

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 juin 2013

PROJET DE LOI
relatif à la réforme
des chemins de fer belgesBELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 juni 2013

WETSONTWERP
betreffende de hervorming
van de Belgische spoorwegen**SOMMAIRE**

Page

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	5
3. Avant-projet	33
4. Avis du Conseil d'État.....	42
5. Projet de loi.....	45

INHOUD

Blz.

1. Samenvatting.....	3
2. Memorie van toelichting	5
3. Voorontwerp	33
4. Advies van de Raad van State	42
5. Wetsontwerp.....	45

**LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 80 DE LA CONSTITUTION.****DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 80 VAN DE GRONDWET.**

6411

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 20 juin 2013.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 20 juin 2013.

De regering heeft dit wetsontwerp op 20 juni 2013 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 20 juni 2013 door de Kamer ontvangen.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

RÉSUMÉ

Par l'accord de gouvernement du 1^{er} décembre 2011, le gouvernement s'est fixé l'objectif de procéder à une réforme des structures et à une simplification organisationnelle du groupe SNCB, par le biais de la diminution du nombre d'entités, afin de mieux répondre aux besoins des voyageurs et d'assurer une gestion plus cohérente tout en réalisant des économies d'échelle et tout en gardant le statut du cheminot dans le périmètre de la Commission Paritaire Nationale.

Au vu des conclusions du rapport de la Cour des Comptes du 1 juin 2012 sur les flux financiers entre les sociétés du groupe SNCB et des auditions de la Commission Infrastructure de la Chambre des représentants ainsi qu'après avoir amplement consulté les acteurs concernés, le gouvernement est maintenant persuadé qu'une réforme des structures actuelles vers un modèle à deux, à savoir une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure, qui créeront et gèreront ensemble, avec la participation de l'État, une nouvelle structure d'employeur unique (dénommé "HR Rail") pour l'ensemble du personnel, satisfait le mieux aux objectifs visés.

Dans ce modèle, la structure actuelle, constituée de trois entreprises publiques autonomes au sens de la loi du 21 mars 1991, est transformée en une structure constituée de deux entreprises publiques autonomes, l'entreprise ferroviaire d'une part et le gestionnaire de l'infrastructure d'autre part. Cette structure s'inscrit dans la lignée de la réglementation ferroviaire européenne. En outre, grâce à la création de HR Rail, la présente réforme conservera l'unicité de la concertation sociale au sein de la Commission Paritaire Nationale et le statut unique du cheminot.

Ce projet de loi établit les principes de base de cette réforme et autorise sa mise en œuvre.

Dans le modèle à deux envisagé par la présente réforme, l'entreprise publique autonome opérateur ferroviaire constituera, après la réforme, le point de contact unique pour sa clientèle, c'est-à-dire ayant un lien "Business To Customer" ("B2C"), alors que le gestionnaire de l'infrastructure se concentrera sur l'optimisation de la capacité ferroviaire et de la circulation

SAMENVATTING

In het regeerakkoord van 1 december 2011 heeft de regering zich voorgenomen om over te gaan tot een hervorming van de structuren en een organisatorische vereenvoudiging van de NMBS-Groep door vermindering van het aantal entiteiten, dit teneinde beter aan de behoeften van de reizigers te beantwoorden en een coherenter beheer te verzekeren, waarbij schaalvoordelen worden gerealiseerd en het statuut van het spoorwegpersoneel binnen de bevoegdheidskring van de Nationale Paritaire Commissie behouden blijft.

Rekening houdende met de conclusies van het rapport van het Rekenhof van 1 juni 2012 over de financiële stromen tussen de vennootschappen van de NMBS-Groep, evenals met de hoorzittingen van de Commissie Infrastructuur van de Kamer van volksvertegenwoordigers is de regering er, na ruim overleg met de betrokken actoren, van overtuigd dat een hervorming van de huidige structuur naar een tweeledig model, dat bestaat uit een spoorwegonderneming en een infrastructuurbeheerder die beiden, in samenwerking met de Staat, een nieuwe vennootschap zullen oprichten en beheren ("HR Rail" genoemd), die als enige werkgever voor het voltallige personeel zal optreden, het best aan de beoogde doelstellingen beantwoordt.

In dit model wordt de huidige structuur, bestaande uit drie autonome overheidsbedrijven in de zin van de wet van 21 maart 1991, omgevormd in een structuur die bestaat uit twee autonome overheidsbedrijven: een spoorwegonderneming en een infrastructuurbeheerder. Deze structuur sluit aan bij de Europese spoorreglementering. Bovendien zal door de oprichting van HR Rail de eenheid van het sociaal overleg binnen de Nationale Paritaire Commissie en het uniek statuut van het spoorwegpersoneel in het kader van deze hervorming behouden blijven.

Dit wetsontwerp bepaalt de basisprincipes van deze hervorming en machtigt tot de uitvoering ervan.

Na de implementatie van het door deze hervorming beoogde tweeledige model zal het autonoom overheidsbedrijf spoorwegonderneming het enige aanspreekpunt vormen voor zijn cliënteel, d.w.z. een zgn. "Business To Customer"-relatie ('B2C') hebben, terwijl de infrastructuurbeheerder zich in het kader van een "Business To Business"-relatie ("B2B") zal

des trains, c'est-à-dire ayant un lien "Business To Business" ("B2B").

Partant de ce choix fondamental, le partage des activités du groupe SCNB est l'évolution naturelle du modèle actuel. Néanmoins, cette évolution ne doit pas se faire au détriment de la sécurité, ni des cheminots, ni de l'actionnaire. La répartition correcte des activités dans des périmètres de responsabilité clairs doit renforcer l'efficacité du système ferroviaire belge dans son ensemble.

Le projet de loi établit les principes fondamentaux de la réforme et laisse au Roi le pouvoir de déterminer, conformément à ces principes, l'ensemble des mesures les plus opportunes pour mettre cette réforme en œuvre.

concentreren op de optimalisering van de spoorwegcapaciteit en het treinverkeer.

Op basis van deze fundamentele keuze zal de verdeling van de activiteiten van de NMBS-groep de natuurlijke verdere ontwikkeling van het huidige model vormen. Deze evolutie mag evenwel niet ten koste gaan van de veiligheid, van het spoorwegpersoneel of van de aandeelhouder plaatsvinden. De correcte verdeling van de activiteiten binnen duidelijke verantwoordelijkheidsradii moet de efficiëntie van het Belgische spoorwegsysteem in zijn geheel versterken.

Dit wetsontwerp legt de basisprincipes van de hervorming vast en geeft de Koning de bevoegdheid om, in overeenstemming met deze principes, een geheel aan maatregelen te bepalen die het meest geschikt zijn om deze hervorming uit te voeren.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — INTRODUCTION GÉNÉRALE

Par l'accord de gouvernement du 1^{er} décembre 2011, le gouvernement s'est fixé l'objectif de procéder à une réforme des structures et à une simplification organisationnelle du groupe SNCB, par le biais de la diminution du nombre d'entités, afin de mieux répondre aux besoins des voyageurs et d'assurer une gestion plus cohérente tout en réalisant des économies d'échelle et tout en gardant le statut du cheminot dans le périmètre de la Commission Paritaire Nationale.

Au vu des conclusions du rapport de la Cour des Comptes du 1 juin 2012 sur les flux financiers entre les sociétés du groupe SNCB et des auditions de la Commission Infrastructure de la Chambre des représentants ainsi qu'après avoir amplement consulté les acteurs concernés, le gouvernement est maintenant persuadé qu'une réforme des structures actuelles vers un modèle à deux, à savoir une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure, qui créeront et gèreront ensemble, avec la participation de l'État, une nouvelle structure d'employeur unique (dénommé "HR Rail") pour l'ensemble du personnel, satisfait le mieux aux objectifs visés.

Dans ce modèle, la structure actuelle, constituée de trois entreprises publiques autonomes au sens de la loi du 21 mars 1991, est transformée en une structure constituée de deux entreprises publiques autonomes, l'entreprise ferroviaire d'une part et le gestionnaire de l'infrastructure d'autre part. Cette structure s'inscrit dans la lignée de la réglementation ferroviaire européenne. En outre, grâce à la création de HR Rail, la présente réforme conservera l'unicité de la concertation sociale au sein de la Commission Paritaire Nationale et le statut unique du cheminot.

Le projet de loi que le gouvernement a aujourd'hui l'honneur de soumettre à vos délibérations établit les principes de base de cette réforme et autorise sa mise en œuvre.

