

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2004 — 4185

[C — 2004/14211]

19 OKTOBER 2004. — Koninklijk besluit houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het besluit dat wij de eer hebben aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, kadert in de globale hervorming van de juridische structuren van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (de « N.M.B.S. »), waarvan de beginselen zijn bepaald in de artikelen 450 tot 465 van de programmawet van 22 december 2003 en de artikelen 53 tot 60 van de programmawet van 9 juli 2004. Deze hervorming beoogt voornamelijk de omzetting in België van sommige bepalingen van richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, zoals gewijzigd door richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001, en van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering.

Om deze hervorming uit te voeren, werden reeds twee besluiten genomen op grond van de programmawet van 22 december 2003. Het eerste besluit van 14 juni 2004, tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur, beoogt de oprichting van twee juridische entiteiten bestemd, enerzijds, voor de verwerving van de eigendom van de bestaande spoorweginfrastructuur en, anderzijds, voor het beheer van de spoorweginfrastructuur. Het betreft respectievelijk het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, instelling van openbaar nut van categorie B, beheerd door de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, en Infrabel, naamloze vennootschap van publiek recht, beheerd door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Het tweede besluit, genomen op 11 juni 2004, betreft het reglementaire luik van de hervorming en wijzigt het besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Voorliggend besluit betreft een derde luik en vindt zijn oorsprong hoofdzakelijk in de artikelen 53 en 59 van de programmawet van 9 juli 2004. De N.M.B.S. heeft de wens uitgedrukt om een 100 % dochtervennootschap te creëren, met als hoofddoel het vervoer per spoor van reizigers en goederen. Artikel 53, 1°, van de programmawet van 9 juli 2004 laat Uwe Majesteit toe alle bepalingen aan te nemen die noodzakelijk zijn voor de indeling van deze dochtervennootschap, voorlopig « Nieuwe N.M.B.S. » genoemd, bij de autonome overheidsbedrijven en voor de omzetting van deze vennootschap in naamloze vennootschap van publiek recht. De N.M.B.S. zal haar bedrijfstak spoorvervoer in deze vennootschap inbrengen per 1 januari 2005. Deze zal de opdrachten van openbare dienst van de N.M.B.S. op het gebied van het spoorvervoer overnemen. Artikel 53, 2°, 3° en 5°, van de programmawet van 9 juli 2004 voorziet in de nodige machtigingen voor de regeling van deze aspecten van de reorganisatie.

De N.M.B.S. zal alsdan een holdingvennootschap worden die haar deelnemingen in haar dochtervennootschap transport en in Infrabel, de infrastructuurbeheerder, aanhoudt en beheert. Zij zal het nodige personeel ter beschikking stellen van deze vennootschappen en zal andere coördinatie- en ondersteuningsactiviteiten uitoefenen ten behoeve van de groep (financieel en thesauriebeheer, gemeenschappelijke aankopen, enz.). Zij zal bovendien bepaalde operationele activiteiten hebben, inzonderheid op het gebied van veiligheid en bewaking. Artikel 53, 6°, van de programmawet van 9 juli 2004 laat Uwe Majesteit toe om de opdrachten van openbare dienst van de N.M.B.S., de bepalingen met betrekking tot de financiering ervan en de samenstelling en de werking van de organen van de N.M.B.S. aan te passen ingevolge de reorganisatie van de groep.

Na deze verrichtingen zal de naam van de N.M.B.S. veranderen in « N.M.B.S. Holding » en zal Nieuwe N.M.B.S. de naam « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen », afgekort « N.M.B.S. », dragen. Voorliggend ontwerp van besluit strekt er eveneens toe om in diverse geldende wettelijke bepalingen de termen « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » of « N.M.B.S. » te vervangen door de benaming van de entiteit of entiteiten die de beoogde activiteiten overnemen in het kader van de reorganisatie van de groep.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2004 — 4185

[C — 2004/14211]

19 OCTOBRE 2004. — Arrêté royal portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges

RAPPORT AU ROI

Sire,

L'arrêté que nous avons l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté s'inscrit dans la réforme globale des structures juridiques de la Société nationale des Chemins de fer belges (la « S.N.C.B. »), dont les principes ont été tracés par les articles 450 à 465 de la loi-programme du 22 décembre 2003 et les articles 53 à 60 de la loi-programme du 9 juillet 2004. Cette réforme vise pour l'essentiel à transposer en Belgique certaines dispositions de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, telle que modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001, et de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Deux arrêtés ont déjà été adoptés sur base de la loi-programme du 22 décembre 2003 en vue de mettre en oeuvre cette réforme. Le premier, daté du 14 juin 2004, portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, a pour objet de créer deux entités juridiques destinées à accueillir, d'une part, la propriété de l'infrastructure ferroviaire existante, et, d'autre part, la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit du Fonds de l'infrastructure ferroviaire, organisme d'intérêt public de catégorie B régi par la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, et d'Infrabel, société anonyme de droit public régie par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, respectivement. Le second arrêté, adopté le 11 juin 2004, concerne le volet réglementaire de la réforme et modifie l'arrêté du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Le présent arrêté concerne un troisième volet et trouve essentiellement sa source dans les articles 53 et 59 de la loi-programme du 9 juillet 2004. La S.N.C.B. a émis le souhait de créer une filiale à 100 %, dont l'objet principal sera le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises. L'article 53, 1°, de la loi-programme du 9 juillet 2004 permet à Votre Majesté de prendre toutes les dispositions nécessaires au classement de cette filiale, dénommée provisoirement la « Nouvelle S.N.C.B. », parmi les entreprises publiques autonomes et à la transformation de cette société en société anonyme de droit public. La S.N.C.B. fera apport de sa branche d'activité de transport ferroviaire à cette filiale avec effet au 1^{er} janvier 2005. Celle-ci reprendra les missions de service public de la S.N.C.B. dans le domaine du transport ferroviaire. L'article 53, 2°, 3° et 5°, de la loi-programme du 9 juillet 2004 contient les habilitations nécessaires pour régler ces aspects de la réorganisation.

La S.N.C.B. deviendra alors une société holding qui détiendra et gèrera ses participations dans sa filiale de transport et dans Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure. Elle mettra le personnel nécessaire à la disposition de ces sociétés et exercera d'autres activités de coordination et de support pour le groupe (gestion financière et de trésorerie, achats communs, etc.). Elle aura en outre certaines activités opérationnelles, notamment dans le domaine de la sécurité et du gardiennage. L'article 53, 6°, de la loi-programme du 9 juillet 2004 permet à Votre Majesté d'adapter les missions de service public de la S.N.C.B., les dispositions relatives au financement de celles-ci et la composition et le fonctionnement des organes de la S.N.C.B. suite à la réorganisation du groupe.

A l'issue de ces opérations, la dénomination de la S.N.C.B. deviendra « S.N.C.B. Holding » et la Nouvelle S.N.C.B. adoptera la dénomination « Société nationale des Chemins de fer belges » ou « S.N.C.B. » en abrégé. Le présent projet d'arrêté vise également à remplacer, dans diverses dispositions légales en vigueur, les termes « Société nationale des Chemins de fer belges » ou « S.N.C.B. » par la dénomination de l'entité ou des entités qui reprennent les activités en question à l'issue de la réorganisation du groupe.

In haar advies 37.599/2/V van 25 augustus 2004 op dit ontwerp van besluit uit de afdeling wetgeving van de Raad van State kritiek op de complexiteit van de werkwijze die erin bestaat een voorlopige benaming te geven aan de dochtervennootschap transport en vervolgens de benamingen van moeder- en dochtervennootschap te verwisselen. De Raad van State geeft de voorkeur aan het behoud van de benaming « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » voor de toekomstige moedervennootschap. Hij is eveneens van oordeel dat er geen voldoende wettelijke grondslag bestaat voor de vervanging van de benamingen in de diverse wettelijke bepalingen.

De Regering stelt voor om op dit punt het advies van de Raad van State niet te volgen. De keuze van de respectieve benamingen van de moedervennootschap en haar dochtervennootschap transport is in wezen een commerciële kwestie en vanuit deze invalshoek is de keuze van de benaming van de moedervennootschap, die nauwelijks contact zal hebben met gebruikers, ondergeschikt aan de keuze van benaming van de dochtervennootschap transport. Op dit ogenblik verkiest de N.M.B.S. dat de dochtervennootschap transport de benaming « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » overneemt om redenen van continuïteit van de merknaam in de ogen van de gebruikers. De Regering heeft de N.M.B.S. uitgenodigd om de mogelijkheid van een nieuwe benaming te onderzoeken maar dit vergt een marktstudie.

De Regering is overigens van oordeel dat er een voldoende wettelijke grondslag bestaat voor de vervanging van de benamingen in de verschillende wettelijke bepalingen die de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen vermelden. Artikel 53, 7°, van de programmawet van 9 juli 2004 beoogt specifiek de vervanging van de benaming van de moedervennootschap door deze van de dochtervennootschap. Deze bepaling, in samenlezing met artikel 53, 6°, laat impliciet de vervanging door de nieuwe benaming van de moedervennootschap toe ingeval haar oorspronkelijke benaming wordt overgenomen door de dochtervennootschap. Wanneer wetteksten op dit punt worden aangepast, is het vanuit het gezichtspunt van de rechtszekerheid moeilijk denkbaar om in dezelfde teksten niet tevens de eventuele vervanging van de N.M.B.S. door Infrabel ingevolge artikel 453, § 5, van de programmawet van 22 december 2003 weer te geven. De occasionele vermelding van het Fonds voor spoorweginfrastructuur vindt steun in artikel 454, § 2, laatste lid, jo. artikel 465 van dezelfde programmawet.

In voornoemd advies van 25 augustus 2004 stelt de Raad van State vragen bij de wettelijke grondslag van sommige andere bepalingen van voorliggend ontwerp van besluit. Conform dit advies heeft de Regering de volgende bepalingen van het oorspronkelijk ontwerp geschrapt : (i) artikel 9, dat ertoe strekte om artikel 161, 1°, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten te wijzigen, (ii) artikel 37, strekkende tot wijziging van artikel 4 van de wet van 16 januari 2003 tot oprichting van een Kruispuntbank van Ondernemingen, tot modernisering van het handelsregister, tot oprichting van erkende ondernemingsloketten en houdende diverse bepalingen, en (iii) artikel 39, § 2, dat ertoe strekte om het nieuwe artikel 199, § 1, 7°, van voornoemde wet van 21 maart 1991 op te heffen. Deze laatste bepaling zal worden hernomen in het ontwerp van wet tot bekrachtiging van dit besluit, dat de Regering zich voorneemt om binnen de kortste termijnen in te dienen. Daarentegen is de Regering van mening dat artikel 28, §§ 16, 2°, en 18, 3°, van het oorspronkelijk ontwerp (thans artikel 27, §§ 19, 2°, en 21, 3°) een wettelijke grondslag vinden in artikel 53, 6°, van de programmawet van 9 juli 2004, en dat de artikelen 31 en 36 van het oorspronkelijk ontwerp (thans de artikelen 30 en 35) steun vinden in artikel 455, § 2, van de programmawet van 22 december 2003.

Artikelsgewijze commentaar

Hoofdstuk I van dit ontwerp van besluit regelt de organisatie en het juridisch statuut van Nieuwe N.M.B.S..

De artikelen 1 tot 3 stellen de procedure vast volgens welke Nieuwe N.M.B.S., die vooraf door de N.M.B.S. zal zijn opgericht met toepassing van artikel 13 van voornoemde wet van 21 maart 1991, wordt ingedeeld bij de autonome overheidsbedrijven en omgevormd in naamloze vennootschap van publiek recht beheerd door dezelfde wet.

Aangezien Nieuwe N.M.B.S. op het ogenblik van haar indeling niet door een beheerscontract met de Staat zal gebonden zijn, wordt bepaald dat een koninklijk besluit de voorlopige regels zal vaststellen die als beheerscontract gelden tot de inwerkingtreding van een beheerscontract gesloten overeenkomstig artikel 4 van de wet van 21 maart 1991.

Dans son avis 37.599/2/V du 25 août 2004 sur le présent projet d'arrêté, la section de législation du Conseil d'Etat critique la complexité du procédé retenu qui consiste à attribuer une dénomination provisoire à la filiale de transport et ensuite à inverser les dénominations de la société-mère et de la filiale. Le Conseil d'Etat privilégie le maintien de la dénomination « Société nationale des Chemins de fer belges » pour la future société-mère. Il estime également qu'il n'y a pas de base légale suffisante pour remplacer les dénominations dans les différentes dispositions légales.

Le Gouvernement propose de ne pas suivre l'avis du Conseil d'Etat à ce propos. Le choix des dénominations respectives de la société-mère et de sa filiale de transport est essentiellement une question commerciale et, vu sous cet angle, le choix de la dénomination de la société-mère, qui n'aura guère de contacts avec les usagers, est subordonné au choix de la dénomination de la filiale de transport. Pour l'heure, la S.N.C.B. préfère que la filiale de transport reprenne la dénomination « Société nationale des Chemins de fer belges » pour des raisons de continuité de la marque aux yeux des usagers. Le Gouvernement, lui, a invité la S.N.C.B. d'étudier la possibilité d'une dénomination nouvelle mais ceci demande une étude de marché.

Le Gouvernement estime, par ailleurs, qu'il existe une base légale suffisante pour le remplacement des dénominations dans les différentes dispositions légales qui mentionnent la Société nationale des Chemins de fer belges. L'article 53, 7°, de la loi-programme du 9 juillet 2004 vise spécifiquement le remplacement de la dénomination de la société-mère par celle de la filiale de transport. Cette disposition, en combinaison avec l'article 53, 6°, permet implicitement la substitution de la nouvelle dénomination de la société-mère dans le cas où sa dénomination originale est reprise par la filiale de transport. Lorsque des textes légaux sont adaptés sur ce point, il serait difficilement concevable, du point de vue de la sécurité juridique, de ne pas refléter, dans les mêmes textes, l'éventuelle substitution d'Infrabel à la S.N.C.B. opérée par l'article 453, § 5, de la loi-programme du 22 décembre 2003. La mention occasionnelle du Fonds de l'infrastructure ferroviaire s'appuie sur l'article 454, § 2, dernier alinéa, jo. l'article 465 de la même loi-programme.

Dans son avis du 25 août 2004 précité, le Conseil d'Etat s'interroge sur la base légale de certaines autres dispositions du présent projet d'arrêté. Conformément à cet avis, le Gouvernement a omis les dispositions suivantes du projet initial : (i) l'article 9, qui visait à modifier l'article 161, 1°, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, (ii) l'article 37, qui visait à modifier l'article 4 de la loi du 16 janvier 2003 portant création d'une Banque-Carrefour des Entreprises, modernisation du registre de commerce, création de guichets-entreprises agréés et portant diverses mesures, et (iii) l'article 39, § 2, qui visait à abroger le nouvel article 199, § 1^{er}, 7°, de la loi du 21 mars 1991 précitée. Cette dernière disposition sera reprise dans le projet de loi portant confirmation du présent arrêté, que le Gouvernement se propose d'introduire dans les délais les plus brefs. En revanche, le Gouvernement estime que l'article 28, §§ 16, 2° et 18, 3°, du projet initial (actuellement l'article 27, §§ 19, 2°, et 21, 3°) trouvent une base légale dans l'article 53, 6°, de la loi-programme du 9 juillet 2004, et que les articles 31 et 36 du projet initial (actuellement les articles 30 et 35) s'appuient sur l'article 455, § 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003.

Commentaire des articles

Le chapitre Ier du présent projet d'arrêté règle l'organisation et le statut juridique de la Nouvelle S.N.C.B..

Les articles 1^{er} à 3 déterminent la procédure par laquelle la Nouvelle S.N.C.B., qui aura été préalablement constituée par la S.N.C.B. en application de l'article 13 de la loi du 21 mars 1991 précitée, sera classée parmi les entreprises publiques autonomes et transformée en société anonyme de droit public régie par la même loi.

Dès lors que la Nouvelle S.N.C.B. ne sera pas liée par un contrat de gestion avec l'Etat au moment de son classement, il est prévu qu'un arrêté royal établira des règles provisoires tenant lieu de contrat de gestion jusqu'à l'entrée en vigueur d'un contrat de gestion conclu conformément à l'article 4 de la loi du 21 mars 1991.

Artikel 4 regelt de inbreng door de N.M.B.S. van haar bedrijfstak spoorvervoer in Nieuwe N.M.B.S. in ruil voor aandelen van deze laatste. Deze inbreng is onderworpen aan bepaalde specifieke regels die worden bepaald in het belang van de rechtszekerheid. Deze regels zijn analoog aan deze bepaald voor de inbreng door de N.M.B.S. in het kapitaal van Infrabel (artikel 3 van voornoemd koninklijk besluit van 14 juni 2004) en betreffen inzonderheid de vaststelling van lijsten van de betrokken activa en passiva die moeten worden neergelegd ter griffie van de rechtbank van koophandel van Brussel. Deze lijsten kunnen activa en passiva in categorieën groeperen voor zover deze activa en passiva voldoende identificeerbaar blijven. Zoals de inbreng in Infrabel en de overdracht aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, zal de inbreng in Nieuwe N.M.B.S. worden gerealiseerd met ingang van 1 januari 2005 en onder het stelsel van de fiscale neutraliteit. Tevens wordt bepaald dat de vergunning van spoorwegonderneming in het veiligheidsattest van de N.M.B.S. alsmede de aan de N.M.B.S. toegevoerde treinpaden per 1 januari 2005 naar Nieuwe N.M.B.S. overgaan.

In voornoemd advies van 25 augustus 2004 vraagt de Raad van State zich af welke de draagwijdte is van artikel 4, § 2, tweede lid, van voorliggend ontwerp. Deze bepaling heeft hoofdzakelijk financieringscontracten op het oog die worden beheerd door buitenlands recht. Er is aangenomen dat de overdracht van contractuele rechten en verplichtingen binnen het kader van een bij wet georganiseerde herstructurering wordt geregeld door de *lex societatis*, dus, in dit geval, door het Belgisch recht. Het is evenwel niet uitgesloten dat het internationaal privaatrecht in bepaalde jurisdicties veeleer voorrang geeft aan de *lex contractus* et dat derhalve in sommige gevallen twijfel kan bestaan omtrent de precieze juridische gevolgen van de overdracht die door voorliggend besluit wordt geregeld. In dit geval kunnen alternatieve technieken met evenwaardig resultaat worden overwogen.

In zijn advies 37.696/4 van 6 oktober 2004 op dit ontwerp van besluit, merkt de Raad van State op dat de artikelen 4, § 3, derde lid, en 37, § 1, 2°, en § 9, 2°, moeten worden gewijzigd teneinde ook de andere akten op te nemen waarvoor artikel 1 van de hypotheekwet de formaliteit van overschrijving oplegt. De betreffende artikelen voorzien echter dat, met het oog op de formaliteit van overschrijving, de lijst van de over te dragen activa geldt als akte tot overdracht of vestiging van de onroerende zakelijke rechten die in die activa zouden zijn begrepen. Deze lijst zal geen akte tot aanwijzing (inzonderheid verdeling) van onroerende zakelijke rechten behelzen, noch akte van afstand van dergelijke rechten en evenmin huurcontracten voor langer dan negen jaren of met kwijting van ten minste drie jaren huur.

Artikel 5 voegt een nieuwe titel IX in de wet van 21 maart 1991 in, bestaande uit de artikelen 216 tot 233. De voornaamste bepalingen zijn de volgende :

(i) Artikel 217 bepaalt het maatschappelijk doel van Nieuwe N.M.B.S.. Dit beoogt de activiteiten te omvatten die thans worden uitgevoerd door de transportafdelingen van de N.M.B.S.. In voornoemd advies van 25 augustus 2004 oordeelt de Raad van State dat de logistieke diensten die verband houden met het goederenvervoer, het bestaand maatschappelijk doel van de N.M.B.S. en derhalve de machtiging ingevolge artikel 53, 1°, van de programmawet van 9 juli 2004 overschrijden. Nochtans laat het bestaand maatschappelijk doel van de N.M.B.S., zoals bepaald door artikel 1bis van de wet van 23 juli 1926, de N.M.B.S. toe om « alle commerciële, industriële of financiële handelingen [te] verrichten die, rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of ten dele, in verband staan met haar doel, dan wel de verwezenlijking of de uitbreiding van dat doel kunnen vergemakkelijken of bevorderen ». Deze bepaling is steeds ruim geïnterpreteerd als omvattende, onder andere, de organisatie van elk vervoer langs de weg om goederen gemakkelijker te bestemmen te brengen (Parl. St., Senaat, 1959-1960, nr. 60, p. 2). Logistieke dienstverlening vormt een aanvullende activiteit t.a.v. goederentransport.

(ii) Artikel 218 bepaalt de opdrachten van openbare dienst van Nieuwe N.M.B.S.. Deze zijn in wezen identiek aan die van de N.M.B.S. inzake het binnenlands vervoer van reizigers (artikel 156, 1°, van de wet van 21 maart 1991), het grensoverschrijdende vervoer (artikel 156, 4°) en de prestaties voor de behoeften van de Natie (artikel 156, 3°). Er wordt bepaald dat de eerste opdracht de binnenlandse bedieningspunten door hogesnelheidstreinen omvat. De formulering van de tweede opdracht wordt eveneens verduidelijkt.

(iii) Artikel 219 betreft het ondernemingsplan dat Nieuwe N.M.B.S. moet opstellen met toepassing van artikel 26 van voornoemde wet van 21 maart 1991. Dit plan moet inzonderheid de voorziene investeringen in rollend materieel aangeven teneinde een goede kwaliteit inzake spoorvervoer voor de gebruikers te handhaven. Het ondernemingsplan moet eveneens de gepaste investeringen in de onthaalzones voor reizigers in de stations bepalen. Het spreekt voor zich dat, zoals in elke groep van vennootschappen, Nieuwe N.M.B.S. haar ondernemingsplan zal opmaken in overleg met N.M.B.S. Holding.

L'article 4 règle l'apport par la S.N.C.B. de sa branche d'activité de transport ferroviaire à la Nouvelle S.N.C.B. en échange d'actions de celle-ci. Cet apport est soumis à certaines règles spécifiques qui ont été précisées dans l'intérêt de la sécurité juridique. Ces règles sont analogues à celles prévues pour l'apport à effectuer par la S.N.C.B. au capital d'Infrabel (article 3 de l'arrêté royal du 14 juin 2004 précité) et impliquent notamment l'établissement de listes des actifs et passifs en question, à déposer au greffe du tribunal de commerce de Bruxelles. Ces listes peuvent regrouper des actifs et passifs en catégories pour autant que ces actifs et passifs restent suffisamment identifiables. Comme l'apport à Infrabel et le transfert au Fonds de l'infrastructure ferroviaire, l'apport à la Nouvelle S.N.C.B. sera réalisé avec effet le 1^{er} janvier 2005 et se fera en régime de neutralité fiscale. Il est également précisé que la licence d'entreprise ferroviaire et le certificat de sécurité de la S.N.C.B. ainsi que les sillons attribués à celle-ci sont transférés à la Nouvelle S.N.C.B. à partir du 1^{er} janvier 2005.

Dans son avis du 25 août 2004 précité, le Conseil d'Etat s'interroge sur la portée de l'article 4, § 2, alinéa 2, du présent projet. Cette disposition vise, pour l'essentiel, des contrats de financement régis par un droit étranger. Il a été admis que le transfert de droits et obligations contractuels dans le cadre d'une restructuration organisée par la loi est régi par la *lex societatis*, donc, en l'espèce, le droit belge. Il n'est pas exclu cependant que le droit international privé de certains pays privilégie plutôt la *lex contractus* et qu'il puisse dès lors dans certains cas y avoir un doute sur les conséquences juridiques précises du transfert organisé par le présent arrêté. Dans ce cas, des solutions alternatives à effet équivalent pourront être envisagées.

Dans son avis 37.696/4 du 6 octobre 2004 sur le présent projet d'arrêté, le Conseil d'Etat observe que les articles 4, § 3, alinéa 3, et 37, § 1^{er}, 2°, et § 9, 2°, devraient être modifiés en vue de viser également les autres actes que l'article 1^{er} de la loi hypothécaire soumet à la formalité de transcription. Or, les dispositions en question prévoient qu'aux fins de la formalité de transcription, la liste des actifs à transférer vaut acte translatif ou constitutif des droits réels immobiliers qui seraient compris dans ces actifs. Cette liste ne comportera ni acte déclaratif (notamment de partage) de droits réels immobiliers, ni acte de renonciation à de tels droits, ni baux excédant neuf années ou contenant quittance d'au moins trois années de loyer.

L'article 5 insère un nouveau titre IX dans la loi du 21 mars 1991, comprenant les articles 216 à 233. Les principales dispositions sont les suivantes :

(i) L'article 217 définit l'objet social de la Nouvelle S.N.C.B.. Celui-ci vise à englober les activités aujourd'hui exercées par les divisions transport de la S.N.C.B.. Dans son avis du 25 août 2004 précité, le Conseil d'Etat estime que les services de logistique relatifs au transport de marchandises dépassent l'objet social actuel de la S.N.C.B. et, partant, l'habilitation donnée par l'article 53, 1°, de la loi-programme du 9 juillet 2004. Or, l'objet social actuel de la S.N.C.B., tel qu'il est défini à l'article 1bis de la loi du 23 juillet 1926, permet à la S.N.C.B. de « faire toutes opérations commerciales, industrielles ou financières se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet social ou qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la réalisation ou le développement ». Cette disposition a toujours été interprétée largement comme comprenant, entre autres, l'organisation de tout transport par route en vue de faciliter l'acheminement des marchandises (Doc. Parl., Sénat, 1959-1960, n° 60, p. 2). Les services de logistique constituent une activité complémentaire par rapport au transport de marchandises.

(ii) L'article 218 définit les missions de service public de la Nouvelle S.N.C.B.. Celles-ci sont pour l'essentiel identiques à celles de la S.N.C.B. en matière de transport intérieur de voyageurs (article 156, 1°, de la loi du 21 mars 1991), de transport transfrontalier (article 156, 4°) et de prestations pour les besoins de la Nation (article 156, 3°). Il est précisé que la première mission comprend les dessertes intérieures par trains à grande vitesse. La définition de la seconde mission a également été précisée.

(iii) L'article 219 traite du plan d'entreprise à établir par la Nouvelle S.N.C.B. en application de l'article 26 de la loi du 21 mars 1991 précitée. Celui-ci devra notamment comporter les investissements prévus en matière de matériel roulant, en vue de maintenir une bonne qualité de transport ferroviaire pour les usagers. Le plan d'entreprise devra également prévoir les investissements appropriés dans les zones d'accueil des voyageurs dans les gares. Il va de soi que, comme dans tout groupe de sociétés, la Nouvelle S.N.C.B. établira son plan d'entreprise en concertation avec la S.N.C.B. Holding.

(iv) Artikel 221 bepaalt dat Nieuwe N.M.B.S. in haar interne boekhouding afzonderlijke rekeningen zal houden voor haar activiteiten van goederenvervoer per spoor. Bovendien is Nieuwe N.M.B.S. in haar hoedanigheid van autonoom overheidsbedrijf onderworpen aan artikel 27, § 1, van voornoemde wet van 21 maart 1991. Dit impliceert dat zij een analytische boekhouding zal moeten voeren waarin de activiteiten die verband houden met de taken van openbare dienst, worden onderscheiden van haar andere activiteiten.

(v) De artikelen 222 tot 230 stellen de beginselen vast van het systeem van corporate governance van Nieuwe N.M.B.S.. Dit is afgestemd, mutatis mutandis, op het huidige model van vennootschapsbestuur van de N.M.B.S. en Infrabel. Op een aantal punten is een grotere flexibiliteit ingebouwd, in acht genomen dat Nieuwe N.M.B.S. werkzaam is in een activiteitensector die progressief zal worden opengesteld voor de concurrentie.

(vi) Artikel 231 richt op het niveau van Nieuwe N.M.B.S. het oriëntatiecomité op dat thans in de schoot van de N.M.B.S. bestaat. Ter herinnering, het betreft een raadgevend comité dat bestaat uit vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoermaatschappijen, en dat adviezen verstrekt in verband met vraagstukken die de samenwerking met deze regionale maatschappijen aanbelangen. In navolging van een suggestie gedaan door de Raad van State in zijn advies van 25 augustus 2004 heeft de Regering artikel 231 gewijzigd teneinde te bepalen dat de vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoermaatschappijen zullen worden benoemd volgens de nadere regels bepaald in een samenwerkingsakkoord met de Gewesten.

(vii) Artikel 232 bepaalt dat de N.M.B.S. het nodige personeel ter beschikking zal stellen van Nieuwe N.M.B.S.. Deze bepalingen zijn identiek aan deze vastgesteld voor Infrabel door artikel 214 van de wet van 21 maart 1991, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004. Zoals in het geval van het personeel ter beschikking gesteld van Infrabel, blijft het personeelsstatuut van de N.M.B.S. van toepassing op het ter beschikking gestelde personeel tijdens de volledige periode van de terbeschikkingstelling. Artikel 232 waarborgt aldus de uniciteit van het personeelsstatuut van de N.M.B.S., ongeacht of het personeel tewerkgesteld blijft bij de N.M.B.S. of ter beschikking wordt gesteld van Nieuwe N.M.B.S. of Infrabel. Daarentegen zal het personeel dat ter beschikking wordt gesteld van Nieuwe N.M.B.S., onder haar leiding, gezag en toezicht werken. De beslissingen inzake carrière zullen moeten steunen op evaluaties van het directiecomité van Nieuwe N.M.B.S..

De voorwaarden en nadere regels van de terbeschikkingstelling van het personeel zullen worden geregeld in een overeenkomst tussen de N.M.B.S. en Nieuwe N.M.B.S.. Deze overeenkomst moet door de Nationale Paritaire Commissie worden goedgekeurd met een meerderheid van twee derden van de uitgebrachte stemmen. Het voorgestelde artikel 232 verzekert op die manier dat het juridisch instrument dat het geheel van de regels bepaalt die gestalte geven aan de terbeschikkingstelling van het personeel, het voorafgaand akkoord van de Nationale Paritaire Commissie bekomt, overeenkomstig de voorwaarde gesteld door artikel 53, 4°, van de programmawet van 9 juli 2004.

