

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2006 — 4901

[C — 2006/14273]

## 10 NOVEMBER 2006. — Koninklijk besluit tot wijziging van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur

## VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het besluit dat wij de eer hebben aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, vindt zijn rechtsgrond in de artikelen 363 en 364 van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen.

Deze bepalingen machtigen de Koning om maatregelen te treffen die nodig zijn om het juridisch statuut van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur te wijzigen alsook de voorwaarden voor de terbeschikkingstelling van de spoorweginfrastructuur door dat Fonds, teneinde de verwezenlijking te bevorderen van de hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur. Deze hervorming volgt uit de ex ante procedure die is opgestart met Eurostat nadat deze instantie om een verdere verduidelijking van deze hervorming had verzocht.

Met voorliggend besluit wordt het Fonds voor spoorweginfrastructuur omgevormd tot een autonoom overheidsbedrijf dat onder de toepassing valt van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Met deze hervorming wordt aan dit Fonds, waaraan de voornaamste spoorweginfrastructuur is getransfereerd bij de opsplitsing van de vroegere NMBS op 1 januari 2005, een grotere autonomie en in het verlengde een grotere verantwoordelijkheid toegekend bij het beheer van deze spoorweginfrastructuur en de onderliggende financiering.

Zo zal het Fonds als gevolg van deze omvorming in plaats van een kasboekhouding een volledige commerciële boekhouding voeren. Aangezien deze hervorming terugwerkt tot 1 januari 2005, brengt dit mee dat het Fonds voor het boekjaar 2005 een volledige jaarrekening op deze basis zal moeten vaststellen. Een andere implicatie is dat het Fonds ervoor zal moeten zorgen om de afbouw van zijn financiële schuld en het afschrijvingsritme van zijn activa beter op elkaar af te stemmen.

Uiteraard wordt deze evolutie van de afschrijvingen beïnvloed door het meerjarig investeringsplan voor de spoorweginfrastructuur, zoals bedoeld in artikel 200 van vermeldde wet van 21 maart 1991. Om die reden zal het Fonds geraadpleegd worden aangaande dit plan. Indien evenwel alsnog door de Staat wordt beslist tot vervangingsinvesteringen die tot uitzonderlijke afschrijvingen van bestaande spoorweginfrastructuur van het Fonds leiden, dan krijgt het Fonds de mogelijkheid om het balansimpact van die uitzonderlijke afschrijvingen te neutraliseren door een corresponderende schuldvordering te boeken op de Staat. Deze schuldvordering betreft het deel van de toekomstige begrotingsdotaties dat overeenstemt met de delging van het betreffend gedeelte van de financiële schulden van het Fonds (zie hierna de toelichting bij het voorgestelde artikel 237 van de wet van 21 maart 1991), en vormt derhalve geen bron van bijkomende uitgaven voor de Staat. Een en ander zal nader worden geregeld in het beheerscontract tussen de Staat en het Fonds.

In opvolging van de wetgevingstechnische opmerkingen van de Raad van State is de wijziging van het Wetboek van inkomstenbelastingen (artikel 5) uit de wet van 21 maart 1991 gelicht en de bepaling inzake eventuele omvorming in naamloze vennootschap van publiek recht (artikel 245 ingevoegd door artikel 3 van het ontwerp) in deze wet geïntegreerd.

## Artikelsgewijze commentaar

Artikel 1 hervormt het Fonds voor Spoorweginfrastructuur tot autonoom overheidsbedrijf, onderworpen aan de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Hoewel volgens het advies van de Raad van State deze omvorming eveneens volgt uit de samenlezing van artikelen 3 en 7 van het besluit, lijkt het omwille van rechtszekerheid en leesbaarheid van dit besluit beter deze bepaling te behouden. Er wordt wel ingegaan op de opmerking van de Raad van State om de retroactieve werking van deze bepaling te beperken tot 1 januari 2005.

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2006 — 4901

[C — 2006/14273]

## 10 NOVEMBRE 2006. — Arrêté royal modifiant les structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire

## RAPPORT AU ROI

Sire,

L'arrêté que nous avons l'honneur de soumettre à la signature de Votre majesté trouve son fondement juridique dans les articles 363 et 364 de la loi du 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses.

Ces dispositions autorisent le Roi à prendre les mesures nécessaires pour modifier le statut juridique du Fonds de l'infrastructure ferroviaire et à fixer les conditions de la mise à disposition par celui-ci de l'infrastructure ferroviaire, afin de promouvoir la mise en œuvre de la réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cette réforme découle de la procédure ex ante lancée avec Eurostat à la suite de la demande de cette instance visant à obtenir des précisions relatives à cette réforme.

Le présent arrêté transforme le Fonds de l'infrastructure ferroviaire en une entreprise publique autonome tombant sous l'application de la loi du 21 mars 1991 relative à la réforme de certaines entreprises publiques économiques. Cette réforme accorde à ce Fonds, auquel les principales infrastructures ferroviaires ont été transférées lors de scission de l'ancienne SNCB au 1<sup>er</sup> janvier 2005, une plus grande autonomie et, partant, une plus grande responsabilité au niveau de la gestion de cette infrastructure ferroviaire et du financement sous-jacent.

Ainsi, à la suite de cette transformation, le Fonds tiendra une comptabilité commerciale au lieu d'une comptabilité de caisse. Etant donné que cette réforme a un effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 2005, cela implique que le Fonds devra établir, pour l'exercice comptable 2005, des comptes annuels complets sur cette base. Une autre implication est que le Fonds devra veiller à mieux harmoniser la réduction de sa dette financière et le rythme d'amortissement de ces actifs.

Il va sans dire que cette évolution des amortissements est influencée par le plan d'investissement pluriannuel pour l'infrastructure ferroviaire, visé à l'article 200 de la loi précitée du 21 mars 1991. Pour cette raison, le Fonds devra être consulté en ce qui concerne ce plan. Toutefois, si l'Etat décidait de procéder à des investissements de remplacement entraînant des amortissements exceptionnels d'infrastructures ferroviaires existantes du Fonds, celui-ci reçoit la possibilité de neutraliser l'impact de ces amortissements exceptionnels sur le bilan par une créance correspondante à imputer sur l'Etat. Cette créance concerne la partie des futures dotations budgétaires correspondant à l'amortissement de la partie concernée des dettes financières du Fonds (voir ci-après le commentaire relatif à la proposition d'article 237 de la loi du 21 mars 1991), et ne constitue dès lors pas une source de dépenses supplémentaires pour l'Etat. Ces éléments seront réglés plus avant dans le contrat de gestion entre l'Etat et le Fonds.

Faisant suite aux remarques d'ordre légistique émises par le Conseil d'Etat, la modification du Code de l'Impôt sur les revenus (article 5) a été extraite de la loi du 21 mars 1991 et la disposition relative à la transformation éventuelle en société anonyme de droit public (article 245 inséré par l'article 3 du projet) a été intégrée dans cette loi.

## Commentaire des articles

L'article 1<sup>er</sup> transforme le Fonds de l'infrastructure ferroviaire en entreprise publique autonome régie par la loi du 21 mars 1991 relative à la réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Bien que, selon l'avis du Conseil d'Etat, cette transformation découle également de la lecture conjointe des articles 3 et 7 de l'arrêté, il semble préférable, en vue de la sécurité juridique et de la lisibilité du présent arrêté, de maintenir cette disposition. En revanche, la remarque du Conseil d'Etat visant à limiter l'effet rétroactif de cette disposition au 1<sup>er</sup> janvier 2005, a été prise en compte.

Artikel 2 voegt een titel X in voornoemde wet van 21 maart 1991 in, die de bijzondere bepalingen van toepassing op het Fonds stipuleert.

