

Art. 8. In artikel 24 van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 28 maart 1984, 13 september 1998 en 31 januari 2003 wordt punt 1 vervangen als volgt :

« 1. Onverminderd de bepalingen van het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement en van het koninklijk besluit van 1 september 2004 betreffende de afgifte van scheepsafval en ladingresiduen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, betreft het toezicht over de vreemde schepen in de Belgische zeewateren, al de eisen voor vreemde schepen die in dit besluit zijn vastgesteld. ».

Art. 9. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 10. Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven en Onze Minister van Mobiliteit zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 1 september 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

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

Art. 8. A l'article 24 de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié par les arrêtés royaux des 28 mars 1984, 13 septembre 1998 et 31 janvier 2003, le point 1^{er} est remplacé par la disposition suivante :

« 1. Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant contrôle par l'Etat du port et modification de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime et de l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2004 concernant le dépôt des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, la surveillance des navires étrangers qui se trouvent dans les eaux maritimes belges porte sur tous les exigences pour navires étrangers fixées par le présent arrêté. ».

Art. 9. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 10. Notre Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget et des Entreprises publiques et Notre Ministre de la Mobilité sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} septembre 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget
et des Entreprises publiques,
J. VANDE LANOTTE
Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2004 — 3774 (2004 — 2323) [C — 2004/14193]

14 JUNI 2004. — Koninklijk besluit tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur (1). — Addendum

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het besluit dat wij de eer hebben aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, wordt genomen krachtens de artikelen 450 tot 460 van de programmawet van 22 december 2003. Deze bepalingen machtigen de Koning om maatregelen te treffen die nodig zijn voor 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 veiligheidscertificering.

Het ontwerp van besluit kadert in een meer globale hervorming van de juridische structuren van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (« N.M.B.S. »), die voornamelijk uit drie luiken bestaat :

— de oprichting van twee juridische entiteiten bestemd voor, enerzijds, de verwerving van de eigendom en, anderzijds, het beheer van deze infrastructuur. Het is dit eerste luik dat het voorwerp uitmaakt van het ontwerp van besluit. Dit besluit strekt ertoe afdeling II van richtlijn 91/440/EEG, zoals gewijzigd door de richtlijn 2001/12/EG, in Belgisch recht om te zetten, en omvat eveneens, parallel met de overdracht van de eigendom van de bestaande spoorweginfrastructuur aan een instelling van openbaar nut, de overname door deze instelling van een deel van de bestaande schulden van de N.M.B.S., overeenkomstig artikel 9 van richtlijn 91/440/EEG;

— de aanpassing van het reglementair kader betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, vastgesteld door het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, teneinde rekening te houden met de hervorming van de beheersstructuren van deze infrastructuur. Dit tweede luik is het voorwerp van een ontwerp van besluit tot wijziging van voornoemd besluit van 12 maart 2003, dat U afzonderlijk ter ondertekening wordt voorgelegd;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2004 — 3774 (2004 — 2323) [C — 2004/14193]

14 JUIN 2004. — Arrêté royal portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire (1). — Addendum

RAPPORT AU ROI

Sire,

L'arrêté que nous avons l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté est pris en vertu des articles 450 à 460 de la loi-programme du 22 décembre 2003. Ces dispositions autorisent le Roi à prendre les mesures nécessaires pour 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.

L'arrêté en projet s'inscrit dans une réforme plus globale des structures juridiques de la Société nationale des Chemins de Fer belges (« S.N.C.B. »), qui comprend trois volets principaux :

— la création de deux entités juridiques destinées à accueillir, d'une part, la propriété et, d'autre part, la gestion de cette infrastructure. C'est ce premier volet qui fait l'objet de l'arrêté en projet. Cet arrêté vise à transposer en droit belge la section II de la directive 91/440/CEE, telle que modifiée par la directive 2001/12/CE, et comporte également, en parallèle au transfert de la propriété de l'infrastructure ferroviaire existante à un organisme d'intérêt public, la reprise par cet organisme d'une partie des dettes existantes de la S.N.C.B., conformément à l'article 9 de la directive 91/440/CEE;

— l'adaptation du cadre réglementaire relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire fixé par l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour tenir compte de la réforme des structures de gestion de cette infrastructure. Ce second volet fait l'objet d'un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 12 mars 2003 précité, qui Vous est soumis pour signature séparément;

— de filialisering van het spoorwegvervoer van de N.M.B.S. De N.M.B.S. wenst inderdaad een 100 % dochtervennootschap te creëren, die geconsolideerd zal worden in haar geconsolideerde jaarrekening, met als hoofddoel het vervoer per spoor van reizigers en goederen. Deze dochtervennootschap zal een naamloze vennootschap van publiek recht zijn, onderworpen aan de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. De wettelijke bepalingen die hiervoor noodzakelijk zijn, zijn opgenomen in het ontwerp van programmawet (Doc. 51 1138/001) dat de Regering onlangs bij de Kamer heeft ingediend (inzonderheid artikel 38).

Na deze reorganisatie zal de N.M.B.S. een holdingvennootschap zijn die haar deelnemingen in haar dochtervennootschap transport en in de infrastructuurbeheerder zal aanhouden en beheren. Zij zal coördinatie- en ondersteuningsactiviteiten verrichten ten behoeve van de groep (financieel en thesauriebeheer, gemeenschappelijke aankopen, juridische dienst, enz.) en instaan voor de terbeschikkingstelling van het personeel aan haar dochtervennootschap transport en aan de infrastructuurbeheerder. Zij zal bovendien instaan voor bepaalde operationele activiteiten, inzonderheid op het gebied van veiligheid en bewaking. Aldus maakt de holdingstructuur het behoud van bepaalde synergieën op het gebied van kosten mogelijk; zij creëert eveneens een interface die toelaat om een meer globale visie van de infrastructuurbehoeften en de vereiste investeringen te definiëren. De N.M.B.S. blijft de begunstigde van de Staatstoelagen van de normalisering van de rekeningen betreffende pensioenen en arbeidsongevallen.

Niettegenstaande de centralisatie van bepaalde ondersteuningsactiviteiten op het niveau van de holdingvennootschap zal de Regering erop toezien dat Infrabel over alle nodige middelen beschikt om autonoom op te treden in haar betrekkingen met spoorwegondernemingen die toegang hebben tot de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van eventuele betwistingen inzake toegang tot de infrastructuur.

In haar advies 36.992/4 van 10 mei 2004 betreffende voorliggend ontwerp van koninklijk besluit stelt de afdeling wetgeving van de Raad van State de vraag aan de orde naar de betrokkenheid van de gewestregeringen vereist door artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Inmiddels is aan dit vereiste voldaan, zoals het Overlegcomité Federale Regering-Gemeenschaps- en Gewestregeringen heeft vastgesteld op zijn vergadering van 18 mei 2004.

