, est rétabli dans la rédaction suivante :

« CHAPITRE IIIbis. - Le comité d'orientation au sein de la SNCB.

Art. 161quater. Il est créé un comité au sein de la SNCB, ci-après dénommé le comité d'orientation.

Art. 161quinquies. § 1^{er}. Le comité d'orientation est composé :

1° de six représentants de la SNCB;

2° de six représentants des sociétés régionales de transport, nommés selon les modalités fixées dans un accord de coopération avec les Régions.

§ 2. Le comité d'orientation, de sa propre initiative ou à la demande du conseil d'administration, rend des avis au sujet de toute mesure susceptible d'influencer la coopération avec les sociétés régionales de transport. Si le conseil d'administration souhaite s'écarter de l'avis du comité, il motive sa position. ».

Art. 16. L'article 162 de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002 et modifié par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, est remplacé par ce qui suit :

« Les articles 18 à 23 ne sont pas applicables à la SNCB. ».

Art. 17. Dans l'article 162bis de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002 et modifié par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« § 1^{er}. Le conseil d'administration est composé de maximum quatorze membres, en ce compris l'administrateur délégué. Le nombre d'administrateurs est déterminé par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres. Un tiers de ses membres au minimum doivent être de l'autre sexe. »;

2° au paragraphe 2, l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Le Roi nomme les administrateurs, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres. »;

3° au paragraphe 2, l'alinéa 3 est abrogé;

4° les mots « S.N.C.B. Holding » sont chaque fois remplacés par le mot « SNCB »;

5° au paragraphe 2, l'alinéa 4 est remplacé par ce qui suit :

« Les administrateurs ne peuvent être révoqués que par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres. ».

Art. 18. Dans le titre V, chapitre IV, de la même loi, il est inséré un article 162bis/1 rédigé comme suit :

« Art. 162bis/1. L'administrateur délégué de la SNCB appartient à un rôle linguistique différent de celui de l'administrateur délégué d'Infrabel. ».

Art. 13. In titel V, hoofdstuk III, van dezelfde wet, wordt een artikel 159bis ingevoegd luidende :

« Art. 159bis. Voorafgaand aan de vervreemding van een onroerend goed dat niet noodzakelijk is voor de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst, informeert de NMBS Infrabel over de voorwaarden van de vervreemding met inbegrip van de overdrachtsprijs.

Indien de voorwaarden van de NMBS door Infrabel zonder voorbehoud en onvoorwaardelijk worden aanvaard, wordt de overdracht aan Infrabel geacht tot stand te zijn gekomen.

Indien Infrabel het recht bedoeld in het eerste lid niet uitoefent en vervolgens de voorwaarden van het aanbod door de NMBS substantieel worden gewijzigd, herleeft dit recht.

De modaliteiten van de uitoefening van dit recht worden geregeld in een overeenkomst te sluiten tussen de NMBS en Infrabel. In de tussentijd oefenen de partijen dit recht uit als een goede huisvader. ».

Art. 14. In artikel 161ter van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002 en laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen ingevoegd :

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt :

«De raad van bestuur richt in zijn schoot een auditcomité en een benoemings- en bezoldigingscomité op.»;

2° de paragrafen 5 tot 7 worden opgeheven.

Art. 15. In titel V van dezelfde wet, wordt hoofdstuk IIIbis, dat de artikelen 161quater en 161quinquies bevat, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002 en opgeheven bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 september 2004, hersteld als volgt :

«HOOFDSTUK IIIbis – Het oriënteringscomité binnen de NMBS.

Art. 161quater. Binnen de NMBS wordt een comité opgericht dat hierna het oriënteringscomité wordt genoemd.

Art. 161quinquies. § 1. Het oriënteringscomité is samengesteld uit :

1° zes vertegenwoordigers van de NMBS;

2° zes vertegenwoordigers, leden van de gewestelijke vervoermaatschappijen, die worden benoemd volgens de modaliteiten bepaald in een samenwerkingsakkoord met de Gewesten.

§ 2. Het oriënteringscomité geeft, op eigen initiatief of op verzoek van de raad van bestuur, advies over elke maatregel die de samenwerking met de gewestelijke vervoermaatschappijen kan beïnvloeden. Indien de raad van bestuur wenst af te wijken van het advies van het comité, motiveert het zijn standpunt. ».

Art. 16. Artikel 162 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 september 2004, wordt vervangen als volgt :

«De artikelen 18 tot 23 zijn niet van toepassing op de NMBS.»

Art. 17. In artikel 162bis van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt :

«§ 1. De raad van bestuur is samengesteld uit maximum veertien leden, met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder. Het aantal bestuurders wordt bepaald door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Ten minste een derde van zijn leden moet van het andere geslacht zijn.»;

2° paragraaf 2, eerste lid, wordt vervangen als volgt :

«De Koning benoemt de bestuurders, bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.»;

3° in paragraaf 2 wordt het derde lid opgeheven;

4° de woorden "N.M.B.S. Holding" worden vervangen door het woord "NMBS";

5° in paragraaf 2 wordt het vierde lid vervangen als volgt :

«De bestuurders kunnen slechts door de Koning worden ontslagen, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.».

Art. 18. In titel V, hoofdstuk IV, van dezelfde wet, wordt een artikel 162bis/1 ingevoegd, luidende :

«Art. 162bis/1. De gedelegeerd bestuurder van de NMBS behoort tot een andere taalrol dan deze waartoe de gedelegeerd bestuurder van Infrabel behoort.».

Art. 19. L'article 162^{ter} de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002 et modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 162^{ter}. 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.

Les membres du comité de direction forment un collège.

Ils peuvent se répartir les tâches. Sous réserve des compétences qui lui sont réservées par la présente loi en tant que collège, 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. Il informe le conseil d'administration des délégations accordées en vertu du présent alinéa. ».

Art. 20. Dans l'article 162^{quater} de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002 et modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, sont apportées les modifications suivantes :

1° l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Le comité de direction de la SNCB se compose de l'administrateur délégué et des membres du comité de direction. Le nombre de membres du comité de direction est déterminé par le conseil d'administration. Ce nombre ne peut dépasser la moitié du nombre de membres du conseil d'administration. Le comité de direction est présidé par l'administrateur délégué. »;

2° les mots « S.N.C.B. Holding » sont chaque fois remplacés par le mot « SNCB »;

3° aux alinéas 3 à 5, les mots « directeur-général » sont remplacés dans la version néerlandaise par les mots « algemeen directeur ».

Art. 21. Dans l'article 162^{quinquies} de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002 et modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots « 161^{ter}, § 4 » sont remplacés par les mots « 161^{ter}, § 4, alinéa 2 »;

2° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots « S.N.C.B. Holding » sont chaque fois remplacés par le mot « SNCB »;

3° le paragraphe 2 est remplacé comme suit :

« L'assemblée générale détermine la rémunération des membres du conseil d'administration sur proposition du comité de nominations et de rémunération. Elle tient compte à cette fin de la prestation des mandataires eu égard notamment à leur participation dans les comités prévus par la loi. Elle tient également compte des objectifs de l'entreprise. »;

4° dans le paragraphe 3, les mots « S.N.C.B. Holding » sont remplacés par le mot « SNCB ».

Art. 22. Dans l'article 162^{sexies} de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002 et modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « S.N.C.B. Holding » sont chaque fois remplacés par le mot « SNCB »;

2° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots « du comité stratégique » sont abrogés;

3° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, le 6° est abrogé;

4° dans le paragraphe 1^{er}, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

« Les administrateurs autres que l'administrateur délégué ne peuvent pas être membres du personnel de la SNCB au sens de l'article 163^{bis}. ».

Art. 23. Dans l'article 162^{octies}, § 2, de la même loi, inséré par la loi du 24 décembre 2002, le mot « stratégique » est abrogé.

Art. 24. Dans l'article 162^{nonies} de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002 et modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « S.N.C.B. Holding » sont chaque fois remplacés par le mot « SNCB »;

Art. 19. Artikel 162^{ter} van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002 en laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, wordt vervangen als volgt :

“Art. 162^{ter}. Het dagelijks bestuur en de vertegenwoordiging wat dat bestuur aangaat, alsmede de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur worden opgedragen aan het directiecomité.

De leden van het directiecomité vormen een college.

Zij kunnen hun taken onder elkaar verdelen. Onder voorbehoud van de bevoegdheden die hem door deze wet zijn opgedragen als college, kan het directiecomité sommige van zijn bevoegdheden delegeren aan één of meer van zijn leden of aan personeelsleden. Hij kan de subdelegatie ervan toestaan. Hij stelt de raad van bestuur in kennis van de bevoegdheidsdelegaties krachtens dit lid.”

Art. 20. In artikel 162^{quater} van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002 en laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt :

“Het directiecomité van de NMBS is samengesteld uit de gedelegeerd bestuurder en de leden van het directiecomité. Het aantal leden van het directiecomité wordt bepaald door de raad van bestuur. Dit aantal mag de helft van het aantal leden van de raad van bestuur niet overtreffen. Het directiecomité wordt voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder.”;

2° de woorden “N.M.B.S. Holding” worden vervangen door het woord “NMBS”;

3° de woorden “directeur-général” worden in het derde tot het vijfde lid in de Nederlandstalige versie vervangen door de woorden “algemeen directeur”.

Art. 21. In artikel 162^{quinquies} van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002 en laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden “161^{ter}, § 4” vervangen door de woorden “161^{ter}, § 4, tweede lid”;

2° in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden “N.M.B.S. Holding” vervangen door het woord “NMBS”;

3° paragraaf 2 wordt vervangen als volgt :

“De algemene vergadering stelt de bezoldiging vast van de leden van de raad van bestuur op voorstel van het benoemings- en bezoldigingscomité. Zij houdt hierbij rekening met de prestaties van de mandatarissen, in acht genomen onder andere hun lidmaatschap van de bij wet bepaalde comités en de doelstellingen van de onderneming.”;

4° in paragraaf 3, worden de woorden “N.M.B.S. Holding” vervangen door het woord “NMBS”.

Art. 22. In artikel 162^{sexies} van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002 en laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden “N.M.B.S. Holding” worden vervangen door het woord “NMBS”;

2° in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden “van het strategisch comité,” opgeheven;

3° in paragraaf 1, eerste lid, wordt de bepaling onder 6° opgeheven;

4° in paragraaf 1, wordt tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd, luidende :

“Geen andere bestuurders dan de gedelegeerd bestuurder mogen personeelsleden zijn van de NMBS in de zin van artikel 163^{bis}.”.

Art. 23. In artikel 162^{octies}, § 2, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 24 december 2002, worden de woorden “het strategisch comité” opgeheven.