L'avis du Conseil d'État a été entièrement suivi.

Afin de donner suite à cet avis, il convient déjà de préciser que la procédure d'évaluation d'incidence sur le développement durable a été suivie et qu'il ressort

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — ALGEMENE INLEIDING

In het regeerakkoord van 1 december 2011 heeft de regering zich voorgenomen om over te gaan tot een hervorming van de structuren en een organisatorische vereenvoudiging van de NMBS-groep door vermindering van het aantal entiteiten, dit teneinde beter aan de behoeften van de reizigers te beantwoorden en een coherenter beheer te verzekeren, waarbij schaalvoordelen worden gerealiseerd en het statuut van het spoorwegpersoneel binnen de bevoegdheidskring van de Nationale Paritaire Commissie behouden blijft.

Rekening houdende met de conclusies van het rapport van het Rekenhof van 1 juni 2012 over de financiële stromen tussen de vennootschappen van de NMBS-groep, evenals met de hoorzittingen van de Commissie Infrastructuur van de Kamer van volksvertegenwoordigers is de regering er, na ruim overleg met de betrokken actoren, van overtuigd dat een hervorming van de huidige structuur naar een tweeledig model, dat bestaat uit een spoorwegonderneming en een infrastructuurbeheerder die beiden, in samenwerking met de Staat, een nieuwe vennootschap zullen oprichten en beheren ("HR Rail" genoemd), die als enige werkgever voor het voltallige personeel zal optreden, het best aan de beoogde doelstellingen beantwoordt.

In dit model wordt de huidige structuur, bestaande uit drie autonome overheidsbedrijven in de zin van de wet van 21 maart 1991, omgevormd in een structuur die bestaat uit twee autonome overheidsbedrijven: een spoorwegonderneming en een infrastructuurbeheerder. Deze structuur sluit aan bij de Europese spoorreglementering. Bovendien zal door de oprichting van HR Rail de eenheid van het sociaal overleg binnen de Nationale Paritaire Commissie en het uniek statuut van het spoorwegpersoneel in het kader van deze hervorming behouden blijven.

Het wetsontwerp, dat de regering de eer heeft ter beraadslaging aan U voor te leggen, bepaalt de basisprincipes van deze hervorming en machtigt tot de uitvoering ervan.

Het advies van de Raad van State is volledig gevolgd.

Teneinde gevolg te geven aan het advies van de Raad van State moet worden vermeld dat de duurzame ontwikkeling effecten beoordelingsprocedure werd

de l'examen préalable qu'il n'y a pas d'impact potentiel négatif majeur sur le développement durable.

II. — POINT DE DÉPART DE LA RÉFORME

La SNCB historique a connu plusieurs réformes au cours des dernières décennies. Aujourd'hui, le rail belge a besoin de stabilité et doit se concentrer sur l'amélioration de la qualité du service. Il faut rationaliser l'outil industriel tant du point de vue opérationnel que financier. Il faut également restaurer la confiance des passagers et des cheminots dans le système ferroviaire belge.

La structure actuelle ayant montré ses faiblesses et ses limites, il est nécessaire de la faire évoluer.

III. — PRINCIPES DIRECTEURS DE LA RÉFORME

A. Introduction

Dans le modèle à deux envisagé par la présente réforme, l'entreprise publique autonome opérateur ferroviaire constituera, après la réforme, le point de contact unique pour sa clientèle, c'est-à-dire ayant un lien "*Business To Customer*" ("B2C"), alors que le gestionnaire de l'infrastructure se concentrera sur l'optimisation de la capacité ferroviaire et de la circulation des trains, c'est-à-dire ayant un lien "*Business To Business*" ("B2B").

Partant de ce choix fondamental, le partage des activités du groupe SCNB est l'évolution naturelle du modèle actuel. Néanmoins, cette évolution ne doit pas se faire au détriment de la sécurité, ni des cheminots, ni de l'actionnaire. La répartition correcte des activités dans des périmètres de responsabilité clairs doit renforcer l'efficacité du système ferroviaire belge dans son ensemble.

Dès lors, la réforme sera déclinée autour des principes qui suivent.

B. Répartition des activités

Concernant la répartition des activités et des missions de service public entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire, le texte en projet a pour objet de renforcer l'orientation client liée à l'activité de

gevolgd en dat uit het voorafgaand onderzoek blijkt dat er geen potentieel grote negatieve effecten op duurzame ontwikkeling zijn.

II. — UITGANGSPUNT VAN DE HERVORMING

De historische NMBS kende de laatste decennia een aantal hervormingen. Vandaag hebben de Belgische spoorwegen nood aan stabiliteit en moeten zij zich concentreren op de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening. Het industriële spoorweginstrumentarium moet zowel vanuit operationeel als financieel oogpunt worden gerationaliseerd. Daarnaast moet ook het vertrouwen van de reizigers en van het spoorwegpersoneel in de Belgische spoorwegen worden hersteld.

Gelet op de zwakheden en beperkingen die m.b.t. de huidige structuur aan het licht zijn gekomen, is het nodig ze nu te doen evolueren.

III. — BASISPRINCIPES VAN DE HERVORMING

A. Inleiding

Na de implementatie van het door deze hervorming beoogde tweeledige model zal het autonoom overheidsbedrijf spoorwegonderneming het enige aanspreekpunt vormen voor zijn cliënteel, d.w.z. een zgn. '*Business To Customer*'-relatie ('B2C') hebben, terwijl de infrastructuurbeheerder zich in het kader van een '*Business To Business*'-relatie ('B2B') zal concentreren op de optimalisering van de spoorwegcapaciteit en het treinverkeer.

Op basis van deze fundamentele keuze zal de verdeling van de activiteiten van de NMBS-groep de natuurlijke verdere ontwikkeling van het huidige model vormen. Deze evolutie mag evenwel niet ten koste gaan van de veiligheid, van het spoorwegpersoneel of van de aandeelhouder plaatsvinden. De correcte verdeling van de activiteiten binnen duidelijke verantwoordelijkheidsradii moet de efficiëntie van het Belgische spoorwegsysteem in zijn geheel versterken.

Daarom zal de hervorming volgens de hiernavolgende principes worden uitgevoerd.

B. Verdeling van de activiteiten

Met betrekking tot de verdeling van de activiteiten en de opdrachten van openbare dienst tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming, heeft de ontwerp tekst als doel de klantgerichtheid van

transport de voyageurs de l'entreprise ferroviaire et de renforcer l'orientation "B2B" liée à l'activité de gestion de l'infrastructure.

En effet, l'absence actuelle de répartition claire du rôle et des responsabilités de chaque entité à l'égard des passagers entrave le bon fonctionnement du rail et conduit à une dégradation permanente de la satisfaction globale de la clientèle. Il est dès lors capital de mener à bien la réforme des structures et des activités de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB en se concentrant sur l'amélioration de la qualité du service aux passagers et de la performance opérationnelle.

À cette fin, le fil rouge est que le passager doit avoir un point de contact unique et un meilleur service.

Cette approche est déclinée autour de quatre axes.

Premièrement: le développement d'une offre de transport intégrée tenant compte de la croissance attendue. L'entreprise ferroviaire assurera la promotion du train dans le cadre d'une mobilité en réseau. Elle reprendra l'ensemble des activités d'exploitation liées à la gestion de la mobilité intégrée multimodale dans les gares et à proximité des gares et assurera le développement de l'offre multimodale avec tous les acteurs de la mobilité.

Deuxièmement: la professionnalisation de l'accueil à la clientèle. L'entreprise ferroviaire assurera l'accueil des voyageurs dans les gares, les points d'arrêt non gardés et leurs abords, les exploitera opérationnellement et commercialement, et reprendra les activités et les filiales associées. L'exploitation commerciale comprend les services commerciaux, l'exploitation des galeries commerçantes, les "business centers" et la publicité. L'entreprise ferroviaire reprendra la propriété, la conception, la construction et la gestion des gares, des points d'arrêt non gardés et des abords, hormis les éléments de l'infrastructure ferroviaire. Cela comprend la conception, le développement, la modernisation et la valorisation des centres urbains. Elle assurera également l'accueil de la clientèle et des tiers en situation de crise et reprendra les activités liés à la sécurité des biens et des personnes. Le gestionnaire de l'infrastructure continuera à assurer la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Troisièmement: la mise en place d'une organisation ayant comme priorité la ponctualité. Une amélioration de la ponctualité sera réalisée grâce à, entre autres,

het reizigersvervoer van de spoorwegonderneming en de 'B2B'-oriëntatie gelinkt aan het infrastructuurbeheer, te versterken.