(viii) Artikel 233 beoogt de uniciteit van de sociale dialoog voor het ter beschikking gestelde personeel te vrijwaren door te bepalen dat de Nationale Paritaire Commissie ingericht bij de N.M.B.S. de bevoegdheden zal uitoefenen die normaliter zouden toekomen aan een eigen paritair comité van de onderneming. De samenstelling van de Nationale Paritaire Commissie zal als gevolg hiervan worden aangepast vanaf 1 januari 2005 (nieuw artikel 13bis van de wet van 23 juli 1926, ingevoegd bij voornoemd koninklijk besluit van 14 juni 2004).

Artikel 6 bepaalt de nieuwe naam van de N.M.B.S. en van Nieuwe N.M.B.S. na de verrichtingen geregeld door dit ontwerp van besluit. Zo zal de N.M.B.S. vanaf 1 januari 2005 de naam « N.M.B.S. Holding » aannemen, terwijl Nieuwe N.M.B.S. de naam « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen », afgekort « N.M.B.S. », zal overnemen. Deze keuze van benaming van Nieuwe N.M.B.S. is de werkhypothese die in dit stadium wordt weerhouden in het kader van de reorganisatie van de juridische structuren van de N.M.B.S.. Zoals eerder aangegeven heeft de Regering de N.M.B.S. uitgenodigd om de mogelijkheid van een andere benaming voor de dochtervennootschap transport te onderzoeken; dit vereist een marktstudie.

Hoofdstuk II van voorliggend ontwerp van besluit past sommige wettelijke bepalingen aan met betrekking tot het statuut van de N.M.B.S. die vanaf 1 januari 2005 N.M.B.S. Holding zal worden, en bevat andere wijzigingsbepalingen met het oog op de voltooiing van de reorganisatie van de N.M.B.S.-groep.

(iv) L'article 221 prévoit que la Nouvelle S.N.C.B. devra tenir, dans sa comptabilité interne, des comptes séparés pour ses activités de transport ferroviaire de marchandises. En outre, en sa qualité d'entreprise publique autonome, la Nouvelle S.N.C.B. sera soumise à l'article 27, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 précitée. Ceci implique qu'elle devra établir une comptabilité analytique distinguant les activités qui ont trait aux tâches de service public et ses autres activités.

(v) Les articles 222 à 230 établissent les bases du système de gouvernance de la Nouvelle S.N.C.B.. Celui-ci a été calqué, mutatis mutandis, sur le système de gouvernance actuel de la S.N.C.B. et d'Infrabel. Sur certains points, une plus grande flexibilité a été introduite, compte tenu du fait que la Nouvelle S.N.C.B. est présente dans un secteur d'activité qui s'ouvrira progressivement à la concurrence.

(vi) L'article 231 établit le comité d'orientation, qui existe aujourd'hui au sein de la S.N.C.B., au niveau de la Nouvelle S.N.C.B.. Pour rappel, il s'agit d'un comité consultatif qui comprend des représentants des sociétés régionales de transport et qui rend des avis sur des questions intéressant la coopération avec ces sociétés régionales. Conformément à la suggestion faite par le Conseil d'Etat dans son avis du 25 août 2004, le Gouvernement a modifié l'article 231 afin de prévoir que les représentants des sociétés régionales de transport seront nommés selon les modalités fixées dans un accord de coopération avec les Régions.

(vii) L'article 232 prévoit que la S.N.C.B. mettra le personnel nécessaire à la disposition de la Nouvelle S.N.C.B.. Ces dispositions sont identiques à celles prévues pour Infrabel par l'article 214 de la loi du 21 mars 1991, introduit par l'arrêté royal du 14 juin 2004. Comme dans le cas du personnel mis à la disposition d'Infrabel, le statut du personnel de la S.N.C.B. restera applicable au personnel mis à disposition pendant toute la période de sa mise à disposition. L'article 232 assure ainsi l'unicité du statut du personnel de la S.N.C.B., qu'il reste affecté au sein de la S.N.C.B. ou soit mis à la disposition de la Nouvelle S.N.C.B. ou d'Infrabel. En revanche, le personnel mis à la disposition de la Nouvelle S.N.C.B. travaillera sous la direction, le pouvoir et la supervision de celle-ci. Les décisions en matière de carrière devront reposer sur les évaluations du comité de direction de la Nouvelle S.N.C.B..

Les conditions et modalités de la mise à disposition du personnel seront réglées dans une convention à conclure entre la S.N.C.B. et la Nouvelle S.N.C.B.. Celle-ci devra être approuvée par la Commission paritaire nationale à la majorité des deux tiers des voix exprimées. L'article 232 en projet assure ainsi que l'instrument juridique qui définira l'ensemble des règles relatives à la mise en oeuvre de la mise à disposition du personnel recueille l'accord préalable de la Commission paritaire nationale, conformément à la condition énoncée à l'article 53, 4°, de la loi-programme du 9 juillet 2004.

(viii) L'article 233 vise à préserver l'unicité du dialogue social pour le personnel mis à disposition en prévoyant que la Commission paritaire nationale instituée auprès de la S.N.C.B. exercera les compétences qui seraient normalement dévolues à une commission paritaire séparée de l'entreprise. La composition de la Commission paritaire nationale sera adaptée en conséquence à partir du 1^{er} janvier 2005 (nouvel article 13bis de la loi du 23 juillet 1926, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 précité).

L'article 6 détermine la nouvelle dénomination de la S.N.C.B. et de la Nouvelle S.N.C.B. à l'issue des opérations réglées par le présent projet d'arrêté. Ainsi, dès le 1^{er} janvier 2005, la S.N.C.B. adoptera la dénomination « S.N.C.B. Holding », tandis que la Nouvelle S.N.C.B. reprendra la dénomination « Société nationale des Chemins de fer belges », en abrégé « S.N.C.B. ». Cette nouvelle dénomination de la Nouvelle S.N.C.B. reflète l'hypothèse de travail retenue à ce stade dans le cadre de la réorganisation des structures juridiques de la S.N.C.B.. Comme indiqué ci-avant, le Gouvernement a invité la S.N.C.B. à examiner la possibilité d'adopter une nouvelle dénomination pour la filiale de transport; ceci devra faire l'objet d'une étude de marché.

Le chapitre II du présent projet d'arrêté adapte certaines dispositions légales relatives au statut de la S.N.C.B. qui deviendra la S.N.C.B. Holding à partir du 1^{er} janvier 2005, et contient d'autres dispositions modificatives diverses tendant à parachever la réorganisation du groupe S.N.C.B.

De artikelen 8 en 27 in het bijzonder beogen de bepalingen met betrekking tot het maatschappelijk doel, de opdrachten van openbare dienst en de organisatie van de N.M.B.S. te wijzigen teneinde gestalte te geven aan haar nieuwe rol van holdingmaatschappij vanaf 1 januari 2005 :

(i) Luidens artikel 8, § 2, van dit ontwerp, zal het maatschappelijk doel van de N.M.B.S. niet beperkt zijn tot het aanhouden en beheren van haar deelnemingen en tot de coördinatie- en ondersteuningsactiviteiten ten behoeve van de vennootschappen van de groep, maar eveneens activiteiten inzake veiligheid en bewaking omvatten alsook de valorisering van het patrimonium van de N.M.B.S., inzonderheid de stations en de telecommunicatie-infrastructuur aangelegd boven de sporen.

(ii) Artikel 27, § 9, herdefinieert de opdrachten van openbare dienst van de N.M.B.S., eens zij N.M.B.S. Holding is geworden. Het betreft vooreerst het houden en het beheren van haar deelnemingen in Nieuwe N.M.B.S. en in Infrabel. Tot de opdrachten van openbare dienst van N.M.B.S. Holding zullen eveneens behoren : de veiligheid en de bewaking op het gebied van de spoorwegen, het verwerven, de bouw, het onderhoud en het beheer van de stations en hun aanhorigheden, en de instandhouding van het historisch patrimonium van de spoorwegen. Het instellen van deze taken als opdrachten van openbare dienst zal niet noodzakelijk specifieke dotaties ten voordele van N.M.B.S. Holding tot gevolg hebben.

(iii) Wat artikel 27, § 10, betreft, merkt de Raad van State in voornoemd advies van 25 augustus 2004 op dat het voorgesteld artikel 157 van de wet van 21 maart 1991 een verschillende draagwijdte heeft dan het bestaande artikel 157 en dat de Regering dit dient toe te lichten. De Regering is inderdaad van oordeel dat het geen nut heeft om in een bepaling van intern recht te verwijzen naar bepalingen van Gemeenschapsrecht die hoe dan ook van toepassing zijn. Het is daarentegen wel nuttig om te preciseren dat de « normalisatie » toelagen verder onderdeel blijven uitmaken van het beheerscontract van N.M.B.S. Holding.

Artikel 37 beoogt enkele technische wijzigingen aan te brengen aan het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur :

(i) Overeenkomstig artikel 57 van de programmawet van 9 juli 2004, wordt artikel 199, § 1, van de wet van 21 maart 1991 in die zin gewijzigd dat Infrabel eveneens de verwerving, de bouw en de vernieuwing van de spoorweginfrastructuur tot doel heeft. Dit impliceert dat het Fonds voor spoorweginfrastructuur een « gesloten » fonds wordt, dat beperkt is tot het aanhouden en de herfinanciering van de bestaande spoorweginfrastructuur, en dat de bouw en de financiering van alle nieuwe spoorweginfrastructuur door Infrabel zullen worden verzekerd.

(ii) Artikel 37 voegt in artikel 14, § 3, van het koninklijk besluit van 14 juni 2004 een soortgelijke clause in als degene bepaald voor Infrabel in artikel 3, § 3, tweede lid, van hetzelfde besluit en voor Nieuwe N.M.B.S. in artikel 4, § 2, tweede lid, van dit ontwerp van besluit.

(iii) Artikel 37 vult eveneens de continuïteitsclause aan bepaald in artikel 16 van het koninklijk besluit van 14 juni 2004 door te bevestigen, in het belang van de rechtszekerheid, dat de Staatswaarborgen en fiscale voordelen (inzonderheid de vrijstelling van de roerende voorheffing) toegekend aan de leningen of swaps aangegaan door de N.M.B.S. of HST-Fin behouden blijven niettegenstaande de overdracht van deze schulden in het kader van de reorganisatie van de N.M.B.S.. Analoge clausules worden opgenomen in artikel 39 van dit ontwerp van besluit voor de reorganisatieverrichtingen die door dit besluit worden geregeld.

In antwoord op een vraag van de Raad van State in zijn advies van 25 augustus 2004 kan worden opgemerkt dat, volgens het tijdschema van de reorganisatie, artikel 37, §§ 3 tot 6, van voorliggend ontwerp van besluit in werking zal treden vóór de inwerkingtreding van artikel 5 van voornoemd koninklijk besluit van 14 juni 2004.

Les articles 8 et 27 en particulier ont pour objet de modifier les dispositions relatives à l'objet social, aux missions de service public et à l'organisation de la S.N.C.B. pour refléter son nouveau rôle de société holding à partir du 1^{er} janvier 2005 :

(i) Aux termes de l'article 8, § 2, du présent projet, l'objet social de la S.N.C.B. ne se limitera pas à la détention et la gestion de ses participations et aux activités de coordination et de support pour les sociétés du groupe, mais comprendra également des activités de sécurité et de gardiennage ainsi que la valorisation du patrimoine de la S.N.C.B., notamment les gares et l'infrastructure de télécommunication établie au-dessus des voies de chemin de fer.

(ii) L'article 27, § 9, redéfinit les missions de service public de la S.N.C.B., devenue S.N.C.B. Holding. Il s'agira au premier plan de la détention et la gestion de ses participations dans la Nouvelle S.N.C.B. et dans Infrabel. Parmi les missions de service public de la S.N.C.B. Holding figureront également la sécurité et le gardiennage dans le domaine ferroviaire, l'acquisition, la construction, l'entretien et la gestion des gares et de leurs dépendances, et la conservation du patrimoine historique ferroviaire. L'érection de ces tâches en missions de service public n'aura pas nécessairement pour effet de donner lieu à des dotations spécifiques en faveur de la S.N.C.B. Holding.

(iii) En ce qui concerne l'article 27, § 10, le Conseil d'Etat observe, dans son avis du 25 août 2004 précité, que l'article 157 de la loi du 21 mars 1991 en projet a une portée différente de celle de l'article 157 actuel et souhaite que le Gouvernement s'en explique. Le Gouvernement estime en effet inutile de renvoyer dans une disposition de droit interne à des dispositions de droit communautaire qui s'appliquent en tout cas. Il est en revanche utile de préciser que les subventions de « normalisation » continueront à être réglées dans le contrat de gestion de la S.N.C.B. Holding.

L'article 37 a pour objet d'apporter quelques modifications techniques à l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire :

(i) Conformément à l'article 57 de la loi-programme du 9 juillet 2004, l'article 199, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 est modifié pour prévoir qu'Infrabel a pour objet également l'acquisition, la construction et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire. Cela implique que le Fonds de l'infrastructure ferroviaire sera un fonds « fermé », limité à la détention et au refinancement de l'infrastructure ferroviaire existante, et que la construction et le financement de toute nouvelle infrastructure ferroviaire seront assurés par Infrabel.

(ii) L'article 37 insère à l'article 14, § 3, de l'arrêté royal du 14 juin 2004 une clause similaire à celle prévue pour Infrabel à l'article 3, § 3, alinéa 2, du même arrêté et pour la Nouvelle S.N.C.B. à l'article 4, § 2, alinéa 2, du présent projet d'arrêté.

(iii) L'article 37 complète également la clause de continuité figurant à l'article 16 de l'arrêté royal du 14 juin 2004 en confirmant, dans l'intérêt de la sécurité juridique, le maintien des garanties de l'Etat et avantages fiscaux (notamment l'exonération du précompte mobilier) accordés aux emprunts ou swaps contractés par la S.N.C.B. ou la Financière TGV, nonobstant le transfert de ces dettes dans le cadre de la réorganisation de la S.N.C.B.. Des clauses analogues sont prévues à l'article 39 du présent projet d'arrêté pour les réformes réglées par le présent arrêté.

En réponse à une question soulevée par le Conseil d'Etat dans son avis du 25 août 2004, il convient de signaler que, selon le calendrier de la réorganisation, l'article 37, §§ 3 à 6, du présent projet d'arrêté entrera en vigueur avant l'entrée en vigueur de l'article 5 de l'arrêté royal du 14 juin 2004 précité.

Ten slotte beogen de artikelen 7, 9 tot 26 en 28 tot 38 de vervanging, in de verschillende geldende wettelijke bepalingen, van de woorden « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » of « N.M.B.S. » door « N.M.B.S. Holding », « Infrabel », « Fonds voor Spoorweginfrastructuur » of een combinatie ervan, daar waar dit nodig blijkt ingevolge de nieuwe taakverdeling tussen deze entiteiten na de reorganisatie van de juridische structuren van de N.M.B.S..

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,

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

De Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën,
D. REYNDERS

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven,
J. VANDE LANOTTE

De Minister van Economie, Energie,
Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid,
M. VERWILGHEN

De Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid,
R. DEMOTTE

De Minister van Middenstand en Landbouw,
Mevr. S. LARUELLE

De Minister van Werk,
Mevr. F. VAN DEN BOSSCHE

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

De Minister van Pensioenen,
B. TOBBACK

ADVIES 37.599/2/V
VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede vakantiekamer, op 2 augustus 2004 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Overheidsbedrijven verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen", heeft op 25 augustus 2004 het volgende advies gegeven :

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

De Raad van State merkt op dat in de kennisgeving van de beslissingen die de Ministerraad op zijn vergadering van 20 juli 2004 heeft genomen, enig voorbehoud is gemaakt bij de ontworpen regeling.

Sommige reserves wekken de indruk dat de bepalingen waarop ze betrekking hebben niet definitief zijn en dus niet in zoverre gereed zijn dat ze thans voor advies aan de Raad van State kunnen worden voorgelegd.

De Raad spreekt zich dan ook niet uit over die bepalingen.

Het gaat meer bepaald om het ontworpen artikel 224, § 4, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, en om artikel 39, § 5, van het ontwerp (ontworpen artikel 7, § 1, van het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur) (1).

Enfin, les articles 7, 9 à 26 et 28 à 38 ont pour objet de remplacer, dans les différentes dispositions légales en vigueur, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » ou « S.N.C.B. » par « S.N.C.B. Holding », « Infrabel », « Fonds d'infrastructure ferroviaire » ou une conjonction de ceux-ci, là où cela s'avère nécessaire suite à la nouvelle répartition des tâches entre ces entités à l'issue de la réorganisation des structures juridiques de la S.N.C.B..

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,

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

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances,
D. REYNDERS

Le Vice-Premier Ministre
et Ministre du Budget et des Entreprises publiques,
J. VANDE LANOTTE

Le Ministre de l'Economie, de l'Energie,
du Commerce extérieur et de la Politique scientifique,
M. VERWILGHEN

Le Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,
R. DEMOTTE

La Ministre des Classes moyennes et de l'Agriculture,
Mme S. LARUELLE

La Ministre de l'Emploi,
Mme F. VAN DEN BOSSCHE

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Le Ministre des Pensions,
B. TOBBACK

AVIS 37.599/2/V
DE LA SECTION DE LEGISLATION
DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Entreprises publiques, le 2 août 2004, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal "portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges", a donné le 25 août 2004 l'avis suivant :

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

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

Observation préliminaire

Le Conseil d'Etat observe que dans la notification des décisions prises par le Conseil des ministres en sa réunion du 20 juillet 2004, certaines réserves sont formulées en ce qui concerne le texte en projet.

Certaines de ces réserves donnent à penser que les dispositions qui en sont assorties ne sont pas définitive et que, par suite, elles ne sont pas en état d'être soumises présentement à l'avis du Conseil d'Etat.

Celui-ci s'abstiendra dès lors de se prononcer à leur égard.

Il s'agit notamment des articles 224, § 4, en projet, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et 39, § 5, du projet (article 7, § 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire) (1).

Algemene opmerkingen

Strekking en rechtsgrond van het ontwerp

1. Het voorliggende ontwerp moet worden gezien in de context van een algemeen project tot hervorming van de N.M.B.S., dat de volgende onderdelen omvat :

— oprichting, bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur (2) (3), van een instelling van openbaar nut van categorie B, "Fonds voor spoorweginfrastructuur" genaamd, bestemd om de eigendom te verkrijgen van deze infrastructuur, waaronder de HST-infrastructuur (4) en de eraan verbonden passiva,

— oprichting, door de N.M.B.S., in het bij het voormelde koninklijk besluit ingevoerde wettelijk kader, van een dochtervennootschap, "Infrabel" genaamd, die de taken inzake het beheer van de spoorweginfrastructuur overneemt,

— oprichting, door de N.M.B.S., van een tweede dochtervennootschap, eerst (s) "Nieuwe N.M.B.S." genaamd, met als doel het vervoer per spoor van reizigers en goederen,

— omvorming van de N.M.B.S. tot een holding, "N.M.B.S. Holding" genaamd.

Het voorliggende ontwerp strekt ertoe de laatste twee onderdelen van dit algemene project uit te voeren. Daartoe steunt het op de artikelen 53 tot 59 van de programmawet van 9 juli 2004 (6).

In dat opzicht dient er weer op gewezen te worden dat artikel 3bis, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996, het volgende bepaalt

« De ontwerpen van koninklijke besluiten die de van kracht zijnde wettelijke bepalingen kunnen opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen, worden voorgelegd aan het met redenen omkleed advies van de afdeling wetgeving.

Dat advies wordt samen met het verslag aan de Koning en het koninklijk besluit waarop het betrekking heeft, gepubliceerd.

De besluiten, het advies, het verslag aan de Koning en de tekst van de ontwerpen van besluiten die zijn voorgelegd aan de afdeling wetgeving, worden, voor hun bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, medegedeeld aan de Voorzitters van de Kamer van volksvertegenwoordigers en de Senaat. »

Bij het voor advies aan de afdeling wetgeving voorgelegde ontwerpbesluit was evenwel geen ontwerp van verslag aan de Koning gevoegd. Het staat aan de steller van de tekst die nalatigheid te verhelpen.

2. De steller van het ontwerp heeft ervoor geopteerd de toekomstige dochtervennootschap "vervoer" van de N.M.B.S. "Nieuwe N.M.B.S." te noemen. Artikel 6 van het ontwerp bepaalt evenwel

« Vanaf 1 januari 2005 neemt de N.M.B.S. de naam « NMBS Holding » aan en neemt Nieuwe N.M.B.S. de naam « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen », afgekort « N.M.B.S. » aan.

Op dezelfde datum wordt de eerste zin van artikel 216 van voornoemde wet van 21 maart 1991, ingevoegd bij dit besluit, vervangen door de volgende zin :

« De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, afgekort N.M.B.S., is een autonoom overheidsbedrijf met de rechtsvorm van een naamloze vennootschap van publiek recht. »

Op dezelfde datum worden in de andere bepalingen van de titels VIII en IX van dezelfde wet, de woorden « Nieuwe N.M.B.S. » vervangen door het woord « N.M.B.S. » en worden de woorden « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » en « N.M.B.S. » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ». »

In aansluiting daarop strekken de artikelen 7 en volgende van het ontwerp ertoe in bepaalde rechtsbepalingen de woorden "Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen" of "N.M.B.S.", naar gelang van het geval, te vervangen door de woorden "N.M.B.S. Holding", "Infrabel", "Fonds voor Spoorweginfrastructuur", "spoorwegonderneming(en), of door een combinatie van sommige ervan.

Naast de complexiteit van de gekozen werkwijze - die ertoe leidt dat twee opeenvolgende benamingen worden gegeven aan de in oprichting zijnde dochtervennootschap "vervoer" en dat de benamingen van de moedermaatschappij en de dochtervennootschap worden verwisseld - valt op te merken dat de Koning bij artikel 53, 7°, van de programmawet van 9 juli 2004 alleen gemachtigd wordt om

« (...) de woorden « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » of « N.M.B.S. » te vervangen door de naam van de in 1° bedoelde dochtervennootschap (namelijk de dochtervennootschap « vervoer ») in wettelijke en reglementaire bepalingen die betrekking hebben op de entiteit van publiek recht die de activiteiten uitoefent bedoeld in artikel 156, 1° en 4°, van voornoemde wet van 21 maart 1991 ».

Observations générales

Portée et fondement légal du projet

1. Le projet examiné s'inscrit dans le contexte d'une opération globale de réforme de la S.N.C.B., qui comprend les quatre volets suivants :

— création, par l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire (2) (3), d'un organisme d'intérêt public de catégorie B, dénommé "Fonds de l'infrastructure ferroviaire", et destiné à recueillir la propriété de cette infrastructure, en ce compris l'infrastructure TGV (4), et le passif y afférent,

— constitution, par la S.N.C.B., dans le cadre légal mis en place par l'arrêté royal précité, d'une filiale dénommée "Infrabel", et reprenant les tâches de gestion de l'infrastructure ferroviaire,

— constitution, par la S.N.C.B., d'une seconde filiale, dénommée dans un premier temps (5) "Nouvelle S.N.C.B.", et ayant pour objet le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises,

— transformation de la S.N.C.B. en société holding dénommée "S.N.C.B. Holding".

Le projet examiné vise à mettre en oeuvre les deux derniers volets de cette opération globale. Il se fonde, pour ce faire, sur les articles 53 à 59 de la loi-programme du 9 juillet 2004 (6).

A cet égard, il doit être rappelé que l'article 3bis, § 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, inséré par la loi du 4 août 1996, dispose :

« Les projets d'arrêtés royaux qui peuvent abroger, compléter, modifier ou remplacer les dispositions légales en vigueur, sont soumis à l'avis motivé de la section de législation.

Cet avis est publié en même temps que le rapport au Roi et l'arrêté royal auquel il se rapporte.

Les arrêtés, l'avis, le rapport au Roi et le texte des projets d'arrêtés soumis à l'avis de la section de législation seront communiqués; avant leur publication au *Moniteur belge*, aux Présidents de la Chambre des représentants et du Sénat. »

Le projet d'arrêté soumis à l'avis de la section de législation n'était cependant pas accompagné d'un projet de rapport au Roi. Il appartiendra à l'auteur du texte de réparer cet oubli.

2. L'auteur du projet a choisi de dénommer provisoirement la future filiale "transport." de la S.N.C.B. : "Nouvelle S.N.C.B." . L'article 6 du projet dispose toutefois :

« Dès le 1^{er} janvier 2005, la S.N.C.B. adopte la dénomination « S.N.C.B. Holding » et la Nouvelle S.N.C.B. adopte la dénomination « Société nationale des Chemins de fer belges », en abrégé « SNOB ».

A la même date, la première phrase de l'article 216 de la loi du 21 mars 1991 précitée, inséré par le présent arrêté, est remplacée par la phrase suivante :

« La Société nationale des Chemins de fer belges, en abrégé S.N.C.B., est une entreprise publique autonome ayant la forme d'une société anonyme de droit public. »

A la même date, les autres dispositions des titres VIII et IX de la même loi, les mots « Nouvelle SNOB » sont remplacés par le mot « SNOB », et les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » et « SNOB » sont remplacés par les mots « SNOB Holding ». »

Dans la foulée, les articles 7 et suivants du projet visent à remplacer, dans certaines législations, les termes "Société nationale des chemins de fer belges" ou "S.N.C.B." par, selon le cas, les mots, "S.N.C.B. Holding", "Infrabel", "Fonds de l'infrastructure ferroviaire", "entreprise(s) ferroviaires", ou par une combinaison de certains d'entre eux.

Outre la complexité du processus retenu - qui conduit à attribuer, deux dénominations successives à la filiale "transport" en voie de création et à intervertir les dénominations de la société mère et de sa filiale -, il convient de noter que l'article 53, 7°, de la loi-programme du 9 juillet 2004 habilite uniquement le Roi à :

« (...) remplacer les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » ou « SNOB » par la dénomination de la filiale visée au 1° (à savoir, la filiale « transport ») dans les dispositions légales et réglementaires qui visent l'entité de droit public exerçant les activités visées à l'article 156, 1° et 4°, de la loi du 21 mars 1991 précitée ».

Die bepaling biedt de steller van het ontwerp alleen de mogelijkheid om de benaming N.M.B.S. in de hele wetgeving te vervangen door die van haar nieuwe dochtervennootschap "vervoer" wanneer de bepalingen in kwestie betrekking hebben op de activiteit die aan die dochtervennootschap is toevertrouwd.

Ze biedt hem niet de mogelijkheid om de benaming van de huidige N.M.B.S. in andere wetsbepalingen te vervangen door de benaming "N.M.B.S. Holding" of door andere juridische entiteiten, zoals "Infrabel" (7) of "het Fonds voor Spoorweginfrastructuur".

Als de toekomstige moedermaatschappij de benaming N.M.B.S. behoudt, wordt bovendien de dubbele naamsverandering vervat in artikel 6 van het ontwerp vermeden. Ook de talrijke wetten en regelingen die op de personeelsleden en vroegere personeelsleden van de N.M.B.S. van toepassing zijn, zouden dan niet hoeven te worden gewijzigd.

Het hele ontwerp moet in het licht van die opmerking worden herzien.

3. Het onderzochte ontwerp deelt de toekomstige dochtervennootschap "vervoer" van de N.M.B.S. in bij de autonome overheidsbedrijven, die onderworpen zijn aan de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Dat ontwerp schrijft evenwel voor dat sommige bepalingen van de voornoemde wet van 21 maart 1991 niet van toepassing zijn op dit nieuwe overheidsbedrijf.

Artikel 53, 2°, van de programmawet van 9 juli 2004 bepaalt immers dat de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad alle nodige maatregelen kan nemen om

« (...) de bepalingen van voornoemde wet van 21 maart 1991 aan te passen aan de eigen uitbatingsvoorwaarden van deze dochtervennootschap ».

In het verslag aan de Koning dient evenwel elke afwijking van titel 1 van de voormelde wet van 21 maart 1991 waarin het ontwerp voorziet, te worden gewettigd in het licht van de eigen exploitatievoorwaarden van de toekomstige dochtervennootschap "vervoer" van de N.M.B.S..

Deze opmerking betreft artikel 3 van het ontwerp, alsmede de ontworpen artikelen 219, §§ 3 en 4, 220 en 222, van de genoemde wet van 22 maart 1991.

Vooraf aand vormvereiste

Krachtens artikel 53, 4°, van de programmawet van 9 juli 2004, dat de rechtsgrond van het ontwerp vormt, kan de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, alle nodige maatregelen nemen om :

« (...) de terbeschikkingstelling van personeel van de N.M.B.S. aan de in 1° bedoelde dochtervennootschap te regelen, met inachtneming van de uniciteit van sociale dialoog binnen de N.M.B.S., mits voorafgaand akkoord van de Nationale Paritaire Commissie bedoeld in artikel 13 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gegeven met een meerderheid van twee derden van de uitgebrachte stemmen ».

Hoofdstuk V van het ontwerp regelt gedeeltelijk deze terbeschikkingstelling van het personeel van de N.M.B.S.. Het bepaalt dat de N.M.B.S. het personeel dat nodig is voor de verwezenlijking van haar opdrachten ter beschikking stelt van Nieuwe N.M.B.S.. Hoofdstuk 111 van de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers is evenwel niet van toepassing. De voorwaarden en nadere regels voor de terbeschikkingstelling van het personeel worden vastgesteld in een overeenkomst die wordt gesloten tussen de N.M.B.S. en Nieuwe N.M.B.S.. Deze overeenkomst, alsmede alle wijzigingen ervan, behoeven de voorafgaande goedkeuring van de Nationale Paritaire Commissie, bedoeld in artikel 13 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Het statuut van het personeel van de N.M.B.S., met inbegrip van het vakbondsstatuut, blijft van toepassing op dit personeel.

Hieruit volgt dat de voorafgaande goedkeuring van de Nationale Paritaire Commissie, genoemd in artikel 13 van de voornoemde wet van 23 juli 1926, moet worden verkregen.

Er wordt effectief verwezen naar het advies van de Nationale Paritaire Commissie van de N.M.B.S. in het 36elid van de aanhef.