In antwoord op een opmerking van de Raad van State aangaande de wettelijke grondslag van voorliggend ontwerp van koninklijk besluit herinnert de Regering eraan dat het koninklijk besluit van 25 april 2004, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 21 mei 2004, de artikelen 451 tot 458 van de programmawet van 22 december 2003 in werking heeft gesteld op 21 mei 2004 (met uitzondering van de artikelen 453, § 5, en 454, § 3, die in werking treden op 1 januari 2005).

Artikelsgewijze commentaar

De artikelen 2 tot 4 hebben als doel de oprichting van een naamloze vennootschap van publiek recht, Infrabel genoemd te organiseren, die zal optreden als spoorweginfrastructuurbeheerder voor het volledige Belgische net. Infrabel is van bij aanvang onderworpen aan voornoemde wet van 21 maart 1991, mits bepaalde beperkte aanpassingen die hieronder worden uiteengezet. Aangezien Infrabel op het ogenblik van haar oprichting niet door een beheerscontract met de Staat verbonden zal zijn, bepaalt de Koning voorlopige regels die gelden als eerste beheerscontract.

Na de oprichting van Infrabel, brengt de N.M.B.S. daarin de activa en passiva in die noodzakelijk zijn voor de exploitatie van Infrabel. De notie van activa en passiva moet in de ruime zin worden begrepen en omvat goederen en schulden evenals rechten en verbintenissen, van contractuele of andere oorsprong, ongeacht of zij zijn ingeschreven op de balans van de N.M.B.S. De inbreng door de N.M.B.S. zal worden vergoed door aandelen van Infrabel waarvan een deel aan de Staat zal worden overgedragen door een vermindering van het kapitaal van de N.M.B.S.. In antwoord op de opmerking van de Raad van State betreffende artikel 2, § 1, moet worden onderstreept dat de N.M.B.S. wel degelijk alleen Infrabel zal oprichten. De Staat wordt pas in een tweede stap aandeelhouder van deze vennootschap, ingevolge een overdracht door de N.M.B.S. aan de Staat van een deel van de aandelen van Infrabel die de N.M.B.S. zal hebben ontvangen als vergoeding voor de inbreng bedoeld in artikel 3, § 1. Deze overdracht zal geschieden in het kader van een kapitaalvermindering van de N.M.B.S., zoals aangegeven in artikel 3, § 2.

— la filialisation de l'activité de transport ferroviaire de la S.N.C.B. La S.N.C.B. a en effet émis le souhait de créer une filiale à 100 %, consolidée dans ses comptes consolidés, dont l'objet principal sera le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises. Cette filiale sera une société anonyme de droit public soumise à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Les dispositions légales nécessaires à cet effet sont contenues dans le projet de loi-programme (Doc. 51 1138/001) que le Gouvernement a déposé récemment à la Chambre (notamment l'article 38).

A l'issue de cette réorganisation, la S.N.C.B. sera une société holding qui détiendra et gèrera ses participations dans sa filiale de transport et dans le gestionnaire de l'infrastructure. Elle exercera des activités de coordination et de support pour le groupe (gestion financière et de trésorerie, achats communs, service juridique, etc.) et assurera la mise à disposition du personnel à sa filiale de transport et au gestionnaire de l'infrastructure. Elle aura en outre certaines activités opérationnelles, notamment dans le domaine de la sécurité et du gardiennage. La structure holding permettra ainsi de maintenir certaines synergies sur le plan des coûts; elle constituera également une interface permettant de définir une vision plus globale des besoins en infrastructure et des investissements nécessaires. La S.N.C.B. restera le bénéficiaire des versements par l'Etat de la normalisation des comptes liés aux pensions et aux accidents de travail.

Nonobstant la centralisation de certaines activités de support au niveau de la société holding, le Gouvernement veillera à ce qu'Infrabel dispose de toutes les ressources nécessaires pour opérer de manière autonome dans ses relations avec les entreprises ferroviaires qui ont accès à l'infrastructure ferroviaire, y compris les éventuelles contestations portant sur l'accès à l'infrastructure.

Dans son avis 36.992/4 du 10 mai 2004 sur le présent projet d'arrêté royal, la section de législation du Conseil d'Etat s'interroge sur le respect de l'exigence d'association des gouvernements régionaux en vertu de l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Dans l'intervalle, il a été satisfait à cette exigence, ainsi que le Comité de Concertation Gouvernement fédéral-Gouvernements communautaires et régionaux l'a constaté en sa séance du 18 mai 2004.

En réponse à la remarque du Conseil d'Etat à propos du fondement légal du présent projet d'arrêté royal, le Gouvernement rappelle qu'un arrêté royal du 25 avril 2004, publié au *Moniteur belge* du 21 mai 2004, a mis en vigueur les articles 451 à 458 de la loi-programme du 22 décembre 2003 au 21 mai 2004 (à l'exception des articles 453, § 5, et 454, § 3, qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2005).

Commentaire des articles

Les articles 2 à 4 ont pour objet d'organiser la création d'une société anonyme de droit public, dénommée Infrabel, qui sera le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'ensemble du réseau belge. Infrabel sera soumise d'emblée à la loi du 21 mars 1991 précitée, moyennant certaines adaptations limitées développées ci-dessous. Dès lors qu'Infrabel ne sera pas liée par un contrat de gestion avec l'Etat au moment de sa constitution, le Roi établira des règles provisoires qui vaudront comme premier contrat de gestion.

Après la constitution d'Infrabel, la S.N.C.B. apportera à celle-ci un ensemble d'actifs et passifs nécessaires à son exploitation. La notion d'actifs et de passifs doit s'entendre au sens large et comprend des biens et dettes ainsi que des droits et obligations, contractuels ou autres, qu'ils soient inscrits ou non au bilan de la S.N.C.B.. L'apport de la S.N.C.B. sera rémunéré par des actions d'Infrabel dont une partie sera transférée à l'Etat par voie de réduction du capital de la S.N.C.B. En réponse à l'observation formulée par le Conseil d'Etat à propos de l'article 2, § 1^{er}, il convient de souligner que la S.N.C.B. procédera bien seule à la constitution d'Infrabel. L'Etat ne deviendra actionnaire de cette société que dans un deuxième temps, à la suite d'un transfert par la S.N.C.B. à l'Etat d'une partie des actions d'Infrabel que la S.N.C.B. aura reçues en rémunération de l'apport visé à l'article 3, § 1^{er}. Ce transfert s'effectuera dans le cadre d'une réduction du capital de la S.N.C.B., ainsi qu'il est précisé à l'article 3, § 2.

Ongeacht de uiteindelijke deelneming van de Staat in het kapitaal van Infrabel, zal de Staat in ieder geval beschikken over meer dan 80 % van de stemrechten in de algemene vergadering (zoals aangegeven in het nieuwe artikel 205 van de wet van 21 maart 1991, ingevoegd door artikel 5 van voorliggend besluit).