Het gebrek aan een duidelijke rolverdeling en verdeling van de verantwoordelijkheden van elke entiteit ten opzichte van de passagiers hindert vandaag inderdaad de goede werking van de spoorwegen en leidt tot een aanhoudende verslechtering van de globale klanttevredenheid. Het is dan ook van cruciaal belang dat de hervorming van de structuur en de activiteiten van de NMBS-Holding, Infrabel en NMBS tot een goed einde wordt gebracht door zich te concentreren op de verbetering van de dienstverlening aan de reizigers en van de operationele prestaties.

Als rode draad geldt dat de reiziger over één enkel aanspreekpunt en over een betere dienstverlening moet beschikken.

Deze benadering bestaat uit vier assen.

Ten eerste: de ontwikkeling van een geïntegreerd vervoersaanbod dat rekening houdt met de verwachte groei. De spoorwegonderneming zal de promotie van de trein in het kader van een genetwerkte mobiliteit verzekeren. Ze zal alle exploitatieactiviteiten die verbonden zijn aan het beheer van de geïntegreerde multimodale mobiliteit in en in de nabijheid van de stations overnemen en zal de ontwikkeling van het multimodale aanbod met alle actoren van de mobiliteit verzekeren.

Ten tweede: de professionalisering van het onthaal van het cliënteel. De spoorwegonderneming zal het onthaal van de klanten in de stations, de onbemande stopplaatsen en hun directe omgeving verzekeren, zal deze plaatsen operationeel en commercieel uitbaten en zal de verbonden activiteiten en dochterondernemingen overnemen. De commerciële exploitatie omvat de commerciële diensten, de exploitatie van de handelsgalerijen, de 'business centers' en de advertenties. De spoorwegonderneming zal het eigendom, het ontwerp, de bouw en het beheer van de stations, van de onbemande stopplaatsen en hun directe omgeving overnemen, met uitzondering van de spoorweginfrastructuurcomponenten. Dit omvat het ontwerp, de ontwikkeling, de modernisering en de valorisatie van de stedelijke centra. Zij zal ook het onthaal van de klanten en derden in crisissituaties verzekeren en zal de activiteiten overnemen die verbonden zijn aan de veiligheid van goederen en personen. De infrastructuurbeheerder zal blijven instaan voor de veiligheid van de spoorwegexploitatie.

Ten derde: de totstandbrenging van een organisatie die de stiptheid als prioriteit heeft. Een verbeterde stiptheid zal worden gerealiseerd aan de hand van,

l'élaboration d'un système assurant, de manière non discriminatoire, la présence de l'entreprise ferroviaire dans le "traffic control" et dans les postes de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure exécutera les règles de priorité établies par l'entreprise ferroviaire, sauf pour des raisons de sécurité d'exploitation ou en cas de conflit avec les règles de priorités établies par l'autorité publique. Une collaboration avec l'entreprise ferroviaire, basée sur une ouverture des systèmes d'information du gestionnaire de l'infrastructure relatifs à la circulation des trains, sera mise en place. Dans ce cadre, des règles garantissant de manière non discriminatoire des droits similaires aux autres opérateurs ferroviaires seront établies et le rôle du régulateur sera renforcé et son périmètre élargi. L'entreprise ferroviaire élaborera en concertation avec le gestionnaire de l'infrastructure un plan d'actions cohérent en cas d'importantes perturbations.

Quatrièmement: une information à la clientèle efficace en toutes circonstances. L'entreprise ferroviaire sera seule autorisée à communiquer à ses clients. Via des interfaces dédiées, elle utilisera les installations fixes, gérées et maintenues par le gestionnaire de l'infrastructure, tels que les afficheurs de quai et les systèmes de sonorisation. L'entreprise ferroviaire reprendra les activités développées dans le cadre de l'information à la clientèle. Le gestionnaire de l'infrastructure communiquera aux citoyens dans le cadre de ses activités spécifiques de gestionnaire de l'infrastructure. Dans ce cadre, le rôle du régulateur sera renforcé et son périmètre élargi.

C. Concertation sociale et gestion des ressources humaines

Le présent projet de loi vise à garantir le modèle de concertation sociale et de gestion des ressources humaines par la création d'une nouvelle structure, dénommée HR Rail, qui sera l'unique employeur de l'ensemble du personnel du gestionnaire de l'infrastructure, de l'entreprise ferroviaire, et de son propre cadre. Le statut du cheminot sera maintenu et relèvera toujours de l'unique Commission Paritaire Nationale. Le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire feront appel exclusivement à HR Rail pour la gestion des ressources humaines.

D. Convention de transport

La collaboration entre les entités constitue un élément essentiel pour le respect de la ponctualité et de la qualité du service de transport ferroviaire. Or, à cet égard,

under andere, de uitwerking van een systeem dat op niet-discriminerende wijze de aanwezigheid waarborgt van de spoorwegonderneming in het "traffic control" en in de seinposten van de infrastructuurbeheerder. De infrastructuurbeheerder zal de voorrang die bepaald wordt door de spoorwegonderneming uitvoeren, behalve om redenen van exploitatieveiligheid of indien zij conflicteren met de voorrangsregels die opgesteld zijn door de overheid. Via de openstelling van de informatiesystemen van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot het treinverkeer zal een samenwerking met de spoorwegonderneming tot stand worden gebracht. In het kader hiervan zullen regels worden opgesteld die op niet-discriminerende wijze gelijkaardige rechten aan andere spoorweginhouders toekennen en zal de rol van de regulator worden versterkt en zijn actieradius uitgebreid. De spoorwegonderneming zal in overleg met de infrastructuurbeheerder een coherent actieplan uitwerken in geval van belangrijke storingen.

Ten vierde: onder alle omstandigheden een efficiënte informatiedoorstroming naar het cliënteel toe. De spoorwegonderneming zal als enige met haar reizigers mogen communiceren. Via speciale interfaces zal ze de vaste installaties gebruiken, die door de infrastructuurbeheerder worden beheerd en onderhouden, waaronder de perronschermen en de geluidsinstallaties. De spoorwegonderneming neemt de activiteiten over die zijn ontwikkeld in het kader van de informatie aan het cliënteel. De infrastructuurbeheerder zal in het kader van haar specifieke activiteiten met de burgers kunnen communiceren. De rol van de regulator wordt in dit kader versterkt en zijn actieradius uitgebreid.

C. Sociaal overleg en personeelsbeheer

Dit wetsontwerp beoogt het model van sociaal overleg en van personeelsbeheer te waarborgen door oprichting van een nieuwe structuur, HR Rail genoemd, die de enige werkgever zal zijn voor het voltallige personeel van de infrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming en haar eigen personeel. Het statuut van het spoorwegpersoneel wordt behouden en blijft ressorteren onder de unitaire Nationale Paritaire Commissie. De infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming zullen voor het personeelsbeheer uitsluitend beroep doen op HR Rail.

D. Vervoersovereenkomst

De samenwerking tussen de entiteiten is essentieel voor de naleving van de stiptheid en van de kwaliteit van de dienstverlening van het spoorwegvervoer. Het huidige

l'actuel "pacte entre sociétés" s'est révélé insuffisant à assurer un système intégré et une collaboration efficace entre les entités du groupe SNCB. Afin de rencontrer les objectifs en termes de simplification et de clarification, il est prévu de renforcer la collaboration opérationnelle entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire par une convention de transport, en complément des textes législatifs et réglementaires relatifs au périmètre des responsabilités des deux entités, et centrée sur la première mission de service public, qui est de fournir des prestations de transport ferroviaire pour les voyageurs ponctuelles et de qualité.

Afin de garantir le respect du principe de non-discrimination et des règles européennes, les missions et les pouvoirs du régulateur, c'est-à-dire le Service de Régulation et de Transport ferroviaire, seront renforcés par une extension de son périmètre de régulation tant dans le processus d'élaboration que de contrôle de la convention de transport.