Artikel 234 bepaalt dat het Fonds als autonoom overheidsbedrijf onderworpen is aan de bepalingen van titel I van de wet van 21 maart 1991, met enige beperkte uitzonderingen. Zo is het bij de beperkte omvang van het personeel van het Fonds niet aangewezen om een afzonderlijk personeels- en syndicaal statuut te bepalen en een eigen paritair comité in te richten. In navolging van het advies van de Raad van State is in artikel 234 opgenomen dat, naast de mogelijkheid van detachering van ambtenaren, het Fonds ook personeelsleden kan aanwerven bij arbeidscontract. Deze mogelijkheid is bij wijze van overgangsmaatregel, vermits niet wordt verwacht dat het Fonds belangrijke personeelsbehoeften zal hebben.

Artikel 235 definieert het maatschappelijk doel van het Fonds voor spoorweginfrastructuur. Dit blijft in hoofdzaak bestaan uit het aanhouden van de spoorweginfrastructuur die aan het Fonds is getransfereerd naar aanleiding van de opsplitsing van de vroegere NMBS op 1 januari 2005, en de terbeschikkingstelling ervan aan de door of krachtens de wet aangestelde spoorweginfrastructuurbeheerder. Dit vormt tevens de enige opdracht van openbare dienst van het Fonds. Daarnaast omvat het doel van het Fonds om de op 1 januari 2005 overgedragen terreinen te valoriseren, alsmede de spoorweginfrastructuur van het Fonds die buiten gebruik wordt gesteld. Tenslotte wordt het Fonds toegelaten om andere activiteiten inzake vastgoed te verrichten die verenigbaar zijn met haar opdracht van openbare dienst.

Wat de terbeschikkingstelling van de spoorweginfrastructuur aan spoorweginfrastructuurbeheerders – tot op heden is deze taak enkel aan Infrabel toevertrouwd – betreft, zullen de voorwaarden en modaliteiten daarvan niet langer bij koninklijk besluit worden bepaald. Deze worden voortaan vastgelegd in een contract tussen het Fonds en de spoorweginfrastructuurbeheerder, waarvan artikel 236 enkel bepaalt dat het een huurcontract van lange termijn moet zijn. Gelet op het belang van deze terbeschikkingstelling van de spoorweginfrastructuur wordt ter zake wel een goedkeuringstoezicht georganiseerd.

Artikel 237 voorziet in een budgettaire dotatie ter dekking van de lasten die voortvloeien uit de opdracht van openbare dienst van het Fonds en die niet kunnen worden gedekt door de inkomsten van de haar op grond van artikel 14 van het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur overgedragen spoorweginfrastructuur en terreinen. In antwoord op de vraag van de Raad van State of bij de bepaling van deze dotatie niet alleen rekening moet worden gehouden met de uitgaande en inkomende kasstromen verbonden aan de opdracht van openbare dienst, dient er op te worden gewezen dat de tegenwaarde van de schulden die aan het FSI werden toegewezen bij de herstructurering van de vroegere NMBS, bestaat uit de combinatie van de overgedragen spoorweginfrastructuur en terreinen. Het is dan ook logisch dat de opbrengst van het beheer en de tegeldemaking van deze terreinen bijdraagt tot de aflossing van de schulden, zelfs al wordt deze activiteit niet als openbare dienst aangeduid.

Artikel 238 verleent de basis voor de vermelde schuldvordering die het Fonds mag boeken ten aanzien van de Staat indien het meerjarig investeringsplan voor spoorweginfrastructuur, bedoeld in artikel 200 van voornoemde wet van 21 maart 1991, tot uitzonderlijke afschrijvingen van bestaande spoorweginfrastructuur van het Fonds zou leiden.

Artikel 239 scheidt de rechtsgrond voor het toekennen van de Staatswaarborg in het kader van de eventuele herfinanciering van bestaande leningen van het Fonds. De bestaande leningen van het Fonds genieten van de Staatswaarborg ingevolge het koninklijk besluit van 16 december 2004. In antwoord op de vraag van de Raad van State om een plafond voor de toe te kennen Staatswaarborgen vast te stellen, dient te worden opgemerkt dat ook onder de vigerende wetgeving voor het Fonds en evenmin voor Infrabel zulke begrenzing wordt gesteld. Daarenboven is er een impliciete beperking doordat het FSI een "gesloten" fonds blijft zonder bijkomende spoorweginfrastructuur en dat enkel nieuwe leningen in aanmerking komen die dienen tot herfinanciering van bestaande leningen (zie overigens de verwijzing in artikel 239 naar artikel 237, § 2, 1<sup>o</sup>, a), die allemaal door een Staatswaarborg zijn gedekt.

Net zoals Infrabel wordt het Fonds door artikel 240 in combinatie met artikel 5 vrijgesteld van de vennootschapsbelasting alsook van de provinciale en gemeentelijke heffingen. Het Fonds is onderworpen aan de rechtspersonenbelasting.

L'article 2 insère un titre X dans la loi précitée du 21 mars 1991, qui stipule des dispositions particulières applicables au Fonds.

L'article 234 dispose qu'en tant qu'entreprise publique autonome, le Fonds est soumis aux dispositions du titre Ier de la loi du 21 mars 1991, moyennant certaines exceptions limitées. Ainsi, en raison de l'effectif de personnel limité du Fonds, il n'est pas indiqué de définir un statut de personnel et un statut syndical distincts ni d'instituer une commission paritaire propre. Faisant suite à l'avis du Conseil d'Etat, il est stipulé, dans l'article 234, qu'outre la possibilité de détacher des fonctionnaires, le Fonds peut également recruter des agents sous contrat de travail. Cette possibilité est prévue à titre de mesure transitoires, du fait que l'on ne s'attend pas à ce que le Fonds ait d'importants besoins en personnel.

L'article 235 définit l'objet social du Fonds de l'infrastructure ferroviaire. Celui continue de consister principalement à détenir l'infrastructure ferroviaire transférée au Fonds à la suite de la scission de l'ancienne SNCB au 1<sup>er</sup> janvier 2005 et à mettre celle-ci à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire désigné par la loi ou en vertu de celle-ci. Cela constitue par ailleurs la seule mission de service public du Fonds. En outre, l'objet du Fonds consiste à valoriser les terrains transférés au 1<sup>er</sup> janvier 2005 ainsi que l'infrastructure ferroviaire du Fonds mise hors service. Enfin, le Fonds est autorisé à réaliser d'autres activités immobilières compatibles avec sa mission de service public.

En ce qui concerne la mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire aux gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire – à ce jour, cette tâche est confiée exclusivement à Infrabel – les conditions et les modalités y afférentes ne seront plus déterminées par arrêté royal. Dorénavant, elles seront fixées dans un contrat conclu entre le Fonds et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, dont l'article 236 dispose seulement qu'il doit s'agir d'un contrat de location à long terme. Etant donné l'importance de cette mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire, un contrôle d'approbation est organisé en la matière.

L'article 237 prévoit une dotation budgétaire destinée à couvrir les charges découlant des missions de service public du Fonds et ne pouvant être couvertes par les recettes relatives à l'infrastructure ferroviaire et aux terrains qui lui ont été transférés en vertu de l'article 14 de l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire. En réponse à la question du Conseil d'Etat de savoir si la fixation de cette dotation ne devrait pas tenir compte uniquement des entrées de caisse et des sorties liées à la mission de service public, il convient de signaler que la contrepartie des dettes attribuées au FIF lors de la restructuration de l'ancienne SNCB, se compose de la combinaison de l'infrastructure ferroviaire et des terrains transférés. Il est dès lors logique que le produit de la gestion et de la réalisation de ces terrains contribue à l'amortissement des dettes, même si cette activité n'est pas qualifiée de service public.