De inbreng zal worden verwezenlijkt overeenkomstig een procedure vastgelegd in het ontwerp van besluit. Met het oog op de rechtszekerheid wordt de lijst van de in te brengen activa en passiva, bepaald door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, neergelegd ter griffie van de rechtbank van koophandel te Brussel, waar eenieder er kennis van kan nemen. De betrokken overdrachten gebeuren van rechtswege en zijn tegenstelbaar aan derden vanaf de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van een bericht dat deze inbrengen bevestigt. Met het oog op de goede coördinatie tussen deze verrichting en de andere luiken van de hervorming van de structuren van de N.M.B.S., wordt bepaald dat deze inbreng uitwerking zal hebben op 1 januari 2005.

In voornoemd advies vraagt de Raad van State zich af welke de draagwijdte is van artikel 3, § 3, tweede lid, van voorliggend ontwerp. Deze bepaling heeft hoofdzakelijk financieringscontracten op het oog die worden beheerst 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* en 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.

De artikelen 5 en 6 van het ontwerp van besluit voegen een nieuwe Titel VIII in voornoemde wet van 21 maart 1991 in, die de artikelen 197 tot 215 bevat en bepaalde regels eigen aan Infrabel vaststelt. Hieronder volgt de commentaar op de belangrijkste artikelen van deze titel.

Artikel 199 bepaalt het doel en de opdrachten van openbare dienst van Infrabel zoals vastgesteld door artikel 452 van de programmawet van 22 december 2003.

Er wordt aangestipt dat de opdrachten bedoeld in artikel 199, § 1, 1° en 4°, prestaties voor de behoeften van de Natie kunnen omvatten, inzonderheid de terbeschikkingstelling van infrastructuur voor civiele bescherming en landsverdediging.

In voornoemd advies is de Raad van State van oordeel dat de onafhankelijkheid van Infrabel t.a.v. de N.M.B.S. en haar toekomstige dochtervennootschap transport niet voldoende is gewaarborgd opdat de opdrachten bedoeld in artikel 199, § 1, 4° en 5°, nl. de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de betreffende tarifiering, aan Infrabel kunnen worden toevertrouwd.

Ter herinnering, infrastructuurcapaciteitstoewijzing en tarifiering voor het gebruik van de infrastructuur behoren tot de taken die, luidens artikel 6(3) van richtlijn 91/440/EEG, vervangen door richtlijn 2001/12/EG, moeten worden toevertrouwd « aan instanties of ondernemingen die zelf geen spoorvervoerdiensten verlenen ». De Europese richtlijnen verzetten er zich niet tegen dat die taken worden opgedragen aan de infrastructuurbeheerder behalve indien deze « in juridisch of organisatorisch opzicht of wat de besluitvorming betreft, niet onafhankelijk [is] van spoorwegondernemingen », in welk geval de artikelen 4(2) en 14(2) van richtlijn 2001/14/EG van 26 februari 2001 vereisen dat een onafhankelijk organisme met deze taken wordt belast.

Welnu, de Regering meent dat de voorziene regeling de onafhankelijkheid van Infrabel t.a.v. de N.M.B.S., haar toekomstige dochtervennootschap transport en de andere spoorwegondernemingen volkomen waarborgt, inzonderheid in acht genomen de volgende elementen :

— De deelneming van de Staat in het kapitaal van Infrabel zal een totale stemkracht van 80 procent plus één stem hebben (nieuw artikel 205 van de wet van 21 maart 1991, ingevoegd door voorliggend besluit), zodat de N.M.B.S. niet de mogelijkheid heeft om gelijk welke beslissing van de algemene vergadering te blokkeren, zelfs niet beslissingen onderworpen aan een bijzondere meerderheid van 80 procent.

— De Staat benoemt acht van de tien leden van de raad van bestuur van Infrabel (nieuw artikel 207, § 2, eerste lid, van de wet van 21 maart 1991, ingevoegd door voorliggend besluit).

— Strenge onverenigbaarheden op het niveau van de samenstelling van de bestuursorganen van Infrabel (bepaald in het nieuwe artikel 212, § 2, van de wet van 21 maart 1991, ingevoegd door voorliggend besluit) waarborgen dat noch de N.M.B.S., noch haar dochtervennootschap transport of een andere spoorwegonderneming een significante invloed kunnen uitoefenen binnen die organen.

Quelle que soit la participation finale de l'Etat dans le capital d'Infrabel, l'Etat disposera en toute hypothèse de plus de 80 % des droits de vote à l'assemblée générale de celle-ci (ainsi qu'il est précisé au nouvel article 205 de la loi du 21 mars 1991, introduit par l'article 5 du présent arrêté).

L'apport sera réalisé conformément à une procédure établie par l'arrêté en projet. Par souci de sécurité juridique, la liste des actifs et passifs à apporter, établie par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, sera déposée au greffe du tribunal de commerce de Bruxelles, où toute personne pourra en prendre connaissance. Les transferts concernés se feront de plein droit et seront opposables aux tiers dès la publication au *Moniteur belge* d'un avis confirmant ces apports. Afin d'assurer la bonne coordination entre cette opération et les autres volets de la réforme des structures de la S.N.C.B., il est prévu que cet apport sera réalisé avec effet le 1^{er} janvier 2005.

Dans son avis précité, le Conseil d'Etat s'interroge sur la portée de l'article 3, § 3, 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.

Les articles 5 et 6 de l'arrêté en projet insèrent un nouveau Titre VIII dans la loi du 21 mars 1991 précitée, comprenant les articles 197 à 215, qui fixe certaines règles propres à Infrabel. Les articles principaux de ce titre sont commentés ci-dessous.

L'article 199 définit l'objet et les missions de service public d'Infrabel tels qu'ils sont établis par l'article 452 de la loi-programme du 22 décembre 2003.

Il est précisé que les missions visées à l'article 199, § 1^{er}, 1° et 4°, peuvent comprendre des prestations à fournir pour les besoins de la Nation, notamment la mise à disposition d'infrastructures pour la défense civile ou militaire.

Dans son avis précité, le Conseil d'Etat estime que l'indépendance d'Infrabel à l'égard de la S.N.C.B. et la future filiale de transport de celle-ci n'est pas suffisamment assurée pour que les missions visées à l'article 199, § 1^{er}, 4° et 5°, à savoir la répartition des capacités d'infrastructure et la tarification y relative, puissent être confiées à Infrabel.

Pour rappel, la répartition des sillons et la tarification de l'infrastructure figurent parmi les fonctions qui, selon l'article 6(3) de la directive 91/440/CEE, remplacé par la directive 2001/12/CE, doivent être confiées « à des instances ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire ». Les directives européennes ne s'opposent pas à ce que ces tâches soient déléguées au gestionnaire de l'infrastructure sauf si celui-ci « n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel », auquel cas les articles 4(2) et 14(2) de la directive 2001/14/CE du 26 février 2001 exigent que ces tâches soient dévolues à un organisme indépendant.