E. Dette

Afin d'opérer la transition à un modèle à deux, la dette actuelle du groupe SNCB devra être répartie entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire. Cette répartition devra respecter les besoins de viabilité économique du gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire et de HR Rail, et sera aligné sur les plans financiers à établir pour ces entités. Elle se fera dans le respect des règles européennes applicables et en veillant à éviter des répercussions négatives sur la dette de l'État. De nouveaux mécanismes seront prévus dans les contrats de gestion, qui reposeront sur des niveaux d'EBITDA déterminés dans les plans d'entreprises afin d'engager les futures équipes de management sur une stabilisation de l'endettement et l'amorce d'un désendettement.

F. Filiales

Finalement, les entreprises recevront la mission de créer plus de cohérence et de transparence en ce qui concerne l'organisation des filiales, les missions qui leur sont dévolues, les flux financiers et l'utilisation des dotations. Dans ce cadre, le nombre actuel de filiales devra être réduit.

'vennootschapsact' blijkt echter onvoldoende om een geïntegreerd systeem en een efficiënte samenwerking tussen de vennootschappen van de NMBS-groep te kunnen waarborgen. Teneinde de doelstellingen van vereenvoudiging en verduidelijking te halen, wordt voorzien dat de operationele samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming via een vervoersovereenkomst wordt versterkt, ter aanvulling van de wetteksten en regelgevende teksten betreffende de verantwoordelijkheidsradius van de twee entiteiten, en gericht op de eerste opdracht van openbare dienstverlening, die erin bestaat een stipt en kwaliteitsvol reizigersvervoer per spoor aan te bieden.

Teneinde de naleving te waarborgen van het niet-discriminatiebeginsel en van de Europese regelgeving, zullen de opdrachten en bevoegdheden van de regulator, zijnde de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer, worden versterkt door een uitbreiding van zijn regulatoire bevoegdheidskring, zowel in het kader van het opstellen van als wat de controle over de vervoersovereenkomst betreft.

E. Schuld

Om de overgang naar een tweeledig model uit te voeren, zal de huidige schuld van de NMBS-groep moeten worden verdeeld tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming. Deze verdeling zal de noden van economische leefbaarheid van de infrastructuurbeheerder, van de spoorwegonderneming en van HR Rail moeten respecteren en zal in overeenstemming zijn met de financiële plannen die voor deze entiteiten zullen worden opgesteld. Zij zal de toepasselijke Europese regelgeving in acht nemen en erop toezien dat negatieve weerslag op de Staatsschuld wordt vermeden. Er worden nieuwe mechanismen voorzien in de beheerscontracten die zullen steunen op de EBITDA-niveaus die zullen worden bepaald in de ondernemingsplannen, dit teneinde het toekomstige bestuursploegen tot een stabilisatie van de schuld en een aanzet tot schuldvermindering te engageren.

F. Dochterondernemingen

Tot slot zullen de vennootschappen de opdracht krijgen meer coherentie en transparantie te creëren wat de organisatie van dochterondernemingen, de opdrachten die hen zijn toegewezen, de financiële stromen en het gebruik van dotaties betreft. In dat verband zal het huidige aantal dochterondernemingen moeten worden verminderd.

IV. — MISE EN ŒUVRE DE LA RÉFORME

Afin de mettre en œuvre la réforme envisagée par le présent projet de loi et d'aboutir à un modèle à deux qui garantit la stabilité et la croissance future ainsi que la qualité et le fonctionnement efficace et durable du rail belge, s'impose une coordination complexe de nombreux processus d'ordre réglementaire, sociétaire, financier, social, opérationnel et autres, qui impliquent un grand nombre d'autorités publiques et de tierces parties.

Vu l'ampleur, la complexité et la variabilité d'un tel processus, il n'est pas possible de régler, à ce stade, de manière précise toutes les opérations à effectuer, ni leurs modalités, ni les mesures requises. Certaines mesures concrètes de mise en œuvre de la réforme ne pourront probablement être déterminées qu'à la suite d'analyses menées par les entreprises publiques autonomes concernées et à la suite de prises de positions par des autorités publiques (telle que la Commission européenne) ou par des tierces parties.

Or, il est indispensable de mettre la réforme en œuvre à bref délai pour assurer la maîtrise de l'endettement croissant du groupe SNCB, dont les conséquences pourraient entraver la continuité du service public de transport par chemins de fer, voire les finances de l'État. En outre, il est important de ne pas prolonger l'actuelle incertitude dans le chef du personnel, des clients et des autres parties prenantes.

Pour permettre aux entreprises publiques autonomes concernées d'avancer dans la réforme avec suffisamment de sécurité juridique et selon un esprit de coopération entre elles et avec le gouvernement, il est impératif de disposer d'une base légale qui permet la mise en œuvre de la réforme tout en consacrant les grands principes qui s'y appliquent. L'habilitation donnée au Roi pour mettre la réforme en œuvre par arrêtés royaux qui peuvent modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur permettra l'adoption des mesures adéquates avec la rapidité et la flexibilité indispensables pour garantir le succès de la réforme.

Ces motifs impérieux et exceptionnels requièrent l'habilitation qui est octroyée au Roi dans le présent projet de loi. En conséquence, le présent projet établit les principes fondamentaux de la réforme et laisse au Roi le pouvoir de déterminer, conformément à ces principes, l'ensemble des mesures les plus opportunes pour mettre cette réforme en œuvre.

IV. — UITVOERING VAN DE HERVORMING

Om de in dit wetsontwerp beoogde hervorming uit te voeren en te komen tot een tweeledig model dat de toekomstige stabiliteit en groei alsook de kwaliteit en de efficiënte en duurzame werking van het Belgische spoor garandeert, is een complexe coördinatie nodig van verschillende reglementaire, vennootschapsrechtelijke, financiële, sociale, operationele en andere processen. Deze processen impliceren de betrokkenheid van tal van overheden en derden.

Gezien de omvang, de complexiteit en de veranderlijkheid van dergelijk proces, is het onmogelijk om in dit stadium op precieze wijze alle uit te voeren verrichtingen, noch hun modaliteiten noch de daartoe vereiste maatregelen te bepalen. Sommige concrete maatregelen ter uitvoering van de hervorming zullen wellicht slechts kunnen worden bepaald na analyses door de betrokken autonome overheidsbedrijven zelf en nadat bepaalde overheden (zoals de Europese Commissie) of derden bepaalde standpunten hebben ingenomen.

Evenwel is het noodzakelijk dat de hervorming snel wordt uitgevoerd, teneinde de oplopende schuld van de NMBS-groep te beheersen. De gevolgen van deze oplopende schuld zouden immers de continuïteit van het openbaar vervoer per spoor en zelfs de Staatsfinanciën in de weg kunnen staan. Het is bovendien belangrijk de huidige onzekerheid bij het personeel, het cliënteel en andere belanghebbende partijen niet te laten aanslepen.

Om de betrokken autonome overheidsbedrijven de mogelijkheid te geven met voldoende rechtszekerheid en door samenwerking, zowel onderling als met de regering, vooruitgang te boeken in het kader van de beoogde hervorming, is het absoluut noodzakelijk over een wettelijke basis te beschikken die de uitvoering van de hervorming mogelijk maakt en waarbij de basisprincipes die erop van toepassing zijn, worden vastgelegd. De machtiging die aan de Koning wordt gegeven om de hervorming uit te voeren middels koninklijke besluiten die de geldende wettelijke bepalingen kunnen wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen, zal het mogelijk maken om met de vereiste snelheid en flexibiliteit de gepaste maatregelen te nemen om het succes van de hervorming te garanderen.

Deze dringende en uitzonderlijke redenen vereisen de machtiging die in onderhavig wetsontwerp aan de Koning wordt toegekend. Dit ontwerp legt bijgevolg de basisprincipes van de hervorming vast en geeft de Koning de bevoegdheid om, in overeenstemming met deze principes, een geheel aan maatregelen te bepalen die het meest geschikt zijn om deze hervorming uit te voeren.

V. — DISCUSSION DES ARTICLES

TITRE 1^{ER}*Dispositions générales*Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Art. 2

Cette disposition vise à assurer une compréhension correcte des dispositions de la loi.

Elle introduit les notions de “convention de transport” et de “HR Rail”.

Concernant la définition de “gestionnaire de l'infrastructure”, il s'agit de l'entreprise publique autonome qui sera en charge de la gestion de l'infrastructure ferroviaire suite à l'entrée en vigueur de la présente réforme. Pour les raisons évoquées ci-dessus sous le titre IV, et ci-dessous sous le commentaire du paragraphe premier de l'article 3, il n'est à ce stade pas possible de se prononcer sur la question de savoir lesquelles des trois personnes morales actuelles seront appelées à subsister après la réforme. Une définition du “gestionnaire de l'infrastructure” est dès lors introduite, afin de pouvoir se référer à l'entité qui assurera la fonction de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire après la réforme.