Art. 24. In artikel 162^{nonies} van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002 en laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden “N.M.B.S. Holding” worden vervangen door het woord “NMBS”;

2° les mots « ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions » sont chaque fois remplacés par les mots « ministre des entreprises publiques »;

3° dans le paragraphe 2, alinéa 1^{er}, les mots « du statut organique » sont remplacés par les mots « des statuts »;

4° les mots « du comité stratégique » sont chaque fois abrogés;

5° dans le paragraphe 2, alinéa 2, les mots « ou du comité d'orientation » sont abrogés;

6° dans le paragraphe 3, les mots « du comité d'orientation » sont abrogés;

7° dans le paragraphe 4, l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Le commissaire du Gouvernement introduit, dans un délai de quatre jours ouvrables, un recours auprès du ministre précité contre toute décision contraire à la loi, aux statuts, au contrat de gestion ou susceptible de porter préjudice à la mise en œuvre des missions de service public de la SNCB. »;

8° dans le paragraphe 4, l'alinéa 2 est abrogé;

9° dans le paragraphe 4, les alinéas 4 à 6 sont remplacés par ce qui suit :

« Le ministre peut annuler la décision en question dans un délai de quatorze jours à compter du même jour que le délai visé au premier alinéa. Il notifie l'annulation à l'organe de gestion concerné. Si, dans le délai précité, le ministre n'a pas prononcé l'annulation, la décision devient définitive, sans préjudice des dispositions du dernier alinéa.

En cas d'incidence sur le budget général des dépenses de l'Etat, le ministre demande l'accord du ministre du budget. A défaut d'accord entre ces deux ministres dans le délai de quatorze jours visé à l'alinéa 4, il est statué dans un délai de trente jours à compter du même jour que le délai visé au premier alinéa, selon la procédure fixée par le Roi. ».

Art. 25. L'article 162*decies* de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002 et modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 162*decies*. § 1^{er}. Par dérogation à l'article 26, alinéa 1^{er}, le conseil d'administration de la SNCB établit le plan d'entreprise pour la durée du contrat de gestion et l'adapte chaque année. Ce plan énonce les objectifs et la stratégie de l'entreprise en tenant compte des objectifs de mobilité fixés par le Conseil des ministres.

§ 2. Le plan d'entreprise contient obligatoirement :

1° la structure et les caractéristiques de l'offre de transport sur le réseau ferroviaire et les points d'accueil;

2° les besoins qui découlent de son objet traduits dans un plan pluriannuel d'investissement;

3° les prévisions en matière de besoins en personnel;

4° l'évolution des comptes d'exploitation traduits dans un plan financier;

5° la description des conditions générales d'exploitation relatives aux secteurs d'activité qui ne relèvent pas des missions de service public de la SNCB.

§ 3. Le plan pluriannuel d'investissement visé au paragraphe 2, 2°, contient la planification sur plusieurs années des investissements relatifs à l'acquisition, la maintenance, la gestion et le financement de matériel roulant ferroviaire, ainsi qu'à l'acquisition, la conception, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion des gares ferroviaires, des points d'arrêt non gardés et de leurs dépendances ainsi qu'aux activités de sécurité et de gardiennage.

§ 4. Le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB est aligné sur le plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel dans la mesure où le calendrier des travaux de la SNCB relatifs à la conception, à la construction et au renouvellement des gares ferroviaires, des points d'arrêt non gardés et de leurs dépendances a un impact sur le plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel.

§ 5. Le plan d'entreprise et ses adaptations annuelles sont communiqués au ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions. Par dérogation à l'article 26, alinéa 2, les éléments visés au § 2, 1° et 2°, en tant que partie nécessaire à l'exécution des missions de service public de la SNCB et son plan pluriannuel d'investissement, sont approuvés par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

2° de woorden "minister onder wie de spoorwegen ressorteren" worden vervangen door de woorden "minister bevoegd voor de overheidsbedrijven";

3° in paragraaf 2, eerste lid, worden de woorden "van het organieke statuut" vervangen door de woorden "van de statuten";

4° de woorden "van het strategisch comité" worden opgeheven;

5° in paragraaf 2, tweede lid, worden de woorden "of van het oriëntatiecomité" opgeheven;

6° in paragraaf 3, worden de woorden "van het oriënteringscomité" opgeheven;

7° paragraaf 4, eerste lid, wordt vervangen als volgt :

"De Regeringscommissaris tekent binnen een termijn van vier werkdagen beroep aan bij de bovengenoemde minister tegen elke beslissing die strijdig is met de wet, de statuten, het beheerscontract of waarvan hij oordeelt dat zij nadeel kan berokkenen aan de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst van de NMBS.";

8° in paragraaf 4 wordt het tweede lid opgeheven;

9° in paragraaf 4 worden het vierde tot het zesde lid vervangen als volgt :

"De minister kan de betrokken beslissing vernietigen binnen een termijn van veertien dagen ingaand op dezelfde dag als de in het eerste lid bedoelde termijn. Hij betekent de vernietiging aan het betrokken bestuursorgaan. Indien de minister de vernietiging niet heeft uitgesproken binnen voornoemde termijn, wordt de beslissing definitief, onverminderd de bepalingen van het laatste lid.

In geval van weerslag op de algemene uitgavenbegroting van de Staat, vraagt de minister het akkoord van de minister van begroting. Indien deze beide ministers niet tot een akkoord komen binnen de in het vierde lid bedoelde termijn van veertien dagen, wordt over de aangelegenheid beslist binnen een termijn van dertig dagen ingaand op dezelfde dag als de in het eerste lid bedoelde termijn, overeenkomstig de door de Koning vastgestelde procedure."

Art. 25. Artikel 162*decies* van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002 en laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, wordt vervangen als volgt :

"Art. 162*decies*. § 1. In afwijking van artikel 26, eerste lid stelt de raad van bestuur van de NMBS het ondernemingsplan op voor de duur van het beheerscontract en past het jaarlijks aan. Dit plan geeft de doeleinden en de strategie van de onderneming aan rekening houdend met de mobiliteitsdoeleinden bepaald door de Ministerraad.

§ 2. Verplichte bestanddelen van het ondernemingsplan zijn :

1° de structuur en de kenmerken van het transportaanbod op het spoorwegnet en de onthaalpunten;

2° de noden die voortvloeien uit haar doel weergegeven in een meerjarig investeringsplan;

3° de vooruitzichten inzake personeelsbehoeften;

4° de evolutie van de exploitatierekeningen weergegeven in een financieel plan;

5° de beschrijving van de algemene exploitatievoorwaarden betreffende de sectoren die niet tot de opdrachten van openbare dienst van de NMBS behoren.

§ 3. Het meerjarig investeringsplan bedoeld in paragraaf 2, 2°, bevat de planning over meerdere jaren van de investeringen betreffende de verwerving, het onderhoud, het beheer en de financiering van het rollend spoorwagematerieel, evenals betreffende het verwerven, het ontwerpen, de bouw, de vernieuwing en het beheer van de spoorwegstations, van de onbemande stopplaatsen en hun aanhorigheden en betreffende de activiteiten inzake veiligheid en bewaking.

§ 4. Het meerjarig investeringsplan van de NMBS wordt afgestemd op het meerjarig investeringsplan van Infrabel, in de mate dat de planning van de werken van de NMBS die betrekking hebben op het ontwerpen, de bouw en de vernieuwing van de spoorwegstations, onbemande stopplaatsen en hun aanhorigheden, een invloed heeft op het meerjarig investeringsplan van Infrabel.

§ 5. Het ondernemingsplan en de jaarlijkse aanpassingen daaraan worden meegedeeld aan de minister die bevoegd is voor de overheidsbedrijven. In afwijking van artikel 26, tweede lid, worden de elementen bedoeld in § 2, 1° en 2°, als noodzakelijk deel voor de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst van de NMBS en van haar meerjarig investeringsplan, goedgekeurd door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad.

§ 6. Le plan d'entreprise est une condition préalable à la conclusion du contrat de gestion. En cas de renouvellement du contrat de gestion, le plan est établi au plus tard douze mois avant l'expiration du contrat de gestion en cours. L'article 3, § 2, 9°, n'est pas applicable.

§ 7. La SNCB établit un plan de transport en exécution du contrat de gestion. Toute modification significative à ce plan est soumise à l'approbation du Conseil des ministres. ».

Art. 26. Dans le titre V de la même loi, il est inséré un chapitre IVbis, comprenant l'article 162duodecies, rédigé comme suit :

« CHAPITRE IVbis. – Dispositions financières et comptables.

Art. 162duodecies. § 1^{er}. Le présent article transpose l'article 6(3) de la Directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne établissant un espace ferroviaire unique européen.

§ 2. Sans préjudice de l'article 27, § 1^{er}, la SNCB tient, dans sa comptabilité interne, des comptes séparés pour ses activités relatives au transport de marchandises par chemin de fer. Les comptes annuels de la SNCB reprennent, dans leur annexe, un bilan et un compte de résultats séparés pour ces activités.

§ 3. Les contributions versées aux activités relatives à la fourniture de services de transport de voyageurs au titre des missions de service public doivent figurer séparément dans les comptes correspondants et ne peuvent pas être transférées aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité. ».

Art. 27. Dans le titre V de la même loi, il est inséré un chapitre Vbis, comprenant les articles 163quater à 163septies, rédigé comme suit :

« CHAPITRE Vbis. La convention de transport.

Section I^{re}. — Définition et contenu.

Art. 163quater. § 1^{er}. La SNCB conclut avec Infrabel une convention de transport qui établit les conditions et modalités de la collaboration opérationnelle entre la SNCB et Infrabel, pour les services à prester dans le cadre des missions de service public, entre autres en vue de fournir un service ponctuel et de qualité aux voyageurs.

§ 2. La convention de transport règle au moins les matières suivantes :

- 1° la ponctualité et la circulation des trains;
- 2° l'accueil et l'information aux voyageurs;
- 3° la gestion des incidents dont les plans d'intervention d'urgence;

4° la coordination de l'exécution des investissements de la SNCB et d'Infrabel.

§ 3. Toute clause résolutoire expresse dans la convention de transport est réputée non écrite. L'article 1184 du Code civil n'est pas applicable à la convention de transport.

Section II. — Conclusion, approbation, fin et renouvellement.

Art. 163quinquies. § 1^{er}. Lors de la négociation de la convention de transport, la SNCB et Infrabel sont représentées par leur comité de direction. La convention de transport est soumise à l'approbation des conseils d'administration statuant à la majorité des deux tiers des voix exprimées.

§ 2. Le Service de Régulation du Transport ferroviaire rend un avis sur tout projet de convention de transport ou sur tout projet de modification de la convention de transport dans un délai d'un mois après que la SNCB et Infrabel lui aient soumis un projet commun.

La SNCB et Infrabel ne peuvent procéder à la conclusion ou à la modification de la convention de transport avant l'expiration du délai d'un mois précité.

§ 3. La convention de transport et ses modifications ultérieures n'entrent en vigueur qu'après leur approbation par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, et à la date fixée par cet arrêté.

Art. 163sexies. § 1^{er}. La convention de transport est conclue pour une période de cinq ans.

§ 2. La convention de transport est adaptée, conformément à la procédure prévue à l'article 163quinquies, aux modifications du contrat de gestion de la SNCB et/ou d'Infrabel, dans la mesure où ces modifications le requièrent.

En cas de différend sur la nécessité de modifier la convention de transport ou sur les modifications elles-mêmes, le Roi détermine par

§ 6. Het ondernemingsplan is een voorafgaande voorwaarde voor het afsluiten van het beheerscontract. In geval van vernieuwing van het beheerscontract wordt het plan uiterlijk twaalf maanden vóór de vervaldag van het lopende beheerscontract opgesteld. Artikel 3, § 2, 9°, is niet van toepassing.