Or, le Gouvernement estime que le dispositif mis en place assure pleinement l'indépendance d'Infrabel à l'égard de la S.N.C.B., de la future filiale de transport de celle-ci et des autres entreprises ferroviaires, compte tenu notamment des éléments suivants :

— La participation de l'Etat au capital d'Infrabel se verra attribuer 80 pour cent des voix plus une voix (nouvel article 205 de la loi du 21 mars 1991, introduit par le présent arrêté), si bien que la S.N.C.B. ne sera pas en mesure de s'opposer à une quelconque décision de l'assemblée générale, même pour les décisions soumises à une majorité spéciale de 80 pour cent.

— L'Etat nommera huit des dix membres du conseil d'administration d'Infrabel (nouvel article 207, § 2, premier alinéa, de la loi du 21 mars 1991, introduit par le présent arrêté).

— Des incompatibilités strictes au niveau de la composition des organes de gestion d'Infrabel (prévues au nouvel article 212, § 2, de la loi du 21 mars 1991, introduit par le présent arrêté) garantissent que ni la S.N.C.B. ni sa filiale de transport ou une autre entreprise ferroviaire ne puissent exercer une influence notable dans ces organes.

— De coördinatie- en ondersteuningsactiviteiten van de N.M.B.S. ten behoeve van de groep betreffen vanzelfsprekend niet de taken van Infrabel inzake capaciteitstoeiwijzing en tarifiering. Ingevolge een informele consultatie met de diensten van de Europese Commissie heeft de Regering overigens in het ontwerp van programmawet dat zij onlangs bij de Kamer heeft ingediend (Doc. 51 1138/001), een artikel 41 opgenomen dat die taken toevertrouwt aan een gespecialiseerde dienst binnen Infrabel, die rechtstreeks zal afhangen van het directiecomité en waarvan de leden gebonden zullen zijn door het beroepsgeheim voor wat de vertrouwelijke commerciële informatie betreffende spoorwegondernemingen betreft.

— De statuten van Infrabel die door de Koning zullen worden vastgesteld (artikel 2, § 2, van voorliggend ontwerp), zullen bepalen dat het lid van het directiecomité dat die dienst leidt, onafhankelijk moet zijn van de N.M.B.S., haar dochtervennootschap transport en elke andere spoorwegonderneming volgens de criteria bepaald in artikel 524, § 4, tweede lid, van het Wetboek van vennootschappen. Bovendien zullen die statuten aan deze directeur de nodige bevoegdheden opdragen opdat hij binnen het kader van zijn functies voldoende autonoom kan optreden.

— Ten slotte is voorzien dat de Koning op grond van artikel 453, § 1, 4°, van de programmawet van 22 december 2003 een « gedragscode » zal vaststellen die de werking van de betreffende gespecialiseerde dienst nader zal regelen teneinde de billijke en niet-discriminerende behandeling van de spoorwegondernemingen die toegang hebben tot de spoorweginfrastructuur, te waarborgen.

Artikel 200 betreft het ondernemingsplan dat door Infrabel moet worden opgesteld overeenkomstig artikel 26 van voornoemde wet van 21 maart 1991. Het ontwerp van artikel 200, § 2, bepaalt inzonderheid dat dit ondernemingsplan de infrastructuurbehoeften weergegeven in een meerjarig investeringsplan, moet bevatten. Dit plan moet de bestaande regionale verdeelsleutels in acht nemen.

Dit meerjarig plan is van fundamenteel belang aangezien artikel 7, § 2, van het ontwerp van besluit Infrabel belast om voor rekening van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur in te staan voor het ontwerpen van de uitrusting, constructies en kunstwerken van de spoorweginfrastructuur en de verwezenlijking ervan overeenkomstig het meerjarig plan. Dit verklaart waarom de aanschaffing en de inrichting van de spoorweginfrastructuur onderdeel vormen van het meerjarig investeringsplan dat Infrabel moet opmaken, in tegenstelling tot wat de Raad van State suggereert in voornoemd advies.

Er moet worden opgemerkt dat de spoorwegondernemingen die gebruik maken van de spoorweginfrastructuur van het Belgisch net, moeten worden geraadpleegd in het kader van de uitwerking van dit plan. De Regering wenst eveneens de raadpleging van de N.M.B.S. te behouden, in tegenstelling tot wat de Raad van State suggereert. Na de voorgestelde herstructurering zal de N.M.B.S. geen spoorwegonderneming meer zijn doch hoofdzakelijk een holdingvennootschap. Evenwel, gelet op haar kennis van de markt kan men er alleen maar voordeel bij halen haar advies in te winnen. Dit advies is overigens juridisch niet bindend en verplicht de Regering op geen enkele wijze.

Gezien de belangrijkheid van het meerjarig plan, werd besloten om het afsluiten van het beheerscontract tussen Infrabel en de Staat afhankelijk te stellen van de voorafgaande goedkeuring van dit plan.

Artikel 201 bepaalt dat Infrabel de heffingen vaststelt voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor de diensten die zij verleent in het kader van haar opdrachten van openbare dienst. Hiervoor zal Infrabel zich moeten voegen naar de beginselen bepaald door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, en naar de bepalingen van haar beheerscontract.

Artikel 202 bepaalt dat het beheerscontract dat tussen de Staat en Infrabel moet worden afgesloten, de berekening en de betalingsvoorwaarden van de toelagen moet bepalen opdat een financieel evenwicht in het beheer van de spoorweginfrastructuur wordt gewaarborgd. Indien dit evenwicht wordt verzekerd, zal het prioritaire doel erin bestaan om gepaste financiële stimuli uit te werken voor een optimaal gebruik van de spoorweginfrastructuur. Deze doelstelling blijkt duidelijk uit artikel 202, § 1, 2°, van het ontwerp van besluit.

In haar hoedanigheid van autonoom overheidsbedrijf zal Infrabel onderworpen zijn 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.

— Les activités de coordination et de support de la S.N.C.B. pour le groupe ne concernent, bien entendu, pas les tâches d'Infrabel en matière de répartition des capacités et de tarification. Par ailleurs, à la suite d'une consultation informelle avec les services de la Commission européenne, le Gouvernement a inséré, dans le projet de loi-programme qu'il vient de déposer à la Chambre (Doc. 51 1138/001), un article 41 qui confie ces tâches à un service spécialisé au sein d'Infrabel, qui dépendra directement du comité de direction et dont les membres seront tenus par le secret professionnel pour ce qui concerne les données commerciales confidentielles relatives aux entreprises ferroviaires.

— Les statuts d'Infrabel qui seront établis par le Roi (article 2, § 2, du présent projet) prévoiront que le membre du comité de direction qui dirige ce service doit être indépendant de la S.N.C.B., de sa filiale de transport et de toute autre entreprise ferroviaire selon les critères définis à l'article 524, § 4, alinéa 2, du Code des sociétés. En outre, ces statuts délégueront à ce directeur les pouvoirs nécessaires pour qu'il puisse agir avec l'autonomie souhaitée dans le cadre de ses fonctions.