La notion de “gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire” doit s'entendre par référence à la définition qui en est donné en droit belge (basée sur les directives européennes applicables), au moment de l'entrée en vigueur de la réforme. Vu le stade avancé du projet de code ferroviaire, il n'a pas été jugé opportun de se référer à une disposition légale actuelle spécifique. Le cas échéant, le Roi pourrait être appelé à utiliser l'habilitation qui lui est conférée par le présent projet, afin de modifier la définition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire reprise dans certaines dispositions légales actuelles, comme dans l'article 5, 2° de la loi du 4 décembre 2006 ou l'article 5, 3° de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, s'il s'avérait que l'entité qui agira comme gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire après la réforme n'était pas l'actuelle personne morale Infrabel SA de droit public. Pour rappel, la définition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en droit belge sera également adaptée suite à la transposition de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du

V. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

TITEL 1

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar

Art. 2

Deze bepaling beoogt een juiste lezing van de bepalingen van deze wet te verzekeren.

Ze introduceert de begrippen ‘vervoersovereenkomst’ en “HR Rail”.

Het begrip ‘infrastructuurbeheerder’ verwijst naar het autonoom overheidsbedrijf dat vanaf de inwerkingtreding van de geviseerde hervorming belast zal zijn met het beheer van de spoorweginfrastructuur. Om redenen die hierboven onder titel IV zijn aangehaald en hieronder bij de bespreking van de eerste paragraaf van artikel 3 nog worden aangehaald, is het in dit stadium onmogelijk zich uit te spreken over de vraag welke van de drie huidige rechtspersonen na de hervorming zullen voortbestaan. Derhalve wordt er een definitie van “infrastructuurbeheerder” geïntroduceerd, teneinde te kunnen verwijzen naar de entiteit die de functie van de beheerder van de spoorweginfrastructuur na de hervorming zal vervullen.

Het begrip spoorweginfrastructuurbeheerder moet worden uitgelegd met verwijzing naar de definitie die er op het ogenblik van de inwerkingtreding van de hervorming in het Belgische recht (steunend op de toepasselijke Europese regelgeving) aan gegeven wordt. Gelet op het gevorderde stadium van het ontwerp van spoorwegcodex, werd het niet opportuun geacht te refereren aan een specifieke huidige wettelijke bepaling. In voorkomend geval zou de Koning de machtiging die hem door dit ontwerp is toegekend, kunnen aanwenden om, indien zou blijken dat de entiteit die zal optreden als beheerder van de spoorweginfrastructuur na de hervorming niet de huidige rechtspersoon Infrabel NV van publiek recht zou zijn, de definitie van spoorweginfrastructuurbeheerder die in sommige huidige wettelijke bepalingen is opgenomen, zoals in artikel 5, 2° van de wet van 4 december 2006 of artikel 5, 3° van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, te wijzigen. Er is aan te herinneren dat de definitie van spoorweginfrastructuurbeheerder in het Belgische recht tevens zal worden aangepast in

21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

La notion d'infrastructure ferroviaire doit être comprise par référence à la définition prévue à l'article 5, 6° de la loi du 4 décembre 2006, c'est-à-dire l'ensemble des éléments visés à l'Annexe I^{ère}, partie A, du Règlement (CE) n° 851/2006 de la Commission du 9 juin 2006 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I^{er} du Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970. Pour rappel, cette définition sera adaptée suite à la transposition de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) et se référera aux éléments repris à l'annexe I de cette directive.

De même, la définition d'entreprise ferroviaire vise l'entreprise publique autonome qui, à partir de l'entrée en vigueur de la réforme, sera une entreprise ferroviaire. Il est fait référence aux motifs évoqués en ce qui concerne la définition du gestionnaire de l'infrastructure, qui s'appliquent *mutatis mutandis*.

TITRE 2

Réforme de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB

CHAPITRE 1^{ER}

Objectifs et portée de la réforme

Art. 3

Le paragraphe premier exprime le principe fondamental de la réforme et habilite le Roi à prendre, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures utiles en vue de la mettre en œuvre selon les principes énumérés aux 1° à 7°.

Cette disposition établit l'objet de la réforme, à savoir la réorganisation des activités et des structures de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB en deux entreprises publiques autonomes ayant la forme de société anonyme de droit public au sens de la loi du 21 mars 1991. L'une de ces deux entreprises agira

het kader van de omzetting van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte (herschikking).

Het begrip spoorweginfrastructuur moet worden begrepen met verwijzing naar de definitie voorzien in artikel 5, 6° van de wet van 4 december 2006, zijnde alle elementen beoogd in Bijlage I, deel A, van de Verordening (EEG) nr. 851/2006 van de Commissie van 9 juni 2006 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1970. Er is aan te herinneren dat ook deze definitie zal worden aangepast in navolging van de omzetting van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en van de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte (herschikking). Zij zal refereren aan de elementen opgenomen in bijlage I van deze richtlijn.

Op dezelfde wijze verwijst de definitie van spoorwegonderneming naar het autonome overheidsbedrijf dat, vanaf de inwerkingtreding van de hervorming, een spoorwegonderneming zal zijn. Er wordt daartoe verwezen naar de redenen die met betrekking tot de definitie van de infrastructuurbeheerder werden uiteengezet, en die hier *mutatis mutandis* van toepassing zijn.

TITEL 2

Hervorming van NMBS-Holding, van Infrabel en van NMBS

HOOFDSTUK 1

Doelstellingen en draagwijdte van de hervormingen

Art. 3

De eerste paragraaf bevat het basisprincipe van de hervorming en machtigt de Koning om, aan de hand van in koninklijke besluiten vastgesteld na overleg in de Ministerraad, alle nuttige maatregelen te nemen om de hervorming volgens de principes opgesomd van 1° tot 7° uit te voeren.

Deze bepaling legt het doel van de hervorming vast, namelijk de reorganisatie van de activiteiten en de structuren van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS tot twee autonome overheidsbedrijven die de vorm aannemen van naamloze vennootschappen van publiek recht in de zin van de wet van 21 maart 1991. Een van deze

comme gestionnaire de l'infrastructure et l'autre sera une entreprise ferroviaire.

Suite à la réforme, toutes les actions qui représentent le capital des deux entreprises seront détenues par ou pour le compte de l'État. La référence aux actions qui représentent le capital signifie que la réforme n'impose pas de mettre fin à l'existence d'actionnaires de jouissance, actuellement présents dans la SNCB-Holding, sous réserve de la mise en œuvre de l'habilitation accordée dans le paragraphe 2.

Pour les raisons évoquées sous le titre IV, il n'est pas possible, à ce stade, de déterminer de manière précise les opérations exactes à effectuer afin d'optimiser la mise en œuvre de la réforme sur tous les plans. Ce choix dépend, entre autres, d'analyses à mener par les entreprises publiques autonomes concernées et de prises de positions par des autorités publiques (telle que la Commission européenne) ou par des tierces parties. Le projet de loi définit dès lors le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire comme les deux entreprises publiques autonomes subsistantes après la réforme sans toutefois se prononcer sur la question de savoir lesquelles des trois personnes morales actuelles seront appelées à subsister après la réforme.

Le paragraphe premier détermine cependant l'objet fondamental de la réforme, notamment la transformation des trois actuelles entreprises publiques autonomes SCNB Holding, Infrabel et SNCB en deux entreprises publiques autonomes directement détenues par l'État, c'est-à-dire un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire. Les points 1° à 7° indiquent les moyens dont le Roi dispose pour réaliser cet objectif et dans le cadre desquels il est habilité à prendre toutes les mesures utiles.

L'habilitation attribuée au paragraphe premier de l'article 3 du présent projet est en outre circonscrite par les dispositions sur l'objet social et les missions de service public du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire (articles 4 à 6) et sur le personnel (article 7). Les mesures prises par le Roi sur base du paragraphe premier devront aboutir à un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire qui disposent au moins de l'objet social et des missions de service public énoncés aux articles 4 à 6, qui traduisent une répartition des activités suivant les principes évoqués ci-dessus au III.B. Il devra également veiller à la constitution et à l'opérationnalisation de HR Rail suivant

overheidsbedrijven zal optreden als infrastructuurbeheerder, terwijl de andere een spoorwegonderneming zal zijn.