§ 7. De NMBS stelt een vervoersplan op in uitvoering van het beheerscontract. Elke significante wijziging aan dit plan behoeft de goedkeuring van de Ministerraad. ».

Art. 26. In titel V van dezelfde wet, wordt een hoofdstuk IVbis ingevoegd dat het artikel 162duodecies bevat, luidende :

“HOOFDSTUK IVbis. – Financiële en boekhoudkundige bepalingen.

Art. 162duodecies. § 1. Dit artikel zet artikel 6(3) om van de Richtlijn 2012/34/EU van 21 november 2012 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

§ 2. Onverminderd artikel 27, § 1, houdt de NMBS in haar interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan voor haar activiteiten met betrekking tot het goederenvervoer per spoor. De bijlage bij de jaarrekening van de NMBS bevat een afzonderlijke balans en resultaatrekening voor deze activiteiten.

§ 3. De bijdragen gestort voor de activiteiten met betrekking tot de verstrekking van vervoerdiensten voor reizigers in het kader van de opdrachten van openbare dienst, moeten afzonderlijk worden vermeld in de overeenkomstige rekeningen en mogen niet worden overgedragen naar de activiteiten met betrekking tot de verstrekking van andere vervoerdiensten of naar enige andere activiteit. ».

Art. 27. In titel V van dezelfde wet wordt een hoofdstuk Vbis ingevoegd dat de artikelen 163quater tot 163septies bevat, luidende :

“HOOFDSTUK Vbis. – De vervoersovereenkomst.

Afdeling I. — Definitie en inhoud.

Art. 163quater. § 1. De NMBS sluit met Infrabel een vervoersovereenkomst die de voorwaarden en nadere regels van de operationele samenwerking tussen de NMBS en Infrabel vastlegt, voor de in het kader van de opdrachten van openbare dienst te presteren diensten, onder andere met het oog op de stipte en kwalitatieve dienstverlening aan de reizigers.

§ 2. De vervoersovereenkomst regelt ten minste de volgende aangelegenheden :

- 1° de stiptheid en het treinverkeer;
- 2° het onthaal van en de informatie aan de reizigers;
- 3° het beheer van incidenten, waaronder de spoedinterventieplannen;

4° de coördinatie van de uitvoering van de investeringen van de NMBS en van Infrabel.

§ 3. Elke uitdrukkelijke ontbindende voorwaarde in de vervoersovereenkomst wordt voor niet geschreven gehouden. Artikel 1184 van het Burgerlijk Wetboek is niet van toepassing op de vervoersovereenkomst.

Afdeling II. — Sluiting, goedkeuring, einde en vernieuwing.

Art. 163quinquies. § 1. Bij de onderhandeling en het sluiten van de vervoersovereenkomst worden de NMBS en Infrabel vertegenwoordigd door hun directiecomité. De vervoersovereenkomst wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de raden van bestuur die er bij meerderheid van twee derde van de uitgebrachte stemmen over beslist.

§ 2. De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer geeft een advies over elk ontwerp van vervoersovereenkomst of over elk ontwerp van wijziging van de vervoersovereenkomst binnen een termijn van een maand nadat de NMBS en Infrabel haar een gemeenschappelijk ontwerp hebben overgemaakt.

De NMBS en Infrabel mogen niet overgaan tot de sluiting of de wijziging van de vervoersovereenkomst voor het verstrijken van de bovenstaande termijn van een maand.

§ 3. De vervoersovereenkomst en haar opeenvolgende wijzigingen treden pas in werking na goedkeuring door de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit, en vanaf de datum vastgesteld bij dat besluit.

Art. 163sexies. § 1. De vervoersovereenkomst wordt gesloten voor een duur van vijf jaar.

§ 2. De vervoersovereenkomst wordt, overeenkomstig de procedure voorzien in artikel 163quinquies, aangepast aan de wijzigingen van het beheerscontract van de NMBS en/of Infrabel, voor zover deze wijzigingen dit vereisen.

In het geval van onenigheid omtrent de noodzaak om de vervoersovereenkomst te wijzigen of omtrent de wijzigingen zelf, bepaalt de

arrêté délibéré au Conseil des ministres, le contenu de la convention de transport, le cas échéant, modifiée, après avoir sollicité l'avis du Service de Régulation du Transport ferroviaire. Cette convention de transport est contraignante à l'égard de la SNCB et d'Infrabel. L'article 163quinquies, § 3, n'est pas applicable.

§ 3. La SNCB et Infrabel peuvent modifier à tout moment la convention de transport, de commun accord, conformément à la procédure prévue à l'article 163quinquies.

§ 4. Au plus tard six mois avant l'expiration de la convention de transport, la SNCB et Infrabel entament les négociations sur le contenu d'une nouvelle convention de transport. Si, à l'expiration de cette période, une nouvelle convention de transport n'est pas entrée en vigueur, le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, provisoirement le contenu de la convention de transport après avoir sollicité l'avis du Service de Régulation du Transport ferroviaire. Cette convention est contraignante à l'égard de la SNCB et d'Infrabel jusqu'à la conclusion d'une nouvelle convention de transport, conformément aux dispositions du présent chapitre.

Art. 163septies. Le Service de Régulation du Transport ferroviaire tranche les litiges concernant l'exécution de la convention de transport endéans les trente jours. ».

Section III. — Infrabel

Art. 28. Dans l'article 197 de la loi du 21 mars 1991, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 3° est abrogé;

2° il est inséré un 5° et un 6°, rédigés comme suit :

« 5° Service de Régulation du Transport ferroviaire : le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, visé dans l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres;

6° HR Rail : la société anonyme de droit public HR Rail, visée par la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges. ».

Art. 29. L'article 199 de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004 et modifié en dernier lieu par la loi du 19 décembre 2006, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 199. § 1^{er}. Infrabel a pour objet, pour l'ensemble du réseau belge :

1° l'acquisition, la conception, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire;

2° la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de cette infrastructure;

3° la fourniture aux entreprises ferroviaires des services devant leur être fournis conformément à la loi;

4° la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire disponibles;

5° la tarification, la facturation et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et des services visés au 3°;

6° l'acquisition, le développement, l'entretien, la gestion, l'exploitation et la commercialisation de ressources informatiques et de réseaux de télécommunication.

Infrabel peut prendre des participations dans toute société ou association, de droit public ou privé, en Belgique comme à l'étranger, qui peuvent contribuer directement ou indirectement à la réalisation de son objet. Elle peut également constituer des sûretés pour les dettes de sociétés liées.

Infrabel peut en outre agir comme administrateur, porteur d'une procuration, mandataire ou liquidateur dans d'autres sociétés ou entreprises.

Elle peut, en Belgique comme à l'étranger, accomplir tous actes et opérations nécessaires ou utiles à la réalisation de son objet.

Koning bij besluit genomen na overleg in de Ministerraad, de inhoud van de in voorkomend geval gewijzigde vervoersovereenkomst, na het advies te hebben ingewonnen van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer. Deze vervoersovereenkomst is bindend voor de NMBS en Infrabel. Het artikel 163quinquies, § 3, is niet van toepassing.

§ 3. De NMBS en Infrabel kunnen op elk moment in onderling akkoord de vervoersovereenkomst wijzigen overeenkomstig de procedure voorzien in artikel 163quinquies.

§ 4. Uiterlijk zes maanden voor het verstrijken van de vervoersovereenkomst, vatten de NMBS en Infrabel de onderhandelingen betreffende de inhoud van een nieuwe vervoersovereenkomst aan. Indien voor het verstrijken van deze periode geen nieuwe vervoersovereenkomst in werking is getreden, bepaalt de Koning, bij besluit genomen na overleg in de Ministerraad, voorlopig de inhoud van de vervoersovereenkomst na het advies van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer te hebben ingewonnen. Deze overeenkomst is bindend voor de NMBS en Infrabel tot op het ogenblik dat een nieuwe vervoersovereenkomst wordt gesloten, overeenkomstig de bepalingen van dit hoofdstuk.

Art. 163septies. De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer neemt een beslissing inzake de geschillen met betrekking tot de uitvoering van de vervoersovereenkomst binnen een termijn van dertig dagen. ».

Afdeling III. — Infrabel

Art. 28. In artikel 197 van de wet van 21 maart 1991, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de bepaling onder 3° wordt opgeheven;

2° de opsomming wordt aangevuld met de bepalingen onder 5° en 6°, luidende :

« 5° Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer : de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal bedoeld in het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden;

6° HR Rail : de naamloze vennootschap van publiek recht HR Rail bedoeld in de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen. ».

Art. 29. Artikel 199 van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004 en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 19 december 2006, wordt vervangen als volgt :

« Art. 199. § 1. Infrabel heeft tot doel, met betrekking tot het volledige Belgische net :

1° het verwerven, het ontwerpen, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur;

2° het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van deze infrastructuur;

3° het leveren aan de spoorwegondernemingen van de hen overeenkomstig de wet te leveren diensten;

4° de toewijzing van de beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit;

5° de tarifiering, de facturering en de inning van heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en voor de diensten bedoeld in 3°;

6° de verwerving, de ontwikkeling, het onderhoud, het beheer, de uitbating en de commercialisering van informaticasystemen en telecommunicatienetwerken.

Infrabel kan deelnemen in elke vennootschap of vereniging, van publiek of privaatsrecht, in België en in het buitenland, die rechtstreeks of onrechtstreeks kunnen bijdragen tot haar doel. Zij kan eveneens zekerheden stellen voor de schulden van verbonden vennootschappen.

Infrabel kan eveneens optreden als bestuurder, volmachtdrager, mandataris of vereffenaar in andere vennootschappen of ondernemingen.

Zij mag, in België en in het buitenland, alle handelingen stellen en verrichtingen doen die nodig of dienstig zijn tot verwezenlijking van haar doel.

§ 2. Les missions de service public du gestionnaire de l'infrastructure comprennent les tâches visées au paragraphe 1^{er}, 1° à 5°, ainsi que les autres missions de service public qui lui sont confiées par ou en vertu de la loi. »

Art. 30. L'article 199^{ter}, § 1^{er}, alinéa 1^{er} de la même loi, inséré par la loi du 22 décembre 2008, est remplacé par ce qui suit :

« Les membres du personnel affectés auprès du service spécialisé visé à l'article 199^{bis}, § 1^{er}, et y exerçant une fonction de direction ou une fonction de cadre supérieur ne peuvent exercer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'une personne morale, aucune autre fonction, mandat ou activité, rémunérée ou non, au service d'une entreprise ferroviaire, au service de HR Rail ou au service d'une société liée à l'une de celles-ci au sens de l'article 11 du Code des sociétés. »

Art. 31. Dans le titre VIII, chapitre 1^{er}, de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, sont insérés les articles 199^{quater} et 199^{quinquies} rédigés comme suit :

« Art. 199^{quater}. Infrabel conclut avec la SNCB la convention de coopération visé à l'article 156^{ter}.