L'article 238 confère la base pour la créance précitée que le Fonds peut imputer sur l'Etat au cas où le plan d'investissement pluriannuel pour l'infrastructure ferroviaire, visé à l'article 200 de la loi précitée du 21 mars 1991, aboutirait à des amortissements exceptionnels d'infrastructures ferroviaires existantes du Fonds.

L'article 239 procure le fondement juridique pour l'octroi de la Garantie d'Etat dans le cadre du refinancement éventuel d'emprunts existants du Fonds. Ceux-ci bénéficient de la Garantie d'Etat à la suite de l'arrêté royal du 16 décembre 2004. En réponse à la demande du Conseil d'Etat visant à fixer un plafond pour les garanties d'Etat à accorder, il convient de faire remarquer que la législation en vigueur ne prévoit pas davantage une telle limitation, ni pour le Fonds, ni pour Infrabel. En outre, il existe une limitation implicite du fait que le FIF reste un fonds « fermé » sans infrastructure ferroviaire complémentaire et que seuls entrent en ligne de compte les nouveaux emprunts destinés au refinancement d'emprunts existants couverts par une garantie d'Etat (voir d'ailleurs le renvoi, dans l'article 239, à l'article 237, § 2, 1<sup>o</sup>, a)

Tout comme pour Infrabel, l'article 240, en combinaison avec l'article 5, exonère le Fonds de l'impôt sur les sociétés ainsi que des taxes provinciales et communales. Le Fonds est soumis à l'impôt sur les personnes morales.

Artikelen 241 en 242 regelen de bijzonderheden betreffende het bestuur van het Fonds. Zo wordt inzonderheid bepaald dat met uitzondering van de gedelegeerd bestuurder alle bestuurders niet uitvoerend zijn en dat zij, rekening houdend met een man/vrouw verhouding, moeten worden gekozen op grond van de complementariteit van deskundigheid in voor het Fonds relevante gebieden. Cruciaal is bovendien dat alle bestuurder en directieleden onafhankelijk moeten zijn van elke spoorweginfrastructuurbeheerder, spoorweginfrastructuuronderneming en de N.M.B.S. Holding volgens de criteria bepaald in artikel 524, § 4, tweede lid, van het Wetboek van vennootschappen.

In het licht van de continuïteit van de huidige organen wordt door artikel 243 voorzien in een verderzetting van de aanwezigheid van twee regeringscommissarissen.

Artikel 244 verleent de Koning de bevoegdheid om de voorlopige regels betreffende de aangelegenheden bedoeld in artikel 3, § 2, van voornoemde wet van 21 maart 1991 vast te stellen tot de inwerkingtreding van het eerste beheerscontract gesloten in overeenstemming met artikel 4 van dezelfde wet. Dit is nodig omdat de omvorming niet slechts volgt na het afsluiten van het eerste beheerscontract. Eenzelfde techniek werd toegepast bij de drie andere entiteiten die uit de opsplitsing van de NMBS op 1 januari 2005 voortsporen.

Artikel 3 voorziet de mogelijkheid voor de Staat om bij een eventuele omzetting van het Fonds tot naamloze vennootschap van publiek recht een deel van zijn schuldvordering ingevolge terugbetaling van financiële schulden van het Fonds in 2005, in kapitaal om te zetten.

Artikel 4 behoeft geen nadere commentaar.

Artikel 5 regelt de vermelde raadpleging van het Fonds ten aanzien van het meerjarig investeringsplan voor de spoorweginfrastructuur zoals bedoeld in artikel 200 van voornoemde wet van 21 maart 1991.

Artikel 6 heft de bepalingen van het koninklijk besluit van 14 juni 2004 op die voor de omzetting tot autonoom overheidsbedrijf het statuut en de werking van het Fonds voor spoorweginfrastructuur regelden.

Zoals artikel 363 van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen toelaat, zal het besluit uitwerking hebben met ingang van 1 januari 2005. In het belang van de rechtszekerheid bepaalt artikel 7 evenwel dat dit geen afbreuk doet aan de geldigheid van de handelingen die het Fonds vóór de bekendmaking van dit besluit heeft gesteld, noch aan de rechten die derden daaruit hebben verworven.

Artikel 8 behoeft geen verdere commentaar.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,  
van Uwe Majesteit,  
de zeer eerbiedige  
en zeer getrouwe dienaars,  
De Vice-Eerste Minister  
en Minister van Begroting en Consumentenzaken,  
Mevr. F. VAN DEN BOSSCHE  
De Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,  
B. TUYBENS

ADVIES 41.456/4  
VAN DE AFDELING WETGEVING  
VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 10 oktober 2006 door de Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven toegevoegd aan de Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting en Consumentenzaken verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur", heeft op 16 oktober 2006 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.

Les articles 241 et 242 règlent les modalités spécifiques de l'administration du Fonds. Ainsi, il est notamment stipulé qu'à l'exception de l'administrateur délégué, tous les administrateurs sont non exécutifs et qu'ils doivent être choisis, compte tenu du rapport hommes/femmes, en fonction de la complémentarité en matière d'expertise dans des domaines pertinents pour le Fonds. Il est en outre essentiel que tous les administrateurs et membres de la direction soient indépendants de tout gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, de toute entreprise ferroviaire et de la SNCB Holding, selon les critères définis dans l'article 524, § 4, alinéa deux, du Code des sociétés.

En vue de la continuité des organes actuels, l'article 243 prévoit, comme avant, la présence de deux commissaires du gouvernement.

L'article 244 confère au Roi le pouvoir de fixer les règles provisoires relatives aux matières prévues dans l'article 3, § 2, de la loi précitée du 21 mars 1991 jusqu'à l'entrée en vigueur du premier contrat de gestion conclu conformément à l'article 4 de la même loi. Cela est nécessaire du fait que la transformation ne découle pas seulement de la conclusion du premier contrat de gestion. Une même technique a été appliquée pour les trois autres entités nées de la scission de la SNCB au 1<sup>er</sup> janvier 2005.

L'article 3 prévoit la possibilité pour l'Etat, lors d'une transformation éventuelle du Fonds en société anonyme de droit public, de convertir en capital une partie de sa créance découlant du remboursement de certaines dettes financières du Fonds en 2005.

L'article 4 n'appelle aucun commentaire.

L'article 5 règle la consultation précitée du Fonds à l'égard du plan d'investissement pluriannuel pour l'infrastructure ferroviaire, tel que visé à l'article 200 de la loi précitée du 21 mars 1991.

L'article 6 abroge les dispositions de l'arrêté royal du 14 juin 2004 qui réglaient, avant la transformation en entreprise publique autonome, le statut et le fonctionnement du Fonds de l'infrastructure ferroviaire

Tel que l'autorise l'article 363 de la loi du 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses, l'arrêté produira ses effets à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005. Dans l'intérêt de la sécurité juridique, l'article 7 dispose toutefois que cela ne porte pas atteinte à la validité des actes posés par le Fonds avant la publication du présent arrêté, ni aux droits acquis par des tiers à la suite de ceux-ci.

L'article 8 n'appelle aucun commentaire.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,  
de Votre Majesté,  
les très respectueux  
et très fidèles serviteurs,  
Vice-Première Ministre  
et Ministre du Budget et de la Protection de la Consommation,  
Mme F. VAN DEN BOSSCHE  
Le Secrétaire d'Etat aux Entreprises Publiques,  
B. TUYBENS

AVIS 41.456/4  
DE LA SECTION DE LEGISLATION  
DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la Vice-Première Ministre et Ministre du Budget et de la Protection de la Consommation, le 10 octobre 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un projet d'arrêté royal "modifiant les structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire", a donné le 16 octobre 2006 l'avis suivant :

Suivant l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 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 :

« [...] Dit verzoek om spoedbehandeling wordt gemotiveerd door de noodzaak om binnen de door Eurostat gestelde termijn tegemoet te komen aan de technische en statistische opmerkingen die voortvloeien uit de «ex ante» procedure betreffende de hervorming van de beheersstructuren van de Belgische spoorweginfrastructuur. »

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

Het aldus onderzochte ontwerp geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.