— Enfin, il est prévu que, sur la base de l'article 453, § 1^{er}, 4°, de la loi-programme du 22 décembre 2003, le Roi établira une « code de conduite » qui précisera le fonctionnement du service spécialisé en question en vue d'assurer le traitement équitable et non discriminatoire des entreprises ferroviaires ayant accès à l'infrastructure ferroviaire.

L'article 200 traite du plan d'entreprise à établir par Infrabel en application de l'article 26 de la loi du 21 mars 1991 précitée. L'article 200, § 2, en projet prévoit notamment que ce plan d'entreprise doit contenir les besoins en infrastructure traduits dans un plan pluriannuel d'investissement. Ce plan devra respecter les clés de répartition régionale existantes.

Ce plan pluriannuel revêt une importance fondamentale, vu que l'article 7, § 2, de l'arrêté en projet charge Infrabel d'assurer pour le compte du Fonds d'infrastructure ferroviaire la conception des équipements, constructions et ouvrages d'art sur l'infrastructure ferroviaire et leur réalisation conformément au plan pluriannuel. Ceci explique pourquoi l'acquisition et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire figurent parmi les éléments contenus dans le plan pluriannuel d'investissement à établir par Infrabel, contrairement à ce que suggère le Conseil d'Etat dans son avis précité.

Il est à remarquer que les entreprises ferroviaires qui utilisent l'infrastructure ferroviaire du réseau belge doivent être consultées dans le cadre de l'élaboration de ce plan. Le Gouvernement souhaite également maintenir la consultation de la S.N.C.B., contrairement à ce que suggère le Conseil d'Etat. A l'issue de la restructuration proposée, la S.N.C.B. ne sera plus une entreprise ferroviaire mais, pour l'essentiel, une société holding. Cependant, compte tenu de sa connaissance du marché, il ne peut qu'être utile de recueillir son avis. Cet avis, par ailleurs, n'est pas juridiquement contraignant et ne lie le Gouvernement d'aucune manière.

Vu l'importance du plan pluriannuel, il a été décidé de conditionner la conclusion du contrat de gestion d'Infrabel avec l'Etat à l'adoption préalable de ce plan.

L'article 201 prévoit qu'Infrabel fixe les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour les services qu'elle rend dans le cadre de ses missions de service public. A ce propos, Infrabel devra se conformer aux principes établis par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, ainsi qu'aux règles inscrites dans son contrat de gestion.

L'article 202 prévoit que le contrat de gestion à conclure avec l'Etat devra déterminer le calcul et les modalités de paiement des subventions de façon à assurer un équilibre financier dans la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Si cet équilibre est assuré, le but prioritaire sera d'élaborer des incitants financiers pour arriver à une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire. Cet objectif résulte clairement de l'article 202, § 1^{er}, 2°, de l'arrêté en projet.

En sa qualité d'entreprise publique autonome, Infrabel sera soumise à l'article 27, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 précitée. Cela implique qu'elle devra établir une comptabilité analytique distinguant les activités qui ont trait aux tâches de service public et ses autres activités.

Het beheerscontract moet bovendien verzekeren dat de beginselen van transparantie worden in acht genomen die zijn vastgesteld in richtlijn 80/723/EEG van de Commissie van 25 juni 1980 betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen tussen lid-Staten en openbare bedrijven en de financiële doorzichtigheid binnen bepaalde ondernemingen, zoals laatst gewijzigd door richtlijn 2000/52/EG van 26 juli 2000.

Artikel 203 bepaalt dat de Staatswaarborg facultatief kan worden toegekend aan de leningen van Infrabel in het kader van haar opdrachten van openbare dienst alsook aan de overeenkomsten tot dekking van de wisselkoers- en interestrisico's betreffende deze leningen. In dit geval zal Infrabel onderworpen zijn aan de bepalingen van het koninklijk besluit nr. 517 van 31 maart 1987 ter invoering van een jaarlijkse premie op de door de Staat gewaarborgde nieuwe verbintenissen van bepaalde instellingen van de openbare sector. Dit besluit bepaalt in artikel 1 dat de maatschappijen en organismen van de openbare sector jaarlijks aan de Schatkist een premie van 0,25 procent betalen, berekend op het op 1 december van het betrokken jaar uitstaande kapitaal van de leningen van welke aard ook, die zij onder Staatswaarborg hebben aangegeven.

Artikel 204 regelt het fiscaal statuut van Infrabel. De fiscale vrijstelling die daarin wordt voorzien, betreft uiteraard niet de gewestelijke belastingen bedoeld in artikel 3 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten.

Artikel 205 bepaalt dat de aandelen van Infrabel gehouden door de Staat recht geven op 80 procent van de stemmen plus één stem in de algemene vergadering van Infrabel, ongeacht het deel van het maatschappelijk kapitaal dat zij vertegenwoordigen.

De artikelen 206 tot 213 stellen de beginselen vast van het systeem van corporate governance van Infrabel. Dit bestuursstelsel verschilt licht van het stelsel bepaald door Titel I van voornoemde wet van 21 maart 1991, teneinde de vereisten voor doeltreffendheid van het bestuur van Infrabel en voor onafhankelijkheid en onpartijdigheid van bestuur ten opzichte van de spoorwegondernemingen die gebruik maken van het Belgisch net, te verzoenen.

Bepaald wordt dat de Koning een aantal bestuurders benoemt in verhouding tot het aantal stemmen verbonden aan de aandelen in het bezit van de Staat. Dit impliceert dat indien de raad van bestuur van Infrabel tien bestuurders telt, acht daarvan rechtstreeks door de Staat zullen worden benoemd. Deze bestuurders moeten verschillend zijn van de bestuurders die de Staat bij de N.M.B.S. heeft benoemd. Artikel 212, § 2, van het ontwerp van besluit bepaalt eveneens dat het mandaat van bestuurder of lid van het directiecomité van Infrabel onverenigbaar is met het mandaat van bestuurder of lid van het directiecomité van een spoorwegonderneming. Bovendien moet de meerderheid van de leden van de raad van bestuur onafhankelijk zijn van elke spoorwegonderneming volgens de criteria bepaald in artikel 524, § 4, tweede lid, van het Wetboek van vennootschappen. Aldus zal de meerderheid van de bestuurders aan de volgende cumulatieve criteria moeten beantwoorden :

1° gedurende een tijdvak van twee jaar voorafgaand aan hun benoeming mogen zij geen leidinggevende functie hebben uitgeoefend binnen enige spoorwegonderneming of een daarmee verbonden vennootschap;

2° zij mogen geen echtgenoot, bloedverwant of familielid tot in de tweede graad hebben die binnen de spoorwegonderneming of een daarmee verbonden vennootschap een leidinggevende functie uitoefent;

3° zij mogen geen financieel belang van 10 procent of meer bezitten in een spoorwegonderneming, en geen echtgenoot, bloedverwant of familielid tot in de tweede graad hebben die dergelijk belang houdt;

4° zij mogen geen andere relatie hebben met een spoorwegonderneming die van aard is hun onafhankelijkheid in het gedrang te brengen.