Art. 199^{quinquies}. Par dérogation à l'article 5, § 2, le contrat de gestion entre Infrabel et l'Etat est conclu pour une durée de cinq ans au moins et de dix ans au plus. »

Art. 32. Dans l'article 200 de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit : « Par dérogation à l'article 26, alinéa 1^{er}, le conseil d'administration d'Infrabel établit le plan d'entreprise pour la durée du contrat de gestion et l'adapte chaque année. Ce plan énonce les objectifs et la stratégie de l'entreprise en tenant compte des objectifs de mobilité fixés par le Conseil des Ministres. »

2° le paragraphe 3, alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Le plan pluriannuel d'investissement visé au paragraphe 2, 1°, contient la planification sur plusieurs années des investissements relatifs à l'acquisition, la conception, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire. »

3° dans le paragraphe 3, il est inséré un alinéa entre l'alinéa 1^{er} et 2, rédigé comme suit :

« Le plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel est aligné avec le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB dans la mesure où le calendrier des travaux d'Infrabel relatifs à la conception, la construction et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire a un impact sur la partie du plan pluriannuel d'investissement de la SNCB relative à la conception, à la construction et au renouvellement des gares ferroviaires, des points d'arrêt non gardés et de leurs dépendances. »

4° dans le paragraphe 4, modifié par l'arrêté royal du 28 septembre 2008 confirmé par la loi du 21 août 2008, les mots « après consultation de la S.N.C.B. Holding » sont abrogés.

Art. 33. Dans le titre VIII, chapitre II, de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, sont insérés les articles 202^{bis} et 202^{ter} rédigés comme suit :

« Art. 202^{bis}. Les biens immeubles relevant de la propriété d'Infrabel ne peuvent faire l'objet d'une mesure d'expropriation. Toutefois, sur proposition du ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions, et après avis du conseil d'administration d'Infrabel rendu dans les deux mois qui suivent la réception de la demande, le Roi peut autoriser l'expropriation d'un bien immeuble qui ne serait plus utile à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Le produit de l'aliénation de tout bien immeuble revient à Infrabel.

Art. 202^{ter}. Avant l'aliénation d'un bien immeuble qui n'est pas nécessaire à l'exercice de ses missions de service public, Infrabel informe la SNCB des conditions de l'aliénation en ce compris le prix de cession.

Si les conditions d'Infrabel sont acceptées par la SNCB sans réserve ni condition, la cession à la SNCB est réputée réalisée.

Si la SNCB n'exerce pas le droit visé à l'alinéa 1^{er} et qu'ultérieurement, les conditions de l'offre sont modifiées substantiellement par Infrabel, ce droit renaît.

§ 2. De opdrachten van openbare dienst van de infrastructuurbeheerder omvatten de taken bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 5°, evenals de andere opdrachten van openbare dienst waarmee hij door of krachtens de wet wordt belast."

Art. 30. Artikel 199^{ter}, § 1, eerste lid, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 december 2008, wordt vervangen als volgt :

"De personeelsleden die behoren tot de in artikel 199^{bis}, § 1, bedoelde gespecialiseerde dienst en er een directiefunctie of een functie als lid van het hogere kaderpersoneel uitoefenen, mogen noch persoonlijk, noch via tussenkomst van een rechtspersoon, een andere, al dan niet bezoldigde, functie, mandaat of activiteit uitoefenen, ten dienste van een spoorwegonderneming, ten dienste van HR Rail of ten dienste van een vennootschap die, in de zin van artikel 11 van het Wetboek van vennootschappen, verbonden is met één ervan."

Art. 31. In titel VIII, hoofdstuk I van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de artikelen 199^{quater} en 199^{quinquies} ingevoegd luidende :

"Art. 199^{quater}. Infrabel sluit met de NMBS de samenwerkingsovereenkomst bedoeld in artikel 156^{ter}.

Art. 199^{quinquies}. In afwijking van artikel 5, § 2, wordt het beheerscontract tussen Infrabel en de Staat gesloten voor een duur van ten minste vijf en ten hoogste tien jaar."

Art. 32. In artikel 200 van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt : "In afwijking van artikel 26, eerste lid, stelt de raad van bestuur van Infrabel een ondernemingsplan vast voor de duur van het beheerscontract en past het dit jaarlijks aan. Dit plan geeft de doeleinden en de strategie van de onderneming aan, rekening houdend met de mobiliteitsdoeleinden bepaald door de Ministerraad."

2° paragraaf 3, eerste lid wordt vervangen als volgt :

"Het meerjarig investeringsplan bedoeld in paragraaf 2, 1°, bevat de planning over meerdere jaren van de investeringen betreffende het verwerven, het ontwerpen, de bouw, de vernieuwing en het beheer van de spoorweginfrastructuur."

3° in paragraaf 3 wordt een lid ingevoegd tussen de huidige leden 1 en 2, luidende :

"Het meerjarig investeringsplan van Infrabel wordt afgestemd op het meerjarig investeringsplan van NMBS in de mate dat de planning van de werken van Infrabel die betrekking hebben op het ontwerpen, de bouw en de vernieuwing van de spoorweginfrastructuur een invloed heeft op het gedeelte van het meerjarig investeringsplan van de NMBS met betrekking tot het ontwerpen, de bouw en de vernieuwing van de spoorwegstations, de onbemande stopplaatsen en hun aanhorigheden."

4° in paragraaf 4, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 28 september 2008 bekrachtigd door de wet van 21 augustus 2008 worden de woorden "na raadpleging van N.M.B.S. Holding" opgeheven.

Art. 33. In titel VIII, hoofdstuk II, van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004 worden de artikelen 202^{bis} en 202^{ter} ingevoegd luidende :

"Art. 202^{bis}. De onroerende goederen die eigendom zijn van Infrabel mogen niet worden onteigend. Op voordracht van de minister die bevoegd is voor de overheidsbedrijven, en na advies van de raad van bestuur van Infrabel, dat wordt verleend binnen de twee maanden volgend op de ontvangst van het verzoek daartoe, mag de Koning echter de onteigening toestaan van een onroerend goed dat niet langer nuttig zou zijn voor het beheer van de spoorweginfrastructuur. De opbrengst van de vervreemding van elk onroerend goed komt toe aan Infrabel.

Art. 202^{ter}. Voorafgaand aan de vervreemding van een onroerend goed dat niet noodzakelijk is voor de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst, informeert Infrabel de NMBS over de voorwaarden van de vervreemding met inbegrip van de overdrachtsprijs.

Indien de voorwaarden van Infrabel door de NMBS zonder voorbehoud en onvoorwaardelijk worden aanvaard, wordt de overdracht aan de NMBS geacht tot stand te zijn gekomen.

Indien de NMBS het recht bedoeld in het eerste lid niet uitoefent en vervolgens de voorwaarden van het aanbod door Infrabel substantieel worden gewijzigd, herleeft dit recht.

Les modalités d'exécution de ce droit sont réglées dans une convention à conclure entre Infrabel et la SNCB. Dans l'intervalle, les parties exercent ce droit en bon père de famille. »

Art. 34. L'article 205 de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, est abrogé.

Art. 35. Dans l'article 207 de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, le mot « dix » est remplacé par le mot « quatorze »;

2° dans le paragraphe 2, l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Le Roi nomme les administrateurs par arrêté délibéré en Conseil des ministres. »;

3° dans le paragraphe 2, alinéa 3, la dernière phrase est remplacée par ce qui suit :

« Les administrateurs ne peuvent être révoqués que par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres. ».

Art. 36. Dans le titre VIII, chapitre III, de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, il est inséré un article 207bis rédigé comme suit :

« Art. 207bis. L'administrateur délégué d'Infrabel appartient à un rôle linguistique différent de celui de l'administrateur délégué de la SNCB. ».

Art. 37. Dans l'article 208 de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 2, l'alinéa 1^{er} est complété par la phrase suivante :

« Le nombre de membres du comité de direction ne peut dépasser la moitié du nombre de membres du conseil d'administration »;

2° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit :

« Infrabel est valablement représentée à l'égard des tiers et en justice par l'administrateur délégué et le membre du comité de direction désigné à cet effet par le conseil d'administration, agissant conjointement.

Tous les actes de gestion ou qui engagent la société sont signés conjointement par l'administrateur délégué et le membre du comité de direction désigné à cet effet par le conseil d'administration. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les actes dont le mode d'approbation déroge au présent paragraphe.

L'administrateur délégué appartient à un rôle linguistique différent de celui du membre du comité de direction désigné conformément au premier alinéa. ».

Art. 38. Dans l'article 209, § 1^{er}, de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Sans préjudice de l'article 211, § 2, alinéa 2, les droits, y compris la rémunération, et obligations de l'administrateur délégué et des autres membres du comité de direction, d'une part, et d'Infrabel, d'autre part, sont réglés dans une convention particulière entre les parties. Lors de la négociation de cette convention, Infrabel est représentée par son conseil d'administration à l'exclusion de l'administrateur délégué.

L'administrateur délégué ne peut percevoir d'autres émoluments que sa rémunération. »;

2° l'alinéa 2 est abrogé.

Art. 39. L'article 210, § 2, de la même loi, est complété par un troisième alinéa rédigé comme suit :

« L'assemblée générale peut désigner, sur proposition du conseil d'administration, un auditeur extérieur afin qu'il participe également avec voix consultative aux réunions de ce comité. ».

De modaliteiten van de uitoefening van dit recht worden geregeld in een overeenkomst te sluiten tussen Infrabel en de NMBS. In de tussentijd oefenen de partijen dit recht uit als een goede huisvader."

Art. 34. Artikel 205 van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, wordt opgeheven.

Art. 35. In artikel 207 van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1, lid 1, wordt het woord "tien" vervangen door het woord "veertien";

2° in paragraaf 2 wordt het eerste lid vervangen als volgt :

"De Koning benoemt de bestuurders bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.";

3° in paragraaf 2, lid 3, wordt de laatste zin vervangen als volgt :

"De bestuurders kunnen slechts door de Koning worden ontslagen, bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad."

Art. 36. In titel VIII, hoofdstuk III, van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, wordt een artikel 207bis ingevoegd, luidende :

"Art. 207bis. De gedelegeerd bestuurder van Infrabel behoort tot een andere taalrol dan deze waartoe de gedelegeerd bestuurder van de NMBS behoort."

Art. 37. In artikel 208, van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd door de programmawet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° In paragraaf 2 wordt lid 1 aangevuld met de volgende zin :

"Het aantal leden van het directiecomité mag de helft van het aantal leden van de raad van bestuur niet overtreffen.";

2° de vierde paragraaf wordt vervangen door wat volgt :

"Infrabel wordt geldig vertegenwoordigd jegens derden en in rechte door de gedelegeerd bestuurder en het daartoe aangewezen lid van het directiecomité, die gezamenlijk optreden.

Alle akten van bestuur of akten die de vennootschap verbinden worden gezamenlijk ondertekend door de gedelegeerd bestuurder en het daartoe door de raad van bestuur aangewezen lid van het directiecomité. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de akten waarvan de goedkeuringswijze afwijkt van deze paragraaf.

De gedelegeerd bestuurder behoort tot een andere taalrol dan deze van het lid van het directiecomité aangewezen overeenkomstig het eerste lid."