#### Voorafgaande vormvereiste

Op de vraag naar het bestaan van een verplichting om, voor zover het gaat om overheidssteun, kennis te geven van het ontwerp van koninklijk besluit dat ter fine van onderzoek aan de Raad van State is voorgelegd, heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord :

« Naar ons oordeel betreft het enkel een technische correctie die geenszins terugkomt op oorspronkelijke hervormingen die grondig met de Commissie zijn besproken. Het KB versterkt enkel de autonomie van het Fonds waaraan de schulden zijn toegekend. Deze werd overigens besproken met de Commissie.

Stricto sensu slaat artikel 9 van richtlijn 91/440 overigens enkel op maatregelen genomen ten voordele van spoorwegondernemingen, i.e. waarvan de voornaamste activiteiten bestaat in het verlenen van spoorwegvervoersdiensten.

Dit is niet het geval voor het Fonds voor Spoorweginfrastructuur. Vermits er geen nieuwe maatregelen ter financiële sanering van de "oude NMBS", noch ten aanzien van de "nieuwe NMBS" worden genomen, oordelen we dat het KB niet onder toepassing valt van vermeld artikel 9. »

Binnen de korte termijn die haar is toegemeten om een advies te geven, heeft de afdeling wetgeving de relevantie van dat antwoord niet kunnen onderzoeken.

#### Rechtsgrond

##### Algemene opmerkingen

1. De opbouw van het ontwerp dient grondig te worden herzien, rekening houdend met de volgende opmerkingen.

a) Het geheel van op zichzelf staande bepalingen in het ontwerp moet gescheiden worden van de wijzigingsbepalingen.

Fundamenteleler nog zou het verkieslijk zijn om, met uitzondering natuurlijk van de bepaling omtrent de inwerkingtreding en de uitvoeringsbepaling, geen op zichzelf staande bepalingen te behouden in het ontwerp.

b) De wijzigingen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven moeten worden aangegeven volgens de volgorde op nummer van de artikelen van deze wet (1).

c) Het ontworpen artikel 240, eerste zin, van de voornoemde wet van 21 maart 1991 dient te worden weggelaten en vervangen door een rechtstreekse wijziging van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen.

2. Volgens de gemachtigde ambtenaar is artikel 1 verantwoord doordat krachtens artikel 1, §§ 1 en 3, van de voormelde wet van 21 maart 1991 het plaatsen, bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, van een instelling op de lijst vervat in paragraaf 4 eerst mogelijk is met ingang van de datum van inwerkingtreding van het eerste beheerscontract.

De bedoeling van de steller van het ontwerp bestaat er evenwel in van deze regel af te wijken, aangezien het eerste beheerscontract nog niet gesloten is (2).

Die bepaling is overbodig. Het beoogde resultaat wordt immers bereikt door de werking van de artikelen 4 en 7 van het ontwerp samen; zulks geldt evenwel onder voorbehoud van de bijzondere opmerking die bij artikel 4 zal worden gemaakt.

Bijgevolg dient artikel 1 te vervallen (3).

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

« [...] Dit verzoek om spoedbehandeling wordt gemotiveerd door de noodzaak om binnen de door Eurostat gestelde termijn tegemoet te komen aan de technische en statistische opmerkingen die voortvloeien uit de «ex ante» procedure betreffende de hervorming van de beheersstructuren van de Belgische spoorweginfrastructuur. »

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2/, 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.

Le projet ainsi examiné appelle les observations ci-après.

#### Formalité préalable

Interrogé quant à l'existence d'une obligation de notifier, au titre d'aide d'Etat, le projet d'arrêté royal soumis à l'examen du Conseil d'Etat, le délégué du ministre a répondu ce qui suit :

« Naar ons oordeel betreft het enkel een technische correctie die geenszins terugkomt op oorspronkelijke hervormingen die grondig met de Commissie zijn besproken. Het KB versterkt enkel de autonomie van het Fonds waaraan de schulden zijn toegekend. Deze werd overigens besproken met de Commissie.

Stricto sensu slaat artikel 9 van richtlijn 91/440 overigens enkel op maatregelen genomen ten voordele van spoorwegondernemingen, i.e. waarvan de voornaamste activiteiten bestaat in het verlenen van spoorwegvervoersdiensten.

Dit is niet het geval voor het Fonds voor Spoorweginfrastructuur. Vermits er geen nieuwe maatregelen ter financiële sanering van de "oude NMBS", noch ten aanzien van de "nieuwe NMBS" worden genomen, oordelen we dat het KB niet onder toepassing valt van vermeld artikel 9. »

Dans le bref délai qui lui est imparti pour donner son avis, la section de législation n'a pas pu examiner la pertinence de cette réponse.

#### Fondement légal

##### Observations générales

1. La structure du projet doit être fondamentalement revue en tenant compte des observations suivantes.

a) Il faut séparer l'ensemble des dispositions autonomes contenues dans le projet des dispositions modificatives.

Plus fondamentalement, il serait préférable, à l'exception bien entendu du fixant vigueur et de l'exécutoire, de ne pas maintenir de dispositions autonomes dans le projet.

b) Les modifications de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques doivent être présentées dans l'ordre numérique des articles de cette loi (1).

c) L'article 240, première phrase, en projet de la loi du 21 mars 1991 précitée doit être omis et remplacé par une modification directe du Code des impôts sur le revenu.

2. Selon le fonctionnaire délégué, l'article 1<sup>er</sup> se justifie par le fait qu'en vertu de l'article 1<sup>er</sup>, §§ 1<sup>er</sup> et 3, de la loi du 21 mars 1991 précitée, le classement, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, d'un organisme dans la liste du paragraphe 4 ne peut se faire qu'à partir de la date d'entrée en vigueur du premier contrat de gestion.

Toutefois la volonté de l'auteur du projet est de déroger à cette règle, le premier contrat de gestion n'étant pas encore conclu (2).

Cette disposition est inutile. En effet, le résultat recherché est obtenu par la combinaison des articles 4 et 7 du projet, ceci sous réserve de l'observation particulière qui sera formulée sous l'article 4.

En conséquence l'article 1<sup>er</sup> doit être omis (3).

## Bijzondere opmerkingen

## Aanhef

Er behoort te worden nagegaan welke wijzigingen die artikel 1, § 4, van de voornoemde wet van 21 maart 1991 heeft ondergaan nu nog gelden.

De wijziging die bij het koninklijk besluit van 30 september 1992 is ingevoerd, is vervangen door die welke bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 tot stand is gebracht.

Deze opmerking geldt eveneens voor artikel 4 van het ontwerp (4).

## Dispositief

## Artikel 2

## Ontworpen artikel 234 van de wet van 21 maart 1991

Krachtens het ontworpen artikel 234 is het FSI niet onderworpen aan titel I, hoofdstuk VIII, van de voormelde wet van 21 maart 1991, welk hoofdstuk betrekking heeft op het personeel.

In het verslag aan de Koning wordt als reden voor die afwijking opgegeven dat "het bij de beperkte omvang van het personeel van het Fonds niet aangewezen (is) om een afzonderlijk personeels- en syndicaal statuut te bepalen en een eigen paritair comité in te richten".