Ingevolge de hervorming zullen alle aandelen die het kapitaal van de twee overheidsbedrijven vertegenwoordigen worden aangehouden door of voor rekening van de Staat. De verwijzing naar aandelen die het kapitaal vertegenwoordigen houdt in dat de hervorming, onder voorbehoud van de uitvoering van de machtiging toegekend in paragraaf 2 niet voorschrijft dat een einde wordt gesteld aan het bestaan van de bewijzen van deelgerechtigdheid, die vandaag in de NMBS-Holding aanwezig zijn.

Om redenen aangehaald onder titel IV, is het in dit stadium niet mogelijk om op precieze wijze de exacte handelingen te bepalen die uitgevoerd moeten worden om de uitvoering van de hervorming op alle vlakken te optimaliseren. Deze keuze hangt, onder andere, af van analyses die de betrokken autonome overheidsbedrijven moeten uitvoeren en van de standpunten die door overheden (zoals de Europese Commissie) of door derden zullen worden ingenomen. Het wetsontwerp definieert de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming daarom als de twee na de hervorming overblijvende autonome overheidsbedrijven, zonder zich echter uit te spreken over de vraag welke van de drie huidige rechtspersonen na de hervorming zullen voortbestaan.

De eerste paragraaf legt desalniettemin de fundamentele doelstelling van de hervorming vast, met name de omvorming van de drie huidige autonome overheidsbedrijven NMBS-Holding, Infrabel en NMBS naar twee autonome overheidsbedrijven die rechtstreeks in handen zijn van de Staat, zijnde een infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming. De punten 1° tot 7° geven aan welke middelen de Koning ter beschikking heeft om deze doelstelling te realiseren en in welk kader hij gemachtigd is om alle nuttige maatregelen te nemen.

De machtiging toegekend in de eerste paragraaf van artikel 3 van dit wetsontwerp wordt daarnaast beperkt door de bepalingen over het maatschappelijk doel en de opdrachten van openbare dienst van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming (artikelen 4 tot 6) alsook over het personeel (artikel 7). De maatregelen die de Koning neemt op basis van de eerste paragraaf zullen moeten resulteren in een infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming die ten minste beschikken over het maatschappelijke doel en de opdrachten van openbare dienst geformuleerd in de artikelen 4 tot 6, die een verdeling omvatten van de activiteiten volgens de hierboven in III.B. vermelde principes. De Koning

les règles établies à l'article 7, traduisant les principes repris ci-dessus au III.C.

Le 1° laisse au Roi la possibilité de déterminer les opérations sociétaires les plus adéquates pour réaliser la réforme et d'en fixer les conditions et modalités.

La SNCB-Holding, Infrabel et la SNCB sont soumises au droit des sociétés applicables aux sociétés anonymes pour tout ce qui n'est pas expressément autrement prévu par ou en vertu de la loi du 21 mars 1991 ou par ou en vertu d'une loi spécifique quelconque (art. 37 de la loi du 21 mars 1991). Sur base de la présente disposition, le Roi est, conformément à ce principe, habilité à accomplir ou à régler les opérations visées en dérogeant aux dispositions du droit des sociétés, soit, le cas échéant et dans la mesure nécessaire, à autoriser ces opérations en application du droit des sociétés.

Conformément au 7°, le Roi pourra prendre les mesures nécessaires pour soumettre ces opérations au principe de la transmission de patrimoine à titre universel, même dans l'hypothèse où cela ne résulterait pas des dispositions applicables du droit des sociétés.

Le 2° donne au Roi le pouvoir d'accomplir, de régler ou, le cas échéant, d'autoriser l'attribution, le transfert ou l'apport de biens, droits et obligations, dont les dettes, entre la SNCB-Holding, Infrabel et la SNCB, ainsi qu'à ou vers HR Rail.

Les opérations d'attribution, de transfert ou d'apports de biens — en ce compris des participations dans les filiales — ainsi que des droits et des obligations entre les trois entités existantes, afin de constituer le nouveau gestionnaire de l'infrastructure et la nouvelle entreprise ferroviaire dépendront des opérations retenues en vertu du 1°. Cette habilitation recouvre également, le cas échéant, la constitution de droits réels sur certains biens de l'une des entités au profit de l'autre. Ici encore, les mesures prises par le Roi devront aboutir aux rôles respectifs fixés aux articles 4 à 6 et traduire une répartition des activités suivant les principes évoqués ci-dessus au III.B.

Afin d'opérer la transition vers un modèle à deux, les dettes actuelles du groupe SNCB seront réparties entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise

zal moeten toezien op de oprichting en de operationalisering van HR Rail volgens de regels vastgesteld in artikel 7, dat de principes weergeeft die hierboven in III.C werden vermeld.

Punt 1° geeft de Koning de mogelijkheid om de meest gepaste vennootschappelijke verrichtingen te bepalen voor de uitvoering van de hervorming en om de voorwaarden en modaliteiten ervan vast te leggen.

NMBS-Holding, Infrabel en NMBS zijn onderworpen aan het vennootschapsrecht, van toepassing op naamloze vennootschappen, voor alles waarvan niet door of krachtens de wet van 21 maart 1991 of een andere wet uitdrukkelijk is afgeweken (art. 37 van de wet van 21 maart 1991). Op basis van onderhavige bepaling is de Koning, in overeenstemming met dit principe, gemachtigd om de beoogde verrichtingen te volbrengen of te regelen door af te wijken van de bepalingen van het vennootschapsrecht dan wel, in voorkomend geval en voor zover als nodig, deze verrichtingen met toepassing van het vennootschapsrecht toe te laten.

Overeenkomstig 7° zal de Koning de nodige maatregelen kunnen nemen om deze verrichtingen aan het stelsel van de overdracht onder algemene titel te onderwerpen, zelfs in de hypothese dat de toepasselijke bepalingen van het vennootschapsrecht hier niet in voorzien.

Punt 2° geeft de Koning de macht om de toewijzing, overdracht of inbreng van goederen, rechten en verbintenissen, waaronder de schulden, tussen NMBS-Holding, Infrabel en NMBS, alsook van of naar HR Rail tot stand te brengen, te regelen of desgevallend toe te laten.

De handelingen van toewijzing, overdracht of inbreng van goederen — met inbegrip van participaties in de dochterondernemingen — evenals de rechten en verbintenissen tussen de drie bestaande entiteiten, aan de hand waarvan de nieuwe infrastructuurbeheerder en de nieuwe spoorwegonderneming zullen worden gevormd, zullen afhangen van de verrichtingen die met toepassing van 1° worden weerhouden. Deze machtiging omvat ook, in voorkomend geval, de vestiging van zakelijke rechten op bepaalde goederen van een van de entiteiten ten voordele van de andere. Ook hier zullen de maatregelen die door de Koning werden genomen de respectieve rollen die bepaald zijn in de artikelen 4 tot 6 alsook verdeling de activiteiten volgens de hierboven in III.B. vermelde principes moeten weerspiegelen.

Om de overgang tot een tweeledig model uit te voeren, zal de huidige schuld van de NMBS-groep verdeeld moeten worden tussen de infrastructuurbeheerder en

ferroviaire. Cette répartition devra respecter les besoins de viabilité économique du gestionnaire de l'infrastructure, de l'entreprise ferroviaire et de HR Rail et sera alignée sur les plans financiers à établir pour ces entités. Elle se fera dans le respect des règles européennes applicables et en veillant à éviter des répercussions négatives sur la dette de l'État.

Le 3° habilite le Roi à accomplir, régler ou autoriser la constitution d'une société anonyme de droit public, appelée HR Rail. Cette société ne sera pas une entreprise publique autonome au sens de la loi du 21 mars 1991 mais recevra un statut organique *sui generis*.

Le Roi déterminera l'objet, le statut juridique, la composition et le fonctionnement de HR Rail, conformément à l'article 7 du présent projet. De même, le Roi accomplira et règlera le transfert de tout le personnel statutaire et non statutaire de la SNCB-Holding à HR Rail ainsi que la mise à disposition du personnel au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire et il règlera les compétences en matière de personnel, y compris la concertation sociale, tout cela conformément aux dispositions de l'article 7 du présent projet. L'habilitation pour déterminer la "composition" de HR Rail comprend les mesures afin de composer son patrimoine lors de sa constitution.