Wat het directiecomité van Infrabel betreft, bepaalt artikel 212, § 2, dat de meerderheid van de leden geen enkel belang van vermogensrechtelijke aard mag hebben in een spoorwegonderneming, noch voor dergelijke onderneming enige functie mag uitoefenen of dienst verlenen, al dan niet bezoldigd. Het leek echter belangrijk om te bepalen dat een deel van de raad van bestuur en van het directiecomité niet aan deze vereisten wordt onderworpen, teneinde personen die tot onlangs werkzaam waren bij spoorwegondernemingen, toe te laten de raad van bestuur voordeel te laten halen uit hun kennis in spoorwegaangelegenheden.

Le contrat de gestion devra, par ailleurs, assurer le respect des principes de transparence établis par la directive 80/723/CEE de la Commission du 25 juin 1980 relative à la transparence des relations financières entre les Etats membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises, telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2000/52/CE du 26 juillet 2000.

L'article 203 prévoit que la garantie de l'Etat peut être octroyée, de façon facultative, aux emprunts d'Infrabel dans le cadre de ses missions de service public ainsi qu'aux conventions visant à couvrir les risques de change ou de taux d'intérêt afférents à ces emprunts. Dans ce cas, Infrabel sera soumise aux dispositions de l'arrêté royal n° 517 du 31 mars 1987 instaurant une prime annuelle sur les nouveaux engagements garantis par l'Etat de certaines institutions du secteur public. Cet arrêté prévoit en son article 1^{er} que les sociétés et organismes publics paient annuellement au Trésor une prime de 0,25 pour cent calculée sur le capital restant en circulation au 1^{er} décembre de l'année considérée des emprunts de toute nature qu'ils ont contractés sous la garantie de l'Etat.

L'article 204 règle le statut fiscal d'Infrabel. L'exemption fiscale qui y est prévue ne concerne bien entendu pas les impôts régionaux visés à l'article 3 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions.

L'article 205 dispose que les actions d'Infrabel détenues par l'Etat donneront droit à 80 pour cent des voix plus une voix à l'assemblée générale d'Infrabel, quelle que soit la proportion du capital social que ces actions représentent.

Les articles 206 à 213 établissent les bases du système de gouvernance d'Infrabel. Ce système de gouvernance diffère légèrement du régime établi par le Titre I^{er} de la loi du 21 mars 1991 précité, afin de concilier les exigences d'efficacité de la gestion d'Infrabel et d'indépendance et d'impartialité de gestion à l'égard des entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferroviaire belge.

Il est prévu que le Roi nomme un nombre d'administrateurs proportionnel aux droits de vote attachés aux actions détenues par l'Etat. Cela implique que, si le conseil d'administration d'Infrabel compte dix administrateurs, huit de ceux-ci seront nommés directement par l'Etat. Ces administrateurs doivent être différents des administrateurs que l'Etat a nommés auprès de la S.N.C.B.. L'article 212, § 2, de l'arrêté en projet prévoit également que le mandat d'administrateur ou de membre du comité de direction d'Infrabel est incompatible avec le mandat d'administrateur ou de membre du comité de direction d'une entreprise ferroviaire. La majorité des membres du conseil d'administration doivent en outre être indépendants de toute entreprise ferroviaire selon les critères fournis à l'article 524, § 4, alinéa 2, du Code des sociétés. La majorité des administrateurs devra dès lors répondre aux critères cumulatifs suivants :

1° durant une période de deux années précédant leur nomination, ils ne pourront avoir exercé de fonction dirigeante au sein d'une entreprise ferroviaire ou d'une entreprise liée à celle-ci;

2° ils ne peuvent avoir aucun conjoint, ni parent, ni allié jusqu'au deuxième degré exerçant une fonction dirigeante au sein d'une entreprise ferroviaire ou d'une entreprise liée à celle-ci;

3° ils ne pourront détenir un intérêt financier de 10 pour cent ou plus dans une entreprise ferroviaire, et ils ne pourront avoir aucun conjoint, parent ou allié jusqu'au deuxième degré qui serait titulaire d'un tel intérêt;

4° ils ne pourront entretenir aucune autre relation avec une entreprise ferroviaire qui est de nature à mettre en cause leur indépendance.

S'agissant du comité de direction d'Infrabel, l'article 212, § 2, stipule que la majorité des membres ne peut avoir aucun intérêt de nature patrimoniale dans une entreprise ferroviaire, ni exercer pour une telle entreprise la moindre fonction ou prester le moindre service, rémunéré ou non. Il a toutefois paru important de prévoir qu'une partie du conseil d'administration et du comité de direction ne sera pas soumise à ces exigences, en vue de permettre à des personnes ayant jusqu'à récemment travaillé au sein d'entreprises ferroviaires de faire bénéficier le conseil d'administration de leurs connaissances en matière ferroviaire.

Voor het overige zal Infrabel worden onderworpen aan regels van bestuur gelijkaardig aan die welke momenteel van toepassing zijn op de N.M.B.S.. Zij zal onderworpen zijn aan het toezicht van de Minister bevoegd voor de Overheidsbedrijven en van de Minister bevoegd voor de Regulering van het Spoorvervoer. Dit toezicht zal worden uitgeoefend door tussenkomst van twee regeringscommissarissen die op alle vergaderingen van raad van bestuur en van het directiecomité worden uitgenodigd.

Er is rekening gehouden met de opmerkingen van de Raad van State betreffende de voorgestelde artikelen 212 en 213.

Er moet worden opgemerkt dat artikel 16 van voornoemde wet van 21 maart 1991 van toepassing is op Infrabel. Dit impliceert dat zowel de raad van bestuur als het directiecomité evenveel Nederlandstalige als Franstalige leden moeten tellen, eventueel met uitzondering van de voorzitter van de raad van bestuur respectievelijk de gedelegeerd bestuurder.

Artikel 214 bepaalt dat personeel van de N.M.B.S. ter beschikking zal worden gesteld van Infrabel. Het personeelsstatuut van de N.M.B.S. blijft van toepassing op het ter beschikking gestelde personeel tijdens de volledige periode van de terbeschikkingstelling. Artikel 214 waarborgt aldus de uniciteit van het personeelsstatuut van de N.M.B.S., ongeacht of dit personeel tewerkgesteld blijft bij de N.M.B.S. (of haar toekomstige dochtervennootschap transport) of ter beschikking wordt gesteld van Infrabel. Daarentegen zal laatstgenoemd personeel onder de leiding, het gezag en het toezicht van Infrabel werken. De beslissingen inzake carrière zullen moeten steunen op evaluaties van het directiecomité van Infrabel.