Met het oog op de rechtszekerheid behoort in het ontwerp te worden aangegeven of het personeel van het FSI in dienst zal worden genomen op basis van een arbeidsovereenkomst of overeenkomstig een statuut en, in laatstgenoemd geval wat het toepasselijke statuut zal zijn.

## Ontworpen artikel 237 van de wet van 21 maart 1991

1. Het lijkt tegenstrijdig dat in de ontworpen paragraaf 1 bepaald wordt dat de jaarlijkse toelage verstrekt wordt "binnen de grenzen bepaald in het beheerscontract", terwijl in paragraaf 2 de berekeningswijze van die jaarlijkse toelage wordt voorgeschreven.

2. De jaarlijkse toelage aan het FSI komt overeen met het verschil tussen een aantal uitgaande kasstromen en een aantal inkomende kasstromen.

De afdeling wetgeving van de Raad van State vraagt zich af of niet alleen rekening behoeft te worden gehouden met de uitgaande en inkomende kasstromen verbonden aan de opdracht van openbare dienst van het FSI en niet met die welke betrekking hebben op de overige activiteiten ervan.

Ze heeft meer bepaald vragen in verband met het feit dat in geval van omzetting van het FSI in een naamloze vennootschap, een redelijke marge voor de vergoeding van het geïnvesteerde kapitaal door een toelage zal worden gefinancierd.

Deze bepaling maakt op zijn minst een gedetailleerde verantwoording in het verslag aan de Koning noodzakelijk.

Ontworpen artikel 239  
van de voormelde wet van 21 maart 1991

Het staat aan de wetgever het plafond vast te stellen ten belope waarvan de staatswaarborg kan worden toegekend voor de verbintenissen van het FIS, gelet op de weerslag van deze waarborg op de rijksbegroting (5)

Ontworpen artikel 241  
van de voornoemde wet van 21 maart 1991

In de ontworpen paragraaf 1 moeten de woorden "niet-uitvoerende bestuurders" worden vervangen door de woorden "bestuurders die geen lid zijn van het directiecomité".

## Artikel 4

## Ontworpen artikel 1, § 4, van de wet van 21 maart 1991

1. Doordat de in onderdeel 1<sup>o</sup> voorgestelde wijziging niet uitsluitend op het FIS betrekking heeft, maar op alle autonome overheidsbedrijven, wordt de machtiging overschreden die bij artikel 363 van de voormelde wet van 20 juli 2006 wordt verleend.

## Observations particulières

## Préambule

Il y a lieu de vérifier les modifications encore en vigueur subies par l'article 1<sup>er</sup>, § 4, de la loi du 21 mars 1991 précitée.

La modification introduite par l'arrêté royal du 30 septembre 1992 a été remplacée par celle introduite par l'arrêté royal du 18 octobre 2004.

La même observation vaut pour l'article 4 du projet (4).

## Dispositif

## Article 2

## Article 234 en projet de la loi du 21 mars 1991

En vertu de l'article 234, en projet, le FIF n'est pas soumis au chapitre VIII du titre premier de la loi du 21 mars 1991 précitée qui concerne le personnel.

Le rapport au Roi explique cette dérogation par le fait qu'"en raison de l'effectif de personnel limité du Fonds, il n'est pas indiqué de définir un statut du personnel et un statut syndical distincts ni d'instituer une commission paritaire propre".

Il appartient dans un but de sécurité juridique de préciser dans le projet si le personnel du FIF sera engagé sous contrat ou sous statut et, dans ce dernier cas, quel sera le statut applicable.

## Article 237 en projet de la loi du 21 mars 1991

1. Il semble contradictoire de prévoir, au paragraphe 1<sup>er</sup>, en projet, que la dotation est accordée "dans les limites prévues par le contrat de gestion" et, au paragraphe 2, de prévoir le mode de calcul de cette dotation.

2. La dotation du FIF correspond à la différence entre un certain nombre de sorties de caisse et un certain nombre d'entrées de caisse.

La section de législation du Conseil d'Etat se demande s'il ne conviendrait pas de prendre en considération uniquement les sorties et les entrées liées à la mission de service public du FIF et non à ses autres activités.

Elle s'interroge spécialement sur le fait qu'en cas de transformation du FIF en société anonyme une marge équitable destinée à rémunérer le capital investi sera financée par la dotation.

Cette disposition nécessite, à tout le moins, une justification détaillée dans le rapport au Roi.

## Article 239 en projet de la loi du 21 mars 1991 précitée

Il appartient au législateur de fixer le plafond à concurrence duquel la garantie de l'Etat peut être octroyée aux engagements du FIF, eu égard à l'incidence de cette garantie sur le budget de l'Etat (5).

## Article 241 en projet de la loi du 21 mars 1991 précitée

Au paragraphe 1<sup>er</sup> en projet, il y a lieu de remplacer les mots "administrateurs non exécutifs" par les mots "administrateurs qui ne sont pas membres du comité de direction".

## Article 4

Article 1<sup>er</sup>, § 4, en projet de la loi du 21 mars 1991

1. Dès lors que la modification proposée au 1<sup>o</sup> ne concerne pas uniquement le FIF mais l'ensemble des entreprises publiques autonomes, elle excède l'habilitation conférée par l'article 363 de la loi du 20 juillet 2006 précitée.

2. Gelet op algemene opmerking nr. 2, dient in artikel 1 van de voornoemde wet van 21 maart 1991 een nieuwe paragraaf 5 te worden toegevoegd waarin het Fonds voor Spoorweginfrastructuur als autonoom overheidsbedrijf wordt vermeld, in plaats van een onderdeel 5° in te voegen in paragraaf 4 van hetzelfde artikel.

De kamer was samengesteld uit :

de heren :

R. ANDERSEN, eerste voorzitter van de Raad van State.

P. LIENARDY, P. VANDERNOOT, staatsraden.

Mevr. C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. LEFEBVRE, auditeur.

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

De Griffier,

De Eerste Voorzitter,

C. GIGOT.

R. ANDERSEN.

#### Nota's

(1) Raad van State, Wetgevingstechniek. Aanbevelingen en formules, november 2001, nr. 8.6.14.

(2) En a fortiori was dat contract nog niet gesloten op 1 januari 2005, de datum met ingang waarvan het besluit uitwerking heeft.

(3) Voor zover in artikel 1 wordt bepaald dat de indeling bij de autonome overheidsbedrijven ingaat vanaf de oprichting van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, is die bepaling hoe dan ook onwettig, aangezien de terugwerking die aan dat artikel wordt gegeven, krachtens artikel 363 van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen, niet verder terug kan reiken dan tot 1 januari 2005.

(4) In de Franse tekst van dit artikel 4 behoort de nummering "§ 1<sup>er</sup>" te worden geschrapt.

(5) In dezelfde zin, zie advies 24.108/9 gegeven op 8 maart 1995 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 6 april 1995 betreffende het beheer van psychiatrische ziekenhuizen in het Waalse Gewest (Gedr. St., Waalse Gewestraad, 1994-1995, nr. 332/1), advies 29.782/2, gegeven op 17 januari 2000 over een voorontwerp van decreet betreffende de toekenning van een waarborg van het Gewest aan bepaalde bedrijven die door de dioxinecrisis van 1999 werden getroffen, welk voorontwerp heeft geleid tot het decreet van 24 maart 2000 waarbij een waarborg van het Gewest wordt verleend aan bepaalde bedrijven die door de dioxinecrisis van 1999 werden getroffen (Gedr. St., Waalse Gewestraad, 1999-2000, nr. 87/1) en advies 33.120/2, gegeven op 24 april 2002 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 11 juli 2002 houdende organisatie van het statuut van de Waalse maatschappij voor de financiering en de waarborg van de kleine en middelgrote ondernemingen, afgekort als "SOWALFIN" (Gedr. St., Waalse Gewestraad, 2001-2002, nr. 371/1, blz. 19-25). Zie eveneens advies 30.997/2, gegeven op 11 december 2000, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, over een voorontwerp dat heeft geleid tot de ordonnantie van 28 juni 2001 betreffende het Fonds voor de financiering van het waterbeleid (Gedr. St., BHR, 2000-2001, nr. A-175/1, blz. 12-15).