Cette disposition permet uniquement à l'auteur du texte de remplacer, dans l'ensemble de la législation, la dénomination S.N.C.B. par celle de sa nouvelle filiale "transport", lorsque les dispositions en cause concernent l'activité confiée à cette dernière.

Elle ne lui permet pas de remplacer, dans d'autres dispositions légales, la dénomination de l'actuelle S.N.C.B., que ce soit pour y substituer la dénomination "S.N.C.B. Holding", ou pour l'y remplacer par d'autres entités juridiques, telles qu'"Infrabel" (7) ou le "Fonds de l'Infrastructure ferroviaire".

Le maintien de la dénomination "S.N.C.B." pour la future société mère présenterait en outre l'avantage d'éviter de recourir au double changement de dénomination opéré à l'article 6 du projet. Il permettrait également d'éviter de devoir modifier les nombreuses législations applicables aux membres et anciens membres du personnel de la S.N.C.B.

L'ensemble du projet sera revu à la lumière de cette observation.

3. Le projet examiné classe la future filiale "transport" de la S.N.C.B. parmi les entreprises publiques autonomes régies par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Il prévoit cependant de soustraire cette nouvelle entreprise publique à l'application de certaines dispositions de la loi du 21 mars 1991, précitée.

L'article 53, 2°, de la loi-programme du 9 juillet 2004 permet effectivement au Roi de prendre, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures utiles en vue :

« (...) d'adapter les dispositions de la loi du 21 mars 1991 précitée aux conditions d'exploitation propres de cette filiale ».

Il conviendra cependant que le rapport au Roi expose, pour chacune des dérogations au Titre ter de la loi du 21 mars 1991, précitée, que prévoit le projet, quelle est sa justification au regard des conditions d'exploitation propres à la future filiale "transport" de la S.N.C.B.

Cette observation concerne l'article 3 du projet, ainsi que les articles 219, §§ 3 et 4, 220 et 222, en projet; de la loi du 21 mars 1991, précitée.

Formalité préalable

En vertu de l'article 53, 4°, de la loi-programme du 9 juillet 2004, qui sert de fondement légal au projet, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre toutes les mesures utiles en vue :

« (...) de régler la mise à disposition du personnel de la S.N.C.B. à la filiale visée au 1°, dans le respect de l'unicité du dialogue social au sein de la S.N.C.B., moyennant l'accord préalable de la Commission paritaire nationale visée à l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 portant création de la Société nationale des Chemins de fer belges, donné à la majorité des deux tiers des voix exprimées ».

Le chapitre V du projet règle partiellement cette mise à disposition du personnel de la S.N.C.B. Il prévoit que la S.N.C.B. met à la disposition de la Nouvelle S.N.C.B. le personnel nécessaire à l'accomplissement de ses missions. Toutefois, le chapitre III de la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs ne s'applique pas. Les conditions et modalités de la mise à disposition du personnel seront fixées par une convention à conclure entre la S.N.C.B. et la Nouvelle S.N.C.B., cette convention, ainsi que toute modification à celle-ci devant recueillir l'accord préalable de la Commission paritaire nationale visée à l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer. Le statut du personnel de la S.N.C.B., y compris le statut syndical, reste applicable à ce personnel.

Il en résulte que l'accord préalable de la Commission paritaire nationale visée à l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926, précitée, doit être obtenu.

L'avis de la commission paritaire nationale de la S.N.C.B. est effectivement visé à l'alinéa 36 du préambule.

Er dient in de eerste plaats te worden opgemerkt dat het voornoemde artikel 53, 4°, een "voorafgaand akkoord" vereist (gegeven met een meerderheid van twee derde van de uitgebrachte stemmen), en niet een louter advies van de paritaire commissie, en dat naar dit "akkoord" dient te worden verwezen met de vermelding van de datum waarop het is gegeven.

Bovendien moet er op worden gewezen dat het bij de adviesaanvraag gevoegde dossier geen enkel stuk bevatte waaruit bleek dat dit voorafgaande vormvereiste naar behoren was vervuld. Het staat derhalve aan de steller van het ontwerp om na te gaan of dat vormvereiste werkelijk in acht genomen is.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

In het derde, vijfde tot drieëntwintigste en vijftwintigste tot vierendertigste lid van de aanhef wordt verwezen naar de verschillende wetgevingen waarin de artikelen 7 en volgende van het ontwerp de woorden "Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen" en "N.M.B.S." vervangen, naargelang het geval, door de woorden "N.M.B.S. Holding", "Infrabel", "Fonds voor Spoorweginfrastructuur" en "spoorwegonderneming(en)", of door een combinatie van sommige ervan.

Op dit punt wordt verwezen naar de tweede algemene opmerking in verband met de rechtsgrond van het ontwerp.

Dispositief

Artikel 4

In advies nr. 36.992/4, gegeven op 10 mei 2004, over een ontwerp dat het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur geworden is, heeft de Raad van State gesteld dat de reikwijdte van artikel 3, § 3, tweede lid, waarop artikel 4, § 2, tweede lid, van het onderhavige ontwerp steunt, niet duidelijk is (8).

Het is noodzakelijk de strekking van deze bepaling te verduidelijken in het verslag aan de Koning.

Artikel 5

(ontworpen artikel 217 van de voornoemde wet van 21 maart 1991)

Artikel 53,1°, van de programmawet van 9 juli 2004 machtigt de Koning om bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad alle nodige maatregelen te nemen om

« (...) de dochtervennootschap, door de N.M.B.S. overeenkomstig artikel 13 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven opgericht met als doel het vervoer per spoor van reizigers en goederen, in te delen bij de autonome overheidsbedrijven onderworpen aan dezelfde wet, en deze dochtervennootschap om te vormen in naamloze vennootschap van publiek recht".

Deze machtiging maakt het echter niet mogelijk het doel van de toekomstige dochtervennootschap "vervoer" zodanig uit te breiden dat het verder reikt dan de notie vervoer per spoor van reizigers en goederen of dan het huidige doel van de N.M.B.S., zoals het omschreven is in artikel 155 van de voormelde wet van 21 maart 1991 en in artikel Ibis van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

In het ontworpen artikel 217, 2°, van de voornoemde wet van 21 maart 1991, dienen bijgevolg de woorden "en de logistieke diensten die daarmee verband houden" te vervallen.

Artikel 5

(ontworpen artikel 230 van de genoemde wet van 21 maart 1991)

1. Krachtens het ontworpen artikel 230, § 4, van de genoemde wet van 21 maart 1991, tekent de regeringscommissaris beroep aan bij de Minister bevoegd voor de overheidsbedrijven tegen elke beslissing van de raad van bestuur of van het directiecomité die hij strijdig acht met de wetten, de statuten of het beheerscontract.

Het is de Raad van State niet duidelijk om welke reden niet eveneens verwezen is, zoals in artikel 213, § 4, van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur, naar de beslissingen die nadeel kunnen berokkenen aan de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst van Nieuwe N.M.B.S..

2. In paragraaf 4 wordt gewag gemaakt van termijnen van vrije dagen. Er dient te worden gepreciseerd of het gaat om werkdagen en, indien dit het geval is, wat onder werkdag moet worden verstaan.

Il doit d'abord être noté que l'article 53, 4°, précité, exige un "accord préalable" (donné à la majorité des deux tiers des voix exprimées), et non un simple avis de la Commission paritaire, et que celui-ci doit être visé avec la mention de la date à laquelle il a été donné.

Il doit, en outre, être relevé que le dossier joint à la demande d'avis ne comprenait aucune pièce attestant du bon accomplissement de cette formalité préalable. Il revient par conséquent à l'auteur du projet d'en vérifier la réalité.

Observations particulières

Préambule

Sont visées aux alinéas 3, 5 à 23 et 25 à 34 du préambule, les différentes législations dans lesquelles les articles 7 et suivants du projet substituent les termes "Société nationale des Chemins de fer" et "S.N.C.B." par, selon le cas, les mots, "S.N.C.B. Holding", "Infrabel", "Fonds de l'infrastructure ferroviaire", "entreprise(s) ferroviaire (s)", ou par une combinaison de certains d'entre eux.

Il est renvoyé sur ce point à la seconde observation générale formulée à propos du fondement légal du projet.

Dispositif

Article 4

Dans l'avis 36.992/4, donné le 10 mai 2004, sur un projet devenu l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, le Conseil d'Etat s'est interrogé sur la portée de l'article 3, § 3, alinéa 2, dont l'article 4, § 2, alinéa 2, du présent projet est inspiré (8).

Il s'impose d'explicitier la portée de cette disposition dans le rapport au Roi.

Article 5

(article 217, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée)

L'article 53, 1°, de la loi-programme du 9 juillet 2004 habilite le Roi à prendre, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures utiles en vue :

« (...) de classer la filiale constituée par la S.N.C.B. sur base de l'article 13 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et ayant pour objet le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises parmi les entreprises publiques autonomes soumises à la même loi et de transformer cette filiale en société anonyme de droit public".

Cette habilitation ne permet cependant pas d'étendre l'objet de la future filiale "transport" au delà de la notion de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, ou de l'objet social actuel de la S.N.C.B., tel qu'il est défini à l'article 155 de la loi du 21 mars 1991 précitée et à l'article Ibis de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges.

A l'article 217, 2°, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée, il convient par conséquent d'omettre les mots: "et les services de logistique y relatifs".

Article 5

(article 230, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée)

1. En vertu de l'article 230, § 4, en projet, de la loi du 21 mars 1991 précitée, le commissaire du gouvernement introduit un recours auprès du Ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions, contre toute décision du conseil d'administration ou du comité de direction qu'il estime contraire aux lois, aux statuts ou au contrat de gestion.

Le Conseil d'Etat se demande pour quelle raison ne pas avoir visé également, comme dans l'article 213, § 4, de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, les décisions susceptibles de porter préjudice à la mise en oeuvre des missions de service public de la Nouvelle S.N.C.B.

2. Le paragraphe 4, mentionne des délais en jours francs. Il y a lieu de préciser s'il s'agit de jours ouvrables et, dans l'affirmative, ce qu'il faut entendre par jour ouvrable.

Artikel 5

(ontworpen artikel 231 van de genoemde wet van 21 maart 1991)

Het ontworpen artikel 231, § 1, van de genoemde wet van 21 maart 1991 richt binnen Nieuwe N.M.B.S. een oriëntatiecomité op. Dit comité bestaat uit zes vertegenwoordigers van Nieuwe N.M.B.S. en zes vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoermaatschappijen.

In advies 32.166121V, gegeven op 12 september 2001, over een voorontwerp dat de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 over de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven geworden is, heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State zich als volgt uitgesproken over een oriëntatiecomité waarin eveneens zes vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen zitting hadden

« De gewestelijke vervoersmaatschappijen ressorteren, zoals hun naam aangeeft, onder de bevoegdheid van de gewesten inzake "het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuur van auto's met chauffeur" (artikel 1, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen). De federale overheid is bijgevolg niet bevoegd oen aan die maatschappijen rechten te verlenen of verplichtingen op te leggen die verband houden met die aangelegenheid.

Bijgevolg zijn twee oplossingen mogelijk

— ofwel aan de steller van het ontwerp voorstellen om met de gewesten een samenwerkingsakkoord af te sluiten,

— ofwel de redenering volgen die wordt toegepast in de adviespraktijk van de Raad van State betreffende de aanwezigheid van vertegenwoordigers van de Staat in de instellingen van de gemeenschappen en de gewesten (en omgekeerd) (9). In dat geval moet worden aangegeven dat de vertegenwoordiging van de gewestelijke vervoersmaatschappijen in de organen van de N.M.B.S. louter facultatief is, wat impliceert dat :

1° de vertegenwoordigers van deze bevoegdheidsniveaus niet stemgerechtigd zijn;

2° duidelijk moet worden aangegeven dat de omstandigheid dat geen vertegenwoordiger wordt voorgesteld of dat, wanneer zulk een voorstel wel wordt gedaan, de omstandigheid dat de betrokken leden de vergaderingen van het orgaan niet bijwonen, geen gevolgen kan hebben voor de werking van dat orgaan of voor de geldigheid van de handelingen die dat orgaan stelt.

Een derde oplossing, die erin zou bestaan artikel 92ter, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen toe te passen, lijkt niet mogelijk, aangezien die bepaling betrekking heeft op de vertegenwoordiging van de gemeenschappen en de gewesten in de beheers- of beslissingsorganen van de nationale instellingen en organismen, onder meer met een adviserende en controlerende taak. In casu gaat het evenwel niet om de vertegenwoordiging van de gewesten, maar om die van de gewestelijke vervoersmaatschappijen, die een eigen rechtspersoonlijkheid bezitten. »

Dezelfde opmerking kan worden gemaakt in het onderhavige geval. Er kan trouwens op worden gewezen dat ze destijds door de wetgever gevolgd is. Artikel 161 quinquies, § 1, van de voormelde wet van 21 maart 1991, hetwelk als volgt geredigeerd was in het voorontwerp van wet dat om advies aan de afdeling wetgeving van de Raad van State voorgelegd was onder het rolnummer 32.166121V

« Het oriënteringscomité is samengesteld uit :

1° De leden van de Raad van bestuur;

2° zes vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen die op voorstel van de gewestelijke vervoersmaatschappijen door de Koning zijn benoemd bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

De vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van zes jaar.

Zij worden afgezet door de Koning, bij in Ministerraad overlegd besluit", is immers, in de eindversie, zoals ze, ingevoegd is bij artikel 9 van de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, als volgt gesteld :

'Het oriënteringscomité is samengesteld uit :

1° de leden van de raad van bestuur;

2° zes vertegenwoordigers, leden van de gewestelijke vervoersmaatschappijen, die worden benoemd volgens de modaliteiten bepaald in een samenwerkingsakkoord".

Article 5

(article 231, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée)

L'article 231, § 1^{er}, en projet, de la loi du 21 mars 1991 précitée crée un comité d'orientation au sein de la Nouvelle S.N.C.B. Ce comité est composé de six représentants de la Nouvelle S.N.C.B. et de six représentants des sociétés régionales de transport.

Dans l'avis 32.166/2/V, donné le 12 septembre 2001, sur un avant-projet devenu la loi du 22 mars 2002 portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, la section de législation du Conseil d'Etat s'est exprimée comme suit à propos d'un comité d'orientation dans lequel siégeaient également six représentants des sociétés régionales de transport :

« Les sociétés régionales de transport relèvent, comme leur nom l'indique, de la compétence des Régions en matière de "transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur", (article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles). L'autorité fédérale n'est dès lors pas compétente pour leur conférer des droits ou leur imposer des obligations liés à cette matière.

Dès lors, deux solutions sont possibles :

— soit suggérer à l'auteur du projet de conclure un accord de coopération avec les Régions;

— soit raisonner par analogie avec la jurisprudence du Conseil d'Etat relative à la présence de représentants de l'Etat dans des institutions régionales ou communautaires (et inversement) (9). Dans ce cas, l'on indiquera que la représentation des sociétés régionales de transport dans les organes de la S.N.C.B. doit être purement facultative, ce qui implique :

1° que les représentants de ces niveaux de pouvoirs ne disposent pas d'une voix délibérative;

2° que soit indiqué clairement que la circonstance qu'il n'est pas proposé de représentant ou que, dans l'hypothèse où une telle proposition intervient effectivement, les membres concernés n'assistent pas aux réunions de l'organe, ne peut avoir de répercussion sur le fonctionnement de celui-ci, ni sur la validité des actes qu'il accomplit.

Une troisième solution, qui consisterait à appliquer l'article 92ter, alinéa 1 e, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, ne semble pas possible, dès lors que celui-ci vise la représentation des Communautés et des Régions dans les organes de gestion ou de décision des institutions et organismes nationaux, notamment consultatifs et de contrôle. Or, en l'espèce, il ne s'agit pas de la représentation des Régions mais des sociétés régionales de transport qui ont une personnalité juridique distincte".

La même observation peut être faite en l'espèce. Il peut d'ailleurs être noté qu'elle avait, à l'époque, été suivie par le législateur. L'article 161 quinquies, § 1 e, de la loi du 21 mars 1991, précitée, rédigé comme suit dans l'avant-projet de loi soumis à l'avis de la section de législation sous le numéro de rôle 32.166121V

« Le comité d'orientation est composé :

1° des membres du conseil d'administration;

2° de six représentants des sociétés régionales de transport nommés par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, sur la proposition des sociétés régionales de transport.

Les représentants des sociétés régionales de transport sont nommés pour un terme renouvelable de six ans.

Il sont révoqués par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres", est en effet devenu, dans la version finale, telle qu'insérée par l'article 9 de la loi du 22 mars 2002 portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques :

« Le Comité d'orientation est composé :

1° des membres du conseil d'administration;

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

Artikel 8 van het ontwerp

1. Krachtens het ontworpen artikel 1 bis van de voormelde wet van 23 juli 1926 heeft de N.M.B.S. Holding inzonderheid tot doel deelnemingen te verwerven, aan te houden en te beheren in Belgische of buitenlandse vennootschappen of verenigingen waarvan de activiteit geheel of gedeeltelijk, rechtstreeks of onrechtstreeks, ligt in het domein van de verwerving, de bouw, het onderhoud, het beheer of de financiering van spoorweginfrastructuur.

Ze kan alle activiteiten uitoefenen inzake coordinatie, financiering en ondersteuning van verbonden vennootschappen of vennootschappen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat, met inbegrip van de terbeschikkingstelling van personeel aan deze vennootschappen en het stellen van zekerheden voor hun schulden.

Deze bepalingen moeten vanzelfsprekend worden gelezen met inachtneming van de voorschriften omtrent de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder (Infabel).

In dit verband wordt verwezen naar de algemene opmerking gemaakt in advies 36.992/4, gegeven op 10 mei 2004, over een voorontwerp dat het koninklijk besluit van 14 juni 2004 is geworden tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur.

2. Bovendien wordt verwezen naar de tweede algemene opmerking betreffende de rechtsgrond van het ontwerp, die hierboven gemaakt is.

Artikel 9 van het ontwerp

Artikel 9 van het ontwerp strekt ertoe artikel 161,1°, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten te wijzigen om

— daarin het lid betreffende de kosteloze registratie van de akten in der minne verleden ten name of ten bate van HST-Fin te schrappen,

en

— daarin, in het lid betreffende de kosteloze registratie van akten in der minne verleden ten name of ten bate van de N.M.B.S., de benaming "N.M.B.S." te vervangen door de benamingen "N.M.B.S. Holding" en "Infrabel".

Sedert de inwerkingtreding van de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten is deze aangelegenheid overgeheveld naar de gewesten.

Artikel 9 van het ontwerp dient bijgevolg te vervallen. Hetzelfde geldt voor het vijfde lid van de aanhef, waarin verwezen wordt naar het wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten.

Artikel 24 van het ontwerp

1. Artikel 24 van het ontwerp strekt ertoe om in artikel 38, § 3bis, zesde lid, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, de woorden "Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen" te vervangen door de woorden "N.M.B.S. Holding".

Artikel 38, § 3bis, zesde lid, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, is niet ingevoegd bij de wet van 30 december 1988, maar bij het koninklijk besluit nr. 401 van 18 april 1986 tot instelling van een sociale zekerheidsbijdrage, loonmatigingsbijdrage genaamd, en tot wijziging van het koninklijk besluit nr. 278 van 30 maart 1984 houdende bepaalde maatregelen inzake loonmatiging met het oog op de bevordering van de tewerkstelling, de vermindering van de openbare lasten en het financieel evenwicht van de stelsels van de sociale zekerheid.

2. Voor het overige wordt verwezen naar de tweede algemene opmerking betreffende de rechtsgrond van het ontwerp die heervoren is gemaakt.

Artikel 28, § 5, van het ontwerp
(ontworpen artikel 49 van de voormelde wet van 21 maart 1991)

1. De steller van het ontwerp wordt er opmerkzaam op gemaakt dat eveneens melding wordt gemaakt van de NMB S in artikel 49, § 1, van de voormelde wet van 21 maart 1991.

2. Voor het overige wordt verwezen naar de tweede algemene opmerking betreffende de rechtsgrond van het ontwerp die heervoren is gemaakt.

Article 8 du projet

1. En vertu de l'article Ibis en projet de la loi du 23 juillet 1926, précitée, la S.N.C.B. Holding a notamment pour objet social d'acquérir, de détenir et de gérer des participations dans des sociétés ou associations, belges ou étrangères, dont l'activité se situe, en tout ou en partie, directement ou indirectement, dans le domaine de l'acquisition, de la construction, de l'entretien, de la gestion ou du financement d'infrastructures ferroviaires.

Elle peut exercer toute activité de coordination, de financement et de support pour des sociétés liées ou avec lesquelles il existe un lien de participation, y compris la mise à disposition de personnel à ces sociétés et la constitution de sûretés pour dettes de celles-ci.

Bien entendu, ces dispositions doivent se lire en tenant compte des règles qui prévoient l'indépendance du gestionnaire des infrastructures (Infrabel).

Il est renvoyé, à ce sujet, à l'observation générale formulée dans l'avis 36.992/4, donné le 10 mai 2004, sur un avant-projet devenu l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

2. Il est renvoyé, pour le surplus, à la seconde observation générale relative au fondement légal du projet, formulée ci-dessus.

Article 9 du projet

L'article 9 du projet vise à modifier l'article 161, 1°, du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, afin :

— d'y supprimer l'alinéa relatif au bénéfice de l'enregistrement gratuit prévu pour les actes amiables passés au nom ou en faveur de la Financière TGV,

et

— d'y remplacer, dans l'alinéa relatif au bénéfice de l'enregistrement gratuit pour les actes amiables passés au nom ou en faveur de la S.N.C.B., la dénomination "S.N.C.B." par celles de "S.N.C.B. Holding" et d'"Infrabel".

Depuis l'entrée en vigueur de la loi spéciale du 13 juillet 2001 portant refinancement des communautés et extension des compétences fiscales des régions, cette matière a été transférées aux régions.

L'article 9 du projet doit, dès lors, être omis. Il en va de même pour l'alinéa 5 du préambule visant le Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe.

Article 24 du projet

1. L'article 24 du projet vise à remplacer, à l'article 38, § 3bis, alinéa 6, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, les mots "Société nationale des Chemins de fer belges" par les mots "S.N.C.B. Holding".

L'article 38, § 3bis, alinéa 6, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés n'a pas été inséré par la loi du 30 décembre 1988, mais par l'arrêté royal n° 401 du 18 avril 1986 instaurant une cotisation de sécurité sociale, appelée cotisation de modération salariale, et modifiant l'arrêté royal n° 278 du 30 mars 1984 portant certaines mesures concernant la modération salariale en vue d'encourager l'emploi, la réduction des charges publiques et l'équilibre financier des régimes de la sécurité sociale.

2. Il est renvoyé, pour le surplus, à la seconde observation générale relative au fondement légal du projet, formulée ci-dessus.

Article 28, § 5, du projet
(article 49, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée)

1. L'attention de l'auteur du projet doit être attirée sur le fait qu'il est également fait mention de la S.N.C.B. dans le paragraphe premier de l'article 49 de la loi du 21 mars 1991, précitée.

2. Il est renvoyé, pour le surplus, à la seconde observation générale relative au fondement légal du projet, formulée ci-dessus.

Artikel 28, § 9, van het ontwerp
(ontworpen artikel 157 van de voormelde wet van 21 maart 1991)

1. Het ontworpen artikel 157 van de wet van 21 maart 1991 heeft een andere strekking dan het huidige artikel 157 van die wet. In zijn huidige versie luidt dat artikel als volgt

« De vaststelling, de berekening en de betaling van de toelagen bedoeld in artikel 3, § 2, 4°, van deze wet, geschieden overeenkomstig de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningen van de spoorwegondernemingen, die voortvloeien uit de EEG-verordeningen nr.1191/69 van 26 juni 1969 van de Raad van de EEG betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, nr.1192/69 van 26 juni 1969 van de Raad van de EEG betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels op het gebied van de spoorwegondernemingen en nr. 1107170 van de Raad van de EEG betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor over de weg en over de binnenwateren, evenals uit de beslissing nr. 75/327/EEG van 20 naei 1975 van de Raad betreffende de sanering van de toestand bij de spoorwegondernemingen en de harmonisatie van de voorschriften voor de financiële betrekkingen tussen deze ondernemingen en de Staten”.

Artikel 28, § 9, van het ontwerp strekt ertoe deze bepaling te vervangen door de volgende tekst

« Art. 157. De toelagen bedoeld in artikel 3, § 2, 4°, (van de wet van 21 maart 1991) omvatten deze bedoeld in verordening (EEG) nr.1192/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels op het gebied van de spoorwegondernemingen. »

In het ontworpen artikel 157 wordt dus niet meer naar de Europese regelgeving verwezen wat betreft de vaststelling, de berekening en de betaling van de toelagen die de Staat aan de N.M.B.S. verleent, terwijl niet duidelijk is over welke rechtsgrond de steller van het ontwerp beschikt om deze wetsbepaling te wijzigen (°).

De steller van het ontwerp dient daaromtrent op zijn minst uitleg te verschaffen in het verslag aan de Koning.

Artikel 28, § 16 van het ontwerp
(ontworpen artikel 162^{quater} van de voormelde wet van 21 maart 1991)

1. De Raad van State ziet niet in wat de rechtsgrond is van de opheffing van artikel 162^{quater}, zesde lid, tweede zin, van de voormelde wet van 21 maart 1991.

2. Voor het overige wordt verwezen naar de tweede algemene opmerking betreffende de rechtsgrond van het ontwerp, die heervoren is gemaakt.

Artikel 28, § 18, van het ontwerp
(ontworpen artikel 162^{decies}, van de voormelde,, wet van 21 maart 1991)

1. De Raad van State ziet niet in wat de rechtsgrond is van de opheffing van artikel 162^{decies}, derde en vierde lid, van de voormelde wet van 21 maart 1991 betreffende de nadere regels voor de mededeling en de goedkeuring van het ondernemingsplan en de aanpassingen ervan (11).

2. Voor het overige wordt verwezen naar de tweede algemene opmerking betreffende de rechtsgrond van het ontwerp, die hiervoren is gemaakt.

Artikel 31 van het ontwerp

1. Artikel 31 van het ontwerp strekt tot opheffing van de wet van 17 maart 1997 betreffende de financiering van het HST-project. In artikel 455 van de programmawet van 22 december 2003 wordt immers bepaald dat HST-Fin kan ophouden te bestaan volgens deze regels

« § 1 De naamloze vennootschap van publiek recht Federale Participatiemaatschappij (hierna "FPM" genoemd) zal ten laatste op 1 januari 2005 overgaan tot een kapitaalvermindering door overdracht aan de Staat van al haar aandelen in de naamloze vennootschap van publiek recht HST Fin (hierna genoemd "HST-Fin"), volgens modaliteiten bepaald in een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad.

Article 28, § 9, du projet
(article 157, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée)

1. L'article 157 de la loi du 21 mars 1991 en projet a une portée différente de l'article 157 actuel de cette loi. Dans sa version actuelle, cet article dispose :

« La fixation, le calcul et le paiement des subventions visées à l'article 3, § 2, 4°, de la présente loi seront opérés conformément aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer, telles qu'elles découlent des règlements CEE n° 1191/69 du 26 juin 1969 du Conseil de la CEE relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine du transport par chemin de fer, par route et par voie navigable, n° 1192/69 du 26 juin 1969 du Conseil de la CEE relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer et n° 1107/70 du Conseil de la CEE relatif aux aides accordées dans le domaine du transport par chemin de fer, par route et par voie navigable, ainsi que de la décision n° 75/327/CEE du 20 mai 1975 du Conseil relative à l'assainissement de la situation des entreprises de chemin de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les États”.

L'article 28, § 9, du projet vise à remplacer cette disposition par le texte suivant :

« Art. 157. Les subventions visées à l'article 3, § 2, 4°, (de la loi du 21 mars 1991) comprennent celles visées au règlement (CEE) n° 1192169 du Conseil du 26 juin 1969 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer”.

L'article 157 en projet ne renvoie donc plus à la législation européenne pour ce qui concerne la fixation, le calcul et le paiement des subventions octroyées par l'Etat à la S.N.C.B., sans que l'on aperçoive quel est le fondement dont disposerait l'auteur du projet pour modifier cette disposition législative (10)

Il conviendra, à tout le moins, qu'il s'en explique dans le rapport au Roi.

Article 28, § 16, du projet
(article 162^{quater} en projet de la loi du 21 mars 1991, précitée)

1. Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas quel est le fondement légal de l'abrogation de la deuxième phrase de l'article 162^{quater}, alinéa 6, de la loi du 21 mars 1991, précitée.

2. Il est renvoyé, pour le surplus, à la seconde observation générale relative au fondement légal du projet, formulée ci-dessus.

Article 28 18, du projet
(article 162^{decies}, en projet, de la loi du 21 mars 1991, précitée)

1. Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas quel est le fondement légal de l'abrogation des alinéas 3 et 4 de l'article 162^{decies}, de la loi du 21 mars 1991, précitée, relatifs aux modalités de communication et d'approbation du plan d'entreprise et de ses adaptations. (11)

2. Il est renvoyé, pour le surplus, à la seconde observation générale relative au fondement légal du projet, formulée ci-dessus.

Article 31 du projet

1. L'article 31 du projet vise à abroger la loi du 17 mars 1997 relative au financement du projet TGV. L'article 455 de la loi-programme du 22 décembre 2003 organise effectivement la disparition de la Financière TGV selon les modalités suivantes :

« § 1^{er}. La société anonyme de droit public Société fédérale de Participations (dénommée ci-après la "SFP") procède au plus tard le 1^{er} janvier 2005 à une réduction de son capital par remise à l'Etat de toutes ses actions de la société anonyme de droit public Financière TGV (dénommé ci-après la "Financière TGV"), selon des modalités fixées par arrêtée royal délibéré en Conseil des ministres.

§ 2 Na de verrichting bedoeld in § 1, zal de NMB S overgaan tot fusie door overneming van HST-Fin. De activa en passiva afkomstig van HST-Fin zijn begrepen in de overdracht bedoeld in artikel 454, § 1 of 2, met uitzondering van de schulden met betrekking tot de financiering van rollend materieel”.