Art. 38. In artikel 209, § 1, van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt :

"Onverminderd artikel 211, § 2, tweede lid, worden de rechten, met inbegrip van de bezoldiging, en plichten van de gedelegeerd bestuurder en van de andere leden van het directiecomité, enerzijds, en van Infrabel, anderzijds, geregeld door een bijzondere overeenkomst tussen de partijen. Bij de onderhandelingen over deze overeenkomst wordt Infrabel vertegenwoordigd door haar raad van bestuur met uitzondering van de gedelegeerd bestuurder.

De gedelegeerd bestuurder kan geen andere emolumenten ontvangen dan zijn vergoeding.";

2° het tweede lid wordt opgeheven.

Art. 39. Artikel 210, § 2, van dezelfde wet, wordt aangevuld met een derde lid, luidende :

"De algemene vergadering kan, op voorstel van de raad van bestuur, een extern auditeur aanduiden opdat hij eveneens met raadgevende stem zou deelnemen aan de vergaderingen van dit comité."

Art. 40. Dans l'article 212 de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004 et modifié en dernier lieu par la loi du 31 mai 2009, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 2, l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Le mandat de membre du conseil d'administration ou du comité de direction est incompatible avec une fonction, un mandat ou une activité, rémunérée ou non, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'une personne morale, au service d'une entreprise ferroviaire, au service de HR Rail ou au service d'une société liée à l'une de celles-ci au sens de l'article 11 du Code des sociétés. »;

2° dans le paragraphe 2, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 2 et 3 :

« L'interdiction visée à l'alinéa 1^{er} ne s'applique pas pour les mandats visés aux articles 34, § 1^{er}, 2° et 45, § 1^{er}, 3^e tiret de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges; ».

Art. 41. Dans l'article 213 de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 4, alinéa 3, les mots « huit jours francs » sont remplacés par les mots « quatorze jours »;

2° dans le paragraphe 4, alinéa 4, les mots « huit jours francs » sont remplacés par les mots « quatorze jours » et les mots « trente jours francs » sont remplacés par les mots « trente jours ».

Art. 42. Dans le titre VIII, chapitre III, de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, il est inséré un article 213bis rédigé comme suit :

« Art. 213bis. Infrabel conclut avec la SNCB la convention visée à l'article 163quater, § 1^{er}. ».

Art. 43. Dans le titre VIII de la même loi, il est inséré un chapitre V, comportant les articles 215bis à 215quater, rédigés comme suit :

« CHAPITRE V. Dispositions diverses :

Art. 215bis. Infrabel est titulaire d'une servitude perpétuelle à titre gratuit sur les gares et sur les terrains relevant de la propriété de la SNCB pour faire passer tous les câbles liés à la haute tension, aux éléments de procédure de démarrage des trains, à la signalisation ou à la sonorisation, nécessaires à l'exécution par Infrabel de ses missions de service public.

Art. 215ter. § 1^{er}. Par ailleurs, Infrabel est autorisée à utiliser le domaine des gares perpétuellement et à titre gratuit pour établir et maintenir des câbles et équipements connexes relatifs aux installations de communication et informatiques et exécuter les travaux y afférents.

§ 2. Font partie des travaux visés au paragraphe 1^{er} ceux qui sont nécessaires à l'entretien, au maintien, à la modification, à la réparation, à l'enlèvement et au contrôle des câbles et équipements connexes.

Avant d'établir des câbles et équipements connexes sur le domaine d'une gare, Infrabel recueille l'accord préalable de la SNCB sur le plan d'implantation et les caractéristiques d'aménagement.

§ 3. Infrabel est autorisée à accéder aux équipements précités afin de pouvoir procéder à leur entretien, à leur maintien, à leur modification, à leur réparation, à leur enlèvement ou à leur contrôle.

§ 4. Les travaux sont exécutés en bon père de famille et de manière à provoquer le moins de nuisances possibles.

Art. 215quater. § 1^{er}. La SNCB a le droit de faire modifier l'implantation des câbles et équipements connexes visés à l'article 215ter à l'occasion de travaux qu'elle désire effectuer dans la gare.

La SNCB et Infrabel ont l'obligation de s'informer et de se coordonner pour l'organisation des travaux.

§ 2. Les frais inhérents à la modification des câbles et équipements connexes exécutée à la demande de la SNCB dans le cadre de ses missions de service public sont à charge d'Infrabel.

§ 3. Si, toutefois, les travaux que la SNCB effectue le sont dans le cadre de ses activités commerciales de développement immobilier, les frais de déplacement des câbles et équipements connexes restent à sa charge. ».

Art. 40. In artikel 212 van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004 en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 31 mei 2009, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 2 wordt het eerste lid vervangen als volgt :

“Het mandaat van lid van de raad van bestuur of van het directiecomité, is onverenigbaar met elke al dan niet bezoldigde functie, mandaat of activiteit, die hetzij persoonlijk, hetzij via tussenkomst van een rechtspersoon uitgeoefend wordt ten dienste van een spoorwagonderneming, ten dienste van HR Rail of ten dienste van een vennootschap die, in de zin van artikel 11 van het Wetboek van vennootschappen, verbonden is met één ervan.”;

2° in paragraaf 2 wordt tussen het tweede en het derde lid een lid ingevoegd, luidende :

“Het verbod vermeld in het eerste lid is niet van toepassing op de mandaten bedoeld in de artikelen 34, § 1, 2° en 45, § 1, derde streepje van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen.”

Art. 41. In artikel 213 van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 4 worden in het derde lid de woorden “acht vrije dagen” vervangen door de woorden “veertien dagen”;

2° in paragraaf 4 worden in het vierde lid de woorden “acht vrije dagen” vervangen door de woorden “veertien dagen” en worden de woorden “dertig vrije dagen” vervangen door de woorden “dertig dagen”.

Art. 42. In titel VIII, hoofdstuk III, van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 24 december 2004, wordt een artikel 213bis ingevoegd, luidende :

“Art. 213bis. Infrabel sluit met de NMBS de overeenkomst bedoeld in artikel 163quater, § 1.”.

Art. 43. In titel VIII van dezelfde wet, wordt een hoofdstuk V ingevoegd, dat de artikelen 215bis tot 215quater bevat, luidende :

“HOOFDSTUK V. Diverse bepalingen.

Art. 215bis. Infrabel is de houder van een eeuwigdurende erfdiensbaarheid ten kosteloze titel op de stations en op de terreinen die eigendom zijn van de NMBS om een doorgang te verlenen aan alle hoogspanningskabels, aan de kabels die verbonden zijn met de elementen die deel uitmaken van de vertrekprocedure van de treinen, met de signalisatie of met de geluidsinstallaties, die nodig zijn voor de uitvoering door Infrabel van haar opdrachten van openbare dienst.

Art. 215ter. § 1. Infrabel mag daarenboven eeuwig en ten kosteloze titel gebruik maken van het stationsdomein voor de plaatsing en de instandhouding van de kabels en de verbonden uitrustingen die verband houden met communicatie- en informaticasystemen, en voor de uitvoering van de daarmee verbonden werken.

§ 2. Onder de werken bedoeld in paragraaf 1 worden deze begrepen die noodzakelijk zijn voor het onderhoud, de instandhouding, de wijziging, de herstelling, de verwijdering en de controle van de kabels en verbonden uitrustingen.

Voorafgaand aan de plaatsing van de kabels en verbonden uitrustingen op het stationsdomein, dient Infrabel het voorafgaand akkoord van de NMBS in te winnen over het liggingsplan en de inrichtingskenmerken.

§ 3. Infrabel heeft toegang tot genoemde uitrustingen om te kunnen overgaan tot hun onderhoud, hun instandhouding, hun wijziging, hun herstelling, hun verwijdering of hun controle.

§ 4. De werken worden uitgevoerd als een goed huisvader en op een wijze die zo weinig mogelijk hinder veroorzaakt.

Art. 215quater. § 1. De NMBS heeft het recht wijzigingen te laten aanbrengen aan de ligging van de kabels en van de verbonden uitrustingen bedoeld in artikel 215ter ter gelegenheid van werken die zij wenst uit te voeren in een station.

De NMBS en Infrabel hebben de verplichting om elkaar te informeren en zich op elkaar af te stemmen voor de organisatie van de werken.

§ 2. De kosten verbonden aan de wijziging van de kabels en verbonden uitrustingen uitgevoerd op vraag van de NMBS in het kader van haar taken van openbare dienst zijn ten laste van Infrabel.

§ 3. Als de werken die de NMBS uitvoert echter kaderen in haar commerciële activiteiten met betrekking tot vastgoedontwikkeling, blijven de kosten van de verplaatsing van de kabels en verbonden uitrustingen ten laste van de NMBS.”.

Section 4. — Abrogation du titre IX

Art. 44. Le titre IX de la loi du 21 mars 1991, inséré par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, est abrogé.

TITRE III. — Dispositions modificatives et abrogatoires

Section 1^{re}. — Modifications législatives

Art. 45. § 1^{er}. Dans l'article 10 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer, remplacé par la loi du 23 décembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« § 1^{er}. Sans préjudice des compétences des agents des services de police, les membres du personnel de HR Rail mis à disposition de la SNCB et d'Infrabel et les fonctionnaires de l'administration compétente pour le transport ferroviaire, désignés par le Roi et assermentés à cette fin, sont chargés de veiller au respect de la présente loi, de la loi du 12 avril 1835 concernant les péages et règlements de polices sur les chemins de fer et de leurs arrêtés d'exécution.

Ils constatent des infractions aux dispositions des lois précitées et de leurs arrêtés d'exécution par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.»

2° le paragraphe 2 est abrogé;

3° le paragraphe 6 est abrogé.

§ 2. L'article 12 de la même loi, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, est remplacé comme suit :

« Les voyageurs et le public en général sont tenus, dans les gares et les points d'arrêt non gardés, sur les quais, dans les trains et le long des voies, de se conformer aux instructions des agents de la SNCB et des membres du personnel d'entreprises ferroviaires qui sont facilement reconnaissables en cette qualité par leur uniforme ou autrement, lorsque ces instructions visent à prévenir des situations dangereuses, des accidents d'exploitation ou des accidents de personnes pour eux-mêmes ou pour d'autres. »

§ 3. Dans l'article 15 de la même loi, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les mots « SNCB-Holding » sont remplacés par le mot « SNCB ».

Art. 46. § 1^{er}. L'article 1^{er}bis de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB Holding et à ses sociétés liées, remplacé par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, est abrogé.

§ 2. L'article 2, alinéa 1^{er}, de la même loi, remplacé par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, est remplacé par ce qui suit :

« La société est dénommée la Société Nationale des Chemins de fer, en abrégé SNCB. »

§ 3. Dans l'article 4, alinéa 6, de la même loi, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les mots « SNCB Holding » sont remplacés par le mot « SNCB ».

§ 4. Dans l'article 14, alinéa 1^{er}, de la même loi, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les mots « SNCB Holding » sont remplacés par le mot « SNCB ».

Art. 47. Dans l'article 10, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004, les mots « la S.N.C.B. Holding » sont abrogés.