#### 10 NOVEMBER 2006. — Koninklijk besluit tot wijziging van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen, inzonderheid op artikel 363, 1° en 4°;

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, inzonderheid artikel 1, § 4, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 19 augustus 1992, 14 september 1992, 25 augustus 1998, 27 mei 2004 en 18 oktober 2004, en artikel 200, § 4;

Gelet op het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur, inzonderheid artikel 6, artikel 7, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004, artikelen 8, 9, 10, eerste lid, 11, 12 en 13 en artikel 14, § 5, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 4 oktober 2006;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting van 4 oktober 2006;

Gelet op het advies 41.456/4 van de Raad van State, gegeven op 16 oktober 2006, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

2. Compte tenu de l'observation générale n° 2, il y a lieu d'ajouter dans l'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 21 mars 1991, un paragraphe 5 nouveau mentionnant le Fonds de l'infrastructure ferroviaire comme entreprise publique autonome au lieu d'insérer un 5° dans le paragraphe 4 du même article.

La chambre était composée de :

MM. :

R. ANDERSEN, premier président du Conseil d'Etat.

P. LIENARDY, P. VANDERNOOT, conseillers d'Etat.

Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur.

Le Greffier,

Le Premier Président,

C. GIGOT.

R. ANDERSEN.

#### Notes

(1) Conseil d'Etat, Légistique Formelle. Recommandations et Formules, novembre 2001, n° 8.6.14.

(2) Et, a fortiori, il n'était pas encore conclu le 1<sup>er</sup> janvier 2005, date à laquelle le projet produit ses effets.

(3) En toute hypothèse, l'article 1<sup>er</sup>, en tant qu'il prévoit que le classement parmi les entreprises publiques autonomes a lieu dès la création du Fond de l'infrastructure ferroviaire, est illégal, l'effet rétroactif donné à cet article ne pouvant aller, en vertu de l'article 363 de la loi du 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses, en deça du 1<sup>er</sup> janvier 2005.

(4) Dans la version française de cet article 4, il y a lieu de supprimer la numérotation "§ 1<sup>er</sup>".

(5) Dans le même sens, voir l'avis 24.108/9, donné le 8 mars 1995 sur un avant-projet devenu le décret du 6 avril 1995 relatif à la gestion des hôpitaux psychiatriques de la Région wallonne, (Doc. C.R.W., 1994-1995, n° 332/1), l'avis 29.782/2, donné le 17 janvier 2000 sur un avant-projet de décret relatif à l'octroi d'une garantie de la Région à certaines entreprises touchées par la crise de la dioxine, devenu le décret du 24 mars 2000 relatif à l'octroi d'une garantie de la Région à certaines entreprises touchées par la crise de la dioxine de 1999 (Doc. C.R.W., 1999-2000, n° 87/1) et l'avis 33.120/2, donné le 24 avril 2002 sur un avant-projet devenu le décret du 11 juillet 2002 organisant le statut de la Société Wallonne de Financement et de Garantie des petites et moyennes entreprises en abrégé «SOWALFIN», (Doc. Parl. wal., 2001-2002, n° 371/1, p. 19-25). Voir également l'avis 30.997/2, donné le 11 décembre 2000, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 28 juin 2001 relative au Fonds pour le financement de la politique de l'eau (Doc. Parl. R.B.C., 2000-2001, n° A-175/1, p. 12-15).

#### 10 NOVEMBRE 2006. — Arrêté royal modifiant les structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses, notamment l'article 363, 1° et 4°;

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment l'article 1<sup>er</sup>, § 4, modifié par les arrêtés royaux des 19 août 1992, 14 septembre 1992, 25 août 1998, 27 mai 2004 et 18 octobre 2004, et l'article 200, § 4;

Vu l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, notamment l'article 6, l'article 7, modifié par l'arrêté royal du 18 octobre 2004, les articles 8, 9, 10, premier alinéa, 11, 12 et 13 et l'article 14, § 5, inséré par l'arrêté royal du 18 octobre 2004;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 4 octobre 2006;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 4 octobre 2006;

Vu l'avis 41.456/4 du Conseil d'Etat, donné le 16 octobre 2006, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, premier alinéa, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Vu l'urgence;

Overwegende dat de dringende noodzakelijkheid voortvloeit uit de noodzaak om binnen de door Eurostat gestelde termijn tegemoet te komen aan de technische en statistische opmerkingen die voortvloeien uit de « ex ante » procedure betreffende de hervorming van de beheersstructuren van de Belgische spoorweginfrastructuur;

Op de voordracht van Onze Minister van Begroting en Consumentenzaken en de Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, en op het advies van Onze in Raad vergaderde ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Het Fonds voor spoorweginfrastructuur, opgericht bij artikel 6 van het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur, wordt ingedeeld bij de autonome overheidsbedrijven onderworpen aan de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

**Art. 2.** In dezelfde wet wordt een titel X ingevoegd, die luidt als volgt:

« Titel X. Fonds voor spoorweginfrastructuur

Art. 234. Het Fonds voor spoorweginfrastructuur, afgekort het « FSI », is een autonoom overheidsbedrijf dat ressorteert onder de minister bevoegd voor de overheidsbedrijven.

Het FSI is onderworpen aan titel I, met uitzondering van de bepalingen van de hoofdstukken VIII, XI en XII en de andere afwijkingen bepaald in deze titel X, doch met dien verstande dat:

1° artikel 36, § 1, van toepassing is op het FSI;

2° de overige bepalingen van hoofdstuk VIII van toepassing worden zodra het FSI meer dan 50 personeelsleden telt.

In afwachting daarvan kan het FSI, onder de voorwaarden bepaald bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, personeel aanwerven en tewerkstellen onder arbeidsovereenkomst.

Art. 235. § 1. Het FSI heeft tot doel:

1° het aanhouden van de spoorweginfrastructuur die aan het FSI is overgedragen met toepassing van artikel 14, § 1, 1°, van het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur, en de terbeschikkingstelling van deze activa aan de bij of krachtens wet aangeduide spoorweginfrastructuurbeheerder in de zin van richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap;

2° het beheer en de tegeldemaking van de terreinen die aan het FSI zijn overgedragen met toepassing van artikel 14, § 1, 1°, van hetzelfde besluit, van buiten gebruik gestelde spoorweginfrastructuur en, in voorkomend geval, van andere onroerende goederen die daartoe aan het FSI worden overgedragen;

3° alle commerciële activiteiten op het gebied van de aankoop en verkoop, het beheer of de financiering van vastgoed welke verenigbaar zijn met zijn opdrachten van openbare dienst.

§ 2. De taken bedoeld in § 1, 1°, zijn opdrachten van openbare dienst.

Art. 236. Het FSI stelt zijn spoorweginfrastructuur ter beschikking van de spoorweginfrastructuurbeheerder op grond van een huurcontract op lange termijn. Dit contract wordt door de minister bevoegd voor de spoorwegen goedgekeurd.

Art. 237. § 1. De Staat verstrekt aan het FSI een jaarlijkse toelage tot dekking van de lasten die voor het FSI voortvloeien uit zijn opdrachten van openbare dienst, en die niet worden gedekt door zijn inkomsten uit de in artikel 235, § 1, 1° en 2°, bedoelde verrichtingen.