De Raad van State ziet evenwel niet in op welke machtiging de steller van het ontwerp kan steunen om de voormelde wet van 17 maart 1997 op te heffen.

2. Deze opmerking geldt eveneens voor artikel 36 van het ontwerp, dat ertoe strekt artikel 493 van programmawet-(I) van 24 december 2002 op te heffen (12).

Artikel 37 van het ontwerp

Artikel 37 van het ontwerp strekt tot wijziging van artikel 4 van de wet van 16 januari 2003 tot oprichting van een Kruispuntbank van Ondernemingen, tot modernisering van het handelsregister, tot oprichting van erkende ondernemingsloketten en houdende diverse bepalingen, welk artikel als volgt luidt

« In de Kruispuntbank van Ondernemingen worden gegevens opgenomen betreffende

1° de rechtspersonen naar Belgisch recht;

2° de rechtspersonen naar buitenlands of internationaal recht die in België beschikken over een zetel of zich dienen te registreren in uitvoering van een door de Belgische wetgeving opgelegde verplichting;

3° iedere natuurlijke persoon, rechtspersoon of vereniging die in België :

— hetzij een handels- of ambachtsonderneming voert;

— hetzij als werkgever aan de sociale zekerheid is onderworpen;

— hetzij aan de belasting over de toegevoegde waarde onderworpen is;

— hetzij als zelfstandige een intellectueel, vrij of dienstverlenend beroep uitoefent;

4° evenals de vestigingseenheden van de personen bedoeld in 1°, 2° en 3°, in zoverre de registratie van deze vestigingseenheid nodig is voor de uitvoering van de Belgische wetgeving”.

Bij de voorgenomen wijziging wordt onderdeel 4° van dat artikel aldus aangevuld dat de N.M.B.S. en haar twee toekomstige dochtervennootschappen worden vrijgesteld van de verplichting om in de Kruispuntbank van Ondernemingen gegevens betreffende hun vestigingseenheden op te laten nemen (13).

Dat is een maatregel die verder reikt dan de context van de reorganisatie van de N.M.B.S., zoals die geschetst wordt in artikel 53 van de programmawet van 9 juli 2004. De Raad van State ziet bijgevolg niet in wat de rechtsgrond is van artikel 37 van het ontwerp.

Artikel 39 van het ontwerp

1. Artikel 39, §§ 1 tot 4, van het ontwerp strekt tot wijziging van artikel 5 van het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur, en inzonderheid van de artikelen 199, 200 en 208 van de voormelde wet van 21 maart 1991, zoals ze bij die bepaling ingevoegd worden.

Dat zulk een procedure wordt gebezigd, vooronderstelt dat artikel 39 van het ontwerp eerder in werking treedt dan artikel 5 van het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004. Als zulks niet het geval mocht zijn, zou men de wet van 21 maart 1991 immers rechtstreeks moeten wijzigen en niet het besluit van 14 juni 2004 tot wijziging van die wet.

Een vergelijkend onderzoek van de bepalingen betreffende de inwerkingtreding van het voorliggende ontwerp (artikel 42) en van het besluit van 14 juni 2004 (artikel 20, zoals dat artikel zelf gewijzigd wordt bij artikel 39, § 9, van het ontwerp) biedt geen zekerheid dat zulks inderdaad het geval zal zijn.

§ 2. Après l'opération visée au § 1^{er}, la S.N.C.B. procède à la fusion par absorption de la Financière TGV. Les actifs et passifs provenant de la Financière TGV sont inclus dans le transfert visé à l'article 454, §§ 1^{er} ou 2, à l'exception des dettes relatives au financement de matériel roulant”.

Le Conseil d'Etat n'aperçoit toutefois pas sur quelle habilitation peut s'appuyer l'auteur du projet pour abroger la loi du 17 mars 1997, précitée.

2. Cette observation vaut également pour l'article 36 du projet, qui vise à abroger l'article 493 de la loi-programme (I) du 24 décembre 2002 (12).

Article 37 du projet

L'article 37 du projet vise à modifier l'article 4 de la loi du 16 janvier 2003 portant création d'une Banque-Carrefour des Entreprises, modernisation du registre de commerce, création de guichets-entreprises agréés et portant diverses mesures, lequel dispose :

« Sont enregistrées dans la Banque-Carrefour des Entreprises, des informations relatives :

1° aux personnes morales de droit belge;

2° aux personnes morales de droit étranger ou international qui disposent d'un siège en Belgique ou qui doivent se faire enregistrer en exécution d'une obligation imposée par la législation belge;

3° à toute personne physique, morale ou toute association qui en Belgique :

— soit agit en qualité d'entreprise commerciale ou artisanale;

— soit est soumise à la sécurité sociale en tant qu'employeur;

— soit est soumise à la taxe sur la valeur ajoutée;

— soit exerce une profession intellectuelle, libre ou de prestataire de services, en qualité d'indépendant;

4° ainsi qu'aux unités d'établissement des personnes visées aux 1°, 2° et 3°, pour autant que l'enregistrement de cette unité d'établissement soit nécessaire pour l'exécution de la législation belge”.

La modification projetée vise à compléter le 4° de cet article afin de dispenser la S.N.C.B. et ses deux futures filiales de l'obligation d'enregistrement, dans la Banque-Carrefour des Entreprises, des informations relatives à leurs unités d'établissement (13).

Il s'agit d'une mesure qui excède le contexte de la seule réorganisation de la S.N.C.B., tel qu'envisagé par l'article 53 de la loi-programme du 9 juillet 2004. Le Conseil d'Etat n'aperçoit dès lors pas quel est le fondement légal de l'article 37 du projet.

Article 39 du projet

1. L'article 39, §§ 1^{er} à 4, du projet, vise à modifier l'article 5 de l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, et plus particulièrement les articles 199, 200 et 208 de la loi du 21 mars 1991, précitée, tels qu'insérés par cette disposition.

L'utilisation d'un tel procédé suppose que l'article 39 du projet entre en vigueur avant l'article 5 de l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité. Si tel n'était pas le cas, il conviendrait en effet de modifier directement la loi du 21 mars 1991, précitée, et non l'arrêté du 14 juin 2004 qui la modifie.

Un examen comparé des dispositions relatives à l'entrée en vigueur du projet examiné (article 42) et de l'arrêté du 14 juin 2004 (article 20, tel que modifié lui-même par l'article 39, § 9, du projet), ne permet pas d'assurer qu'il en sera bien ainsi.

2. Artikel 39, § 2, van het ontwerp strekt tot opheffing van artikel 199, § 1, 7°, van de voormelde wet van 21 maart 1991, zoals ingevoegd bij artikel 5 van het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004, welke bepaling als volgt luidt

« Infrabel heeft tot doel, met betrekking tot het volledige Belgische net :

1° (...)

7° bijkomstig, de commerciële activiteiten die verenigbaar zijn met de taken bedoeld in 1° tot 6°, met uitsluiting van het verschaffen van spoorvervoerdiensten».

Die bepaling is de weergave van de tekst van artikel 452, § 1, 7°, van de programmawet van 22 december 2003, 'welke wet de rechtsgrond vormt van het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004. De Raad van State ziet bijgevolg noch de rechtsgrond, noch de redenen in van de opheffing, bij artikel 39, § 2, van het ontwerp, van artikel 199, § 1, 7°, van de voormelde wet van 21 maart 1991, zoals ingevoegd bij het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004.

3. Artikel 39, § 3, van het ontwerp strekt ertoe artikel 200, § 5, van de voormelde wet van 21 maart 1991, zoals ingevoegd bij artikel 5 van het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004 aldus aan te vullen dat daarin wordt bepaald dat artikel 3, § 2, 9°, van die wet niet van toepassing is op Infrabel.

Bij artikel 453, § 1, van de programmawet van 22 december 2003 wordt de Koning inderdaad gemachtigd om, wat Infrabel betreft, te voorzien in afwijkingen van de bepalingen van titel 1 van de voormelde wet van 21 maart 1991. Die machtiging is als volgt gesteld

« De infrastructuurbeheerder wordt, vanaf zijn oprichting, geregeld door de bepalingen van titel I, van voornoemde wet van 21 maart 1991, met uitzondering van de bepalingen van titel I, hoofdstukken XI en XII van dezelfde wet, en ondervoorbehoud van §§ 2 en 3 van dit artikel, van artikel 457, § 2, en van afwijkingen die de Koning kan bepalen, bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, teneinde inzonderheid het volgende te verzekeren :

1° de organisatorische en bestuurlijke onafhankelijkheid ten opzichte van de N.M.B.S. en van elke andere spoorwegonderneming;

2° de beheersautonomie volgens de beste praktijken van corporate governance, wat onder meer impliceert dat de meerderheid van de leden van het Directiecomité onafhankelijk zijn van elke spoorwegonderneming;

3° de transparantie van de financiële relaties met de Staat en de N.M.B.S.;

4° de billijke en niet-discriminerende behandeling van, de spoorwegondernemingen die toegang hebben tot de spoorweginfrastructuur».

In het verslag aan de Koning moet worden aangegeven wat de rechtvaardiging is, in het licht van de beginselen vervat in het voormelde artikel 453, § 1, van de afwijking van artikel 3, § 2, 9°, van de voormelde wet van 21 maart 1991, een afwijking die bij artikel 39, § 3, van het ontwerp wordt ingevoerd ten gunste van Infrabel.

3. Artikel 39, § 7, strekt tot invoeging van een nieuw lid tussen het eerste en het tweede lid van artikel 14, § 3, van het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004.

Wat dit punt betreft, wordt verwezen naar de bijzondere opmerking die heervoren is gemaakt bij artikel 4 van het ontwerp.

De kamer was samengesteld uit

de heren :

R. Andersen, voorzitter van Raad van State;

P. Lewalle, P. Quertainmont, staatsraden;

Mevr. A.-C. Van Geersdaele, griffier.

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

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. Jaumotte, staatsraad.

De griffier,

A.-C. VAN Geersdaele.

De voorzitter,

R. Andersen.

2. L'article 39, § 2, du projet, vise à abroger l'article 199, § 1e, 7°, de la loi du 21 mars 1991, précitée, tel qu'inséré par l'article 5 de l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité, et qui dispose :

« Infrabel a pour objet, pour l'ensemble du réseau belge :

1° (...)

7° à titre accessoire, des activités commerciales compatibles avec les tâches visées aux 1° à 6°, à l'exclusion de la fourniture de services de transport ferroviaire. »

Cette disposition reproduit le texte de l'article 452, § 1^{er}, 7°, de la loi-programme du 22 décembre 2003, loi qui constitue le fondement légal de l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité. Le Conseil d'Etat n'aperçoit dès lors ni le fondement ni la justification de la suppression, par l'article 39, § 2, du projet, de l'article 199, § 1^{er}, 7°, de la loi du 21 mars 1991, précitée, tel qu'inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité.

3. L'article 39, § 3, du projet, vise à compléter l'article 200, § 5, de la loi du 21 mars 1991, précitée, tel qu'inséré par l'article 5 de l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité, afin d'y préciser que l'article 3, § 2, 9° de la même loi n'est pas applicable à Infrabel.

L'article 453, § 1^{er}, de la loi-programme du 22 décembre 2003 habilite effectivement le Roi à établir, pour ce qui concerne Infrabel, des dérogations aux dispositions du Titre Ier de la loi du 21 mars 1991, précitée. Cette habilitation est rédigée comme suit :

« Le gestionnaire de l'infrastructure est, dès sa constitution, régi par les dispositions du titre I^{er}, de la loi du 21 mars 1991 précitée, à l'exception des dispositions du titre I^{er}, chapitres XI et XII de la même loi, et sous réserve des §§ 2 et 3 du présent article, de l'article 457, § 2, et des dérogations que le Roi peut établir, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, en vue notamment d'assurer :

1° l'indépendance organisationnelle et décisionnelle à l'égard de la S.N.C.B. et de toute autre entreprise ferroviaire;

2° l'autonomie de gestion selon les meilleures pratiques de gouvernement d'entreprises, ce qui implique notamment que la majorité des membres du Comité de Direction sont indépendants de toute entreprise ferroviaire;

3° la transparence des relations financières avec l'Etat et la S.N.C.B.;

4° le traitement équitable et non discriminatoire des entreprises ferroviaires ayant accès à l'infrastructure ferroviaire».

Il convient que le rapport au Roi indique quelle est la justification, au regard des principes exposés dans l'article 453, § 1^{er}, précité, de la dérogation à l'article 3, § 2, 9°, de la loi du 21 mars 1991, précitée, que l'article 39, § 3, du projet vise à créer au bénéfice d'Infrabel.

3. L'article 39, § 7, vise à insérer un nouvel alinéa entre les alinéas 1 et 2 de l'article 14, § 3, de l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité.

Il est renvoyé, sur ce point, à l'observation particulière formulée ci-dessus, à propos de l'article 4 du projet.

La chambre était composée de :

MM. :

R. Andersen, président du Conseil d'Etat;

P. Lewalle et P. Quertainmont, conseillers d'Etat;

Mme A.-C. Van Geersdaele, greffier.

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

XXXXXXXXXXXXXX

Le greffier,

A.-C. Van Geersdaele.

Le président,

R. Andersen.

Nota's

(1) Artikel 39, § 5, heeft, zoals het thans is gesteld, tot gevolg dat het Fonds voor Spoorweginfrastructuur omgevormd wordt tot een "gesloten" fonds, dat slechts tot doel heeft de spoorweginfrastructuur zoals die bestaat op 31 december 2007, alsook de bijbehorende schuld, aan te houden. Voor die beperking is geen afdoende rechtsgrond voorhanden in artikel 454, § 2, van de programmawet van 22 december 2003 en evenmin in artikel 452, § 1, 1°, van dezelfde wet, zoals dat gewijzigd is bij artikel 57 van de programmawet van 9 juli 2004.

(2) Vastgesteld krachtens een bij artikel 465 van de programmawet van 22 december 2003 verleende machtiging (*Belgisch Staatsblad* van 31 december 2003).

(3) *Belgisch Staatsblad* van 24 juni 2004.

(4) Aangezien de vennootschap "HST-Fin" voordien is opgegaan in de N.M.B.S.- zie de artikelen 455, § 2, van de programmawet van 22 december 2003 en 15, § 2, van het voormelde koninklijk besluit van 14 juni 2004.

(5) Zie, op dat punt, de tweede opmerking.

(6) *Belgisch Staatsblad* van 15 juli 2004, 2e editie.

(7) In verband met Infrabel kan worden opgemerkt dat de wetgever de Koning geen soortgelijke machtiging heeft gegeven als die vervat in artikel 53, 7°, van de programmawet van 9 juli 2004, aangezien artikel 453, § 5, van de programmawet van 22 december 2003 bepaalt: "De infrastructuurbeheerder vervangt de N.M.B.S. voor de toepassing van de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de materies bedoeld in artikel 452, § 1, 1° tot 6°, die onder het beheer van de spoorweginfrastructuur vallen en waarvan de lijst wordt opgesteld door de Koning".

(8) Voor het overige is artikel 4 in ruime mate gebaseerd op artikel 3 van het voormelde koninklijk besluit van 14 juni 2004, dat geen aanleiding heeft gegeven tot andere opmerkingen.

(9) Zie advies 25.79819, dat de afdeling wetgeving van de Raad van State op 20 januari 1997 heeft gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot het besluit van 6 maart 1997 van de Waalse Regering tot uitvoering van het decreet van 4 juli 1996 betreffende de integratie van vreemdelingen of van personen van buitenlandse herkomst.

(10) Op te merken, valt evenwel dat, volgens de informatie die op de website van de Europese Unie beschikbaar is, beschikking nr. 75/327/EEG waarvan in het huidige artikel 157 sprake is, niet meer van kracht is; het is dan ook normaal dat daarnaar niet meer wordt verwezen.

(11) In dit verband kan erop worden gewezen dat artikel 26 van de voormelde wet van 21 maart 1991 - in welk artikel de regels "van het gemene recht" betreffende die aangelegenheid worden vermeld - door artikel 162 van dezelfde wet niet van toepassing wordt verklaard op de N.M.B.S..

(12) Deze bepaling stelt de N.M.B.S. in staat om, inzake de besteding van een gedeelte (1/5) van de dividenden die aan HST-Fin verschuldigd zijn, af te wijken van artikel 4, § 1, 2°, van de voormelde wet van 17 maart 1997.

(13) De vestigingseenheid wordt in artikel 2, 6°, van de wet van 16 januari 2003 gedefinieerd als een "plaats die men geografisch gezien kan identificeren door een adres, waar ten minste een activiteit van de onderneming wordt uitgeoefend of van waaruit de activiteit wordt uitgeoefend".

ADVIES 37.696/4

VAN DE AFDELING WETGEVING VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 30 september 2004 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Overheidsbedrijven verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste vijf werkdagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen", heeft op 6 oktober 2004 het volgende advies gegeven:

Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, 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.

Notes

(1) L'article 39, § 5, tel qu'il est actuellement rédigé, a pour effet de transformer le Fonds de l'infrastructure ferroviaire en un fonds "fermé" dont l'objet est limité à la détention de l'infrastructure ferroviaire existante au 31 décembre 2007, ainsi que la dette y afférente. Cette limitation ne trouve pas de fondement légal suffisant dans l'article 454, § 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 et pas davantage dans l'article 452, § 1^{er}, 1°, de la même loi, tel qu'il a été modifié par l'article 57 de la loi-programme du 9 juillet 2004.

(2) Pris en vertu d'une habilitation donnée par l'article 465 de la loi-programme du 22 décembre 2003 (*Moniteur belge* du 31 décembre 2003).

(3) *Moniteur belge* du 24 juin 2004.

La société "Financière TGV" étant préalablement absorbée par la S.N.C.B. - voir les articles 455, § 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 et 15, § 2, de l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité.

Voir sur ce point la seconde observation.

(6) *Moniteur belge* du 15 juillet 2004, 2e édition.

(7) En ce qui concerne Infrabel, il peut être noté que le législateur n'a pas octroyé au Roi d'habilitation similaire à celle de l'article 53, 7°, de la loi-programme du 9 juillet 2004, l'article 453, § 5, de la loi-programme du 22 décembre 2003 disposant: Le gestionnaire de l'infrastructure est substitué à la S.N.C.B. pour l'application des dispositions légales ou réglementaires qui concernent des matières visées à l'article 452, § 1^{er}, 1° à 6°, relevant de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et dont la liste est arrêtée par le Roi".

(8) Pour le surplus, l'article 4 est largement inspiré de l'article 3 de l'arrêté royal du 14 juin 2004 précité, qui n'a pas donné lieu à d'autres observations.

(9) (Voir l'avis 25.798/9, donné le 20 janvier 1997 par la section de législation du Conseil d'Etat sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 mars 1997 portant exécution du décret du 4 juillet 1996 relatif à l'intégration des personnes étrangères ou d'origine étrangère.

(10) Il peut toutefois être noté que, d'après les informations disponibles sur le site internet de l'Union européenne, la décision n° 7513271 CEE visée dans l'article 157 actuel n'est plus en vigueur: il est donc normal qu'il n'y soit plus fait référence.

(11) A cet égard, il peut être rappelé que l'article 26 de la loi du 21 mars 1991, précitée - qui énonce les règles "de droit commun" en la matière - est rendu inapplicable à la S.N.C.B. par l'article 162 de la même loi.

(12) Cette disposition permet à la S.N.C.B. de déroger, en ce qui concerne l'affectation d'une partie (1/5) des dividendes dus à la Financière TGV, à l'article 4, § 1^{er}, 2°, de la loi du 17 mars 1997, précitée.

(13) L'unité d'établissement étant définie, à l'article 2, 6°, de la loi du 16 janvier 2003, comme étant: un "lieu d'activité, géographiquement identifiable par une adresse, ou s'exerce au moins une activité de l'entreprise ou à partir duquel elle est exercée".

AVIS 37.69614

DE LA SECTION DE LEGISLATION DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Entreprises publiques, le 30 septembre 2004, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un projet d'arrêté royal "portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges", a donné le 6 octobre 2004 l'avis suivant:

Suivant l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, 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.

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief met de adviesaanvraag als volgt :

« Wat betreft het eerste ontwerp van KB vloeit de dringende noodzakelijkheid voort uit de noodzaak om dit besluit binnen de kortst mogelijke termijnen te nemen omdat de bepalingen ervan nodig zijn voor de uitwerking van verschillende luiken van de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen die nog in de herfst moeten worden uitgevoerd, inzonderheid de oprichting van Infrabel en de dochtervennootschap transport, voorzien voor 12 oktober 2004, onderhandelingen betreffende de overgang van bepaalde obligatieleningen naar het Fonds voor spoorweginfrastructuur en de opmaak van de lijsten van activa en passiva die worden overgedragen aan Infrabel, de dochtervennootschap transport en het Fonds, die tegen 30 november 2004 moeten zijn vastgesteld. »

Overeenkomstig artikel 84, § 3, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de Raad van State, afdeling wetgeving, zijn onderzoek tot de rechtsgrond, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen vormvereisten.

Het aldus onderzochte ontwerp geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Voorgeschiedenis en onderwerp van de aan de afdeling wetgeving voorgelegde regeling

1. Het voorliggende ontwerp moet worden gezien in de context van een algemeen project tot hervorming van de NMBS, dat de volgende vier onderdelen omvat :

— oprichting, bij het bijzonderemachtenbesluit (1) van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur (2), van een instelling van openbaar nut van categorie B, "Fonds voor spoorweginfrastructuur" genaamd, bestemd om de eigendom te verkrijgen van deze infrastructuur, waaronder de HST-infrastructuur (3), en de eraan verbonden passiva,

— oprichting, door de NMBS, in het bij het voormelde koninklijk besluit ingevoerde wettelijk kader, van een dochtervennootschap, "Infrabel" genaamd, die de taken inzake het beheer van de spoorweginfrastructuur overneemt,

— oprichting, door de NMBS, van een tweede dochtervennootschap, eerst "Nieuwe NMBS" genaamd, met als doel het vervoer per spoor van reizigers en goederen,

— omvorming van de NMBS tot een holding, "NMBS Holding" genaamd.

Het ontwerp waarin de hierna onderzochte bepalingen worden ingevoegd, strekt ertoe de laatste twee onderdelen van dit algemene project uit te voeren. Daartoe steunt het op de bijzondere machten verleend aan de Koning bij de artikelen 53 tot 59 van de programmawet van 9 juli 2004 (4).

2. Een eerste ontwerp van koninklijk besluit "houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen" is om advies aan de Raad van State voorgelegd.

Deze heeft op 25 augustus 2004 advies 37.599/2/V uitgebracht.

Overeenkomstig de adviesaanvraag beperkt de afdeling Wetgeving haar onderzoek tot artikel 4, § 3, derde lid, artikel 5, in zoverre het de nieuwe artikelen 233, § 1, eerste lid, en 224, § 4, invoegt in de voormelde wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, en tot artikel 27, §§ 14, 1^o, 17 en 18, artikel 36, §§ 1 en 3, artikel 37, §§ 1, 2, 5, 6, 7, 8 en 9, en artikel 40, derde lid, die nieuw zijn tegenover het ontwerp dat aanleiding heeft gegeven tot advies 37.599/2/V.

Algemene opmerkingen

Voorafgaande vormvereisten

1. In de brief die de Inspecteur van Financiën op 23 september 2004 naar de Minister van Begroting en Overheidsbedrijven heeft gestuurd, staat dat hij het thans voorliggende ontwerp van koninklijk besluit niet heeft kunnen onderzoeken.

Er dient dus van uit te worden gegaan dat het vormvoorschrift niet op regelmatige wijze is vervuld.

2. Krachtens artikel 53, 4^o, van de programmawet van 9 juli 2004, dat de rechtsgrond van het ontwerp vormt, kan de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, alle nodige maatregelen treffen om :

« 4^o de terbeschikkingstelling van personeel van de NMBS aan de in 1^o bedoelde dochtervennootschap te regelen, met inachtneming van de uniciteit van sociale dialoog binnen de NMBS, mits voorafgaand akkoord van de Nationale Paritaire Commissie bedoeld in artikel 13 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gegeven met een meerderheid van twee derden van de uitgebrachte stemmen. »

En l'occurrence, cette motivation, telle qu'elle figure dans la lettre de demande d'avis, est la suivante :

« Wat betreft het eerste ontwerp van KB vloeit de dringende noodzakelijkheid voort uit de noodzaak om dit besluit binnen de kortst mogelijke termijnen te nemen omdat de bepalingen ervan nodig zijn voor de uitwerking van verschillende luiken van de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen die nog in de herfst moeten worden uitgevoerd, inzonderheid de oprichting van Infrabel en de dochtervennootschap transport, voorzien voor 12 oktober 2004, onderhandelingen betreffende de overgang van bepaalde obligatieleningen naar het Fonds voor spoorweginfrastructuur en de opmaak van de lijsten van activa en passiva die worden overgedragen aan Infrabel, de dochtervennootschap transport en het Fonds, die tegen 30 november 2004 moeten zijn vastgesteld. »

Le Conseil d'Etat, section de législation, se limite, conformément à l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, à examiner le fondement juridique, la compétence de l'auteur de l'acte ainsi que l'accomplissement des formalités prescrites.

Le projet ainsi examiné appelle les observations ci-après.

Objet du texte soumis à l'examen de la section de législation et antécédents

1. Le projet examiné s'inscrit dans le contexte d'une opération globale de réforme de la S.N.C.B., qui comprend les quatre volets suivants :

— création, par l'arrêté royal de pouvoirs spéciaux (1), du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire (2), d'un organisme d'intérêt public de catégorie B, dénommé "Fonds de l'infrastructure ferroviaire", et destiné à recueillir la propriété de cette infrastructure, en ce compris l'infrastructure TGV (3), et le passif y afférent,

— constitution, par la S.N.C.B., dans le cadre légal mis en place par l'arrêté royal précité, d'une filiale dénommée "Infrabel", et reprenant les tâches de gestion de l'infrastructure ferroviaire,

— constitution, par la S.N.C.B., d'une seconde filiale, dénommée dans un premier temps "Nouvelle S.N.C.B.", et ayant pour objet le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises,

transformation de la S.N.C.B. en société holding dénommée "S.N.C.B. Holding".

Le projet dans lequel sont insérées les dispositions ici examinées vise à mettre en oeuvre les deux derniers volets de cette opération globale. Il se fonde, pour ce faire, sur les pouvoirs spéciaux octroyés au Roi par les articles 53 à 59 de la loi-programme du 9 juillet 2004 (4).

2. Un premier projet d'arrêté royal "portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges" a été soumis à la consultation du Conseil d'Etat.

Celui-ci a rendu, le 25 août 2004, un avis 37.599/2/V.

Conformément à la demande d'avis, la section de législation limite son examen à l'article 4, § 3, alinéa 3, l'article 5, en ce qu'il insère les nouveaux articles 223, § 1^{er}, l'alinéa 1^{er}, et 224, § 4, dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, et l'article 27, §§ 14, 1^o, 17 et 18, l'article 36, §§ 1^{er} et 3, l'article 37, §§ 1^{er}, 2, 5, 6, 7, 8 et 9, et l'article 40, alinéa 3, nouveaux par rapport au projet qui a donné lieu à l'avis 37.599/2/V.

Observations générales

Formalités préalables

1. Le courrier adressé au Ministre du Budget et des Entreprises publiques par l'Inspecteur des Finances le 23 septembre 2004 indique que ce dernier n'a pas été en mesure d'examiner le projet d'arrêté royal actuellement examiné.

Il convient donc de considérer que la formalité n'a pas été régulièrement accomplie.

2. En vertu de l'article 53, 4^o, de la loi-programme du 9 juillet 2004, qui sert de fondement légal au projet, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre toutes les mesures utiles en vue

« 4^o de régler la mise à disposition du personnel de la S.N.C.B. à la filiale visée au 1^o, dans le respect de l'unicité du dialogue social au sein de la S.N.C.B., moyennant l'accord préalable de la Commission paritaire nationale visée à l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 portant création de la Société nationale des Chemins de fer belges, donné à la majorité des deux tiers des voix exprimées. »

Hoofdstuk V van het ontwerp regelt gedeeltelijk deze terbeschikkingstelling van het personeel van de NMBS. Het bepaalt dat de NMBS het personeel dat nodig is voor de verwezenlijking van haar opdrachten ter beschikking stelt van Nieuwe NMBS. Hoofdstuk III van de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers is evenwel niet van toepassing. De voorwaarden en nadere regels voor de terbeschikkingstelling van het personeel worden vastgesteld in een overeenkomst die wordt gesloten tussen de NMBS en Nieuwe NMBS. Deze overeenkomst, alsmede alle wijzigingen ervan, behoeven de voorafgaande goedkeuring van de Nationale Paritaire Commissie, bedoeld in artikel 13 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Het statuut van het personeel van de NMBS, met inbegrip van het vakbondsstatuut, blijft van toepassing op dit personeel.

Hieruit volgt dat de voorafgaande goedkeuring van de Nationale Paritaire Commissie, genoemd in artikel 13 van de voornoemde wet van 23 juli 1926, moet worden verkregen.

In het onderhavige geval blijkt uit de notulen van de vergadering van 3 september 2004 van de Paritaire Commissie dat deze geoordeeld heeft "eenparig een positief advies te kunnen verlenen aangaande het voorgelegde ontwerp van koninklijk besluit houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen".

Zulk een advies kan beschouwd worden als een goedkeuring in de zin van artikel 13 van de wet van 23 juli 1926.

Bijzondere opmerkingen

Artikel 4, § 3, derde lid, van het ontwerp

Deze bepaling heeft betrekking op het overschrijven, op het kantoor van hypotheekbewaring, van de overdracht, van de NMBS aan de Nieuwe NMBS, van sommige activa en passiva bestaande uit zakelijke rechten op onroerend goed.

De aandacht van de steller van het ontwerp wordt erop gevestigd dat het vormvoorschrift van de overschrijving vastgelegd in artikel 1 van de hypotheekwet, ook geldt voor andere akten dan die welke betrekking hebben op zakelijke rechten aangaande onroerende goederen.

De ontworpen bepaling zou bijgevolg gewijzigd moeten worden, zodat ze ook doelt op die andere akten.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 37, § 1, 2° en § 9, 2°, van het ontwerp.