Art. 48. § 1^{er}. L'article 1^{er}, § 10, de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, est complété par l'alinéa suivant :

« Infrabel en tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les entreprises ferroviaires ne sont pas considérés comme des tiers à l'égard de la SNCB pour l'application du présent article ».

Afdeling 4. — Opheffing van titel IX

Art. 44. Titel IX van de wet van 21 maart 1991, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, wordt opgeheven.

TITEL III. — Wijzigings- en opheffingsbepalingen

Afdeling 1. — Wetswijzigingen

Art. 45. § 1. In artikel 10 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen, vervangen bij de wet van 23 december 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt :

“§ 1. Onverminderd de bevoegdheden van de personeelsleden van de politiediensten, zien de door de Koning aangewezen en te dien einde beëdigde personeelsleden van HR Rail, die ter beschikking zijn gesteld van de NMBS en van Infrabel en de ambtenaren van het Bestuur dat bevoegd is voor het spoorwegvervoer toe op de naleving van deze wet, van de wet van 12 april 1835 rakende de tolrechten en de reglementen van politie nopens de ijzeren weg en van hun uitvoeringsbesluiten.

Zij stellen de misdrijven omschreven in de voornoemde wetten en uitvoeringsbesluiten vast bij processen-verbaal die gelden tot het bewijs van het tegendeel.”

2° paragraaf 2 wordt opgeheven;

3° paragraaf 6 wordt opgeheven.

§ 2. Artikel 12 van dezelfde wet, laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd door de programmawet van 27 december 2004, wordt vervangen als volgt :

“De reizigers en het publiek in het algemeen zijn gehouden, in de stations en de onbemande stopplaatsen, op de perrons, in de treinen en langs de sporen, om zich in overeenstemming te gedragen met de instructies van de personeelsleden van de NMBS en de personeelsleden van de spoorwegondernemingen die makkelijk als zodanig herkenbaar zijn door hun uniform of anderszins, wanneer die instructies erop gericht zijn te waarschuwen voor gevaarlijke situaties, voor exploitatieongevallen of ongevallen met personen, voor zichzelf of voor anderen.”

§ 3. In artikel 15 van dezelfde wet, laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de woorden “N.M.B.S. Holding” vervangen door het woord “NMBS”.

Art. 46. § 1. Artikel 1bis van de wet van 23 juli 1926 betreffende N.M.B.S. Holding en haar verbonden vennootschappen, vervangen bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, wordt opgeheven.

§ 2. Artikel 2, eerste lid, van dezelfde wet, vervangen bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, wordt vervangen als volgt :

“De vennootschap draagt de naam de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, afgekort NMBS.”

§ 3. In artikel 4, zesde lid, van dezelfde wet, laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de woorden “N.M.B.S. Holding” vervangen door de woorden “de NMBS”.

§ 4. In artikel 14, lid 1, van dezelfde wet, laatstelijk gewijzigd door het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de woorden “NMBS Holding” vervangen door het woord “NMBS”.

Art. 47. In artikel 10, § 1, lid 1, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004, worden de woorden “N.M.B.S. Holding” opgeheven.

Art. 48. § 1. Artikel 1, § 10, van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, wordt aangevuld met een lid, luidende :

“Infrabel als beheerder van de spoorweginfrastructuur evenals de spoorwegondernemingen worden voor de toepassing van dit artikel niet beschouwd als derden ten aanzien van de NMBS.”

§ 2. L'article 1^{er}, § 11, alinéa 1^{er}, de la même loi, est remplacé par ce qui suit :

« Au sens de la présente loi, est considéré comme service de sécurité :

a) tout service qui est organisé, au sein d'une société publique de transports en commun en vue d'assurer la sécurité dans les lieux accessibles ou non au public qui sont gérés par la société publique de transports en commun;

b) en ce qui concerne la SNCB, tout service organisé en son sein en vue d'assurer la sécurité des biens et des personnes dans les lieux visés à l'article 13.1., § 2. ».

§ 3. L'article 13.1., § 1^{er}, 2^o, de la même loi est remplacé par ce qui suit : « dans les lieux visés au présent article. ».

§ 4. L'article 13.1., § 2, de la même loi, est remplacé par ce qui suit :

« En ce qui concerne le service de sécurité faisant partie de la SNCB, les agents de sécurité visés au § 1^{er}, 1^o, peuvent exercer les compétences telles que prévues au présent chapitre dans les gares, les points d'arrêt non gardés, les trains appartenant aux entreprises ferroviaires, les voies, en ce compris les faisceaux voyageurs et marchandises, les autres espaces du domaine ferroviaire accessibles au public et tous les espaces gérés par la SNCB, à l'exception :

a) de l'infrastructure donnée en concession à des tiers sauf en cas d'accord de coopération avec le concessionnaire et selon les modalités fixées par l'accord précité;

b) des chemins qui constituent une voie publique, à l'exception des passages souterrains et des passerelles;

c) des véhicules de transport des autres entreprises ferroviaires que la SNCB si celles-ci n'ont pas formulé une demande préalable au dit service de sécurité. ».

§ 5. Dans l'article 13.3 de la même loi, les mots « la SNCB-Holding SA et » sont abrogés.

Art. 49. Dans la loi du 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses, les modifications suivantes sont apportées :

1^o dans l'article 355, modifié en dernier lieu par la loi du 22 juin 2012, les mots « d'une société anonyme de droit public du Groupe SNCB » sont chaque fois remplacés par les mots « de la SNCB, d'Infrabel ou de HR Rail »;

2^o les articles 357 à 359bis sont abrogés.

Art. 50. Dans l'article 16, § 1^{er}, c), de la loi du 10 novembre 2006 relative aux heures d'ouverture dans le commerce, l'artisanat et les services, les mots « SNCB Holding » sont remplacés par le mot « SNCB ».

Art. 51. Dans la loi du 12 décembre 2006 concernant GSM-R, les modifications suivantes sont apportées :

1^o l'article 2, 3^o, est remplacé par ce qui suit :

« 3^o HR Rail : la société anonyme de droit public visée par la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges »;

2^o dans l'article 6, 1^o, les mots « et à la SNCB-Holding » sont remplacés par les mots « à HR Rail ».

Art. 52. Dans la loi programme du 23 décembre 2009, les modifications suivantes sont apportées :

1^o dans l'article 202, les mots « SNCB-Holding » sont remplacés par le mot « SNCB »;

2^o dans l'article 203, les mots « à la société anonyme de droit public SNCB-Holding » sont abrogés.

Section 2. — Modifications réglementaires

Art. 53. Dans l'article 4 de l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres, les mots « S.N.C.B. Holding » sont remplacés par les mots « SNCB, de HR Rail ».

Art. 54. Dans l'article 4, 9^o, de l'arrêté royal du 26 janvier 2006 relatif à la création d'un Comité fédéral pour la Sûreté du Transport ferroviaire et portant diverses mesures pour la sûreté du transport intermodal, les mots « SNCB Holding » sont remplacés par le mot « SNCB ».

§ 2. Artikel 1, § 11, eerste lid, van dezelfde wet, wordt vervangen als volgt :

“In de zin van deze wet wordt als een veiligheidsdienst beschouwd :

a) elke dienst die in de schoot van een openbare vervoersmaatschappij is georganiseerd met het oog op het verzekeren van de veiligheid op al dan niet publiek toegankelijke plaatsen, die door de openbare vervoersmaatschappij worden uitgebaat;

b) voor wat betreft de NMBS, elke dienst die in haar schoot is georganiseerd met het oog op het verzekeren van de veiligheid van de goederen en personen op de plaatsen bedoeld in artikel 13.1., § 2.”.

§ 3. Artikel 13.1., § 1, 2^o, van dezelfde wet wordt vervangen als volgt : “op de plaatsen bedoeld in dit artikel”.

§ 4. Artikel 13.1., § 2, van dezelfde wet, wordt vervangen als volgt :

“Voor wat betreft de veiligheidsdienst behorend tot de NMBS, kunnen de in § 1, 1^o, bedoelde veiligheidsagenten de bevoegdheden zoals voorzien in dit hoofdstuk uitoefenen in de stations, de onbemande stopplaatsen, de treinen die toebehoren aan de spoorwegondernemingen, de sporen, met inbegrip van de reizigers- en goederenbundsels, de andere plaatsen van het spoorwegdomein die toegankelijk zijn voor het publiek en alle plaatsen die beheerd worden door de NMBS, met uitzondering van :

a) de infrastructuur die aan derden als concessie wordt gegeven, behalve in geval van samenwerkingsakkoord met de concessiehouder en volgens de modaliteiten die door voornoemd akkoord zijn bepaald;

b) de wegen die een openbare weg vormen, met uitzondering van de ondergrondse doorgangen en passerellen;

c) de transportvoertuigen van andere spoorwegondernemingen dan de NMBS indien deze geen voorafgaandelijk verzoek hebben geformuleerd aan de voornoemde veiligheidsdienst.”.

§ 5. In artikel 13.3 van dezelfde wet worden de woorden « de NMBS-Holding N.V. en » opgeheven.

Art. 49. In de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1^o in artikel 355, laatstelijk gewijzigd door de wet van 22 juni 2012, worden de woorden “een naamloze vennootschap van publiek recht van de NMBS-groep” vervangen door de woorden “de NMBS, Infrabel of HR Rail”;

2^o de artikelen 357 tot en met 359bis worden opgeheven.

Art. 50. In artikel 16, § 1, c), van de wet van 10 november 2006 betreffende de openingsuren in handel, ambacht en dienstverlening, worden de woorden “NMBS-Holding” vervangen door het woord “NMBS”.

Art. 51. In de wet van 12 december 2006 betreffende GSM-R, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1^o artikel 2, 3^o, wordt vervangen als volgt :

“3^o HR Rail : de naamloze vennootschap van publiek recht bedoeld in de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen”;

2^o in artikel 6, 1^o, worden de woorden “de NMBS-Holding” vervangen de woorden “HR Rail”;

Art. 52. In de programmawet van 23 december 2009, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1^o in artikel 202 worden de woorden “NMBS-Holding” vervangen door het woord “NMBS”;

2^o in artikel 203 worden de woorden “de naamloze vennootschap van publiek recht NMBS-Holding” opgeheven.

Afdeling 2. — Reglementaire wijzigingen

Art. 53. In artikel 4 van het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden, worden de woorden “N.M.B.S. Holding” vervangen door de woorden “NMBS, van HR Rail”.

Art. 54. In artikel 4, 9^o, van het koninklijk besluit van 26 januari 2006 tot oprichting van een Federaal Comité voor de Beveiliging van het Spoorwegvervoer en houdende diverse maatregelen voor de beveiliging van het intermodaal vervoer, worden de woorden “NMBS Holding” vervangen door het woord “NMBS”.

Art. 55. Dans l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de la police sur les chemins de fer, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'article 1^{er}, 5°, les mots « ou la SNCB Holding » sont abrogés;

2° dans l'article 9, § 3, les mots « SNCB Holding » sont remplacés par le mot « SNCB ».

Art. 56. Dans l'arrêté royal du 4 juillet 2008 fixant la rémunération des Commissaires du Gouvernement auprès de la SNCB Holding, de la SNCB et d'Infrabel, les mots « de la SNCB-Holding » sont chaque fois abrogés.