Le 4° octroie au Roi le pouvoir de modifier, de compléter, de remplacer ou d'abroger les dispositions légales applicables aux trois entreprises publiques autonomes constituant le groupe SNCB actuel, en vue de mettre en œuvre la réforme prévue au paragraphe premier et d'adapter le cadre légal aux opérations visées aux 1° à 3°.

Cela concerne entre autres mais non exclusivement les dispositions de la loi du 21 mars 1991 et de la loi du 26 juillet 1926.

Cette habilitation est, comme toutes les mesures que le Roi peut prendre sur base de l'article 3, limitée par l'objectif à atteindre, tel que fixé dans le paragraphe premier.

L'autorisation donnée au Roi de modifier les dispositions légales relatives à l'objet social et aux missions de service public des trois entreprises publiques autonomes concernées, telles qu'elles sont organisées actuellement par la loi du 21 mars 1991 et par la loi du 23 juillet 1926, est en outre circonscrite plus précisément par les articles 4, 5 et 6 en projet.

de spoorwegonderneming. Deze verdeling zal de noden van economische leefbaarheid van de infrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming en HR Rail moeten respecteren en zal worden afgestemd op de financiële plannen die voor deze entiteiten opgesteld moeten worden. Ze zal de toepasbare Europese regelgeving naleven en erop toezien dat negatieve gevolgen op de Staatsschuld vermeden worden.

Punt 3° machtigt de Koning om de oprichting van een naamloze vennootschap van publiek recht, HR Rail genoemd, tot stand te brengen, te regelen of toe te laten. Deze vennootschap zal geen autonoom overheidsbedrijf zijn in de zin van de wet van 21 maart 1991, maar zal een *sui generis* organiek statuut krijgen.

De Koning zal het doel, het juridisch statuut, de samenstelling en de werking van HR Rail bepalen, in overeenstemming met artikel 7 van dit ontwerp. De Koning zal tevens de overdracht van al het statutaire en niet statutaire personeel van NMBS-Holding aan HR Rail, en de terbeschikkingstelling van het personeel aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming tot stand brengen en regelen, evenals de bevoegdheden inzake personeelszaken regelen, met inbegrip van het sociaal overleg, dit alles in overeenstemming met artikel 7 van het huidige ontwerp. De machtiging om de "samenstelling" van HR Rail te bepalen omvat de maatregelen om haar vermogen naar aanleiding van de oprichting samen te stellen.

Punt 4° geeft de Koning het mandaat om in het kader van de uitvoering van de hervorming bedoeld in de eerste paragraaf, de wettelijke bepalingen die van toepassing zijn op de drie autonome overheidsbedrijven die de huidige NMBS-groep vormen te wijzigen, aan te vullen, te vervangen of op te heffen en het wettelijk kader aan te passen aan de verrichtingen beoogd in 1° tot 3°.

Dit betreft onder andere, doch niet uitsluitend, de bepalingen van de wet van 21 maart 1991 en van de wet van 26 juli 1926.

Deze machtiging is, zoals alle maatregelen die de Koning op basis van artikel 3 kan nemen, beperkt in functie van het vooropgestelde doel, zoals dit in de eerste paragraaf is vastgelegd.

De machtiging die aan de Koning is gegeven om de wettelijke bepalingen te wijzigen met betrekking tot het maatschappelijk doel en tot de opdrachten van openbare dienst van de drie betrokken autonome overheidsbedrijven, zoals ze vandaag georganiseerd zijn door de wet 21 maart 1991 en door de wet van 23 juli 1926, is bovendien verder afgebakend door de artikelen 4, 5 en 6 van dit ontwerp.

L'autorisation donnée au Roi de modifier les règles relatives aux contrats de gestion de chaque entité vise, entre autres, à permettre la mise en place de règles transitoires qui seront d'application jusqu'à l'entrée en vigueur des nouveaux contrats de gestion conclus conformément à la loi du 21 mars 1991.

L'autorisation donnée au Roi de modifier les règles relatives au comité consultatif (l'article 47 et, par référence, l'article 43 de la loi du 21 mars 1991, ainsi que les mesures d'exécution prises sur base de ces dispositions) vise à permettre la réorganisation du comité consultatif actuel, afin de l'aligner avec la présente réforme, ainsi que de remédier à certains défauts existants dans son statut juridique.

Le 5° autorise le Roi à modifier le nom de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB. La détermination de l'entité qu'il conviendra de renommer dépendra des opérations choisies en vertu du 1°.

Le 6° attribue au Roi le pouvoir de soumettre les opérations de la présente réforme au principe de la neutralité fiscale.

Le 7° autorise le Roi à soumettre l'ensemble des opérations visées par l'article 3 au principe de la transmission de patrimoine à titre universel, également dans l'hypothèse où ces opérations ne seraient pas ou pas uniquement basées sur des dispositions du droit des sociétés qui emportent une telle transmission à titre universel.

La disposition vise entre autres à garantir, quelle que soit la technique choisie, la continuité de la licence d'entreprise ferroviaire de la SNCB, de son certificat de sécurité et de la capacité d'infrastructure qui lui est attribuée.

Ce transfert à titre universel est indispensable pour préserver la continuité du service public.

Le paragraphe 2 attribue au Roi le pouvoir de prendre toutes les mesures utiles pour assurer la cession à l'État, le cas échéant en dérogation au code des sociétés, des actions privilégiées et des actions de jouissance de la SNCB-Holding. Il s'agit des actions privilégiées et des actions de jouissance au sens de l'article 9 de la loi du 23 juillet 1926, qui ne sont pour le moment pas propriété

De machtiging die aan de Koning wordt gegeven om de regels met betrekking tot de beheerscontracten van elke entiteit te wijzigen, beoogt onder meer de opstelling van overgangsbepalingen mogelijk te maken die van toepassing zullen zijn totdat de nieuwe beheerscontracten die afgesloten zullen worden overeenkomstig de wet van 21 maart 1991, in werking getreden zijn.

De machtiging die aan de Koning wordt gegeven om de regelgeving met betrekking tot het raadgevend comité te wijzigen (artikel 47 en middels verwijzing, artikel 43 van de wet van 21 maart 1991, evenals de uitvoeringsmaatregelen die op basis van deze bepalingen zijn genomen) beoogt de reorganisatie van het huidige raadgevende comité mogelijk te maken teneinde het af te stemmen op de huidige hervorming, alsook om bepaalde bestaande gebreken in zijn juridisch statuut te verhelpen.

Punt 5° laat de Koning toe de naam van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS te wijzigen. Welke van deze vennootschappen een nieuwe naam zal moeten krijgen, zal afhangen van de overeenkomstig 1° weerhouden verrichtingen.

Punt 6° geeft de Koning de bevoegdheid om de handelingen van deze hervorming aan het beginsel van de fiscale neutraliteit te onderwerpen.

Punt 7° laat de Koning toe om het geheel van de handelingen beoogd in artikel 3 te onderwerpen aan het beginsel van de overdracht van vermogen onder algemene titel, ook in de hypothese waarin deze verrichtingen niet of niet enkel steunen op bepalingen van het vennootschapsrecht die een dergelijke overdracht onder algemene titel met zich brengen.

De bepaling beoogt, onder andere en ongeacht de weerhouden techniek, de continuïteit te garanderen van de vergunning van spoorwegonderneming van de NMBS, van haar veiligheidsattest en van de infrastructuurcapaciteit die haar is toegekend.

Deze overdracht onder algemene titel is noodzakelijk om de continuïteit van de openbare dienst te waarborgen.

Paragraaf 2 kent aan de Koning de bevoegdheid toe om alle nuttige maatregelen te nemen om de overdracht van de preferente aandelen en van bewijzen van deelgerechtigdheid van de NMBS-Holding aan de Staat te garanderen, in voorkomend geval in afwijking van het vennootschapsrecht. Het gaat om preferente aandelen en bewijzen van deelgerechtigdheid in de zin van artikel

de l'État. Ce transfert ne pourra avoir lieu que moyennant paiement d'une juste indemnité pour le cédant.

Le Roi pourra recourir à cette faculté s'il s'avère que, suite à la technique choisie en vertu du 1° et 2°, la mise en œuvre de la réforme pourrait être mise en péril.

Le paragraphe 3 précise que le présent projet n'a pas pour objectif de réduire les pouvoirs actuels dont disposent les organes de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB sur base des dispositions légales et statutaires applicables. Selon le choix de la technique utilisée en vertu du paragraphe premier, 1°, 2° ou 3°, certaines opérations visées pourront vraisemblablement se faire par décisions des organes compétents, sans recours à un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres

Le paragraphe 4 assure la continuité des contrats en cours.