Artikel 37, § 9, 1°, van het ontwerp (ontworpen artikel 14, § 1, 1°, van het besluit)

In deze bepaling worden de activa gedefinieerd die door de NMBS aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur worden overgedragen.

In de voorgestelde wijziging wordt de aard van die activa opgegeven: het gaat om eigendomsrechten of andere zakelijke rechten op het geheel of een deel van de spoorweginfrastructuur.

Vermits het niet onwaarschijnlijk lijkt dat de NMBS over persoonlijke rechten beschikt op het geheel of een deel van de spoorweginfrastructuur dat aan het Fonds overgedragen moet worden, dient ook die mogelijk te worden vermeld in de ontworpen bepaling.

De kamer was samengesteld uit :

Mevr. M.-L. Willot-Thomas, kamervoorzitter;

De heren :

P. Liénardy en P. Vandernoot, staatsraden;

Mevr. C. Gigot, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer D. Delvax, adjunct-auditeur.

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

De griffier,

C. Gigot.

De voorzitter,

M.-L. Willot-Thomas.

Nota's

(1) Machtiging verleend bij artikel 465 van de programmawet van 22 december 2003 (*Belgisch Staatsblad* van 31 december 2003).

(2) *Belgisch Staatsblad* van 24 juni 2004.

(3) Aangezien de vennootschap "HST-Fin" voordien is opgegaan in de NMBS - zie de artikelen 455, § 2, van de programmawet van 22 december 2003 en 15, § 2, van het koninklijk besluit van 14 juni 2004.

(4) *Belgisch Staatsblad* van 15 juli 2004, 2e uitgave.

Le chapitre V du projet règle partiellement cette mise à disposition du personnel de la S.N.C.B.. Il prévoit que la S.N.C.B. met à la disposition de la Nouvelle S.N.C.B. le personnel nécessaire à l'accomplissement de ses missions. Toutefois, le chapitre III de la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs ne s'applique pas. Les conditions et modalités de la mise à disposition du personnel seront fixées par une convention à conclure entre la S.N.C.B. et la Nouvelle S.N.C.B., cette convention, ainsi que toute modification à celle-ci devant recueillir l'accord préalable de la Commission paritaire nationale visée à l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer. Le statut du personnel de la S.N.C.B., y compris le statut syndical, reste applicable à ce personnel.

Il en résulte que l'accord préalable de la Commission paritaire nationale visée à l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 précitée doit être obtenu.

En l'espèce, il apparaît du procès verbal de la réunion du 3 septembre 2004 de la Commission paritaire que celle-ci a estimé "pouvoir rendre un avis unanimement positif concernant le projet soumis d'arrêté royal portant certaines mesures pour la réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer Belges".

Pareil avis peut être qualifié d'accord au sens de l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926.

Observations particulières

Article 4, § 3, alinéa 3 du projet

Cette disposition concerne la transcription à la conservation des hypothèques de la cession de la S.N.C.B. à la Nouvelle S.N.C.B. de certains éléments actifs et passifs consistant en droits réels sur des biens immobiliers.

L'attention de l'auteur du texte est attirée sur la circonstance que la formalité de la transcription prévue par l'article premier de la loi hypothécaire vise aussi d'autres actes que ceux portant sur des droits réels relatifs à des biens immobiliers.

La disposition en projet devrait donc être modifiée en vue de viser ces autres actes.

La même observation vaut également pour l'article 37, § 1^{er}, 2° et § 9, 2° du projet.

Article 37, § 9, 1°, du projet (article 14, § 1^{er}, 1° de l'arrêté en projet)

Cette disposition définit les actifs cédés par la S.N.C.B. au Fonds de l'infrastructure ferroviaire.

La modification proposée précise la nature de ces actifs : il s'agit de droits de propriété ou d'autres droits réels portant sur tout ou partie de l'infrastructure ferroviaire.

Dès lors qu'il ne paraît pas invraisemblable que la S.N.C.B. dispose de droits personnels sur tout ou partie de l'infrastructure ferroviaire qui doit être cédée au Fonds, il convient de prévoir cette possibilité dans la disposition en projet.

La chambre était composée de :

Mme M.-L. Willot-Thomas, président de chambre;

MM. :

P. Liénardy, P. Vandernoot, conseillers d'Etat;

Mme C. Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par M. D. Delvax, auditeur adjoint.

Le greffier,

C. Gigot.

Le président,

M.-L. Willot-Thomas.

Notes

(1) Habilitation donnée par l'article 465 de la loi-programme du 22 décembre 2003 (*Moniteur belge* du 31 décembre 2003).

(2) *Moniteur belge* du 24 juin 2004.

(3) La société "Financière TGV" étant préalablement absorbée par la S.N.C.B. - voir les articles 455, § 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 et 15, § 2, de l'arrêté royal du 14 juin 2004.

(4) *Moniteur belge* du 15 juillet 2004, 2e édition.

19 OKTOBER 2004. — Koninklijk besluit houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de programmawet van 22 december 2003, inzonderheid op artikel 452, § 1, 1°, gewijzigd bij de wet van 9 juli 2004, de artikelen 453, § 5, 454, § 2, 455, § 2, 456, § 2, en 459 en artikel 465, gewijzigd bij dezelfde wet;

Gelet op de programmawet van 9 juli 2004, inzonderheid op de artikelen 53 en 59;

Gelet op de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen, inzonderheid op de artikelen 2, tweede lid, 3, 4, eerste lid, 5, 6, derde lid, 7, derde lid, en 8, gewijzigd bij de wet van 21 maart 1991, artikel 10, eerste lid, vervangen bij de wet van 3 mei 1999 en gewijzigd bij de wetten van 2 augustus 2002 en 9 juli 2004, artikel 12, gewijzigd bij de wet van 3 mei 1999, en artikel 15, opgeheven bij de wet van 3 mei 1999 en hersteld bij de wet van 9 juli 2004;

Gelet op de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, inzonderheid op artikel 1bis, gewijzigd bij het koninklijk besluit nr. 452 van 29 augustus 1986 en vervangen bij de wet van 21 maart 1991, artikel 2, eerste lid, artikel 4, zesde lid, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 30 september 1992, artikel 13, gewijzigd bij de wetten van 4 juli 1962, 21 april 1965, 10 oktober 1967 en 21 maart 1991 en het koninklijk besluit van 30 september 1992, artikel 13bis, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004, artikel 14, gewijzigd bij de wet van 1 augustus 1960, artikel 15 en artikel 17, gewijzigd bij de wet van 1 augustus 1960;

Gelet op de gecoördineerde wetten van 19 december 1939 betreffende de kinderbijslag voor loonarbeiders, inzonderheid op artikel 56undecies, eerste lid, b), ingevoegd bij de wet van 29 april 1996 en gewijzigd bij de wet van 10 juni 1998, artikel 57, eerste lid, 2°, gewijzigd bij de wetten van 27 maart 1951, 22 december 1989 en 30 december 2001, en artikel 149, tweede lid, 1°;

Gelet op de wet van 21 mei 1955 betreffende het rust- en overlevingspensioen voor arbeiders, inzonderheid op artikel 1, tweede lid;

Gelet op de wet van 12 juli 1957 betreffende het rust- en overlevingspensioen voor bedienden, inzonderheid op de artikelen 1, tweede lid, en 11, § 2;

Gelet op de wet van 14 februari 1961 voor economische expansie, sociale vooruitgang en financieel herstel, inzonderheid op artikel 115, zesde lid, gewijzigd bij de wet van 21 mei 1991, en artikel 177, § 2, eerste lid, gewijzigd bij de wet van 30 maart 2001;

Gelet op de wet van 12 februari 1963 betreffende de inrichting van een ouderdoms- en overlevingspensioenregeling ten behoeve van de vrijwillig verzekerden, inzonderheid op artikel 1, 1°;

Gelet op de wet van 25 april 1963 betreffende het beheer van de instellingen van openbaar nut voor sociale zekerheid en sociale voorzorg, inzonderheid op de artikelen 3bis en 18, laatste lid, ingevoegd bij de wet van 29 december 1990;

Gelet op de wet van 4 juli 1966 houdende toekenning van een vakantiegeld en van een aanvullende toeslag bij het vakantiegeld aan de gepensioneerden van de openbare diensten, inzonderheid op artikel 1, eerste lid, e);

Gelet op het koninklijk besluit nr. 50 van 24 oktober 1967 betreffende het rust- en overlevingspensioen voor werknemers, inzonderheid op artikel 2, eerste lid;

Gelet op de wet van 5 augustus 1968 tot vaststelling van een zeker verband tussen de pensioenstelsels van de openbare sector en die van de privé-sector, inzonderheid op artikel 1, eerste lid, gewijzigd bij de wetten van 20 juni 1975, 25 januari 1999 en 3 februari 2003, en de artikelen 4, § 1, en 11, § 1, gewijzigd bij de wetten van 20 juni 1975 en 6 mei 2002;

Gelet op de wet van 1 april 1969 tot instelling van een gewaarborgd inkomen voor bejaarden, inzonderheid op artikel 10, eerste lid, gewijzigd bij de wet van 20 juli 1991;

Gelet op de gecoördineerde wetten van 3 juni 1970 betreffende de schadeloosstelling voor beroepsziekten, inzonderheid op artikel 2, § 1, tweede lid, c), ingevoegd bij de wet van 29 december 1990;

Gelet op de wet van 10 april 1971 op de arbeidsongevallen, inzonderheid op artikel 4, 3°, ingevoegd bij de wet van 29 december 1990;

Gelet op de wet van 24 juli 1973 tot instelling van een verplichte avondsluiting in handel, ambacht en dienstverlening, inzonderheid op artikel 4, § 1, c);

Gelet op de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel, inzonderheid op artikel 1, § 3, 1°, en artikel 8, § 1, 1°, c), vervangen bij de wet van 21 maart 1991;

19 OCTOBRE 2004. — Arrêté royal portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi-programme du 22 décembre 2003, notamment l'article 452, § 1^{er}, 1°, modifié par la loi du 9 juillet 2004, les articles 453, § 5, 454, § 2, 455, § 2, 456, § 2, et 459 et l'article 465, modifié par la même loi;

Vu la loi-programme du 9 juillet 2004, notamment les articles 53 et 59;

Vu la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer, notamment les articles 2, alinéa 2, 3, 4, premier alinéa, 5, 6, alinéa 3, 7, alinéa 3, et 8, modifiés par la loi du 21 mars 1991, l'article 10, premier alinéa, remplacé par la loi du 3 mai 1999 et modifié par les lois des 2 août 2002 et 9 juillet 2004, l'article 12, modifié par la loi du 3 mai 1999, et l'article 15, abrogé par la loi du 3 mai 1999 et rétabli par la loi du 9 juillet 2004;

Vu la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges, notamment l'article 1bis, modifié par l'arrêté royal n° 452 du 29 août 1986 et remplacé par la loi du 21 mars 1991, l'article 2, premier alinéa, l'article 4, alinéa 6, modifié par l'arrêté royal du 30 septembre 1992, l'article 13, modifié par les lois des 4 juillet 1962, 21 avril 1965, 10 octobre 1967 et 21 mars 1991 et l'arrêté royal du 30 septembre 1992, l'article 13bis, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004, l'article 14, modifié par la loi du 1^{er} août 1960, l'article 15 et l'article 17, modifié par la loi du 1^{er} août 1960;

Vu les lois coordonnées du 19 décembre 1939 relatives aux allocations familiales pour travailleurs salariés, notamment l'article 56undecies, premier alinéa, b), inséré par la loi du 29 avril 1996 et modifié par la loi du 10 juin 1998, l'article 57, premier alinéa, 2°, modifié par les lois des 27 mars 1951, 22 décembre 1989 et 30 décembre 2001, et l'article 149, alinéa 2, 1°;

Vu la loi du 21 mai 1955 relative à la pension de retraite et de survie des ouvriers, notamment l'article 1^{er}, alinéa 2;

Vu la loi 12 juillet 1957 relative à la pension de retraite et de survie des employés, notamment les articles 1^{er}, alinéa 2, et 11, § 2;

Vu la loi du 14 février 1961 d'expansion économique, de progrès social et de redressement financier, notamment l'article 115, alinéa 6, modifié par la loi du 21 mai 1991, et l'article 177, § 2, premier alinéa, modifié par la loi du 30 mars 2001;

Vu la loi du 12 février 1963 relative à l'organisation d'un régime de pension de retraite et de survie au profit des assurés libres, notamment l'article 1^{er}, 1°;

Vu la loi du 25 avril 1963 sur la gestion des organismes d'intérêt public de sécurité sociale et de prévoyance sociale, notamment les articles 3bis et 18, dernier alinéa, insérés par la loi du 29 décembre 1990;

Vu la loi du 4 juillet 1966 accordant un pécule de vacances et un pécule complémentaire au pécule de vacances aux pensionnés des services publics, notamment l'article 1^{er}, premier alinéa, e);

Vu l'arrêté royal n° 50 du 24 octobre 1967 relatif à la pension de retraite et de survie des travailleurs salariés, notamment l'article 2, premier alinéa;

Vu la loi du 5 août 1968 établissant certaines relations entre les régimes de pensions du secteur public et ceux du secteur privé, notamment l'article 1^{er}, premier alinéa, modifié par les lois des 20 juin 1975, 25 janvier 1999 et 3 février 2003, et les articles 4, § 1^{er}, et 11, § 1^{er}, modifiés par les lois des 20 juin 1975 et 6 mai 2002;

Vu la loi du 1^{er} avril 1969 instituant un revenu garanti aux personnes âgées, notamment l'article 10, premier alinéa, modifié par la loi du 20 juillet 1991;

Vu les lois coordonnées du 3 juin 1970 relatives à la réparation des dommages résultant des maladies professionnelles, notamment l'article 2, § 1^{er}, alinéa 2, c), inséré par la loi du 29 décembre 1990;

Vu la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail, notamment l'article 4, 3°, inséré par la loi du 29 décembre 1990;

Vu la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services, notamment l'article 4, § 1^{er}, c);

Vu la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités, notamment l'article 1^{er}, § 3, 1°, et l'article 8, § 1^{er}, 1°, c), remplacé par la loi du 21 mars 1991;

Gelet op de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, inzonderheid op artikel 38, § 3bis, zesde lid, ingevoegd bij koninklijk besluit nr. 401 van 18 april 1986;

Gelet op de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, inzonderheid op artikel 10, § 1, eerste lid, gewijzigd bij de wet van 21 maart 1991 en het koninklijk besluit van 18 februari 1997;

Gelet op de wet van 20 juli 1990 tot instelling van een flexibele pensioenleeftijd voor werknemers en tot aanpassing van de werknemerspensioenen aan de evolutie van het algemeen welzijn, inzonderheid op artikel 3, § 1, eerste lid, a), derde gedachtestreepje, gewijzigd bij de wet van 29 december 1990;

Gelet op de wet van 29 december 1990 houdende sociale bepalingen, inzonderheid op artikel 205, gewijzigd bij de wet van 21 maart 1991;

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, inzonderheid op artikel 1, § 4, 2°, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 30 september 1992, de artikelen 18, § 2, derde lid, 22, § 1, eerste lid, 6°, 30, § 6, 49 en 155, artikel 156, gewijzigd bij de wet van 22 maart 2002, de artikelen 157 tot 160, artikel 161, opgeheven bij het koninklijk besluit van 5 februari 1997 en hersteld bij de wet van 22 maart 2002, artikel 161bis, ingevoegd bij dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 24 december 2002 en vervangen bij de wet van 22 december 2003, artikel 161ter, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002 en gewijzigd bij de wetten van 24 december 2002 en 9 juli 2004, de artikelen 161quater en 161quinquies, ingevoegd bij dezelfde wet, artikel 162, vervangen bij dezelfde wet, artikel 162bis, ingevoegd bij dezelfde wet, artikel 162ter, tweede lid, ingevoegd bij de wet van 24 december 2002, artikel 162quater, ingevoegd bij dezelfde wet en gewijzigd bij de wet van 24 december 2002, en de artikelen 162quinquies, 162sexies, 162nonies, 162decies en 162undecies, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002;

Gelet op de wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen, inzonderheid op artikel 68, § 6, eerste lid, 4°;

Gelet op de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, inzonderheid op de artikelen 6 en 32, eerste lid, 10°, artikel 118, gewijzigd bij de wet van 24 december 1999, en artikel 187, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 maart 1997;

Gelet op de wet van 17 maart 1997 betreffende de financiering van het HST-project, gewijzigd bij de wetten van 3 mei 1999, 2 januari 2001 en 22 december 2003;

Gelet op de wet van 17 november 1998 houdende integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwepolitie in de rijkswacht, inzonderheid op artikel 20, eerste lid;

Gelet op de wet van 22 maart 2001 tot instelling van een inkomensgarantie voor ouderen, inzonderheid op artikel 12, eerste lid;

Gelet op de wet van 30 maart 2001 betreffende het pensioen van het personeel van de politiediensten en hun rechthebbenden, inzonderheid op artikel 10, laatste lid, ingevoegd bij de wet van 3 februari 2003;

Gelet op de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, inzonderheid op artikel 12, tweede lid;

Gelet op de programmawet van 24 december 2002, inzonderheid op artikel 493;

Gelet op het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, inzonderheid op artikel 48, vervangen bij het koninklijk besluit van 11 juni 2004, artikel 98, eerste en derde lid, en artikel 100, tweede lid, vervangen bij het koninklijk besluit van 11 juni 2004;

Gelet op het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur, inzonderheid op de artikelen 3, §§ 4 en 5, tweede lid, 5, 7, 8, § 1, 10, tweede lid, 14, 16 en 20;

Gelet op het advies van de Nationale Paritaire Commissie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gegeven op 3 september 2004;

Gelet op de adviezen van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 15 oktober 2004;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting van 15 oktober 2004;

Gelet op het advies van de Raad van State, gegeven op 25 augustus 2004, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Gelet op het advies van de Raad van State, gegeven op 6 oktober 2004, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van dezelfde wetten over artikel 4, § 3, derde lid, artikel 5, in zoverre het de nieuwe artikelen 223, § 1, eerste lid, en 224, § 4, in voornoemde wet van 21 maart 1991 invoegt, en artikel 27, §§ 14, 1°, 17 en 18, artikel 36, §§ 1 en 3, artikel 37, §§ 1, 2, 5, 6, 7, 8 en 9, en artikel 40, derde lid;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Vu la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, notamment l'article 38, § 3bis, alinéa 6, inséré par l'arrêté royal n° 401 du 18 avril 1986;

Vu la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, notamment l'article 10, § 1^{er}, premier alinéa, modifié par la loi du 21 mars 1991 et l'arrêté royal du 18 février 1997;

Vu la loi du 20 juillet 1990 instaurant un âge flexible de la retraite pour les travailleurs salariés et adaptant les pensions des travailleurs salariés à l'évolution du bien-être général, notamment l'article 3, § 1^{er}, premier alinéa, a), troisième tiret, modifié par la loi du 29 décembre 1990;

Vu la loi du 29 décembre 1990 portant des dispositions sociales, notamment l'article 205, modifié par la loi du 21 mars 1991;

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment l'article 1^{er}, § 4, 2°, inséré par l'arrêté royal du 30 septembre 1992, les articles 18, § 2, alinéa 3, 22, § 1^{er}, premier alinéa, 6°, 30, § 6, 49 et 155, l'article 156, modifié par la loi du 22 mars 2002, les articles 157 à 160, l'article 161, abrogé par l'arrêté royal du 5 février 1997 et rétabli par la loi du 22 mars 2002, l'article 161bis, inséré par la même loi, modifié par la loi du 24 décembre 2002 et remplacé par la loi du 22 décembre 2003, l'article 161ter, inséré par la loi du 22 mars 2002 et modifié par les lois des 24 décembre 2002 et 9 juillet 2004, les articles 161quater et 161quinquies, insérés par la même loi, l'article 162, remplacé par la même loi, l'article 162bis, inséré par la même loi, l'article 162ter, alinéa 2, inséré par la loi du 24 décembre 2002, l'article 162quater, inséré par la même loi et modifié par la loi du 24 décembre 2002, et les articles 162quinquies, 162sexies, 162nonies, 162decies et 162undecies, insérés par la loi du 22 mars 2002;

Vu la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales, notamment l'article 68, § 6, premier alinéa, 4°;

Vu la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, notamment les articles 6 et 32, premier alinéa, 10°, l'article 118, modifié par la loi du 24 décembre 1999, et l'article 187, modifié par l'arrêté royal du 17 mars 1997;

Vu la loi du 17 mars 1997 relative au financement du projet TGV, modifiée par les lois des 3 mai 1999, 2 janvier 2001 et 22 décembre 2003;

Vu la loi du 17 novembre 1998 portant intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie, notamment l'article 20, premier alinéa;

Vu la loi du 22 mars 2001 instituant la garantie de revenus aux personnes âgées, notamment l'article 12, premier alinéa;

Vu la loi du 30 mars 2001 relative à la pension du personnel des services de police et de leurs ayants droit, notamment l'article 10, dernier alinéa, inséré par la loi du 3 février 2003;

Vu la loi du 22 mars 2002 portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment l'article 12, alinéa 2;

Vu la loi-programme du 24 décembre 2002, notamment l'article 493;

Vu l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, notamment l'article 48, remplacé par l'arrêté royal du 11 juin 2004, l'article 98, premier et troisième alinéas, et l'article 100, alinéa 2, remplacé par l'arrêté royal du 11 juin 2004;

Vu l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, notamment les articles 3, §§ 4 et 5, alinéa 2, 5, 7, 8, § 1^{er}, 10, alinéa 2, 14, 16 et 20;

Vu l'avis de la Commission paritaire nationale de la Société nationale des Chemins de fer belges, donné le 3 septembre 2004;

Vu les avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 15 octobre 2004;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 15 octobre 2004;

Vu l'avis du Conseil d'Etat, donné le 25 août 2004, en application de l'article 84, § 1^{er}, premier alinéa, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Vu l'avis du Conseil d'Etat, donné le 6 octobre 2004, en application de l'article 84, § 1^{er}, premier alinéa, 2°, des mêmes lois sur l'article 4, § 3, alinéa 3, l'article 5, en ce qu'il insère les nouveaux articles 223, § 1^{er}, premier alinéa, et 224, § 4, dans la loi du 21 mars 1991 précitée, et l'article 27, §§ 14, 1°, 17 et 18, l'article 36, §§ 1^{er} et 3, l'article 37, §§ 1^{er}, 2, 5, 6, 7, 8 et 9, et l'article 40, alinéa 3;

Vu l'urgence;

Overwegende dat de dringende noodzakelijkheid voortvloeit uit de noodzaak om dit besluit binnen de kortst mogelijke termijnen te nemen omdat de bepalingen ervan nodig zijn voor de uitwerking van verschillende luiken van de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen die nog in de herfst moeten worden uitgevoerd, inzonderheid de oprichting van Infrabel en de dochtervennootschap transport, voorzien voor 12 oktober 2004, onderhandelingen betreffende de overgang van bepaalde obligatieleningen naar het Fonds voor spoorweginfrastructuur en de opmaak van de lijsten van activa en passiva die worden overgedragen aan Infrabel, de dochtervennootschap transport en het Fonds, die tegen 30 november 2004 moeten zijn vastgesteld;

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën, Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Onze Minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid, Onze Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, Onze Minister van Middenstand en Landbouw, Onze Minister van Werk, Onze Minister van Mobiliteit en Onze Minister van Pensioenen en op het advies van Onze in Raad vergaderde ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — *Onderneming voor spoorvervoer*

Afdeling 1. — Omzetting
in naamloze vennootschap van publiek recht

Artikel 1. Op de datum van inwerkingtreding van het koninklijk besluit bedoeld in artikel 2 wordt de dochtervennootschap die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (hierna de « N.M.B.S. » genoemd) is opgericht met de naam « Nieuwe N.M.B.S. » en met als doel het vervoer per spoor van reizigers en goederen, ingedeeld bij de autonome overheidsbedrijven bedoeld in artikel 1, § 4, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Op dezelfde datum wordt Nieuwe N.M.B.S., zonder onderbreking van de continuïteit van haar rechtspersoonlijkheid, een naamloze vennootschap van publiek recht, beheerd door dezelfde wet.

Art. 2. Binnen dertig dagen vanaf de inwerkingtreding van dit besluit, stelt de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad :

1° de statuten van Nieuwe N.M.B.S. vast die gelden vanaf haar omzetting in naamloze vennootschap van publiek recht;

2° de voorlopige regels vast betreffende de aangelegenheden bedoeld in artikel 3, § 2, van voornoemde wet van 21 maart 1991, die gelden als eerste beheerscontract tot de inwerkingtreding van het beheerscontract gesloten overeenkomstig artikel 4 van dezelfde wet.

Art. 3. De artikelen 37, 38, 39, § 1, 48 en 49 van voornoemde wet van 21 maart 1991 zijn niet van toepassing op Nieuwe N.M.B.S.. Boek XII van het Wetboek van vennootschappen is niet van toepassing op haar omzetting in naamloze vennootschap van publiek recht overeenkomstig dit besluit. Artikel 214, § 1, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 is van toepassing op deze omzetting.

Art. 4. § 1. De N.M.B.S. brengt in Nieuwe N.M.B.S. de volgende activa en passiva in :

1° de activa die betrekking hebben op de activiteiten van de N.M.B.S. inzake vervoer per spoor van reizigers en goederen, en waarvan de lijst door de Koning wordt bepaald bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad;

2° de schulden en andere passiva waarvan de lijst door de Koning wordt bepaald bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad.

Deze inbreng wordt vergoed door aandelen in het kapitaal van Nieuwe N.M.B.S..

§ 2. De inbreng bedoeld in § 1 brengt van rechtswege de overdracht aan Nieuwe N.M.B.S. mee van de activa en passiva die er deel van uitmaken. De inbreng heeft uitwerking op 1 januari 2005. Hij is tegenstelbaar aan derden vanaf de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van een bericht dat de inbreng bevestigt.

Zo leningen of andere financiële schulden die deel uitmaken van de inbreng bedoeld in § 1, niet kunnen worden overgedragen aan Nieuwe N.M.B.S. met bevrijding van de N.M.B.S. van haar verbintenissen, wordt de overdracht van de betreffende verbintenissen en lasten aan Nieuwe N.M.B.S. tot stand gebracht door een andere techniek met evenwaardig resultaat.

§ 3. Uiterlijk op 30 november 2004 stelt de Koning de lijsten vast bedoeld in § 1, eerste lid.

Considérant que cette urgence découle de la nécessité de prendre le présent arrêté dans les délais les plus brefs dans la mesure où ses dispositions sont nécessaires pour la mise en oeuvre de plusieurs volets de la réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges qui doivent encore être mis en place à l'automne, notamment la constitution d'Infrabel et de la filiale de transport, prévue pour le 12 octobre 2004, des négociations portant sur le transfert de certains emprunts obligataires au Fonds de l'infrastructure ferroviaire et l'établissement des listes des actifs et passifs à transférer à Infrabel, à la filiale de transport et au Fonds qui doivent être arrêtées pour le 30 novembre 2004;

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances, de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget et des Entreprises publiques, de Notre Ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique, de Notre Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, de Notre Ministre des Classes moyennes et de l'Agriculture, de Notre Ministre de l'Emploi, de Notre Ministre de la Mobilité et de Notre Ministre des Pensions et de l'avis de Nos ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. — *Entreprise de transport ferroviaire*

Section 1^{re}. — Transformation
en société anonyme de droit public

Article 1^{er}. A la date d'entrée en vigueur de l'arrêté royal visé à l'article 2, la filiale constituée par la Société nationale des Chemins de fer belges (ci-après dénommée la « S.N.C.B. ») sous la dénomination « Nouvelle S.N.C.B. » et ayant pour objet le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises est classée parmi les entreprises publiques autonomes visées à l'article 1^{er}, § 4, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. A la même date, la Nouvelle S.N.C.B. devient, sans solution de continuité de sa personnalité juridique, une société anonyme de droit public régie par la même loi.

Art. 2. Dans les trente jours de l'entrée en vigueur du présent arrêté, le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, établit :

1° les statuts de la Nouvelle S.N.C.B. applicables à partir de sa transformation en société anonyme de droit public;

2° les règles provisoires concernant les matières visées à l'article 3, § 2, de la loi du 21 mars 1991 précitée, qui valent comme premier contrat de gestion jusqu'à l'entrée en vigueur du contrat de gestion conclu conformément à l'article 4 de la même loi.

Art. 3. Les articles 37, 38, 39, § 1^{er}, 48 et 49 de la loi du 21 mars 1991 précitée ne s'appliquent pas à la Nouvelle S.N.C.B.. Le livre XII du Code des sociétés ne s'applique pas à sa transformation en société anonyme de droit public conformément au présent arrêté. L'article 214, § 1^{er}, premier alinéa, du Code des impôts sur les revenus 1992 s'applique à cette transformation.

Art. 4. § 1^{er}. La S.N.C.B. apporte à la Nouvelle S.N.C.B. les actifs et passifs suivants :

1° les actifs se rapportant aux activités de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises de la S.N.C.B., dont la liste est établie par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres;

2° les dettes et autres passifs dont la liste est établie par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

Cet apport est rémunéré par des actions représentatives du capital de la Nouvelle S.N.C.B..

§ 2. L'apport visé au § 1^{er} entraîne de plein droit le transfert à la Nouvelle S.N.C.B. des actifs et passifs qui en font partie. Il sort ses effets le 1^{er} janvier 2005. Il est opposable aux tiers dès la publication au *Moniteur belge* d'un avis confirmant sa réalisation.

Dans l'hypothèse où des emprunts ou d'autres dettes financières faisant partie de l'apport visé au § 1^{er} ne pourraient pas être transférés à la Nouvelle S.N.C.B. en libérant la S.N.C.B. de ses obligations, le transfert des obligations et charges y afférentes à la Nouvelle S.N.C.B. sera réalisé par toute autre technique à effet équivalent.

§ 3. Le Roi arrête les listes visées au § 1^{er}, premier alinéa, au plus tard le 30 novembre 2004.