§ 2. De in § 1 bedoelde toelage stemt overeen met het verschil tussen:

1° de uitgaande kasstromen bestaande uit:

a) de interesten en terugbetaling van de leningen die op het FSI zijn overgegaan met toepassing van artikel 14, § 1, 2°, van voornoemd koninklijk besluit van 14 juni 2004 of door het FSI zijn uitgegeven of aangegaan tot herfinanciering ervan;

b) de noodzakelijke andere uitgaven in verband met de opdrachten van openbare dienst, binnen de grenzen bepaald in het beheerscontract;

Considérant que cette urgence découle de la nécessité de tenir compte, dans le délai imparti par Eurostat, des remarques techniques et statistiques découlant de la procédure « ex ante » relative à la réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire belge;

Sur la proposition de Notre Ministre du Budget et de la Protection de la Consommation et du Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, et de l'avis de Nos ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le Fonds de l'infrastructure ferroviaire, créé par l'article 6 de l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, est classé parmi les entreprises publiques autonomes soumises à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

**Art. 2.** Il est inséré dans la même loi un titre X, rédigé comme suit:

« Titre X. Fonds de l'infrastructure ferroviaire

Art. 234. Le Fonds de l'infrastructure ferroviaire, en abrégé le « FIF », est une entreprise publique autonome qui relève du ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions.

Le FIF est soumis au titre Ier, à l'exception des dispositions des chapitres VIII, XI et XII et des autres dérogations prévues au présent titre X, étant entendu que:

1° l'article 36, § 1<sup>er</sup>, s'applique au FIF;

2° les autres dispositions du chapitre VIII s'appliqueront dès que le FIF compte plus de 50 membres du personnel.

Dans l'intervalle, le FIF peut, aux conditions définies par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, recruter et employer du personnel en vertu d'un contrat de travail.

Art. 235. § 1<sup>er</sup>. Le FIF a pour objet:

1° la détention de l'infrastructure ferroviaire transférée au FIF en application de l'article 14, § 1<sup>er</sup>, 1°, de l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, et la mise à disposition de ces actifs au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, désigné par ou en vertu de la loi, au sens de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires;

2° la gestion et la valorisation des terrains transférés au FIF en application de l'article 14, § 1<sup>er</sup>, 1°, du même arrêté, d'infrastructures ferroviaires désaffectées et, le cas échéant, d'autres biens immeubles qui sont transférés au FIF à cet effet;

3° toutes activités commerciales dans le domaine de l'achat et de la vente, de la gestion ou du financement de l'immobilier qui sont compatibles avec ses missions de service public.

§ 2. Les tâches visées au § 1<sup>er</sup>, 1°, constituent des missions de service public.

Art. 236. Le FIF met son infrastructure ferroviaire à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sur la base d'un contrat de location à long terme. Ce contrat est approuvé par le ministre qui a les chemins de fer dans ses attributions.

Art. 237. § 1<sup>er</sup>. L'Etat accorde au FIF une dotation annuelle pour la couverture des charges qui découlent pour le FIF de ses missions de service public, et qui ne sont pas couvertes par les revenus des activités visées à l'article 235, § 1<sup>er</sup>, 1° et 2°.

§ 2. La dotation visée au § 1<sup>er</sup> correspond à la différence entre:

1° les sorties de caisse comprenant:

a) les intérêts et le remboursement des emprunts qui ont été transférés au FIF en application de l'article 14, § 1<sup>er</sup>, 2°, de l'arrêté royal du 14 juin 2004 précité ou qui ont été émis ou contractés par le FIF en vue de leur refinancement;

b) les autres dépenses nécessaires liées aux missions de service public, dans les limites prévues par le contrat de gestion;

2° de inkomende kasstromen bestaande uit:

- a) de inkomsten uit de in artikel 236 bedoelde verhuring;
- b) de netto-opbrengsten uit de in artikel 235, § 1, 2°, bedoelde verrichtingen.

§ 3. Het beheerscontract bepaalt de nadere regels inzake de berekening en de betalingswijze van de in § 1 bedoelde toelage. Deze regels zijn gericht op een optimale beheersing van de kosten, met een daadwerkelijke verantwoordelijkheid van het FSI voor het evenwicht van zijn rekeningen.

Art. 238. Onder de nadere voorwaarden bepaald in het beheerscontract mag het FSI een schuldvordering op de Staat boeken ten belope van uitzonderlijke afschrijvingen op onderdelen van spoorweginfrastructuur die in uitvoering van het meerjarig investeringsplan bedoeld in artikel 200, § 2, 1°, vóór de normale afschrijvingstermijn buiten gebruik worden gesteld.

Art. 239. De Koning kan, tegen de voorwaarden die Hij bepaalt, de Staatswaarborg toekennen aan de verbintenissen van het FSI ingevolge de leningen bedoeld in artikel 237, § 2, 1° a), of ingevolge overeenkomsten tot dekking van de wisselkoers- en interestrisico's betreffende deze leningen.

Art. 240. Het FSI is vrijgesteld van alle belastingen, heffingen en rechten ten voordele van de provincies, de gemeenten en de agglomeraties en federaties van gemeenten.

Art. 241. § 1. In afwijking van artikel 18, § 1, bestaat de raad van bestuur van het FSI behalve de gedelegeerd bestuurder enkel uit bestuurders die geen lid zijn van het directiecomité.

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

De bestuurders worden gekozen op grond van de complementariteit van hun competentie inzake financiële analyse, boekhouding, kennis van de vervoersector en juridische aspecten.

Art. 242. De leden van de raad van bestuur en van het directiecomité van het FSI moeten onafhankelijk zijn van elke spoorweginfrastructuurbeheerder, spoorwegonderneming en de N.M.B.S. Holding volgens de criteria bepaald in artikel 524, § 4, tweede lid, van het Wetboek van vennootschappen.

Art. 243. In afwijking van artikel 23 wordt de controlebevoegdheid van de minister bevoegd voor de overheidsbedrijven, zoals bepaald in hetzelfde artikel, uitgeoefend door bemiddeling van twee Regeringscommissarissen.

Art. 244. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, de voorlopige regels betreffende de aangelegenheden bedoeld in artikel 3, § 2, die gelden als eerste beheerscontract voor het FSI tot de inwerkingtreding van het beheerscontract gesloten overeenkomstig artikel 4.

Art. 245. In geval van omzetting van het FSI in naamloze vennootschap van publiek recht overeenkomstig artikel 38, mag de Staat, onder de voorwaarden bepaald bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een deel van zijn schuldvordering uit hoofde van de terugbetaling van bepaalde leningen van het FSI in 2005, inbrengen in het kapitaal van de FSI ten belope van maximum 750 miljoen euro. »

Art. 3. In artikel 1, § 4, van voornoemde wet van 21 maart 1991, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 19 augustus 1992, 14 september 1992, 25 augustus 1998, 27 mei 2004 en 18 oktober 2004, worden volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° de woorden « overeenkomstig § 3 » vervallen;
- 2° een 5° wordt toegevoegd, luidende:  
« 5° het Fonds voor spoorweginfrastructuur ».

Art. 4. Artikel 200, § 4, van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt: « Tevens raadpleegt de minister het Fonds voor spoorweginfrastructuur omtrent de mogelijke implicaties van het ontwerp van meerjarig investeringsplan op het ondernemingsplan van het Fonds, inzonderheid met het oog op de eventuele toepassing van artikel 238. »

Art. 5. In artikel 180 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt een 13° toegevoegd, luidende:

- « 13° het Fonds voor spoorweginfrastructuur ».

2° les entrées de caisse comprenant:

- a) les revenus de la location visée à l'article 236;
- b) les revenus nets des activités visées à l'article 235, § 1<sup>er</sup>, 2°.