Art. 57. Dans l'article 14 de l'arrêté royal du 22 juin 2011 désignant l'autorité de sécurité ferroviaire, les mots « du groupe SNCB » sont remplacés par les mots « de la SNCB, d'Infrabel ou de HR Rail ».

Art. 58. Dans l'article 2, § 1^{er}, 2°, de l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées, les mots « SNCB Holding » sont remplacés par les mots « SNCB ou d'Infrabel ».

Art. 59. Dans l'arrêté royal du 23 mai 2013 désignant les membres du personnel statutaires de la SNCB Holding qui sont compétents pour la sécurité et la surveillance des chemins de fer, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'intitulé est remplacé par ce qui suit :

« Arrêté royal désignant les membres du personnel de HR Rail qui sont compétents pour la sécurité et la surveillance des chemins de fer »;

2° dans l'article 1^{er}, les mots « Les membres du personnel statutaire de la SNCB Holding » sont remplacés par les mots « Les membres du personnel de HR Rail »;

3° dans l'article 2, les mots « Les membres du personnel statutaire de la SNCB Holding, figurant à l'annexe 2, qui sont mis à disposition d'Infrabel » sont remplacés par les mots « Les membres du personnel de HR Rail, figurant à l'annexe 2 »;

4° dans l'article 3, les mots « Les membres du personnel statutaire de la SNCB Holding, figurant à l'annexe 3, qui sont mis à disposition de la SNCB » sont remplacés par les mots « Les membres du personnel de HR Rail, figurant à l'annexe 3 »;

5° l'article 4 est abrogé;

6° l'intitulé des annexes 1^{re}, 2 et 3 est remplacé par ce qui suit :

« Arrêté royal désignant les membres du personnel de HR Rail qui sont compétents pour la sécurité et la surveillance des chemins de fer ».

TITRE IV. — Dispositions transitoires

Art. 60. Si la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 n'a pas été conclue avant le 1^{er} avril 2014, le Roi détermine provisoirement le contenu de la convention de transport après avoir sollicité l'avis du Service de Régulation du Transport ferroviaire. Cette convention est contraignante à l'égard de la SNCB et d'Infrabel jusqu'à la conclusion d'une nouvelle convention de transport, conformément au chapitre *Vbis* du titre V de la loi du 21 mars 1991, inséré sur base de l'article 27 du présent arrêté.

Art. 61. Sans préjudice de l'article 3, § 4 de la loi du 30 août 2013 sur la réforme des chemins de fer belges, les contrats en cours entre la SNCB Holding, Infrabel ou l'entité visée à l'article 1^{er}, 2° de l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I) d'une part, et un ou plusieurs tiers quelconques d'autre part, sont scindés et/ou transférés sans indemnité ni accord préalable d'une des parties dans le cadre des opérations visées à l'article 3 de la loi du 30 août 2013 précitée de sorte que ces contrats continuent à produire leurs effets entre le ou les tiers d'une part et Infrabel, la SNCB et/ou HR Rail d'autre part.

Art. 62. Les prestations de services en cours entre la SNCB Holding et Infrabel ou entre Infrabel et l'entité visée à l'article 1^{er}, 2° de l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I) peuvent être assurées jusqu'au 30 juin 2014.

Art. 63. Tant que le Roi n'a pas déterminé le nombre d'administrateurs dans le conseil d'administration de la SNCB, conformément à l'article 17 du présent arrêté qui insère une phrase dans l'article 162*bis*, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 qui prévoit que le Roi détermine le nombre d'administrateurs, le nombre d'administrateurs est de dix.

Art. 55. In het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in artikel 1, 5°, worden de woorden "of NMBS Holding" opgeheven;

2° in artikel 9, § 3, worden de woorden "NMBS Holding" vervangen door het woord "NMBS".

Art. 56. In het koninklijk besluit van 4 juli 2008 tot vaststelling van de bezoldiging van de Regeringscommissaris bij de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel, worden de woorden "de NMBS-Holding" opgeheven.

Art. 57. In artikel 14 van het koninklijk besluit van 22 juni 2011 tot aanwijzing van de veiligheidsinstantie van de spoorwegen, worden de woorden "NMBS-groep" vervangen door de woorden "NMBS, Infrabel of HR Rail".

Art. 58. In artikel 2, § 1, 2°, van het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen, worden de woorden "NMBS Holding" vervangen door de woorden "NMBS of Infrabel".

Art. 59. In het koninklijk besluit van 23 mei 2013 tot aanduiding van de statutaire personeelsleden van de NMBS Holding die instaan voor de veiligheid en de bewaking van de spoorwegen, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het opschrift wordt vervangen als volgt :

"Koninklijk besluit tot aanduiding van de personeelsleden van HR Rail die instaan voor de veiligheid en de bewaking van de spoorwegen";

2° in artikel 1, worden de woorden "De statutaire personeelsleden van de NMBS Holding" vervangen door de woorden "De personeelsleden van HR Rail";

3° in artikel 2, worden de woorden "De statutaire personeelsleden van de NMBS Holding, opgenomen in bijlage 2, die ter beschikking van Infrabel zijn gesteld" vervangen door "De personeelsleden van HR Rail, opgenomen in bijlage 2";

4° in artikel 3, worden de woorden "De statutaire personeelsleden van de NMBS Holding, opgenomen in bijlage 3, die ter beschikking van de NMBS zijn gesteld" vervangen door "De personeelsleden van HR Rail, opgenomen in bijlage 3";

5° artikel 4 wordt opgeheven;

6° het opschrift van de bijlagen 1, 2 en 3 wordt vervangen als volgt :

"Koninklijk besluit tot aanduiding van de personeelsleden van HR Rail die instaan voor de veiligheid en de bewaking van de spoorwegen".

TITEL IV. — Overgangsbepalingen

Art. 60. Indien de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 niet gesloten wordt vóór 1 april 2014, bepaalt de Koning voorlopig de inhoud van de vervoersovereenkomst na het advies ingewonnen te hebben van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer. Deze overeenkomst is bindend ten aanzien van de NMBS en Infrabel tot op het ogenblik dat een nieuwe vervoersovereenkomst overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk *Vbis* van titel V van de wet van 21 maart 1991, ingevoegd op grond van artikel 27 van dit besluit.

Art. 61. Onverminderd artikel 3, § 4, van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen, worden de lopende overeenkomsten tussen de NMBS Holding, Infrabel of de entiteit bedoeld in artikel 1, 2° van het koninklijk besluit van 7 november 2013 tot hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (I) enerzijds en een of meerdere willekeurige derden anderzijds, gesplitst en/of overgedragen zonder schadeloosstelling of voorafgaand akkoord van een van de partijen in het kader van de verrichtingen bedoeld in artikel 3 van voornoemde wet van 30 augustus 2013 zodat zij van kracht blijven tussen de derde of de derden enerzijds en Infrabel, de NMBS en/of HR Rail anderzijds.

Art. 62. De lopende dienstverlening tussen de NMBS Holding en Infrabel of tussen Infrabel en de entiteit bedoeld in artikel 1, 2° van het koninklijk besluit van 7 november 2013 tot hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (I) kan worden verzekerd tot 30 juni 2014.

Art. 63. Zolang de Koning het aantal bestuurders in de raad van bestuur van de NMBS niet heeft bepaald overeenkomstig artikel 17 van dit besluit dat een zin invoegt in artikel 162*bis*, § 1, van de wet van 21 maart 1991 dat voorziet dat de Koning het aantal bestuurders bepaalt, wordt het aantal bestuurders bepaald op tien.

Art. 64. Tant que le nombre d'administrateurs dans les conseils d'administration de la SNCB et d'Infrabel n'est pas de quatorze, les articles 20, 1^o, et 37, 1^o, du présent arrêté, dans la mesure où ils insèrent une phrase, respectivement, dans les articles 162^{quater}, alinéa 1^{er}, et 208, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 qui prévoit que le nombre de membres du comité de direction ne peut dépasser la moitié du nombre de membres du conseil d'administration, n'entrent pas en vigueur.

Art. 65. Par dérogation à l'article 207 de la loi du 21 mars 1991, tel que modifié par le présent arrêté, les membres du conseil d'administration d'Infrabel nommés en vertu de l'article 207, § 2, alinéa 1^{er}, dernière phrase, exercent valablement leur mandat jusqu'à leur nomination ou révocation sur la base de l'article 207 de la loi du 21 mars 1991, tel que modifié par le présent arrêté.

Art. 66. Un délai transitoire est accordé à la SNCB et à Infrabel jusqu'au 30 juin 2014 pour adapter leur statuts aux modifications de la loi du 21 mars 1991 sur base du présent arrêté.

Art. 67. La SNCB et Infrabel concluent au plus tard le 31 décembre 2014 la convention visée à l'article 156^{quinquies} de la loi du 21 mars 1991, tel qu'inséré par l'article 11 du présent arrêté.

Art. 68. La SNCB et Infrabel concluent au plus tard le 31 décembre 2014 la convention visée à l'article 159^{bis} et à l'article 202^{ter} de la loi du 21 mars 1991, tels qu'insérés par les articles 13 et 33 du présent arrêté.

TITRE V. — Dispositions communes

Section I^{re}. — Dispositions fiscales

Art. 69. Toutes les cessions de biens ayant lieu dans le cadre des opérations visées dans l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I) à l'exception de celles qui ont lieu suite à la fusion prévue par les articles 2 à 4 du même arrêté et de celles qui ont lieu suite à la scission partielle prévue par les articles 5 à 7 du même arrêté, ne tombent pas sous le champ d'application des articles 442^{bis} du Code des impôts sur les revenus 1992, 93^{undecies}B du Code de la taxe sur la valeur ajoutée, 41^{quinquies} de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs et 16^{ter} de l'arrêté royal n^o 38 du 27 juillet 1967 organisant le statut social des travailleurs indépendants.

Section II. — Dispositions diverses

Art. 70. § 1^{er}. Les terrains appartenant respectivement à Infrabel et à la SNCB seront transférés entre les sociétés en plusieurs lots, avant le 31 décembre 2014, dans le but d'harmoniser leurs patrimoines respectifs en fonction de leur objet.

§ 2. Les parties mettront tout en œuvre pour que tout impact négatif sur leurs comptes de résultat soit marginal, en équilibrant les valeurs de marché des actifs transférés. Si pour un lot spécifique, l'impact sur le résultat comptable se traduit par une perte pour une des parties, alors l'autre partie devra s'acquitter au profit de cette dernière d'une soulte équivalente à cette perte.

§ 3. La valeur des terrains non subsidiés transférés conformément aux paragraphes 1^{er} et 2 est déterminée par référence à la valeur de marché qui s'entend comme étant la valeur nette comptable de l'actif de laquelle est déduite le montant des provisions environnementales y attachées au moment de l'échange.

§ 4. Les terrains subsidiés sont transférés pour leur valeur de marché compte non tenu du subside en capital y afférent.

§ 5. Si des actifs amortissables sont attachés à un terrain faisant l'objet du transfert, préalablement au transfert dudit terrain, les actifs amortissables sont totalement amortis dans le chef de la société cédante. Si des subsides en capital sont attachés à ces actifs, ils sont également totalement amortis.