Deze lijsten worden neergelegd ter griffie van de rechtbank van koophandel te Brussel, waar eenieder er kosteloos kennis van kan nemen en er een volledige of gedeeltelijke kopie van kan bekomen mits betaling van de griffierechten.

Indien de activa bedoeld in § 1, eerste lid, 1°, zakelijke rechten op onroerende goederen omvatten, worden deze beschreven in een bijzondere afdeling van de lijst van activa. Deze lijst geldt als akte tot overdracht of vestiging van die rechten. De bijzondere afdeling van de lijst wordt overgeschreven in het daartoe bestemd register op elk kantoor van bewaring der hypotheeken in wiens ambtsgebied de betrokken onroerende goederen zijn gelegen. De termijn voor de overschrijving loopt vanaf 1 januari 2005.

Titel III van boek XI van het Wetboek van vennootschappen is niet van toepassing op de inbreng bedoeld in § 1.

§ 4. In afwijking van artikel 23 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, wordt de vergunning van spoorwegonderneming van de N.M.B.S. vanaf 1 januari 2005 aan Nieuwe N.M.B.S. overgedragen. Hetzelfde geldt voor het veiligheidsattest bedoeld in artikel 37 van hetzelfde besluit en voor de spoorweginfrastructuurcapaciteit toegewezen aan de N.M.B.S.. De artikelen 32 en 34 van hetzelfde besluit zijn niet van toepassing op de reorganisatieverrichtingen bedoeld in dit besluit of in het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur.

§ 5. De inbreng bedoeld in § 1 is vrijgesteld van elke belasting. De Koning regelt, bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, de wijze waarop deze vrijstelling geschiedt.

Afdeling 2. — Wijziging van de wet van 21 maart 1991

Art. 5. In voornoemde wet van 21 maart 1991 wordt een titel IX ingevoegd, die luidt als volgt :

» Titel IX. — Nieuwe N.M.B.S.

HOOFDSTUK I. — Doel en opdrachten van openbare dienst

Art. 216. Nieuwe N.M.B.S. 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. 217. Nieuwe N.M.B.S. heeft tot doel :

- 1° het vervoer per spoor van reizigers en goederen;
- 2° het vervoer van goederen in het algemeen en de logistieke diensten die daarmee verband houden;
- 3° de verwerving, de bouw, het onderhoud, het beheer en de financiering van rollend spoorwagematerieel.

Nieuwe N.M.B.S. kan, zelf of via deelneming in bestaande of op te richten Belgische, buitenlandse of internationale instellingen, 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 maatschappelijk doel te kunnen bevorderen.

Art. 218. De opdrachten van openbare dienst van Nieuwe N.M.B.S. omvatten :

- 1° het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, 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 prestaties die Nieuwe N.M.B.S. moet leveren voor de behoeften van de Natie.

Art. 219. § 1. De raad van bestuur van de Nieuwe N.M.B.S. stelt het in artikel 26 bedoeld 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 spoorwagennet en de onthaalpunten;

Ces 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.

Si les actifs visés au § 1^{er}, premier alinéa, 1°, comprennent des droits réels portant sur des biens immeubles, ceux-ci sont décrits dans une section particulière de la liste des actifs. Cette liste vaudra acte translatif ou constitutif de ces droits. La section particulière de la liste est transcrite sur le registre approprié dans chaque bureau de conservation des hypothèques dans le ressort duquel les biens immeubles en question sont situés. Le délai pour la transcription court à partir du 1^{er} janvier 2005.

Le titre III du livre XI du Code des sociétés ne s'applique pas à l'apport visé au § 1^{er}.

§ 4. Par dérogation à l'article 23 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la licence d'entreprise ferroviaire de la S.N.C.B. est transférée à la Nouvelle S.N.C.B. à partir du 1^{er} janvier 2005. Il en est de même du certificat de sécurité visé à l'article 37 du même arrêté et des capacités de l'infrastructure ferroviaire affectées à la S.N.C.B.. Les articles 32 et 34 du même arrêté ne s'appliquent pas aux réformes visées au présent arrêté ou à l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

§ 5. L'apport visé au § 1^{er} est exonéré de tout impôt. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les modalités suivant lesquelles s'opère cette exonération.

Section 2. — Modification de la loi du 21 mars 1991

Art. 5. Il est inséré un titre IX dans la loi du 21 mars 1991 précitée, rédigé comme suit :

» Titre IX. — Nouvelle S.N.C.B.

CHAPITRE Ier. — Objet et missions de service public

Art. 216. La Nouvelle S.N.C.B. 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. 217. La nouvelle S.N.C.B. a pour objet :

- 1° le transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer;
- 2° le transport de marchandises en général et les services de logistique y relatifs;
- 3° l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et le financement de matériel roulant ferroviaire.

La Nouvelle S.N.C.B. peut, par elle-même ou par voie de participation à des organismes existants ou à créer, belges, étrangers ou internationaux, faire toutes opérations commerciales, industrielles ou financières se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet social ou qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la réalisation ou le développement, 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 social, la fabrication et la vente de biens ou services ayant trait directement ou indirectement à l'activité ferroviaire.

Art. 218. Les missions de service public de la Nouvelle S.N.C.B. comprennent :

- 1° le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, 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° les prestations que la Nouvelle S.N.C.B. est tenue de fournir pour les besoins de la Nation.

Art. 219. § 1^{er}. Le conseil d'administration de la Nouvelle S.N.C.B. établit le plan d'entreprise visé à l'article 26 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° de investeringen in rollend materieel en in de onthaalzones voor reizigers in de stations, alsook de middelen voor de financiering van deze investeringen;

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 Nieuwe N.M.B.S. behoren.

§ 3. 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° tot 4°, als noodzakelijk deel voor de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst van Nieuwe N.M.B.S., goedgekeurd door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, na raadpleging van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (hierna de « N.M.B.S. » genoemd).

§ 4. 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.

§ 5. Nieuwe N.M.B.S. stelt een vervoersplan op in uitvoering van het beheerscontract. Elke significante wijziging aan dit plan behoeft de goedkeuring van de Ministerraad.

HOOFDSTUK II. — Financiële en boekhoudkundige bepalingen

Art. 220. Artikel 40, § 2, is niet van toepassing op Nieuwe N.M.B.S..

Art. 221. § 1. Dit artikel zet artikel 9(4) om van richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, ingevoegd bij de richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001.

§ 2. Onverminderd artikel 27, § 1, houdt Nieuwe N.M.B.S. in haar interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan voor haar activiteiten met betrekking tot het goederenvervoer per spoor. De bijlage bij de jaarrekening van Nieuwe N.M.B.S. bevat een afzonderlijke balans en resultatenrekening 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.

HOOFDSTUK III. — Bestuur

Art. 222. De artikelen 18 tot 23 zijn niet van toepassing op Nieuwe N.M.B.S..

Art. 223. § 1. De raad van bestuur is samengesteld uit maximum tien leden, met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder. Het aantal bestuurders wordt bepaald door de statuten.

Ten minste één derde van de bestuurders moet van het andere geslacht zijn dan dat van de andere bestuurders.

§ 2. De bestuurders worden benoemd door de algemene vergadering van aandeelhouders.

Indien de Staat aandelen van Nieuwe N.M.B.S. bezit, benoemt de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, een aantal bestuurders in verhouding tot het aantal stemmen dat verbonden is aan de aandelen in het bezit van de Staat. De overige bestuurders worden daarna benoemd door de andere aandeelhouders.

De bestuurders worden gekozen op grond van de complementariteit van hun competentie inzake financiële analyse, boekhoudkundig beheer, juridische aspecten, kennis van de vervoersector, deskundigheid inzake mobiliteit, personeelsbeheer en sociale relaties.

De bestuurders worden benoemd voor een termijn van zes jaar en zijn hervербekbaar. De door de Koning benoemde bestuurders kunnen slechts door de Koning worden ontslagen, bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad.

§ 3. Wanneer een plaats van bestuurder openvalt, hebben de overblijvende bestuurders het recht om voorlopig in de vacature te voorzien tot een definitieve benoeming gebeurt overeenkomstig § 2.

§ 4. Bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, benoemt de Koning de voorzitter van de raad van bestuur onder de bestuurders. De voorzitter van de raad van bestuur behoort tot een andere taalrol dan de gedelegeerd bestuurder.

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

2° les investissements dans du matériel roulant et dans les zones d'accueil des voyageurs dans les gares, ainsi que les moyens de financement de ces investissements;

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 Nouvelle S.N.C.B..

§ 3. 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° à 4°, en tant que partie nécessaire à l'exécution des missions de service public de la Nouvelle S.N.C.B., sont approuvés par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, après consultation de la Société nationale des Chemins de fer belges (ci-après dénommée la « S.N.C.B. »).

§ 4. 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.

§ 5. La Nouvelle S.N.C.B. 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.

CHAPITRE II. — Dispositions financières et comptables

Art. 220. L'article 40, § 2, n'est pas applicable à la Nouvelle S.N.C.B..

Art. 221. § 1^{er}. Le présent article transpose l'article 9(4) de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, inséré par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001.

§ 2. Sans préjudice de l'article 27, § 1^{er}, la Nouvelle S.N.C.B. 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 Nouvelle S.N.C.B. 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.

CHAPITRE III. — Gestion

Art. 222. Les articles 18 à 23 ne sont pas applicables à la Nouvelle S.N.C.B..

Art. 223. § 1^{er}. Le conseil d'administration est composé de dix membres au plus, en ce compris l'administrateur délégué. Le nombre d'administrateurs est fixé par les statuts.

Un tiers des administrateurs au moins doivent être de sexe différent que les autres administrateurs.

§ 2. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires.

Si l'Etat détient des actions de la Nouvelle S.N.C.B., le Roi nomme, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, un nombre d'administrateurs proportionnel aux droits de vote attachés aux actions détenues par l'Etat. Les autres administrateurs sont ensuite nommés par les autres actionnaires.

Les administrateurs sont choisis en fonction de la complémentarité de leurs compétences telles que l'analyse financière, la gestion comptable, les aspects juridiques, la connaissance du secteur du transport, l'expertise en matière de mobilité, la gestion du personnel et les relations sociales.

Les administrateurs sont nommés pour un terme de six ans et sont rééligibles. Les administrateurs nommés par le Roi ne peuvent être révoqués que par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

§ 3. En cas de vacance d'un mandat d'administrateur, les administrateurs restants ont le droit d'y pourvoir provisoirement jusqu'à ce qu'une nomination définitive intervienne conformément au § 2.

§ 4. Le Roi nomme, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, le président du conseil d'administration parmi les administrateurs. Le président du conseil d'administration appartient à un autre rôle linguistique que l'administrateur délégué.

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

De voorzitter kan te allen tijde ter plaatse kennis nemen van de boeken, correspondentie, notulen en in het algemeen van alle documenten en geschriften van Nieuwe N.M.B.S.. Hij kan van de leden van het directiecomité, de gemachtigden en de personeelsleden van Nieuwe N.M.B.S. alle ophelderingen of inlichtingen vorderen en alle verificaties verrichten die hij nodig acht voor de uitoefening van zijn mandaat. Hij kan zich laten bijstaan door een deskundige, op kosten van de vennootschap.

Art. 224. § 1. Het directiecomité is belast met het dagelijks bestuur en de vertegenwoordiging wat dit bestuur aangaat, alsmede met de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur.

De leden van het directiecomité vormen een college.

Zij kunnen de 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.

§ 2. Het directiecomité wordt voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder. De raad van bestuur bepaalt het aantal overige leden van het directiecomité en benoemt deze leden op voordracht van de gedelegeerd bestuurder en na advies van het benoemings- en bezoldigingscomité.

De andere leden van het directiecomité dan de gedelegeerd bestuurder worden ontslagen door de raad van bestuur.

Alle leden van het directiecomité vervullen een voltijdse functie binnen Nieuwe N.M.B.S.. Met uitzondering van de gedelegeerd bestuurder mogen zij niet de hoedanigheid van bestuurder van Nieuwe N.M.B.S. hebben.

§ 3. De gedelegeerd bestuurder wordt benoemd door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, voor een hernieuwbare termijn van zes jaar. Hij wordt ontslagen door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad.

§ 4. Nieuwe N.M.B.S. wordt geldig vertegenwoordigd jegens derden en in rechte door de gedelegeerd bestuurder en de daartoe door de raad van bestuur aangewezen algemeen directeur, die gezamenlijk optreden.

Alle akten van bestuur of akten die de vennootschap verbinden, worden gezamenlijk ondertekend door de gedelegeerd bestuurder en de daartoe door de raad van bestuur aangewezen algemeen directeur. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de akten waarvan de goedkeuringswijze afwijkt van deze § 4.

De gedelegeerd bestuurder behoort tot een andere taalrol dan deze van de algemeen directeur.

Art. 225. Bij de uitoefening van hun mandaat en in acht genomen de belangen van de vennootschap, zijn de leden van de organen van Nieuwe N.M.B.S. gehouden tot discretie.

Art. 226. § 1. De algemene vergadering stelt de bezoldiging van de leden van de raad van bestuur vast op voorstel van het benoemings- en bezoldigingscomité. De vergadering 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.

§ 2. De rechten, met inbegrip van de bezoldiging, en plichten van de gedelegeerd bestuurder en van de andere leden van het directiecomité, enerzijds, en van Nieuwe N.M.B.S., anderzijds, worden geregeld door een bijzondere overeenkomst tussen de partijen. Bij de onderhandelingen over deze overeenkomst wordt Nieuwe N.M.B.S. vertegenwoordigd door haar raad van bestuur met uitzondering van de gedelegeerd bestuurder. Overeenkomstig artikel 228, § 2, tweede lid, wint de raad van bestuur de voorstellen van het benoemings- en bezoldigingscomité in met betrekking tot de bezoldiging en de voordelen toe te kennen aan de gedelegeerd bestuurder en aan de andere leden van het directiecomité.

De gedelegeerd bestuurder of het lid van het directiecomité dat zich, op het ogenblik van zijn benoeming, in een statutaire band bevindt met de Staat of enige andere rechtspersoon van publiek recht die onder de Staat ressorteert, wordt van rechtswege ter beschikking gesteld overeenkomstig de bepalingen van het betrokken statuut voor de hele duur van het mandaat van de betrokkene bij Nieuwe N.M.B.S.. Gedurende deze periode behoudt hij evenwel zijn rechten op bevordering en op loonsverhoging.

Le président peut, à tout moment, prendre connaissance, sans déplacement, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et généralement de tous les documents et de toutes les écritures de la Nouvelle S.N.C.B.. Il peut requérir des membres du comité de direction, des agents et des préposés de la Nouvelle S.N.C.B. toutes les explications ou informations et procéder à toutes les vérifications qui lui paraissent nécessaires pour l'exécution de son mandat. Il peut se faire assister par un expert, aux frais de la société.

Art. 224. § 1^{er}. 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.

§ 2. Le comité de direction est présidé par l'administrateur délégué. Le conseil d'administration fixe le nombre des autres membres du comité de direction et nomme ceux-ci sur proposition de l'administrateur délégué et après avis du comité de nominations et de rémunération.

Les membres du comité de direction autres que l'administrateur délégué sont révoqués par le conseil d'administration.

Tous les membres du comité de direction remplissent au sein de la Nouvelle S.N.C.B. des fonctions de plein exercice. A l'exception de l'administrateur délégué, ils ne peuvent avoir la qualité d'administrateur de la Nouvelle S.N.C.B..

§ 3. L'administrateur délégué est nommé par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, pour un terme renouvelable de six ans. Il est révoqué par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

§ 4. La Nouvelle S.N.C.B. est valablement représentée à l'égard des tiers et en justice par l'administrateur délégué et le directeur général 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 directeur général 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 § 4.

L'administrateur délégué appartient à un rôle linguistique différent de celui du directeur général.

Art. 225. Dans le cadre de l'exercice de leur mandat et au regard des intérêts de la société, les membres des organes de la Nouvelle S.N.C.B. sont tenus à un devoir de discrétion.

Art. 226. § 1^{er}. L'assemblée générale détermine la rémunération des membres du conseil d'administration sur proposition du comité de nominations et de rémunération. L'assemblée tient compte à cette fin de la prestation des mandataires eu égard notamment à leur participation dans les comités prévus par la loi et aux objectifs de l'entreprise.

§ 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 de la Nouvelle S.N.C.B., d'autre part, sont réglés dans une convention particulière entre les parties. Lors de la négociation de cette convention, la Nouvelle S.N.C.B. est représentée par son conseil d'administration à l'exclusion de l'administrateur délégué. Conformément à l'article 228, § 2, alinéa 2, le conseil d'administration recueille les propositions du comité de nominations et de rémunération quant à la rémunération et aux avantages à accorder à l'administrateur délégué et aux autres membres du comité de direction.

L'administrateur délégué ou le membre du comité de direction qui, au moment de sa nomination, se trouve dans un lien statutaire avec l'Etat ou toute autre personne de droit public relevant de l'Etat est mis de plein droit en congé pour mission selon les dispositions du statut en question pour toute la durée du mandat de l'intéressé auprès de la Nouvelle S.N.C.B.. Toutefois, durant cette période, il garde ses titres à la promotion et à l'avancement de traitement.

Als de gedelegeerd bestuurder of een lid van het directiecomité zich op het ogenblik van zijn benoeming in een contractuele band bevindt met de Staat of met enige andere rechtspersoon van publiek recht die onder de Staat ressorteert, wordt de betrokken overeenkomst van rechtswege geschorst voor de hele duur van het mandaat van de betrokkene bij Nieuwe N.M.B.S.. Gedurende deze periode behoudt hij evenwel zijn rechten op loonsverhoging.

§ 3. De in §§ 1 en 2 bedoelde bezoldigingen zijn ten laste van Nieuwe N.M.B.S.. Indien de betrokken bezoldigingen een variabel bestanddeel bevatten, mogen in de berekeningsbasis geen elementen voorkomen die als bedrijfskosten worden aangemerkt.

Art. 227. § 1. De raad van bestuur mag in zijn midden een auditcomité oprichten. In voorkomend geval wordt dit comité ingericht overeenkomstig de bepalingen van §§ 2 en 3.

§ 2. Het auditcomité bestaat uit ten minste drie bestuurders, anderen dan de gedelegeerd bestuurder, die door de raad van bestuur worden benoemd. Dit comité telt evenveel Nederlandstalige als Franstalige leden, de voorzitter van de raad eventueel niet meegeteld.

Het auditcomité mag de gedelegeerd bestuurder uitnodigen op zijn vergaderingen, die er zetelt met raadgevende stem. De Regeringscommissaris neemt eveneens met raadgevende stem deel aan de vergaderingen van dit comité.

§ 3. Het auditcomité voert de taken uit die de raad van bestuur eraan toevertrouwt. Bovendien heeft het de opdracht om de raad van bestuur bij te staan door onderzoek van de financiële informatie, met name de jaarrekening, het jaarverslag en de tussentijdse verslagen. Het auditcomité staat ook in voor de betrouwbaarheid en de integriteit van de financiële verslagen inzake risicobeheer.

Ten minste veertien dagen vóór de vergadering waarop de raad van bestuur de jaarrekening vaststelt, legt de raad deze ter advies voor aan het auditcomité.

Art. 228. § 1. De raad van bestuur richt in zijn midden een benoemings- en bezoldigingscomité op.

Het benoemings- en bezoldigingscomité bestaat uit vier bestuurders, waaronder de voorzitter van de raad van bestuur, die het comité voorziet, en de gedelegeerd bestuurder. De raad van bestuur benoemt de overige leden van dit comité. Het telt evenveel Nederlandstalige als Franstalige leden.

§ 2. Het benoemings- en bezoldigingscomité brengt overeenkomstig artikel 224, § 2, eerste lid, advies uit over de kandidaturen die door de gedelegeerd bestuurder worden voorgedragen met het oog op de benoeming van de leden van het directiecomité.

De raad van bestuur bepaalt, op voorstel van het benoemings- en bezoldigingscomité, de bezoldiging en de voordelen die worden toegekend aan de leden van het directiecomité. Het comité volgt deze aangelegenheden continu op.

Art. 229. § 1. Onverminderd andere beperkingen bepaald bij of krachtens de wet of de statuten van Nieuwe N.M.B.S., is het mandaat van lid van de raad van bestuur of van het directiecomité onverenigbaar met het mandaat of de functie van :

- 1° lid van het Europees Parlement;
- 2° lid van de Wetgevende Kamers;
- 3° minister of Staatssecretaris;
- 4° lid van de Raad of van de Regering van een Gemeenschap of een Gewest;
- 5° gouverneur van een provincie of lid van de bestendige deputatie van een provincieraad.

Bovendien mogen geen andere bestuurders dan de gedelegeerd bestuurder personeelsleden zijn van Nieuwe N.M.B.S. in de zin van artikel 232, § 1.

De leden van het directiecomité mogen geen burgemeester, schepen of voorzitter zijn van een openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn.

§ 2. Wanneer één van de leden van de raad van bestuur of van het directiecomité de bepalingen van § 1 overtreedt, moet hij binnen een termijn van drie maanden de betrokken mandaten of functies neerleggen. Indien hij nalaat dit te doen, wordt hij na afloop van deze termijn van rechtswege geacht zijn mandaat bij Nieuwe N.M.B.S. te hebben neergelegd, zonder dat dit afbreuk doet aan de rechtsgeldigheid van de handelingen die hij inmiddels heeft gesteld, of van de beraadslagingen waaraan hij inmiddels heeft deelgenomen.

Lorsque l'administrateur délégué ou un membre du comité de direction se trouve, au moment de sa nomination, dans un lien contractuel avec l'Etat ou avec toute autre personne de droit public relevant de l'Etat, le contrat concerné est suspendu de plein droit pour toute la durée du mandat de l'intéressé auprès de la Nouvelle S.N.C.B.. Toutefois, durant cette période, il garde ses titres à l'avancement de traitement.

§ 3. Les rémunérations visées aux §§ 1^{er} et 2 sont à charge de la Nouvelle S.N.C.B.. Si les rémunérations concernées comportent un élément variable, l'assiette ne peut comprendre des éléments ayant le caractère de charge d'exploitation.

Art. 227. § 1^{er}. Le conseil d'administration peut constituer en son sein un comité d'audit. Le cas échéant, ce comité est établi conformément aux dispositions des §§ 2 et 3.

§ 2. Le comité d'audit est composé d'au moins trois administrateurs autres que l'administrateur délégué, qui sont nommés par le conseil d'administration. Ce comité compte autant de membres d'expression française que d'expression néerlandaise, le président du conseil éventuellement excepté.

Le comité d'audit peut inviter à ses réunions l'administrateur délégué, qui y siège avec voix consultative. Le commissaire du Gouvernement participe également avec voix consultative aux réunions de ce comité.

§ 3. Le comité d'audit assume les tâches que lui confie le conseil d'administration. En outre, il a pour mission d'assister le conseil d'administration par l'examen des informations financières, notamment les comptes annuels, le rapport de gestion et les rapports intermédiaires. Il s'assure également de la fiabilité et de l'intégrité des rapports financiers en matière de gestion des risques.

Au moins quatorze jours avant la réunion au cours de laquelle il établit les comptes annuels, le conseil d'administration soumet ces comptes à l'avis du comité d'audit.

Art. 228. § 1^{er}. Le conseil d'administration constitue en son sein un comité de nominations et de rémunération.

Le comité de nominations et de rémunération est composé de quatre administrateurs, dont le président du conseil d'administration, qui le préside, et l'administrateur délégué. Le conseil d'administration nomme les autres membres de ce comité. Celui-ci compte autant de membres d'expression française que d'expression néerlandaise.

§ 2. Le comité de nominations et de rémunération rend un avis conformément à l'article 224, § 2, premier alinéa, sur les candidatures proposées par l'administrateur délégué en vue de la nomination des membres du comité de direction.

Le conseil d'administration détermine, sur proposition du comité de nominations et de rémunération, la rémunération et les avantages accordés aux membres du comité de direction. Le comité suit ces questions de manière continue.

Art. 229. § 1^{er}. Sans préjudice des autres limitations prévues par ou en vertu de la loi ou dans les statuts de la Nouvelle S.N.C.B., le mandat de membre du conseil d'administration ou du comité de direction est incompatible avec le mandat ou les fonctions de :

- 1° membre du Parlement européen;
- 2° membre des Chambres législatives;
- 3° ministre ou secrétaire d'Etat;
- 4° membre du Conseil ou du Gouvernement d'une Communauté ou d'une Région;
- 5° gouverneur d'une province ou membre de la députation permanente d'un conseil provincial.

En outre, les administrateurs autres que l'administrateur délégué ne peuvent pas être membres du personnel de la Nouvelle S.N.C.B. au sens de l'article 232, § 1^{er}.

Les membres du comité de direction ne peuvent pas être bourgmestre, échevin ou président d'un centre public d'aide sociale.

§ 2. Lorsqu'un des membres du conseil d'administration ou du comité de direction contrevient aux dispositions du § 1^{er}, il est tenu de se démettre des mandats ou fonctions en question dans un délai de trois mois. S'il ne le fait pas, il est réputé, à l'expiration de ce délai, s'être démis de plein droit de son mandat auprès de la Nouvelle S.N.C.B., sans que cela ne porte préjudice à la validité juridique des actes qu'il a accomplis ou des délibérations auxquelles il a pris part pendant la période concernée.

Art. 230. § 1. Nieuwe N.M.B.S. is onderworpen aan het toezicht van de minister bevoegd voor de overheidsbedrijven. Dit toezicht wordt uitgeoefend door tussenkomst van een Regeringscommissaris die wordt benoemd en ontslagen door de Koning op voordracht van de minister.

De minister kan een plaatsvervanger aanduiden voor het geval de Regeringscommissaris eventueel verhinderd zou zijn of om deze laatste bij te staan in zijn opdracht.

De Koning regelt de uitoefening van de opdrachten van de Regeringscommissaris en zijn bezoldiging. Deze bezoldiging is ten laste van Nieuwe N.M.B.S..

§ 2. De Regeringscommissaris ziet toe op de naleving van de wet, van de statuten en van het beheerscontract. Hij ziet er op toe dat het beleid van Nieuwe N.M.B.S., inzonderheid het beleid met toepassing van artikel 13, de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst niet in het gedrang brengt.

De Regeringscommissaris brengt verslag uit bij de minister bevoegd voor de overheidsbedrijven. Hij brengt verslag uit aan de minister van begroting aangaande alle beslissingen van de raad van bestuur of het directiecomité die een weerslag hebben op de algemene uitgavenbegroting van de Staat.

§ 3. De Regeringscommissaris wordt uitgenodigd op alle vergaderingen van de raad van bestuur en van het directiecomité en heeft er een raadgevende stem. Hij kan te allen tijde ter plaatse kennis nemen van de boeken, correspondentie, notulen en in het algemeen van alle documenten en geschriften van Nieuwe N.M.B.S.. Hij kan van de bestuurders, de leden van het directiecomité, de gemachtigden en de personeelsleden van Nieuwe N.M.B.S. alle ophelderingen of inlichtingen vorderen en alle verificaties verrichten die hij nodig acht voor de uitoefening van zijn opdracht.

Nieuwe N.M.B.S. stelt de Regeringscommissaris de menselijke en materiële middelen ter beschikking die nodig zijn voor de uitoefening van zijn opdracht.

§ 4. De Regeringscommissaris tekent binnen een termijn van vier vrije dagen beroep aan bij de minister bevoegd voor de overheidsbedrijven tegen elke beslissing van de raad van bestuur of van het directiecomité die hij strijdig acht met de wet, de statuten of het beheerscontract of waarvan hij oordeelt dat zij nadeel kan berokkenen aan de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst van Nieuwe N.M.B.S.. Het beroep is opschortend.

De termijn bedoeld in het eerste lid gaat in op de dag van de vergadering waarop de beslissing is genomen, voor zover de Regeringscommissaris daarop regelmatig was uitgenodigd en, in het tegenovergestelde geval, op de dag waarop hij van de beslissing kennis heeft genomen. Wanneer een beroep wordt gedaan op de schriftelijke procedure bepaald in artikel 521, tweede lid, van het Wetboek van vennootschappen, begint de termijn te lopen op de dag waarop de Regeringscommissaris kennis heeft genomen van de aldus aangenomen beslissing.

De minister kan de betrokken beslissing vernietigen binnen een termijn van acht vrije 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 derde lid bedoelde termijn van acht vrije dagen, wordt over de aangelegenheid beslist binnen een termijn van dertig vrije dagen ingaand op dezelfde dag als de in het eerste lid bedoelde termijn, overeenkomstig de door de Koning vastgestelde procedure.

§ 5. Elk jaar brengt de raad van bestuur bij de minister bevoegd voor de overheidsbedrijven verslag uit over de uitvoering door Nieuwe N.M.B.S. van haar taken van openbare dienst.

Elk jaar brengt de minister bij de Wetgevende Kamers verslag uit over de toepassing van deze titel.

HOOFDSTUK IV. — Oriëntatiecomité

Art. 231. § 1. Binnen Nieuwe N.M.B.S. wordt een oriëntatiecomité opgericht. Dit comité bestaat uit zes vertegenwoordigers van Nieuwe N.M.B.S. en zes vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoermaatschappijen. Deze laatsten worden benoemd volgens de nadere regels bepaald in een samenwerkingsakkoord met de Gewesten.

Art. 230. § 1^{er}. La Nouvelle S.N.C.B. est soumise au contrôle du ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions. Ce contrôle est exercé à l'intervention d'un commissaire du Gouvernement, nommé et révoqué par le Roi sur la proposition du ministre.

Le ministre peut désigner un suppléant pour le cas d'empêchement éventuel du commissaire du Gouvernement ou pour l'assister dans sa mission.

Le Roi règle l'exercice des missions du commissaire du Gouvernement et sa rémunération. Cette rémunération est à charge de la Nouvelle S.N.C.B..

§ 2. Le commissaire du Gouvernement veille au respect de la loi, des statuts et du contrat de gestion. Il veille à ce que la politique de la Nouvelle S.N.C.B., en particulier celle menée en exécution de l'article 13, ne porte pas préjudice à la mise en œuvre des missions de service public.

Le commissaire du Gouvernement fait rapport au ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions. Il fait rapport au ministre du budget sur toutes les décisions du conseil d'administration ou du comité de direction qui ont une incidence sur le budget général des dépenses de l'Etat.