§ 3. Le contrat de gestion détermine les modalités relatives au calcul et au mode de paiement de la dotation visée au § 1<sup>er</sup>. Ces modalités visent à réaliser une maîtrise optimale des coûts, en prévoyant une responsabilité effective du FIF de l'équilibre de ses comptes.

Art. 238. Selon les modalités définies dans le contrat de gestion, le FIF peut comptabiliser une créance sur l'Etat à concurrence des amortissements exceptionnels sur des parties d'infrastructure ferroviaire qui, en application du plan d'investissement pluriannuel visé à l'article 200, § 2, 1°, sont désaffectées avant la durée normale d'amortissement.

Art. 239. Le Roi peut, aux conditions qu'Il détermine, accorder la garantie de l'Etat aux obligations du FIF en vertu des emprunts visés à l'article 237, § 2, 1° a), ou en vertu de conventions visant à couvrir les risques de change ou de taux d'intérêt afférents à ces emprunts.

Art. 240. Le FIF est exempt de tous impôts, taxes et droits au profit des provinces, communes et agglomérations et fédérations de communes.

Art. 241. § 1<sup>er</sup>. Par dérogation à l'article 18, § 1<sup>er</sup>, le conseil d'administration du FIF est, sauf l'administrateur délégué, composé uniquement d'administrateurs qui ne sont pas membres du comité de direction.

§ 2. Un tiers des administrateurs au moins du FIF doivent être de sexe différent que les autres administrateurs.

Les administrateurs sont choisis en fonction de la complémentarité de leurs compétences en matière d'analyse financière, de comptabilité, de connaissance du secteur du transport et de questions juridiques.

Art. 242. Les membres du conseil d'administration et du comité de direction du FIF doivent être indépendants de tout gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, de toute entreprise ferroviaire et de la S.N.C.B. Holding selon les critères définis à l'article 524, § 4, alinéa 2, du Code des sociétés.

Art. 243. Par dérogation à l'article 23, le pouvoir de contrôle du ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions, comme défini dans le même article, est exercé à l'intervention de deux Commissaires du gouvernement.

Art. 244. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les règles provisoires relatives aux matières visées à l'article 3, § 2, qui valent comme premier contrat de gestion du FIF jusqu'à l'entrée en vigueur du contrat de gestion conclu conformément à l'article 4.

Art. 245. En cas de transformation du FIF en société anonyme de droit public conformément à l'article 38, l'Etat peut, aux conditions déterminées par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, apporter une partie de sa créance du chef du remboursement de certains emprunts du FIF en 2005, au capital du FIF, et ce à concurrence de maximum 750 millions euros. »

Art. 3. A l'article 1<sup>er</sup>, § 4, de la loi du 21 mars 1991 précitée, modifiée par les arrêtés royaux des 19 août 1992, 14 septembre 1992, 25 août 1998 et 27 mai 2004 et 18 octobre 2004, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° les mots « conformément au § 3 » sont supprimés;
- 2° il est inséré un 5°, rédigé comme suit:  
« 5° le Fonds de l'infrastructure ferroviaire ».

Art. 4. L'article 200, § 4, de la même loi est complété comme suit: « De plus, le ministre consultera le Fonds de l'infrastructure ferroviaire concernant les implications possibles du projet de plan d'investissement pluriannuel sur le plan d'entreprise du Fonds, notamment en vue de l'application éventuelle de l'article 238. »

Art. 5. A l'article 180 du Code des impôts sur les revenus 1992, il est ajouté un 13°, rédigé comme suit:

- « 13° le Fonds de l'infrastructure ferroviaire ».



**Art. 6.** In voornoemd koninklijk besluit van 14 juni 2004 worden opgeheven:

1° de artikelen 6, 8, 9, 10, eerste lid, 11, 12 en 13;

2° artikel 7, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004;

3° artikel 14, § 5, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004.

**Art. 7.** Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2005.

Dit doet geen afbreuk aan de geldigheid van de handelingen die het Fonds voor spoorweginfrastructuur heeft gesteld vóór de bekendmaking van dit besluit, noch aan de rechten die derden daaruit hebben verkregen.

**Art. 8.** Onze Minister van Begroting en de Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 10 november 2006.

ALBERT

Van Koningswege :

Vice-Eerste Minister

en Minister van Begroting en Consumentenzaken,

Mevr. F. VAN DEN BOSSCHE

De Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,

B. TUYBENS

**Art. 6.** Sont abrogés dans l'arrêté royal du 14 juin 2004 précité:

1° les articles 6, 8, 9, 10, premier alinéa, 11, 12 et 13;

2° l'article 7, modifié par l'arrêté royal du 18 octobre 2004;

3° l'article 14, § 5, inséré par l'arrêté royal du 18 octobre 2004.

**Art. 7.** Le présent arrêté produit ses effets le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Ceci ne porte pas atteinte à la validité des actes accomplis par le Fonds de l'infrastructure ferroviaire avant la publication du présent arrêté, ni aux droits que des tiers en ont acquis.

**Art. 8.** Notre Ministre du Budget et le Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 10 novembre 2006.

ALBERT

Par le Roi :

Vice-Première Ministre

et Ministre du Budget et de la Protection de la Consommation,

Mme F. VAN DEN BOSSCHE

Le Secrétaire d'Etat aux Entreprises Publiques,

B. TUYBENS

#### FEDERALE OVERHEIDSDIENST WERKGELEGENHEID, ARBEID EN SOCIAAL OVERLEG

N. 2006 — 4902

[C - 2006/12430]

15 SEPTEMBER 2006. — Koninklijk besluit waarbij algemeen verbindend wordt verklaard de collectieve arbeidsovereenkomst van 24 november 2005, gesloten in het Paritair Comité voor de maatschappijen voor hypothecaire leningen, sparen en kapitalisatie, houdende diverse bepalingen (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, inzonderheid op artikel 28;

Gelet op het verzoek van het Paritair Comité voor de maatschappijen voor hypothecaire leningen, sparen en kapitalisatie;

Op de voordracht van Onze Minister van Werk,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Algemeen verbindend wordt verklaard de als bijlage overgenomen collectieve arbeidsovereenkomst van 24 november 2005, gesloten in het Paritair Comité voor de maatschappijen voor hypothecaire leningen, sparen en kapitalisatie, houdende diverse bepalingen.

**Art. 2.** Onze Minister van Werk is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Châteauneuf-de-Grasse, 15 september 2006.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Werk,

P. VANVELTHOVEN

Nota's

(1) Verwijzing naar het *Belgisch Staatsblad* :

Wet van 5 december 1968, *Belgisch Staatsblad* van 15 januari 1969.

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL EMPLOI, TRAVAIL ET CONCERTATION SOCIALE

F. 2006 — 4902

[C - 2006/12430]

15 SEPTEMBRE 2006. — Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 24 novembre 2005, conclue au sein de la Commission paritaire pour les sociétés de prêts hypothécaires, d'épargne et de capitalisation, portant des dispositions diverses (1)

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, notamment l'article 28;

Vu la demande de la Commission paritaire pour les sociétés de prêts hypothécaires, d'épargne et de capitalisation;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Emploi,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Est rendue obligatoire la convention collective de travail du 24 novembre 2005, reprise en annexe, conclue au sein de la Commission paritaire pour les sociétés de prêts hypothécaires, d'épargne et de capitalisation, portant des dispositions diverses.

**Art. 2.** Notre Ministre de l'Emploi est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Châteauneuf-de-Grasse, le 15 septembre 2006.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Emploi,

P. VANVELTHOVEN

Notes

(1) Référence au *Moniteur belge* :

Loi du 5 décembre 1968, *Moniteur belge* du 15 janvier 1969.