§ 6. Pour chaque lot, le Roi approuve la liste des biens à transférer, établie par les conseils d'administration des sociétés cédantes.

Art. 64. Zolang het aantal bestuurders in de raden van bestuur van de NMBS en Infrabel niet op veertien wordt gebracht, treden de artikelen 20, 1^o en 37, 1^o van dit besluit, in de mate dat zij in respectievelijk de artikelen 162^{quater}, eerste lid, en 208, § 1, van de wet van 21 maart 1991 een zin invoegen die voorziet dat het aantal leden van het directiecomité de helft van het aantal leden van de raad van bestuur niet mag overtreffen, niet in werking.

Art. 65. In afwijking van artikel 207 van de wet van 21 maart 1991, zoals gewijzigd bij dit besluit, oefenen de leden van de raad van bestuur van Infrabel, benoemd op grond van artikel 207, § 2, eerste lid, laatste zin, rechtsgeldig hun mandaat uit tot op het moment van hun benoeming of herroeping op basis van artikel 207 van de wet van 21 maart 1991, zoals gewijzigd bij dit besluit.

Art. 66. Aan de NMBS en Infrabel wordt een overgangstermijn tot 30 juni 2014 toegekend om hun statuten in overeenstemming te brengen met de wijzigingen aan de wet van 21 maart 1991 op grond van dit besluit.

Art. 67. De NMBS en Infrabel sluiten uiterlijk op 31 december 2014 de overeenkomst bedoeld in artikel 156^{quinquies} van de wet van 21 maart 1991, zoals ingevoegd door artikel 11 van dit besluit.

Art. 68. De NMBS en Infrabel sluiten uiterlijk op 31 december 2014 de overeenkomst bedoeld in artikel 159^{bis} en artikel 202^{ter} van de wet van 21 maart 1991, zoals ingevoegd door de artikelen 13 en 33 van dit besluit.

TITEL V. — Gemeenschappelijke bepalingen

Afdeling I. — Fiscale bepalingen

Art. 69. Alle overdrachten van goederen die plaatsvinden in het kader van de verrichtingen bedoeld in het koninklijk besluit van 7 november 2013 tot hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (I), met uitzondering van deze die plaatsvinden ingevolge de fusie zoals voorzien bij de artikelen 2 tot 4 van het voornoemde koninklijk besluit of ingevolge de partiële splitsing zoals voorzien bij de artikelen 5 tot 7 van voornoemd koninklijk besluit, vallen niet onder het toepassingsgebied van de artikelen 442^{bis} Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, 93^{undecies}B van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde, 41^{quinquies} van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders en 16^{ter} van het koninklijk besluit nr. 38 van 27 juli 1967 houdende inrichting van het sociaal statuut der zelfstandigen.

Afdeling II. — Diverse bepalingen

Art. 70. § 1. De gronden die respectievelijk toebehoren aan Infrabel en aan de NMBS worden overgedragen tussen de vennootschappen in meerdere loten, vóór 31 december 2014, met als doel hun respectieve vermogens te harmoniseren in functie van hun doel.

§ 2. De partijen stellen alles in het werk, opdat elke negatieve invloed op hun resultatenrekeningen marginaal is, door de marktwaardes van de overgedragen activa in evenwicht te brengen. Indien voor een bepaald lot de impact op het boekhoudkundig resultaat zich vertaalt in een verlies voor een van de partijen, dan moet de andere partij ten gunste van deze laatste partij een opleg betalen voor een bedrag gelijk aan dit verlies.

§ 3. De waarde van de niet-gesubsidieerde gronden die worden overgedragen in overeenstemming met de paragrafen 1 en 2 wordt bepaald met verwijzing naar hun marktwaarde, die moet worden begrepen als de netto boekwaarde van het actief waarvan het bedrag van de milieuvorzieningen die er op het ogenblik van de ruil mee verbonden zijn, wordt afgetrokken.

§ 4. De gesubsidieerde gronden worden overgedragen aan hun marktwaarde, zonder rekening te houden met de kapitaalsubsidie die er betrekking op heeft.

§ 5. Wanneer afschrijfbaar activa verbonden zijn met een grond die het voorwerp uitmaakt van de overdracht, worden de afschrijfbaar activa volledig afgeschreven in hoofde van de overdragende vennootschap, voorafgaand aan de overdracht van genoemde grond. Indien kapitaalsubsidies aan deze activa verbonden zijn, worden deze eveneens volledig afgeschreven.

§ 6. Voor elk lot, keurt de Koning de lijst goed van de over te dragen goederen, opgesteld door de raden van bestuur van de overdragende vennootschappen.

§ 7. Les listes sont déposées au greffe du tribunal de commerce de Bruxelles, où toute personne peut en prendre connaissance gratuitement et en obtenir copie intégrale ou partielle moyennant paiement des droits de greffe. La publication au *Moniteur belge* d'un avis confirmant le dépôt au greffe des listes entraîne de plein droit le transfert à Infrabel ou à la SNCB des biens qui y sont repris. Ce transfert est opposable aux tiers dès la publication au *Moniteur belge* de cet avis. A l'exception des biens du domaine public ferroviaire, les listes sont transcrites sur le registre approprié dans chaque bureau de la conservation des hypothèques dans le ressort duquel les biens immeubles en question sont situés.

Art. 71. La SNCB et Infrabel ne sont pas considérées former consortium au sens de l'article 10 du Code des sociétés.

Art. 72. Les opérations visées dans l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I) n'ont pas d'impact sur les autorisations existantes au Roi d'accorder des garanties de l'Etat au profit de la SNCB.

Art. 73. § 1^{er}. A partir de la date où la scission partielle visée aux articles 5 à 7 de l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I) prend effet, Infrabel enregistra, dans son registre d'actions, les actions Infrabel qu'elle émet au profit des titulaires des actions de jouissance au porteur de la SNCB Holding, qui, au 31 décembre 2013, ne sont pas inscrites nominativement dans le registre d'actions de la SNCB Holding, au nom d'Infrabel, mais pour le compte des titulaires d'actions de jouissance précitées. Infrabel a le droit de racheter les actions Infrabel précitées entre le 1^{er} janvier 2015 et 31 décembre 2015 au pair comptable des actions précitées, si ces actions sont, au moment du rachat, toujours enregistrées dans le registre des actions au nom d'Infrabel, mais pour le compte des titulaires des actions de jouissance.

§ 2. L'article 620, § 1^{er}, 3^o du Code des sociétés n'est pas applicable au rachat visé au paragraphe 1^{er}.

§ 3. Les sommes issues du rachat, visé au paragraphe 1^{er}, déduction faite de l'amende visée au paragraphe 4, sont déposées à la Caisse des dépôts et consignations jusqu'à ce qu'une personne ayant pu valablement établir sa qualité de titulaire en demande la restitution.

§ 4. La personne qui demande la restitution des sommes issues du rachat visé au paragraphe 1^{er} qui sont déposés à la Caisse des dépôts et consignations est redevable d'une amende calculée par année de retard à partir du 31 décembre 2015. Le montant de l'amende est calculé par analogie avec l'article 11, § 3 de la loi du 14 décembre 2005 portant suppression des titres au porteur.

Art. 74. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014 ou à une date ultérieure fixée par le Roi et au plus tard le 1^{er} avril 2014.

Art. 75. Le ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions, la ministre qui a les affaires intérieures dans ses attributions et le ministre qui a les finances dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 11 décembre 2013.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

Le Ministre des Entreprises publiques,
J.-P. LABILLE

Le Ministre des Finances,
K. GEENS

§ 7. De lijsten worden neergelegd op de griffie van de rechtbank van koophandel te Brussel, waar elke persoon er gratis kennis van kan nemen en er een volledige of gedeeltelijke kopie van kan nemen tegen betaling van de griffierechten. De publicatie van een bericht in het *Belgisch Staatsblad* dat de neerlegging op de griffie bevestigt brengt van rechtswege de overdracht aan Infrabel of aan de NMBS met zich mee van de goederen die erin worden vermeld. Deze overdracht is tegenstelbaar aan derden vanaf de publicatie in het *Belgisch Staatsblad* van het bericht. Met uitzondering van de goederen die behoren tot het publieke spoorwegdomein, worden de lijsten overgeschreven in het daartoe bestemde register op elk kantoor van bewaring der hypotheek in wiens ambtsgebied de betrokken goederen zijn gelegen.

Art. 71. De NMBS en Infrabel worden niet geacht een consortium te vormen in de zin van artikel 10 van het Wetboek van vennootschappen.

Art. 72. De verrichtingen bedoeld in het koninklijk besluit van 7 november 2013 tot hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (I) hebben geen invloed op de bestaande machtigingen aan de Koning om staatswaarborgen te verlenen ten gunste van de NMBS.

Art. 73. § 1. Vanaf het ogenblik dat de partiële splitsing als bedoeld in de artikelen 5 tot 7 van het koninklijk besluit van 7 november 2013 tot hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (I) uitwerking heeft, zal Infrabel in haar aandelenregister de Infrabel aandelen die zij uitgeeft ten voordele van de houders van bewijzen van deelgerechtigdheid aan toonder van de NMBS Holding die, op 31 december 2013, niet op naam zijn ingeschreven in het aandelenregister van de NMBS Holding, inschrijven in haar aandelenregister op naam van Infrabel, maar voor rekening van de genoemde houders van bewijzen van deelgerechtigdheid. Infrabel heeft het recht tussen 1 januari 2015 en 31 december 2015 om genoemde Infrabel aandelen in te kopen tegen fractiewaarde, indien deze aandelen op het ogenblik van de inkoop ervan nog steeds zijn ingeschreven in het aandelenregister op naam van Infrabel maar voor rekening van de houders van de bewijzen van deelgerechtigdheid.

§ 2. Artikel 620, § 1, 3^o van het Wetboek van vennootschappen is niet van toepassing op de inkoop bedoeld in paragraaf 1.

§ 3. De opbrengsten die volgen uit de inkoop, bedoeld in paragraaf 1 worden, na aftrek van de boete bedoeld in paragraaf 4, gestort bij de Deposito- en Consignatiekas, totdat een persoon die op geldige wijze zijn hoedanigheid van rechthebbende heeft kunnen aantonen, de teruggave ervan vraagt.

§ 4. De persoon die de teruggave vraagt van de bedragen afkomstig van de inkoop bedoeld in paragraaf 1, die gedeponeed zijn bij de Deposito- en Consignatiekas, is een boete verschuldigd, berekend per jaar achterstand vanaf 31 december 2015. Het bedrag van deze boete wordt berekend naar analogie met artikel 11, § 3 van de wet van 14 december 2005 houdende de afschaffing van de effecten aan toonder.

Art. 74. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2014, of op een latere door de Koning te bepalen datum, maar ten laatste op 1 april 2014.

Art. 75. De minister bevoegd voor overheidsbedrijven, de minister bevoegd voor binnenlandse zaken en de minister bevoegd voor financiën, zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 11 december 2013.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister Van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET

De Minister van Overheidsbedrijven,
J.-P. LABILLE

De Minister van Financiën,
K. GEENS