§ 3. Le commissaire du Gouvernement est invité à toutes les réunions du conseil d'administration et du comité de direction et y siège avec voix consultative. Il peut, à tout moment, prendre connaissance, sans déplacement, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et généralement de tous les documents et de toutes les écritures de la Nouvelle S.N.C.B.. Il peut requérir des administrateurs, membres du comité de direction, agents et préposés de la Nouvelle S.N.C.B. toutes les explications ou informations et procéder à toutes les vérifications qui lui paraissent nécessaires à l'exécution de sa mission.

La Nouvelle S.N.C.B. met à la disposition du commissaire du Gouvernement les ressources humaines et matérielles nécessaires à l'exécution de sa mission.

§ 4. Le commissaire du Gouvernement introduit, dans un délai de quatre jours francs, un recours auprès du ministre qui a les entreprises publiques dans attributions, contre toute décision du conseil d'administration ou du comité de direction qu'il estime contraire à la loi, aux statuts ou au contrat de gestion ou susceptible de porter préjudice à la mise en œuvre des missions de service public de la Nouvelle S.N.C.B.. Le recours est suspensif.

Le délai visé au premier alinéa court à partir du jour de la réunion à laquelle la décision a été prise, pour autant que le commissaire du Gouvernement y ait été régulièrement convoqué et, dans le cas contraire, à partir du jour où il en a reçu connaissance. Lorsqu'il est recouru à la procédure écrite prévue à l'article 521, alinéa 2, du Code des sociétés, le délai court à partir du jour où le commissaire du Gouvernement a reçu connaissance de la décision ainsi adoptée.

Le ministre peut annuler la décision en question dans un délai de huit jours francs 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 huit jours francs visé à l'alinéa 3, il est statué dans un délai de trente jours francs à compter du même jour que le délai visé au premier alinéa, selon la procédure fixée par le Roi.

§ 5. Chaque année, le conseil d'administration fait rapport au ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions de l'accomplissement par la Nouvelle S.N.C.B. de ses tâches de service public.

Chaque année, le ministre fait rapport aux Chambres législatives sur l'application du présent titre.

CHAPITRE IV. — Comité d'orientation

Art. 231. § 1^{er}. Il est créé un comité d'orientation au sein de la Nouvelle S.N.C.B.. Ce comité est composé de six représentants de la Nouvelle S.N.C.B. et de six représentants des sociétés régionales de transport. Ces derniers sont nommés selon les modalités fixées dans un accord de coopération avec les Régions.

§ 2. Het oriëntatiecomité 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 hij zijn standpunt.

HOOFDSTUK V. — Personeel

Art. 232. § 1. Nieuwe N.M.B.S. beschikt over het personeel dat nodig is voor de verwezenlijking van haar opdrachten, haar ter beschikking gesteld door de N.M.B.S.. Het statuut van het personeel van de N.M.B.S., met inbegrip van het syndicaal statuut, blijft van toepassing op dit personeel. Tijdens de periode van hun terbeschikkingstelling staan de personeelsleden evenwel onder het gezag van Nieuwe N.M.B.S..

De voorwaarden en nadere regels van de terbeschikkingstelling van het personeel krachtens het eerste lid worden vastgesteld in een overeenkomst die zal worden gesloten tussen de N.M.B.S. en Nieuwe N.M.B.S.. Deze overeenkomst evenals alle wijzigingen ervan zijn onderworpen aan het voorafgaand akkoord van de Nationale Paritaire Commissie bedoeld in artikel 233, die beslist met een meerderheid van twee derden van de uitgebrachte stemmen.

§ 2. Hoofdstuk III van de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers is niet van toepassing op de terbeschikkingstelling van personeel bedoeld in § 1.

Art. 233. In afwijking van artikel 30, § 1, worden de bevoegdheden die door titel I, hoofdstuk VIII worden toegekend aan de paritaire commissie van de betrokken onderneming, uitgeoefend door de Nationale Paritaire Commissie bedoeld in artikel 13 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. »

Art. 6. Vanaf 1 januari 2005 neemt de N.M.B.S. de naam « N.M.B.S. Holding » aan en neemt Nieuwe N.M.B.S. de naam « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen », afgekort « N.M.B.S. », aan.

Op dezelfde datum wordt de eerste zin van artikel 216 van voornoemde wet van 21 maart 1991, ingevoegd bij dit besluit, vervangen door de volgende zin :

« De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, afgekort N.M.B.S., is een autonoom overheidsbedrijf met de rechtsvorm van een naamloze vennootschap van publiek recht. »

Op dezelfde datum worden in de andere bepalingen van de titels VIII en IX van dezelfde wet, de woorden « Nieuwe N.M.B.S. » vervangen door het woord « N.M.B.S. » en worden de woorden « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » en « N.M.B.S. » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

HOOFDSTUK II. — Wijzigings- en opheffingsbepalingen

Art. 7. § 1. In de artikelen 2, tweede lid, 3, 5, en 6, derde lid, van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen, gewijzigd bij de wet van 21 maart 1991, worden de woorden « van de N.M.B.S. » vervangen door de woorden « van Infrabel ».

§ 2. In de artikelen 4, eerste lid, 7, derde lid, en 8 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 21 maart 1991, worden de woorden « de N.M.B.S. » vervangen door het woord « Infrabel ».

§ 3. In artikel 10, eerste lid, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 3 mei 1999 en gewijzigd bij de wetten van 2 augustus 2002 en 9 juli 2004, worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

§ 4. In artikel 12 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 3 mei 1999, worden de woorden « de N.M.B.S.-bedienden » vervangen door de woorden « de bedienden van N.M.B.S. Holding en de personeelsleden van spoorwegondernemingen ».

§ 5. In artikel 15 van dezelfde wet, opgeheven bij de wet van 3 mei 1999 en hersteld bij de wet van 9 juli 2004, worden de woorden « van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « van N.M.B.S. Holding, het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, Infrabel of één of meer spoorwegondernemingen ».

Art. 8. § 1. Het opschrift van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, wordt vervangen als volgt : « wet van 23 juli 1926 betreffende N.M.B.S. Holding en haar verbonden vennootschappen ».

§ 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.

CHAPITRE V. — Personnel

Art. 232. § 1^{er}. La Nouvelle S.N.C.B. dispose du personnel nécessaire à l'accomplissement de ses missions, mis à sa disposition par la S.N.C.B.. Le statut du personnel de la S.N.C.B., y compris le statut syndical, reste applicable à ce personnel. Toutefois, pendant la période de sa mise à disposition, ce personnel se trouve sous l'autorité de la Nouvelle S.N.C.B..

Les conditions et modalités de la mise à disposition du personnel en vertu du premier alinéa sont fixées dans une convention à conclure entre la S.N.C.B. et la Nouvelle S.N.C.B.. Cette convention ainsi que toute modification à celle-ci doivent recueillir l'accord préalable de la Commission paritaire nationale visée à l'article 233, statuant à la majorité des deux tiers des voix exprimées.

§ 2. Le chapitre III de la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs ne s'applique pas à la mise à disposition de personnel visée au § 1^{er}.

Art. 233. Par dérogation à l'article 30, § 1^{er}, les compétences attribuées par le titre Ier, chapitre VIII à la commission paritaire de l'entreprise en question sont exercées par la Commission paritaire nationale visée à l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges. »

Art. 6. Dès le 1^{er} janvier 2005, la S.N.C.B. adopte la dénomination « S.N.C.B. Holding » et la Nouvelle S.N.C.B. adopte la dénomination « Société nationale des Chemins de fer belges », en abrégé « S.N.C.B. ».

A la même date, la première phrase de l'article 216 de la loi du 21 mars 1991 précitée, inséré par le présent arrêté, est remplacée par la phrase suivante :

« La Société nationale des Chemins de fer belges, en abrégé S.N.C.B., est une entreprise publique autonome ayant la forme d'une société anonyme de droit public. »

A la même date, dans les autres dispositions des titres VIII et IX de la même loi, les mots « Nouvelle S.N.C.B. » sont remplacés par le mot « S.N.C.B. », et les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » et « S.N.C.B. » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

CHAPITRE II. — Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 7. § 1^{er}. Dans les articles 2, alinéa 2, 3, 5, et 6, alinéa 3, de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer, modifiés par la loi du 21 mars 1991, les mots « de la S.N.C.B. » sont remplacés par les mots « d'Infrabel ».

§ 2. Dans les articles 4, premier alinéa, 7, alinéa 3, et 8 de la même loi, modifiés par la loi du 21 mars 1991, les mots « la S.N.C.B. » sont remplacés par le mot « Infrabel ».

§ 3. Dans l'article 10, premier alinéa, de la même loi, remplacé par la loi du 3 mai 1999 et modifié par les lois des 2 août 2002 et 9 juillet 2004, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

§ 4. Dans l'article 12 de la même loi, modifié par la loi du 3 mai 1999, les mots « des agents de la S.N.C.B. » sont remplacés par les mots « des agents de la S.N.C.B. Holding et des membres du personnel d'entreprises ferroviaires ».

§ 5. Dans l'article 15 de la même loi, abrogé par la loi du 3 mai 1999 et rétabli par la loi du 9 juillet 2004, les mots « de la Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « de la S.N.C.B. Holding, du Fonds de l'infrastructure ferroviaire, d'Infrabel ou d'une ou plusieurs entreprises ferroviaires ».

Art. 8. § 1^{er}. L'intitulé de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges, est remplacé par l'intitulé suivant : « loi du 23 juillet 1926 relative à la S.N.C.B. Holding et à ses sociétés liées ».

§ 2. Artikel 1bis van dezelfde wet, gewijzigd bij het koninklijk besluit nr. 452 van 29 augustus 1986 en vervangen bij de wet van 21 maart 1991, wordt vervangen als volgt :

« Artikel 1bis. De vennootschap heeft tot doel :

1° deelnemingen te verwerven, aan te houden en te beheren in Belgische of buitenlandse vennootschappen of verenigingen waarvan de activiteit zich geheel of gedeeltelijk, rechtstreeks of onrechtstreeks, situeert op het vlak van het vervoer per spoor van reizigers of goederen, van het vervoer van goederen in het algemeen en de logistieke diensten die daarop betrekking hebben, of van de verwerking, de bouw, het onderhoud, het beheer of de financiering van spoorweginfrastructuur of rollend spoorwagematerieel, en alle verrichtingen te verwezenlijken die rechtstreeks of onrechtstreeks met deze deelnemingen verband houden;

2° alle activiteiten uit te oefenen inzake coördinatie, financiering en ondersteuning van verbonden vennootschappen of vennootschappen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat, met inbegrip van de terbeschikkingstelling van personeel aan deze vennootschappen en het stellen van zekerheden voor hun schulden;

3° activiteiten uit te oefenen inzake veiligheid en bewaking op het gebied van de spoorwegen;

4° stations en hun aanhorigheden te verwerven, te bouwen, te onderhouden, te beheren en uit te baten;

5° informatiesystemen en telecommunicatienetwerken te verwerven, te ontwikkelen, te onderhouden, te beheren en uit te baten en, in het algemeen, haar onroerend en roerend patrimonium te valoriseren;

6° alle andere activiteiten op het gebied van de spoorwegen uit te oefenen die een meerwaarde voor haar groep kunnen creëren.

De vennootschap mag, in België en in het buitenland, alle handelingen stellen en verrichtingen doen die nodig of dienstig zijn voor de verwezenlijking van haar doel. »

§ 3. Artikel 2, eerste lid, van dezelfde wet, wordt vervangen als volgt :

« De vennootschap draagt de naam N.M.B.S. Holding' . »

§ 4. In artikel 4, zesde lid, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 30 september 1992, worden de woorden « kan de N.M.B.S. » vervangen door de woorden « kan N.M.B.S. Holding of, in voorkomend geval, Infrabel ».

§ 5. In artikel 13 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 4 juli 1962, 21 april 1965, 10 oktober 1967 en 21 maart 1991 en het koninklijk besluit van 30 september 1992, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid, 1°, worden de woorden « door de Voorzitter van de Raad van bestuur, de raad van beheer, het directiecomité of de gewestelijke commissies, waarvan hieronder sprake is » vervangen door de woorden « door de raad van bestuur, de voorzitter van de raad of het directiecomité van N.M.B.S. Holding, door de gewestelijke commissies bedoeld in het tweede lid of door de raad van bestuur of het directiecomité van Infrabel of van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen »;

2° in het eerste lid, 2°, worden de woorden « van N.M.B.S. Holding, Infrabel of de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » ingevoegd tussen de woorden « het directiecomité » en « meent »;

3° het zesde lid wordt vervangen als volgt :

« N.M.B.S. Holding, Infrabel en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zijn onderworpen aan het gemeen recht wat de arbeidsduur en de vrijheid van vereniging betreft »;

4° in het zevende lid worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

§ 6. In artikel 13bis van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in 1°, worden de woorden « van de N.M.B.S. » vervangen door de woorden « van N.M.B.S. Holding »;

2° de bepaling onder 3° wordt vervangen door de volgende tekst :

« 3° drie leden worden benoemd door de raad van bestuur van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ».

§ 7. In artikel 14 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 1 augustus 1960, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding »;

2° het tweede lid wordt opgeheven.

§ 2. L'article 1^{er}bis de la même loi, modifié par l'arrêté royal n° 452 du 29 août 1986 et remplacé par la loi du 21 mars 1991, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 1^{er}bis. La société a pour objet :

1° d'acquérir, de détenir et de gérer des participations dans des sociétés ou associations, belges ou étrangères, dont l'activité se situe, en tout ou en partie, directement ou indirectement, dans les domaines du transport ferroviaire de voyageurs ou de marchandises, du transport de marchandises en général et des services de logistique y relatifs, ou de l'acquisition, de la construction, de l'entretien, de la gestion ou du financement d'infrastructures ou de matériel roulant ferroviaires, et de réaliser toutes opérations liées, directement ou indirectement, à ces participations;

2° d'exercer toutes activités de coordination, de financement et de support pour des sociétés liées ou avec lesquelles il existe un lien de participation, y compris la mise à disposition de personnel à ces sociétés et la constitution de sûretés pour dettes de celles-ci;

3° d'exercer des activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire;

4° d'acquérir, de construire, d'entretenir, de gérer et d'exploiter des gares et leurs dépendances;

5° d'acquérir, de développer, d'entretenir, de gérer et d'exploiter des ressources informatiques et des réseaux de télécommunication et, de manière générale, de valoriser son patrimoine immobilier et mobilier;

6° d'exercer toutes autres activités dans le domaine ferroviaire qui sont susceptibles de créer une valeur ajoutée pour son groupe.

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

§ 3. L'article 2, premier alinéa, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« La société est dénommée S.N.C.B. Holding' . »

§ 4. Dans l'article 4, alinéa 6, modifié par l'arrêté royal du 30 septembre 1992, les mots « la S.N.C.B. peut » sont remplacés par les mots « la S.N.C.B. Holding ou, le cas échéant, Infrabel peuvent ».

§ 5. A l'article 13 de la même loi, modifié par les lois des 4 juillet 1962, 21 avril 1965, 10 octobre 1967 et 21 mars 1991 et l'arrêté royal du 30 septembre 1992, sont apportées les modifications suivantes :

1° au premier alinéa, 1°, les mots « par le Président du Conseil d'administration, le conseil d'administration, le Comité de direction ou les commissions régionales dont il est question ci-après » sont remplacés par les mots « par le conseil d'administration, le président du conseil ou le comité de direction de la S.N.C.B. Holding, par les commissions régionales visées à l'alinéa 2, ou par le conseil d'administration ou le comité de direction d'Infrabel ou de la Société nationale des Chemins de fer belges »;

2° au premier alinéa, 2°, les mots « de la S.N.C.B. Holding, d'Infrabel ou de la Société nationale des Chemins de fer belges » sont insérés entre les mots « le comité de direction » et « estimerait »;

3° l'alinéa 6 est remplacé par la disposition suivante :

« La S.N.C.B. Holding, Infrabel et la Société nationale des Chemins de fer belges sont soumis au droit commun quant à la durée de travail et la liberté d'association »;

4° à l'alinéa 7, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

§ 6. A l'article 13bis de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004, sont apportées les modifications suivantes :

1° au 1°, les mots « de la S.N.C.B. » sont remplacés par les mots « de la S.N.C.B. Holding »;

2° le 3° est remplacé par le texte suivant :

« 3° trois membres sont nommés par le conseil d'administration de la Société nationale des Chemins de fer belges ».

§ 7. A l'article 14 de la même loi, modifié par la loi du 1^{er} août 1960, sont apportées les modifications suivantes :

1° au premier alinéa, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding »;

2° l'alinéa 2 est abrogé.

§ 8. Artikel 15 van dezelfde wet wordt opgeheven.

§ 9. In artikel 17 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 1 augustus 1960, worden de woorden « of door haar toedoen » vervangen door de woorden « of Infrabel, of door hun toedoen ».

Art. 9. In artikel 56undecies, eerste lid, b), van de gecoördineerde wetten van 19 december 1939 betreffende de kinderbijslag voor loonarbeiders, ingevoegd bij de wet van 29 april 1996 en gewijzigd bij de wet van 10 juni 1998, en in artikel 57, eerste lid, 2°, van dezelfde wetten, gewijzigd bij de wetten van 27 maart 1951, 22 december 1989 en 30 december 2001, worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ». In artikel 149, tweede lid, 1°, van dezelfde wetten worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 10. In artikel 1, tweede lid, van de wet van 21 mei 1955 betreffende het rust- en overlevingspensioen voor arbeiders worden de woorden « de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 11. In de artikelen 1, tweede lid, en 11, § 2, van de wet van 12 juli 1957 betreffende het rust- en overlevingspensioen voor bedienden worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 12. In artikel 115, zesde lid, van de wet van 14 februari 1961 voor economische expansie, sociale vooruitgang en financieel herstel, gewijzigd bij de wet van 21 mei 1991, en in artikel 117, § 2, eerste lid, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 30 maart 2001, worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 13. In artikel 1, 1°, van de wet van 12 februari 1963 betreffende de inrichting van een ouderdoms- en overlevingspensioenregeling ten behoeve van de vrijwillig verzekerden worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 14. In de artikelen 3bis en 18, laatste lid, van de wet van 25 april 1963 betreffende het beheer van de instellingen van openbaar nut voor sociale zekerheid en sociale voorzorg, ingevoegd bij de wet van 29 december 1990, worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 15. In artikel 1, eerste lid, e), van de wet van 4 juli 1966 houdende toekenning van een vakantiegeld en van een aanvullende toeslag bij het vakantiegeld aan de gepensioneerden van de openbare diensten worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 16. In artikel 2, eerste lid, van koninklijk besluit nr. 50 van 24 oktober 1967 betreffende het rust- en overlevingspensioen voor werknemers worden de woorden « de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 17. In artikel 1, eerste lid, van de wet van 5 augustus 1968 tot vaststelling van een zeker verband tussen de pensioenstelsels van de openbare sector en die van de privé-sector, gewijzigd bij de wetten van 20 juni 1975, 25 januari 1999 en 3 februari 2003, en in de artikelen 4, § 1, en 11, § 1, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 20 juni 1975 en 6 mei 2002, worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 18. In artikel 10, eerste lid, van de wet van 1 april 1969 tot instelling van een gewaarborgd inkomen voor bejaarden, gewijzigd bij de wet van 20 juli 1991, worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 19. Artikel 2, § 1, tweede lid, c), van de gecoördineerde wetten van 3 juni 1970 betreffende de schadeloosstelling voor beroepsziekten, ingevoegd bij de wet van 29 december 1990, wordt vervangen door de volgende tekst :

« c) de personen die zich in een statutair verband bevinden met N.M.B.S. Holding ».

Art. 20. Artikel 4, 3°, van de wet van 10 april 1971 op de arbeidsongevallen, ingevoegd bij de wet van 29 december 1990, wordt vervangen door de volgende tekst :

« 3° de personen die zich in een statutair verband bevinden met N.M.B.S. Holding ».

§ 8. L'article 15 de la même loi est abrogée.

§ 9. Dans l'article 17 de la même loi, modifié par la loi du 1^{er} août 1960, les mots « ou à son intervention » sont remplacés par les mots « ou Infrabel, ou à leur intervention ».

Art. 9. Dans l'article 56undecies, premier alinéa, b), des lois coordonnées du 19 décembre 1939 relatives aux allocations familiales pour travailleurs salariés, inséré par la loi du 29 avril 1996 et modifié par la loi du 10 juin 1998, et dans l'article 57, premier alinéa, 2°, des mêmes lois, modifié par les lois des 27 mars 1951, 22 décembre 1989 et 30 décembre 2001, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ». Dans l'article 149, alinéa 2, 1°, des mêmes lois, les mots « Société nationale des Chemins de fer » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 10. Dans l'article 1^{er}, alinéa 2, de la loi du 21 mai 1955 relative à la pension de retraite et de survie des ouvriers, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 11. Dans les articles 1^{er}, alinéa 2, et 11, § 2, de la loi du 12 juillet 1957 relative à la pension de retraite et de survie des employés, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 12. Dans l'article 115, alinéa 6, de la loi du 14 février 1961 d'expansion économique, de progrès social et de redressement financier, modifié par la loi du 21 mai 1991, et dans l'article 117, § 2, premier alinéa, de la même loi, modifié par la loi du 30 mars 2001, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 13. Dans l'article 1^{er}, 1°, de la loi du 12 février 1963 relative à l'organisation d'un régime de pension de retraite et de survie au profit des assurés libres, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 14. Dans les articles 3bis et 18, dernier alinéa, de la loi du 25 avril 1963 sur la gestion des organismes d'intérêt public de sécurité sociale et de prévoyance sociale, insérés par la loi du 29 décembre 1990, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 15. Dans l'article 1^{er}, premier alinéa, e), de la loi du 4 juillet 1966 accordant un pécule de vacances et un pécule complémentaire au pécule de vacances aux pensionnés des services publics, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 16. Dans l'article 2, premier alinéa, de l'arrêté royal n° 50 du 24 octobre 1967 relatif à la pension de retraite et de survie des travailleurs salariés, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 17. Dans l'article 1^{er}, premier alinéa, de la loi du 5 août 1968 établissant certaines relations entre les régimes de pensions du secteur public et ceux du secteur privé, modifié par les lois des 20 juin 1975, 25 janvier 1999 et 3 février 2003, et dans les articles 4, § 1^{er}, et 11, § 1^{er}, de la même loi, modifiés par les lois des 20 juin 1975 et 6 mai 2002, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 18. Dans l'article 10, premier alinéa, de la loi du 1^{er} avril 1969 instituant un revenu garanti aux personnes âgées, modifié par la loi du 20 juillet 1991, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 19. L'article 2, § 1^{er}, alinéa 2, c), des lois coordonnées du 3 juin 1970 relatives à la réparation des dommages résultant des maladies professionnelles, inséré par la loi du 29 décembre 1990, est remplacé par le texte suivant :

« c) aux personnes qui se trouvent dans un lien statutaire avec la S.N.C.B. Holding ».

Art. 20. L'article 4, 3°, de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail, inséré par la loi du 29 décembre 1990, est remplacé par le texte suivant :

« 3° aux personnes qui se trouvent dans un lien statutaire avec la S.N.C.B. Holding ».

Art. 21. In artikel 4, § 1, c), van de wet van 24 juli 1973 tot instelling van een verplichte avondsluiting in handel, ambacht en dienstverlening worden de woorden « de stationsgebouwen van de N.M.B.S. » vervangen door de woorden « de spoorwegstations ».

Art. 22. § 1. Artikel 1, § 3, 1°, van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel wordt vervangen door de volgende tekst :

« 1° N.M.B.S. Holding ».

§ 2. In artikel 8, § 1, 1°, c), van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 21 maart 1991, worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 23. In artikel 38, § 3bis, zesde lid, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, ingevoegd bij koninklijk besluit nr. 401 van 18 april 1986, worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 24. In artikel 10, § 1, eerste lid, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gewijzigd bij de wet van 21 maart 1991 en het koninklijk besluit van 18 februari 1997, worden de woorden « N.M.B.S. Holding, Infrabel » ingevoegd tussen de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » en de woorden « de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ».

Art. 25. In artikel 3, § 1, eerste lid, a), derde gedachtestreepje, van de wet van 20 juli 1990 tot instelling van een flexibele pensioenleeftijd voor werknemers en tot aanpassing van de werknemerspensioenen aan de evolutie van het algemeen welzijn, gewijzigd bij de wet van 29 december 1990, worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 26. In het opschrift van afdeling 2 van titel VI, hoofdstuk I, en artikel 205 van de wet van 29 december 1990 houdende sociale bepalingen, gewijzigd bij de wet van 21 maart 1991, worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 27. § 1. Artikel 1, § 4, 2°, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 30 september 1992, wordt vervangen als volgt :

« 2° N.M.B.S. Holding, Infrabel en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ».

§ 2. Artikel 2, § 2, 2°, van dezelfde wet wordt vervangen als volgt :

« 2° N.M.B.S. Holding ».

§ 3. Artikel 18, § 2, derde lid, van dezelfde wet, wordt opgeheven.

§ 4. In artikel 22, § 1, eerste lid, 6°, van dezelfde wet vervallen de woorden « deze laatste voorwaarde is niet van toepassing op de leden van de raad van bestuur van de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen ».

§ 5. In artikel 30, § 6, van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen » worden vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding »;

2° de woorden « zoals gewijzigd door artikel 163 van deze wet » vervallen.

§ 6. In artikel 49 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1, eerste lid, en § 3, tweede lid, worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding »;

2° § 2, tweede lid, wordt vervangen als volgt :

« Bij N.M.B.S. Holding, Infrabel en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen oefent de Nationale Paritaire Commissie bedoeld in artikel 13 van de wet van 23 juli 1926 betreffende N.M.B.S. Holding en haar verbonden vennootschappen de in het eerste lid bedoelde bevoegdheden uit ».

§ 7. Het opschrift van titel V van dezelfde wet wordt vervangen als volgt : « N.M.B.S. Holding ».

§ 8. Artikel 155 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 21. Dans l'article 4, § 1^{er}, c), de la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services, les mots « les gares de la S.N.C.B. » sont remplacés par les mots « les gares ferroviaires ».

Art. 22. § 1^{er}. L'article 1^{er}, § 3, 1°, de la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités est remplacé par le texte suivant :

« 1° la S.N.C.B. Holding ».

§ 2. Dans l'article 8, § 1^{er}, 1°, c), de la même loi, remplacé par la loi du 21 mars 1991, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 23. Dans l'article 38, § 3bis, alinéa 6, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, inséré par l'arrêté royal n° 401 du 18 avril 1986, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 24. Dans l'article 10, § 1^{er}, premier alinéa, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, modifié par la loi du 21 mars 1991 et l'arrêté royal du 18 février 1997, les mots « la S.N.C.B. Holding, Infrabel » sont insérés entre les mots « la Société nationale des Chemins de fer belges » et les mots « la Société nationale des Chemins de fer vicinaux ».

Art. 25. Dans l'article 3, § 1^{er}, premier alinéa, a), troisième tiret, de la loi du 20 juillet 1990 instaurant un âge flexible de la retraite pour les travailleurs salariés et adaptant les pensions des travailleurs salariés à l'évolution du bien-être général, modifié par la loi du 29 décembre 1990, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 26. Dans l'intitulé de la section 2 du titre VI, chapitre Ier, et l'article 205 de la loi du 29 décembre 1990 portant des dispositions sociales, modifiés par la loi du 21 mars 1991, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 27. § 1^{er}. L'article 1^{er}, § 4, 2°, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, inséré par l'arrêté royal du 30 septembre 1992, est remplacé par le texte suivant :

« 2° la S.N.C.B. Holding, Infrabel et la Société nationale des Chemins de fer belges ».

§ 2. L'article 2, § 2, 2°, de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« 2° la S.N.C.B. Holding ».

§ 3. L'article 18, § 2, alinéa 3, de la même loi est abrogé.

§ 4. Dans l'article 22, § 1^{er}, premier alinéa, 6°, de la même loi, les mots « cette dernière incompatibilité n'est pas applicable aux membres du conseil d'administration de la Société nationale des Chemins de fer belges » sont supprimés.

§ 5. A l'article 30, § 6, de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding »;

2° les mots « tel que modifié par l'article 163 de la présente loi » sont supprimés.

§ 6. A l'article 49 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° aux § 1^{er}, premier alinéa, et § 3, alinéa 2, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding »;

2° le § 1^{er}, alinéa 2, est remplacé par la disposition suivante :

« A la S.N.C.B. Holding, à Infrabel et à la Société nationale des Chemins de fer belges, la Commission paritaire nationale visée à l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la S.N.C.B. Holding et à ses sociétés liées exerce les compétences visées au premier alinéa ».

§ 7. L'intitulé du titre V de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant : « S.N.C.B. Holding ».

§ 8. L'article 155 de la même loi est abrogé.

§ 9. Artikel 156 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 22 maart 2002, wordt vervangen als volgt :

« Art. 156. De opdrachten van openbare dienst van N.M.B.S. Holding omvatten :

1° het aanhouden en beheer van haar deelnemingen in het kapitaal van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en van Infrabel;

2° de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen;

3° het verwerven, de bouw, het onderhoud en het beheer van de stations en hun aanhorigheden;

4° de instandhouding van het historisch patrimonium betreffende de spoorwegexploitatie;

5° de andere opdrachten van openbare dienst waarmee zij belast is door of krachtens de wet. »

§ 10. Artikel 157 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt :

« Art. 157. De toelagen bedoeld in artikel 3, § 2, 4°, omvatten deze bedoeld in verordening (EEG) nr. 1192/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels op het gebied van de spoorwegondernemingen. »

§ 11. De artikelen 158 tot 160 van dezelfde wet worden opgeheven.

§ 12. In artikel 161 van dezelfde wet, opgeheven bij het koninklijk besluit van 5 februari 1997 en hersteld bij de wet van 22 maart 2002, worden de woorden « de N.M.B.S. » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

§ 13. Artikel 161bis van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002, gewijzigd bij de wet van 24 december 2002 en vervangen bij de wet van 22 december 2003, wordt opgeheven.