De voorwaarden en nadere bepalingen van de terbeschikkingstelling van het personeel zullen worden geregeld in een overeenkomst die door de Nationale Paritaire Commissie moet worden goedgekeurd met een meerderheid van twee derde van de uitgebrachte stemmen.

Artikel 215 beoogt de uniciteit van de sociale dialoog voor het ter beschikking gestelde personeel te vrijwaren door te bepalen, in overeenstemming met artikel 457, § 2, van de programmawet van 22 december 2003, dat de Nationale Paritaire Commissie ingericht bij de N.M.B.S. de bevoegdheden zal uitoefenen die normaliter zouden toekomen aan een eigen paritaire commissie van de onderneming. De samenstelling van de Nationale Paritaire Commissie zal als gevolg hiervan worden aangepast, zoals bepaald in artikel 17 van voorliggend ontwerp van besluit.

Er is rekening gehouden met de opmerkingen van de Raad van State betreffende het voorgesteld artikel 215. Aldus wordt de paragraaf met de aanpassing van de samenstelling van de Nationale Paritaire Commissie opgenomen in een nieuw artikel 13bis van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, ingevoegd door artikel 17 van voorliggend ontwerp van besluit.

De artikelen 6 tot 13 van het ontwerp van besluit beogen de oprichting van een instelling van openbaar nut met rechtspersoonlijkheid, het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, dat zal worden ingedeeld bij de categorie B van artikel 1 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.

Dit Fonds zal de eigenaar worden van de bestaande spoorweginfrastructuur, zoals deze wordt gedefinieerd in artikel 3 van voornoemde richtlijn 91/440/EEG, die hem door de N.M.B.S. zal worden overgedragen. Het is echter Infrabel die zal worden belast met het onderhoud en het beheer van de infrastructuur en die, voor rekening van het Fonds, zal instaan voor het ontwerpen en verwezenlijken van nieuwe infrastructuur. Teneinde tegemoet te komen aan de opmerking van de Raad van State betreffende artikel 7, § 1, van voorliggend ontwerp, is de formulering van dit artikel afgestemd op deze van artikel 454, § 2, eerste lid, van de programmawet van 22 december 2003.

Bovendien zal het Fonds een deel van de schuld van de N.M.B.S. overnemen, zoals hierna omschreven. Het Fonds moet instaan voor de financiële dienst van deze schuld. Te dien einde geniet het Fonds rentetoeelagen ten laste van de algemene uitgavenbegroting van de Staat. Bovendien zal het Fonds leningen kunnen afsluiten met het oog op de herfinanciering van de schulden overgenomen van de N.M.B.S. en, in voorkomend geval, de Staatswaarborg op deze leningen genieten. Bovendien zal Infrabel aan het Fonds een bij koninklijk besluit te bepalen deel van de door haar ontvangen heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur doorstorten. Dit mechanisme van doorstorting van heffingen is bestemd voor de vergoeding van het Fonds voor de terbeschikkingstelling van de spoorweginfrastructuur aan Infrabel en moet het Fonds toelaten progressief zijn schuldenlast af te lossen.

Pour le surplus, Infrabel sera soumise à un régime de gouvernance similaire à celui applicable à l'heure actuelle à la S.N.C.B.. Elle sera soumise au contrôle du Ministre qui a les Entreprises publiques dans ses attributions et du Ministre qui a la Régulation du Transport ferroviaire dans ses attributions. Ce contrôle sera exercé à l'intervention de deux commissaires du Gouvernement, qui seront invités à toutes les réunions du conseil d'administration et du comité de direction.

Il a été tenu compte des remarques du Conseil d'Etat à propos des articles 212 et 213 en projet.

Il est à remarquer que l'article 16 de la loi du 21 mars 1991 précitée est applicable à Infrabel. Ceci implique que tant le conseil d'administration que le comité de direction devront compter autant de membres d'expression française que de membres d'expression néerlandaise, à l'exception, éventuellement, respectivement du président du conseil d'administration et de l'administrateur délégué.

L'article 214 prévoit que du personnel de la S.N.C.B. sera 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 214 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 de sa future filiale de transport) ou soit mis à disposition d'Infrabel. En revanche, ce dernier personnel travaillera sous la direction, le pouvoir et la supervision d'Infrabel. Les décisions en matière de carrière devront reposer sur les évaluations du comité de direction d'Infrabel.

Les conditions et modalités de la mise à disposition du personnel devront faire l'objet d'une convention, qui devra être approuvée par la Commission paritaire nationale à la majorité des deux tiers des voix exprimées.

L'article 215 vise à préserver l'unicité du dialogue social pour le personnel mis à disposition en prévoyant, conformément à l'article 457, § 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003, 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, comme prévu à l'article 17 du présent projet d'arrêté.

Il a été tenu compte des remarques du Conseil d'Etat à propos de l'article 215 en projet. Ainsi, le paragraphe adaptant la composition de la Commission paritaire nationale a été repris dans un nouvel article 13bis de la loi du 23 juillet 1926 portant création de la Société nationale des Chemins de Fer belges, introduit par l'article 17 du présent projet d'arrêté.

Les articles 6 à 13 de l'arrêté en projet ont pour objet de créer un organisme public doté de la personnalité juridique, le Fonds de l'infrastructure ferroviaire, qui sera classé dans la catégorie B de l'article 1^{er} de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

Ce Fonds deviendra le propriétaire de l'infrastructure ferroviaire existante, telle que celle-ci est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE précitée, qui lui sera transférée par la S.N.C.B. C'est cependant Infrabel qui sera chargée d'entretenir et de gérer l'infrastructure ainsi que d'assurer, pour le compte du Fonds, la conception et la réalisation des infrastructures nouvelles. En réponse à la remarque formulée par le Conseil d'Etat à propos de l'article 7, § 1^{er}, du présent projet, le libellé de celui-ci a été aligné sur celui de l'article 454, § 2, premier alinéa, de la loi-programme du 22 décembre 2003.

Le Fonds reprendra par ailleurs une partie de la dette de la S.N.C.B., comme décrit ci-dessous. Il devra assurer le service de cette dette. A cette fin, le Fonds bénéficiera de subventions en intérêt à charge du budget général des dépenses de l'Etat. En outre, le Fonds pourra emprunter en vue de refinancer les dettes reprises de la S.N.C.B. et, le cas échéant, bénéficié de la garantie de l'Etat sur ses emprunts. Par ailleurs, le Fonds se verra ristourner par Infrabel une partie, à déterminer par arrêté royal, des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire perçue par cette dernière. Ce mécanisme de ristourne des redevances est destiné à rémunérer le Fonds pour la mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire à Infrabel et devra permettre au Fonds de progressivement amortir son endettement.

Artikel 11 regelt het fiscaal statuut van het Fonds. Het spreekt voor zich dat de belastingvrijstelling die daarin wordt voorzien, niet slaat op de gewestelijke belastingen bedoeld in artikel 3 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten.