§ 14. In artikel 161ter van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002 en gewijzigd bij de wetten van 24 december 2002 en 9 juli 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° § 2 wordt aangevuld met het volgende lid :

« Het auditcomité en het benoemings- en bezoldigingscomité tellen evenveel Nederlandstalige als Franstalige leden »;

2° in § 5, eerste lid, 2°, en tweede lid, en § 5bis, worden de woorden « de N.M.B.S. » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding »;

3° in § 6, eerste lid, wordt 1° opgeheven.

§ 15. Hoofdstuk IIIbis van titel V van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002 en bestaande uit de artikelen 161quater en 161quinquies, wordt opgeheven.

§ 16. In artikel 162 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 22 maart 2002, worden de woorden « de N.M.B.S. » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

§ 17. In artikel 162bis van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 2 vervallen de eerste twee zinnen van het derde lid;

2° in § 5, derde lid, worden de woorden « de N.M.B.S. » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding » en worden de twee laatste zinnen vervangen als volgt : « Hij kan zich laten bijstaan door een deskundige, op kosten van de vennootschap »;

3° in § 6 worden de woorden de « N.M.B.S. » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

§ 18. In artikel 162ter, tweede lid, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 24 december 2002, worden de woorden « de N.M.B.S. » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

§ 19. In artikel 162quater van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste, zevende en achtste lid worden de woorden « de N.M.B.S. » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding »;

2° in het zesde lid vervalt de tweede zin.

§ 20. In de artikelen 162quinquies, 162sexies en 162nonies van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002, worden de woorden « de N.M.B.S. » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

§ 21. In artikel 162decies van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid worden de woorden « de N.M.B.S. » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding »;

§ 9. L'article 156 de la même loi, modifié par la loi du 22 mars 2002, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 156. Les missions de service public de la S.N.C.B. Holding comprennent :

1° la détention et la gestion de ses participations dans le capital de la Société nationale des Chemins de fer belges et d'Infrabel;

2° les activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire;

3° l'acquisition, la construction, l'entretien et la gestion des gares et de leurs dépendances;

4° la conservation du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire;

5° les autres missions de service public dont elle est chargée par ou en vertu de la loi. »

§ 10. L'article 157 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 157. Les subventions visées à l'article 3, § 2, 4°, comprennent celles visées au règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer. »

§ 11. Les articles 158 à 160 de la même loi sont abrogés.

§ 12. Dans l'article 161 de la même loi, abrogé par l'arrêté royal du 5 février 1997 et rétabli par la loi du 22 mars 2002, le mot « S.N.C.B. » est remplacé par les mots « S.N.C.B. Holding ».

§ 13. L'article 161bis de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002, modifié par la loi du 24 décembre 2002 et remplacé par la loi du 22 décembre 2003, est abrogé.

§ 14. A l'article 161ter de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002 et modifié par les lois des 24 décembre 2002 et 9 juillet 2004, sont apportées les modifications suivantes :

1° le § 2 est complété par l'alinéa suivant :

« Le comité d'audit et le comité de nomination et de rémunération comptent autant de membres d'expression française que d'expression néerlandaise »;

2° aux § 5, premier alinéa, 2°, et alinéa 2, et § 5bis, le mot « S.N.C.B. » est remplacé par les mots « S.N.C.B. Holding »;

3° au § 6, premier alinéa, le 1° est abrogé.

§ 15. Le chapitre IIIbis du titre V de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002 et comprenant les articles 161quater et 161quinquies, est abrogé.

§ 16. Dans l'article 162 de la même loi, remplacé par la loi du 22 mars 2002, le mot « S.N.C.B. » est remplacé par les mots « S.N.C.B. Holding ».

§ 17. A l'article 162bis de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002, sont apportées les modifications suivantes :

1° au § 2, les deux premières phrases de l'alinéa 3 sont supprimées;

2° au § 5, alinéa 3, le mot « S.N.C.B. » est remplacé par les mots « S.N.C.B. Holding » et les deux dernières phrases sont remplacées par le texte suivant : « Il peut se faire assister par un expert, aux frais de la société »;

3° au § 6, le mot « S.N.C.B. » est remplacé par les mots « S.N.C.B. Holding ».

§ 18. Dans l'article 162ter, alinéa 2, de la même loi, inséré par la loi du 24 décembre 2002, le mot « S.N.C.B. » est remplacé par les mots « S.N.C.B. Holding ».

§ 19. A l'article 162quater de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002, sont apportées les modifications suivantes :

1° aux premier alinéa et alinéas 7 et 8, le mot « S.N.C.B. » est remplacé par les mots « S.N.C.B. Holding »;

2° à l'alinéa 6, la deuxième phrase est supprimée.

§ 20. Dans les articles 162quinquies, 162sexies et 162nonies de la même loi, insérés par la loi du 22 mars 2002, le mot « S.N.C.B. » est remplacé par les mots « S.N.C.B. Holding ».

§ 21. A l'article 162decies de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002, sont apportées les modifications suivantes :

1° au premier alinéa, le mot « S.N.C.B. » est remplacé par les mots « S.N.C.B. Holding »;

2° in het tweede lid worden 1° en 2° opgeheven;

3° het derde en vierde lid worden opgeheven.

§ 22. Artikel 162undecies van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 maart 2002, wordt opgeheven.

Art. 28. In artikel 68, § 6, eerste lid, 4°, van de wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 29. In de artikelen 6 en 32, eerste lid, 10°, van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, in artikel 118 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 24 december 1999, en in artikel 187 van dezelfde wet, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 maart 1997, worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 30. De wet van 17 maart 1997 betreffende de financiering van het HST-project, gewijzigd bij de wetten van 3 mei 1999, 2 januari 2001 en 22 december 2003, wordt opgeheven.

Art. 31. In artikel 20, eerste lid, van de wet van 17 november 1998 houdende integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de rijkswacht worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 32. In artikel 12, eerste lid, van de wet van 22 maart 2001 tot instelling van een inkomensgarantie voor ouderen worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 33. In artikel 10, laatste lid, van de wet van 30 maart 2001 betreffende het pensioen van het personeel van de politiediensten en hun rechthebbenden, ingevoegd bij de wet van 3 februari 2003, worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 34. In artikel 12, tweede lid, van de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, worden de woorden « de N.M.B.S. » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

Art. 35. Artikel 493 van de programmawet van 24 december 2002 wordt opgeheven.

Art. 36. § 1. In artikel 48 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, vervangen bij het koninklijk besluit van 11 juni 2004, worden de woorden « een ontwerp van netverklaring » vervangen door de woorden « een netverklaring ».

§ 2. In artikel 98, eerste en derde lid, van hetzelfde besluit worden de woorden « de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « N.M.B.S. Holding ».

§ 3. Artikel 100, tweede lid, van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 11 juni 2004, wordt vervangen als volgt :

« De Minister oefent de bevoegdheden van de beheerder van de spoorweginfrastructuur bedoeld in de hoofdstukken VIII en IX uit tot 31 december 2004 ».

Art. 37. § 1. In artikel 3, § 4, van het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid worden de woorden « Uiterlijk op 15 november 2004 » vervangen door de woorden « Uiterlijk op 30 november 2004 »;

2° het derde lid wordt vervangen als volgt :

« Indien de activa bedoeld in § 1, 2°, zakelijke rechten op onroerende goederen omvatten, worden deze beschreven in een bijzondere afdeling van de lijst van activa. Deze lijst geldt als akte tot overdracht of vestiging van die rechten. De bijzondere afdeling van de lijst wordt overgeschreven in het daartoe bestemd register op elk kantoor van bewaring der hypotheken in wiens ambtsgebied de betrokken onroerende goederen zijn gelegen. De termijn voor de overschrijving loopt vanaf 1 januari 2005. »

§ 2. In artikel 3, § 5, tweede lid, van hetzelfde besluit vervalt de laatste zin.

2° à l'alinéa 2, les 1° et 2° sont abrogés;

3° les alinéas 3 et 4 sont abrogés.

§ 22. L'article 162undecies de la même loi, inséré par la loi du 22 mars 2002, est abrogé.

Art. 28. Dans l'article 68, § 6, premier alinéa, 4°, de la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 29. Dans les articles 6 et 32, premier alinéa, 10°, de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, dans l'article 118 de la même loi, modifié par la loi du 24 décembre 1999, et dans l'article 187 de la même loi, modifié par l'arrêté royal du 17 mars 1997, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 30. La loi du 17 mars 1997 relative au financement du projet TGV, modifiée par les lois des 3 mai 1999, 2 janvier 2001 et 22 décembre 2003, est abrogée.

Art. 31. Dans l'article 20, premier alinéa, de la loi du 17 novembre 1998 portant intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 32. Dans l'article 12, premier alinéa, de la loi du 22 mars 2001 instituant la garantie de revenus aux personnes âgées, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 33. Dans l'article 10, dernier alinéa, de la loi du 30 mars 2001 relative à la pension du personnel des services de police et de leurs ayants droit, inséré par la loi du 3 février 2003, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 34. Dans l'article 12, alinéa 2, de la loi du 22 mars 2002 portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, le mot « S.N.C.B. » est remplacé par les mots « S.N.C.B. Holding ».

Art. 35. L'article 493 de la loi-programme du 24 décembre 2002 est abrogé.

Art. 36. § 1^{er}. Dans l'article 48 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, remplacé par l'arrêté royal du 11 juin 2004, les mots « un projet de document de référence du réseau » sont remplacés par les mots « le document de référence du réseau ».

§ 2. Dans l'article 98, premier et troisième alinéas, du même arrêté, les mots « Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « S.N.C.B. Holding ».

§ 3. L'article 100, alinéa 2, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 11 juin 2004, est remplacé par la disposition suivante :

« Le Ministre exerce les pouvoirs du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dans les matières visées aux chapitres VIII et IX jusqu'au 31 décembre 2004 ».

Art. 37. § 1^{er}. A l'article 3, § 4, de l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire sont apportées les modifications suivantes :

1° au premier alinéa, les mots « au plus tard le 15 novembre 2004 » sont remplacés par les mots « au plus tard le 30 novembre 2004 »;

2° l'alinéa 3 est remplacé par la disposition suivante :

« Si les actifs visés au § 1^{er}, 2°, comprennent des droits réels portant sur des biens immeubles, ceux-ci sont décrits dans une section particulière de la liste des actifs. Cette liste vaudra acte translatif ou constitutif de ces droits. La section particulière de la liste est transcrite sur le registre approprié dans chaque bureau de la conservation des hypothèques dans le ressort duquel les biens immeubles en question sont situés. Le délai pour la transcription court à partir du 1^{er} janvier 2005. »

§ 2. Dans l'article 3, § 5, alinéa 2, du même arrêté, la dernière phrase est supprimée.

§ 3. In artikel 5 van hetzelfde besluit, in zoverre het een nieuw artikel 199 in voornoemde wet van 21 maart 1991 invoegt, wordt artikel 199, § 1, 1°, vervangen door de volgende tekst :

« 1° het verwerven, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur ».

§ 4. In artikel 5 van hetzelfde besluit, in zoverre het een nieuw artikel 200 in voornoemde wet van 21 maart 1991 invoegt, wordt artikel 200, § 5, aangevuld als volgt : « Artikel 3, § 2, 9°, is niet van toepassing. »

§ 5. In artikel 5 van hetzelfde besluit, in zoverre het een nieuw artikel 207 in voornoemde wet van 21 maart 1991 invoegt, worden aan artikel 207 de volgende wijzigingen aangebracht :

1° § 1, eerste lid, wordt aangevuld als volgt : « Het aantal bestuurders wordt bepaald door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad »;

2° in § 2 vervallen in de eerste zin van het derde lid de woorden « met dien verstande dat de helft van de oorspronkelijke bestuurders worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van drie jaar »;

3° § 4, derde lid, wordt aangevuld als volgt : « Hij kan zich laten bijstaan door een deskundige, op kosten van de vennootschap ».

§ 6. In artikel 5 van hetzelfde besluit, in zoverre het een nieuw artikel 208 in voornoemde wet van 21 maart 1991 invoegt, wordt artikel 208 aangevuld met de volgende bepaling :

« § 4. Infrabel wordt geldig vertegenwoordigd jegens derden en in rechte door de gedelegeerd bestuurder en de daartoe door de raad van bestuur aangewezen algemeen directeur, die gezamenlijk optreden. »

Alle akten van bestuur of akten die de vennootschap verbinden, worden gezamenlijk ondertekend door de gedelegeerd bestuurder en de daartoe door de raad van bestuur aangewezen algemeen directeur. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de akten waarvan de goedkeuringswijze afwijkt van deze § 4. »

De gedelegeerd bestuurder behoort tot een andere taalrol dan deze van de algemeen directeur.

§ 7. In artikel 7 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° § 1 wordt vervangen als volgt :

« Het Fonds heeft ten doel het verwerven en het aanhouden van de spoorweginfrastructuur die aan het Fonds wordt overgedragen met toepassing van artikel 14, § 1^{er}, 1° »;

2° in § 2 vervalt de tweede zin.

§ 8. Artikel 10, tweede lid, van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

« De Koning kan, tegen de voorwaarden die Hij bepaalt, de Staatswaarborg toekennen aan de verbintenissen van het Fonds ingevolge leningen die door het Fonds worden overgenomen met toepassing van artikel 14, § 1, 2°, of die door het Fonds worden uitgegeven of aangegaan met toepassing van het eerste lid, of ingevolge overeenkomsten tot dekking van de wisselkoers- en interestrisico's betreffende dergelijke leningen. »

§ 9. In artikel 14 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1, 1°, worden de woorden « bestaande uit eigendomsrechten of andere zakelijke of persoonlijke rechten op het geheel of een deel van deze infrastructuur » ingevoegd tussen de woorden « betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur » en « en andere activa »;

2° § 2, derde lid, wordt vervangen als volgt :

« De zakelijke rechten op onroerende goederen bedoeld in § 1, 1°, worden beschreven in een afzonderlijke afdeling van de lijst van activa. Deze lijst geldt als akte tot overdracht of vestiging van die rechten. De afzonderlijke afdeling van de lijst wordt overgeschreven in het daartoe bestemd register op elk kantoor van bewaring der hypotheken in wiens ambtsgebied de betrokken onroerende goederen zijn gelegen. De termijn voor de overschrijving loopt vanaf 1 januari 2005 »;

3° in § 3 wordt het volgende lid ingevoegd tussen het eerste en tweede lid :

« Zo leningen of andere schulden niet kunnen worden overgedragen aan het Fonds met bevrijding van de N.M.B.S. van haar verbintenissen, wordt de overdracht van de betreffende verbintenissen en lasten aan het Fonds tot stand gebracht door een andere techniek met evenwaardig resultaat »;

§ 3. Dans l'article 5 du même arrêté, en ce qu'il insère un nouvel article 199 dans la loi du 21 mars 1991 précitée, l'article 199, § 1^{er}, 1°, est remplacé par le texte suivant :

« 1° l'acquisition, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire ».

§ 4. Dans l'article 5 du même arrêté, en ce qu'il insère un nouvel article 200 dans la loi du 21 mars 1991 précitée, l'article 200, § 5, est complété comme suit : « L'article 3, § 2, 9°, n'est pas applicable. »

§ 5. Dans l'article 5 du même arrêté, en ce qu'il insère un nouvel article 207 dans la loi du 21 mars 1991 précitée, les modifications suivantes sont apportées à l'article 207 :

1° le § 1^{er}, premier alinéa, est complété comme suit : « Le nombre d'administrateurs est déterminé par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres »;

2° au § 2, dans la première phrase de l'alinéa 3, les mots « étant entendu que la moitié des premiers administrateurs sont nommés pour un terme renouvelable de trois ans » sont supprimés;

3° le § 4, alinéa 3, est complété comme suit : « Il peut se faire assister par un expert, aux frais de la société ».

§ 6. Dans l'article 5 du même arrêté, en ce qu'il insère un nouvel article 208 dans la loi du 21 mars 1991 précitée, l'article 208 est complété par la disposition suivante :

« § 4. Infrabel est valablement représentée à l'égard des tiers et en justice par l'administrateur délégué et le directeur général 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 directeur général 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 § 4. »

L'administrateur délégué appartient à un rôle linguistique différent de celui du directeur général.

§ 7. A l'article 7 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° le § 1^{er} est remplacé par la disposition suivante :

« Le Fonds a pour objet l'acquisition et la détention de l'infrastructure ferroviaire qui lui est transférée en application de l'article 14, § 1^{er}, 1° »;

2° au § 2, la deuxième phrase est supprimée.

§ 8. L'article 10, alinéa 2, du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Le Roi peut, aux conditions qu'Il détermine, accorder la garantie de l'Etat aux obligations du Fonds en vertu d'emprunts repris par le Fonds en application de l'article 14, § 1^{er}, 2°, ou émis ou contractés par celui-ci en application du premier alinéa, ou en vertu de conventions visant à couvrir les risques de change ou de taux d'intérêt afférents à de tels emprunts. »

§ 9. A l'article 14 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° au § 1^{er}, 1°, les mots « consistant en des droits de propriété ou en d'autres droits réels ou personnels portant sur tout ou partie de cette infrastructure » sont insérés entre les mots « relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire » et « et d'autres actifs »;

2° le § 2, alinéa 3, est remplacé par la disposition suivante :

« Les droits réels sur biens immeubles visés au § 1^{er}, 1°, sont décrits dans une section particulière de la liste des actifs. Cette liste vaut acte translatif ou constitutif de ces droits. La section particulière de la liste est transcrite sur le registre approprié dans chaque bureau de la conservation des hypothèques dans le ressort duquel les biens immeubles en question sont situés. Le délai pour la transcription court à partir du 1^{er} janvier 2005 »;

3° au § 3, l'alinéa suivant est inséré entre les premier et deuxième alinéas :

« Dans l'hypothèse où des emprunts ou d'autres dettes ne pourraient pas être transférés au Fonds en libérant la S.N.C.B. de ses obligations, le transfert des obligations et charges y afférentes au Fonds sera réalisé par toute autre technique à effet équivalent »;

4° artikel 14 wordt aangevuld met een § 5, luidende :

« § 5. Het beheer en de tegeldemaking van activa die aan het Fonds worden overgedragen met toepassing van § 1, 1°, en specifiek worden aangeduid in de lijst van activa vastgesteld met toepassing van § 2, eerste lid, worden exclusief toevertrouwd aan de vennootschap opgericht met toepassing van het koninklijk besluit van 18 november 1996 waarbij de Regie der gebouwen ertoe wordt gemachtigd zich te verenigen met andere rechtspersonen. Deze vennootschap kan in naam en voor rekening van het Fonds deze activa verkopen of er elk zakelijk of persoonlijk gebruiksrecht op vestigen of overdragen ten gunste van derden, met dien verstande dat elke verrichting waarbij de tegenprestatie EUR 1 miljoen (één miljoen euro) overschrijdt, vooraf moet worden goedgekeurd door de minister bevoegd voor de voorwegen en door de minister bevoegd voor financiën. De nadere voorwaarden voor de uitvoering en vergoeding van deze opdracht worden geregeld in een overeenkomst tussen het Fonds en de betrokken vennootschap, goedgekeurd door dezelfde ministers, of, bij gebreke van een dergelijke overeenkomst tegen 31 december 2004, door de Koning. »

§ 10. Artikel 16 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende leden :

« Geen enkele van de reorganisatieverrichtingen bedoeld in dit besluit heeft tot gevolg dat de waarborgen die door de Staat zijn toegekend voor leningen of andere schulden uitgegeven of aangegaan door de N.M.B.S. of HST-Fin vóór die verrichtingen, vervallen of worden gewijzigd, in voorkomend geval niettegenstaande de wijziging van schuldenaar in het kader van die reorganisatieverrichtingen.

De fiscale vrijstellingen die door of krachtens de wet zijn toegekend voor de inkomsten uit leningen of andere schulden uitgegeven of aangegaan door de N.M.B.S. of HST-Fin, blijven van toepassing binnen dezelfde grenzen en tegen dezelfde voorwaarden, in voorkomend geval niettegenstaande de overdracht van deze leningen in het kader van de reorganisatieverrichtingen bedoeld in dit besluit. »

§ 11. Artikel 20 wordt aangevuld met het volgende lid :

« In afwijking van het eerste lid, treedt artikel 5 in werking op 1 januari 2005 in zoverre het in voornoemde wet van 21 maart 1991 een nieuw artikel 208, § 2, derde lid, eerste zin, een nieuw artikel 209, § 1, tweede en derde lid, en een nieuw artikel 212, § 2, invoegt. »

Art. 38. De woorden « Kas der geneeskundige verzorging van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » worden vervangen door de woorden « Kas der geneeskundige verzorging van N.M.B.S. Holding » in alle wettelijke en reglementaire bepalingen.

HOOFDSTUK III. — Diverse bepalingen

Art. 39. Niettegenstaande enige strijdige contractuele bepaling heeft geen enkele van de reorganisatieverrichtingen bedoeld in dit besluit tot gevolg dat de bepalingen van enige overeenkomst gesloten tussen de N.M.B.S. en één of meer derden vóór 1 januari 2005 worden gewijzigd of dat zulke overeenkomst wordt beëindigd, en geen enkele van deze reorganisatieverrichtingen geeft enige partij het recht om zulke overeenkomst eenzijdig te wijzigen of te beëindigen.

Geen enkele van de reorganisatieverrichtingen bedoeld in dit besluit heeft tot gevolg dat de waarborgen die door de Staat zijn toegekend voor leningen of andere schulden uitgegeven of aangegaan door de N.M.B.S. of HST-Fin vóór die verrichtingen, vervallen of worden gewijzigd, in voorkomend geval niettegenstaande de wijziging van schuldenaar in het kader van die reorganisatieverrichtingen.

De fiscale vrijstellingen die door of krachtens de wet zijn toegekend voor de inkomsten uit leningen of andere schulden uitgegeven of aangegaan door de N.M.B.S. of HST-Fin, blijven van toepassing binnen dezelfde grenzen en tegen dezelfde voorwaarden, in voorkomend geval niettegenstaande de overdracht van deze leningen in het kader van de reorganisatieverrichtingen bedoeld in dit besluit. »

Art. 40. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt, met uitzondering van :

1° artikel 5, dat in werking treedt op de datum van inwerkingtreding van het koninklijk besluit bedoeld in artikel 2;

2° de artikelen 6 tot 29, 31 tot 34, 36, § 2, en 38, die in werking treden op 1 januari 2005;

3° de artikelen 30 en 35, die in werking treden op de datum van de fusie bedoeld in artikel 15, § 2, van het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur.

In afwijking van het eerste lid, 1°, treedt artikel 5 in werking op 1 januari 2005 in zoverre het in voornoemde wet van 21 maart 1991 een nieuw artikel 224, § 2, derde lid, eerste zin, en een nieuw artikel 226, § 2, tweede en derde lid, invoegt.

4° l'article 14 est complété par un § 5, rédigé comme suit :

« § 5. La gestion et la valorisation d'actifs transférés au Fonds en application du § 1^{er}, 1°, et désignés spécifiquement dans la liste des actifs arrêtée en application du § 2, premier alinéa, sont confiées à titre exclusif à la société constituée en application de l'arrêté royal du 18 novembre 1996 autorisant la Régie des Bâtiments à s'associer avec d'autres personnes morales. Cette société peut vendre ces actifs ou établir ou transférer tout droit d'usage réel ou personnel sur ces actifs en faveur de tiers au nom et pour le compte du Fonds, étant entendu que toute transaction dont la contrepartie dépasse EUR 1 million (un million d'euros) est soumise à l'approbation préalable du ministre qui a les chemins de fer dans ses attributions et du ministre qui a les finances dans ses attributions. Les modalités d'exécution et de rémunération de cette mission sont réglées dans une convention conclue entre le Fonds et la société en question et approuvée par les mêmes ministres, ou, à défaut de la conclusion d'une telle convention pour le 31 décembre 2004, par le Roi. »

§ 10. L'article 16 du même arrêté est complété par les alinéas suivants :

« Aucune des réformes visées au présent arrêté n'a pour effet d'éteindre ou de modifier les garanties accordées par l'État à des emprunts ou autres dettes émis ou contractés par la S.N.C.B. ou la Financière TGV avant ces réformes, le cas échéant nonobstant le changement de débiteur dans le cadre de ces réformes.

Les exonérations fiscales accordées par ou en vertu de la loi aux revenus d'emprunts ou autres dettes émis ou contractés par la S.N.C.B. ou la Financière TGV continuent à s'appliquer dans les mêmes limites et aux mêmes conditions, le cas échéant nonobstant le transfert de ces emprunts dans le cadre des réformes visées au présent arrêté. »

§ 11. L'article 20 est complété par l'alinéa suivant :

« Par dérogation au premier alinéa, l'article 5 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2005 en ce qu'il insère dans la loi du 21 mars 1991 précitée un nouvel article 208, § 2, alinéa 3, première phrase, un nouvel article 209, § 1^{er}, alinéas 2 et 3, et un nouvel article 212, § 2. »

Art. 38. Les mots « Caisse des soins de santé de la Société nationale des Chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « Caisse des soins de santé de la S.N.C.B. Holding » dans toutes les dispositions légales et réglementaires.

CHAPITRE III. — Dispositions diverses

Art. 39. Nonobstant toute disposition conventionnelle contraire, aucune des réformes visées au présent arrêté ne peut avoir pour effet de modifier les termes d'une convention conclue entre la S.N.C.B. et un ou plusieurs tiers avant le 1^{er} janvier 2005 ou de mettre fin à une telle convention, et aucune de ces réformes ne donne à une partie le droit de modifier une telle convention ou de la résilier unilatéralement.

Aucune des réformes visées au présent arrêté n'a pour effet d'éteindre ou de modifier les garanties accordées par l'État à des emprunts ou autres dettes émis ou contractés par la S.N.C.B. ou la Financière TGV avant ces réformes, le cas échéant nonobstant le changement de débiteur dans le cadre de ces réformes.

Les exonérations fiscales accordées par ou en vertu de la loi aux revenus d'emprunts ou autres dettes émis ou contractés par la S.N.C.B. ou la Financière TGV continuent à s'appliquer dans les mêmes limites et aux mêmes conditions, le cas échéant nonobstant le transfert de ces emprunts dans le cadre des réformes visées au présent arrêté.

Art. 40. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception :

1° de l'article 5, qui entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté royal visé à l'article 2;

2° des articles 6 à 29, 31 à 34, 36, § 2, et 38, qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2005;

3° des articles 30 et 35, qui entrent en vigueur à la date de la fusion visée à l'article 15, § 2, de l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Par dérogation au premier alinéa, 1°, l'article 5 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2005 en ce qu'il insère dans la loi du 21 mars 1991 précitée un nouvel article 224, § 2, alinéa 3, première phrase, et un nouvel article 226, § 2, alinéas 2 et 3.

In afwijking van het eerste lid, 2°, treedt artikel 27, § 17, 1°, in werking de dag waarop dit besluit in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 41. Onze minister bevoegd voor Financiën, Onze minister bevoegd voor de overheidsbedrijven, Onze minister bevoegd voor economie, Onze minister bevoegd voor de pensioenen, Onze minister bevoegd voor sociale zaken, Onze minister bevoegd voor de regulering van het spoorvervoer en Onze minister bevoegd voor de middenstand zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, op 19 oktober 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën,
D. REYNDERS

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven,
J. VANDE LANOTTE

De Minister van Economie, Energie,
Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid,
M. VERWILGHEN

De Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid,
R. DEMOTTE

De Minister van Middenstand en Landbouw,
Mevr. S. LARUELLE

De Minister van Werk,
Mevr. F. VAN DEN BOSSCHE

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

De Minister van Pensioenen,
B. TOBBACK

Par dérogation au premier alinéa, 2°, l'article 27, § 17, 1°, entre en vigueur le jour de la publication du présent arrêté au *Moniteur belge*.

Art. 41. Notre ministre qui a les finances dans ses attributions, Notre ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions, Notre ministre qui a l'économie dans ses attributions, Notre ministre qui a les pensions dans ses attributions, Notre ministre qui a les affaires sociales dans ses attributions, Notre ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions et Notre ministre qui a les classes moyennes dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 19 octobre 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances,
D. REYNDERS

Le Vice-Premier Ministre
et Ministre du Budget et des Entreprises publiques,
J. VANDE LANOTTE

Le Ministre de l'Economie, de l'Energie,
du Commerce extérieur et de la Politique scientifique,
M. VERWILGHEN

Le Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,
R. DEMOTTE

La Ministre des Classes moyennes et de l'Agriculture,
Mme S. LARUELLE

La Ministre de l'Emploi,
Mme F. VAN DEN BOSSCHE

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Le Ministre des Pensions,
B. TOBBACK

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2004 — 4186

[C — 2004/ 14209]

**19 OKTOBER 2004. — Koninklijk besluit
tot vaststelling van de statuten van Nieuwe NMBS**

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

Gelet op het koninklijk besluit van oktober houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, inzonderheid artikel 2, 1°;

Gelet op het advies van Inspecteur van Financiën, gegeven op 15 oktober 2004;

Gelet op het akkoord van Onze Minister van Begroting, van 15 oktober 2004;

Op de voordracht van Onze Minister van Overheidsbedrijven en op het advies van Onze in Raad vergaderd ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De statuten van Nieuwe NMBS worden vastgesteld overeenkomstig de bij dit besluit gevoegde tekst.

Art. 2. Dit besluit treedt in werking op de dag van de oprichting van Nieuwe NMBS.

Art. 3. Onze Minister van Overheidsbedrijven is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 19 oktober 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Overheidsbedrijven,
J. VANDE LANOTTE

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2004 — 4186

[C — 2004/14209]

**19 OCTOBRE 2004. — Arrêté royal
établissant les statuts de la Nouvelle SNCB**

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

Vu l'arrêté royal du octobre portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges, notamment l'article 2, 1°;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances donné le 15 octobre 2004;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 15 octobre 2004;

Sur proposition de Notre Ministre des Entreprises publiques et de l'avis de Nos ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Les statuts de la Nouvelle SNCB sont établis conformément au texte annexé au présent arrêté.

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de la constitution de la Nouvelle SNCB.

Art. 3. Notre Ministre des Entreprises publiques est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 19 octobre 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Entreprises publiques,
J. VANDE LANOTTE