Het Fonds zal een boekhouding van ontvangsten en uitgaven voeren overeenkomstig de regels bepaald door de Koning. Het is niet opportuun om het Fonds te onderwerpen aan de boekhoudkundige regels voor handelsvennootschappen, zoals de Raad van State schijnt te suggereren in zijn opmerking bij artikel 13 van voorliggend ontwerp.

De artikelen 14 en 15 van het ontwerp van besluit regelen de overdracht door de N.M.B.S. van de spoorweginfrastructuur en van een deel van haar schulden aan het Fonds.

Voorafgaand aan deze verrichting neemt de N.M.B.S. de activa en passiva van HST-Fin over. Te dien einde zal de naamloze vennootschap van publiek recht Federale Participatiemaatschappij haar kapitaal verminderen door toekenning van haar deelneming in HST-Fin aan de Staat. Vervolgens zal de N.M.B.S. HST-Fin overnemen in het kader van een fusie die wordt verwezenlijkt overeenkomstig de bepalingen van het Wetboek van vennootschappen.

Vervolgens draagt de N.M.B.S. de bestaande spoorweginfrastructuur en sommige andere activa, alsook een deel van haar schulden over aan het Fonds. Deze overdracht van schulden kadert in het financieel saneringsbeleid van de N.M.B.S. dat wordt gevoerd in de context van artikel 9 van richtlijn 91/440/EEG. De door het Fonds over te nemen schulden bedragen maximum 7.400 miljoen EUR en de exacte samenstelling van dit passief zal worden vastgesteld na raadpleging met de Europese Commissie. In dit opzicht bepaalt artikel 19 dat de overdracht van schulden aan het Fonds en aan Infrabel gelijktijdig moet gebeuren en, in zijn geheel genomen, moet beantwoorden aan de voorwaarden bepaald in artikel 492 van de programmawet van 24 december 2002.

Met het oog op de rechtszekerheid wordt de lijst van over te dragen activa en passiva, die moet worden vastgesteld bij een koninklijk besluit na overleg in Ministerraad, neergelegd ter griffie van de rechtbank van koophandel te Brussel, waar eenieder er kennis van kan nemen. De betrokken overdrachten gebeuren van rechtswege en zijn tegenstelbaar aan derden vanaf de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van een bericht dat deze overdrachten bevestigt.

Artikel 14, § 1, verleent de Koning de bevoegdheid om, in het koninklijk besluit dat de lijst vaststelt van activa en passiva die aan het Fonds moeten worden overgedragen, de zakelijke of persoonlijke gebruiksrechten vast te stellen die het Fonds ten voordele van Infrabel, de N.M.B.S. of haar dochtervennootschap transport zal vestigen. Ditzelfde koninklijk besluit zal geval per geval bepalen of deze verrichtingen kosteloos of ten bezwarende titel zijn.

Artikel 16 is een bepaling betreffende de continuïteit van de contracten.

Artikel 17 voegt een nieuw artikel 13bis in voornoemde wet van 23 juli 1926 in dat de samenstelling van de Nationale Paritaire Commissie vanaf 1 januari 2005 aanpast om rekening te houden met de reorganisatie van de N.M.B.S. en inzonderheid de oprichting van haar dochtervennootschap transport en Infrabel. Deze aanpassing heeft geen invloed op de toestand van de tien leden van de Nationale Paritaire Commissie aangewezen door de representatieve vakorganisaties binnen de N.M.B.S.

Hebben wij de eer te zijn,

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

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

De Minister van Financiën,
D. REYNDERS

De Minister van Mobiliteit en Sociale Economie,
B. ANCIAUX

Nota

(1) *Belgisch Staatsblad* van 24 juni 2004, blz. 51791.

L'article 11 règle le statut fiscal du Fonds. Il va de soi que l'exemption fiscale qui y est prévue ne concerne pas les impôts régionaux visés à l'article 3 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions.

Le Fonds tiendra une comptabilité de recettes et dépenses selon les règles à établir par le Roi. Il n'est pas opportun de soumettre le Fonds aux règles comptables applicables aux sociétés commerciales, comme le Conseil d'Etat semble le suggérer dans sa remarque à propos de l'article 13 du présent projet.

Les articles 14 et 15 de l'arrêté en projet organisent le transfert par la S.N.C.B. au Fonds, de l'infrastructure ferroviaire et d'une partie de ses dettes.

Préalablement à cette opération, la S.N.C.B. reprendra les actifs et passifs de la Financière TGV. A cette fin, la société anonyme de droit public Société fédérale de Participations réduira son capital par attribution de sa participation dans Financière TGV à l'Etat. Ensuite, la S.N.C.B. absorbera la Financière TGV dans le cadre d'une fusion réalisée conformément aux dispositions du Code des sociétés.

Dans un second temps, la S.N.C.B. transférera l'infrastructure ferroviaire existante et certains autres actifs au Fonds ainsi qu'une partie de ses dettes. Ce transfert de dettes s'inscrit dans la politique d'assainissement financier de la S.N.C.B. menée dans le cadre de l'article 9 de la directive 91/440/CEE. Le montant maximal des dettes à reprendre par le Fonds est de 7.400 millions EUR et la composition exacte de ce passif sera arrêtée après consultation avec la Commission européenne. L'article 19 prévoit à ce propos que le transfert de dettes au Fonds et à Infrabel devra se faire de manière concomitante et devra, dans son ensemble, répondre aux conditions prévues à l'article 492 de la loi-programme du 24 décembre 2002.

Par souci de sécurité juridique, la liste des actifs et passifs à transférer, à établir par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, sera déposée au greffe du tribunal de commerce de Bruxelles, où toute personne pourra en prendre connaissance. Les transferts concernés se feront de plein droit et seront opposables aux tiers dès la publication au *Moniteur belge* d'un avis confirmant ces transferts.

L'article 14, § 1^{er}, a réservé au Roi le pouvoir de déterminer, dans l'arrêté royal établissant la liste des actifs et passifs à transférer au Fonds, les droits d'usage réels ou personnels que le Fonds constituera au profit d'Infrabel, de la S.N.C.B. ou de la filiale de transport de celle-ci. Ce même arrêté royal déterminera le caractère gratuit ou onéreux de ces opérations au cas par cas.

L'article 16 est une clause de continuité des contrats.

L'article 17 insère un nouvel article 13bis dans la loi du 23 juillet 1926 précitée qui adapte la composition de la Commission paritaire nationale à partir du 1^{er} janvier 2005 pour tenir compte de la réorganisation de la S.N.C.B. et notamment de la constitution de sa filiale de transport et d'Infrabel. Cette adaptation n'affecte pas la situation des dix membres de la Commission paritaire nationale désignés par les organisations syndicales représentatives au sein 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 du Budget
et des Entreprises publiques,
J. VANDE LANOTTE

Le Ministre des Finances,
D. REYNDERS

Le Ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale,
B. ANCIAUX

Note

(1) *Moniteur belge* du 24 juin 2004, page 51791.