En outre, il assure plus de sécurité juridique aux tiers en prévoyant le transfert de l'ensemble de leurs droits et obligations aux entités qui résulteront de la réforme.

Le caractère public de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB et les exigences de continuité du service public justifient qu'il soit dérogé à la faculté pour les cocontractants de mettre fin ou de modifier unilatéralement, suite à l'effet de la réforme, leurs conventions en cours avec ces entités dans la mesure où une telle résiliation ou modification risquerait d'entraver la mise en œuvre des objectifs de la réforme.

Une disposition similaire a été prise lors de la réforme la SNCB unitaire en 2004 (article 16 de l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire et article 39 de l'arrêté royal du 18 octobre 2004 portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges).

9 van de wet van 23 juli 1926, die momenteel niet in handen van de Staat zijn. Deze overdracht zal slechts kunnen plaatsvinden in ruil voor de betaling van een billijke vergoeding voor de overdrager.

De Koning zal hiertoe kunnen overgaan indien blijkt dat, als gevolg van de overeenkomstig 1° en 2° weerhouden techniek, de uitvoering van de hervorming vertraging kan oplopen of in het gedrang kan komen.

Paragraaf 3 bepaalt dat dit ontwerp niet tot doel heeft de huidige bevoegdheden waarover de organen van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS op basis van de toepasselijke wettelijke en statutaire bepalingen beschikken, te beperken. Naargelang de overeenkomstig de eerste paragraaf, 1°, 2° of 3°, gekozen techniek zullen bepaalde verrichtingen waarschijnlijk kunnen plaatsvinden middels beslissingen van de bevoegde organen, zonder dat beroep moet worden gedaan op een koninklijk besluit vastgesteld na overlegd in de Ministerraad.

Paragraaf 4 waarborgt de continuïteit van de lopende contracten.

Bovendien waarborgt hij meer rechtszekerheid aan derden door in de overdracht te voorzien van het geheel van uit deze contracten voortvloeiende rechten en verbintenissen naar de entiteiten die uit de hervorming zullen voortkomen.

Het publiekrechtelijke karakter van de NMBS-Holding, van Infrabel en van de NMBS en de continuïteitsvereisten van de openbare dienst rechtvaardigen dat er wordt afgeweken van de mogelijkheid voor de medecontractanten om, als gevolg van de hervorming, een einde te stellen of een eenzijdige aanpassing door te voeren van hun lopende overeenkomsten met deze entiteiten, aangezien een dergelijke opzegging of wijziging de uitvoering van de doelstellingen van de hervorming zou kunnen belemmeren.

Een gelijkaardige bepaling werd aangenomen tijdens de hervorming van de unitaire NMBS in 2004 (artikel 16 van het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur en artikel 39 van het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen).

CHAPITRE 2

Objet et missions de service public du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire

Art. 4

Les mesures prises par le Roi sur base de l'article 3 devront aboutir, à partir de l'entrée en vigueur de la réforme, à une entreprise publique autonome, gestionnaire de l'infrastructure, qui remplit son rôle sur base de l'objet social et des missions de service public énoncés à l'article 4, en traduisant une répartition des activités suivant les principes évoqués ci-dessus au III.B.

Les éléments repris aux 1° à 5° sont pour l'essentiel identiques aux missions actuelles d'Infrabel en vertu de l'article 199, § 1^{er}, 1° à 5° de la loi du 21 mars 1991. Cependant, à la différence de l'article 199, § 1^{er}, 3°, le point 3° en projet ne fait plus référence aux services à fournir en exécution des dispositions de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans la mesure où cet arrêté a été abrogé.

La loi du 4 décembre 2006 établit à l'article 10, en se référant aux services énumérés à l'annexe I, des règles concernant les prestations à fournir aux entreprises ferroviaires. Le gestionnaire de l'infrastructure ne fournira toutefois ces services qu'à condition que ces services relèvent de son périmètre d'activités, suite à la réforme. Tel sera le cas, par exemple, des prestations minimales qui relèveront d'office de l'objet du gestionnaire de l'infrastructure après la réforme. Il est évident que les services à fournir conformément à la loi qui entrent dans le périmètre de l'opérateur ferroviaire en vertu de la présente réforme seront fournis par celui-ci et non par le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure ne sera, par exemple, pas tenu d'offrir des emplacements pour services de billetterie dans les gares de voyageurs étant donné que la propriété des gares et leur exploitation commerciale seront du ressort de l'entreprise ferroviaire.

Ensuite, conformément aux points 4° et 5°, le gestionnaire de l'infrastructure gardera la responsabilité des fonctions essentielles en termes d'adoption de décisions concernant:

— la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels;

HOOFDSTUK 2

Doel en opdrachten van openbare dienst van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming

Art. 4

De maatregelen die de Koning neemt op basis van artikel 3 zullen, vanaf de datum van inwerkingtreding van de herstructurering, moeten leiden tot een autonoom overheidsbedrijf infrastructuurbeheerder, die zijn rol vervult op grond van het doel en de opdrachten van openbare dienst die zijn vastgelegd in artikel 4, overeenkomstig de verdeling van activiteiten volgens de principes die hierboven in III.B zijn opgesomd.

De elementen vermeld in 1° tot 5° zijn grotendeels identiek aan de huidige opdrachten van Infrabel, zoals opgesomd in artikel 199, § 1, 1° tot 5° van de wet van 21 maart 1991. Anders dan in artikel 199, § 1, 3°, refereert punt 3° van dit ontwerp echter niet meer aan de diensten die in uitvoering van de bepalingen van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur moeten worden uitgevoerd, aangezien dit besluit werd opgeheven.

De wet van 4 december 2006 bepaalt in artikel 10, verwijzende naar de diensten vermeld in bijlage I, regels betreffende de diensten die aan de spoorwegondernemingen geleverd moeten worden. De infrastructuurbeheerder zal deze diensten echter enkel leveren indien ze, na de hervorming, binnen zijn activiteitenradius vallen. Dat zal bijvoorbeeld het geval zijn voor de minimale diensten die na de hervorming in elk geval door de infrastructuurbeheerder zullen moeten worden verleend. Het spreekt vanzelf dat de diensten die overeenkomstig de wet moeten worden verleend en die krachtens deze hervorming onder de bevoegdheid van de spoorwegonderneming vallen, door deze laatste en niet door de infrastructuurbeheerder zullen worden verleend. De infrastructuurbeheerder zal bijvoorbeeld geen locaties voor kaartverkoopdiensten in de reizigersstations moeten aanbieden, aangezien het eigendom en de commerciële uitbating ervan onder de bevoegdheid van de spoorwegonderneming vallen.

Vervolgens zal de infrastructuurbeheerder in overeenstemming met de punten 4° en 5° verantwoordelijk blijven voor de essentiële functies en aldus beslissingen moeten nemen met betrekking tot:

— de verdeling van de rijpaden, met inbegrip van de definitie en de evaluatie van de beschikbaarheid, evenals de toewijzing van individuele rijpaden;

— la tarification de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure reprendra en outre les activités de télécommunication et les infrastructures informatiques de la SNCB-Holding actuellement installées et utilisées en commun par les trois entreprises et formant un ensemble physique indivisible. Au 6° son objet social est dès lors élargi par un élément qui est actuellement compris dans l'objet social de la SNCB Holding, conformément à l'article 1bis, 5° de la loi du 23 juillet 1926. Dans ce cadre, la participation de la SNCB-Holding dans la filiale Syntigo sera reprise par le gestionnaire de l'infrastructure. Cette disposition n'empêche pas l'entreprise ferroviaire de reprendre une partie des activités du département ICT de la SNCB-Holding qui relèvent de son périmètre d'activités.

Art. 5

Les mesures prises par le Roi sur base de l'article 3 devront, à partir de l'entrée en vigueur de la réforme, aboutir à une entreprise publique autonome, entreprise ferroviaire, qui remplit son rôle sur base de l'objet social et des missions de service public énoncés à l'article 5, en traduisant une répartition des activités suivant les principes évoqués ci-dessus au III.B. Les éléments repris aux 1° à 3° sont pour l'essentiel identiques aux missions actuelles de la SNCB en vertu de l'article 217, 1° à 3° de la loi du 21 mars 1991.

Vu l'importance que la réforme attache à l'amélioration de la qualité du service au passagers, il est toutefois explicité au 1° que l'entreprise ferroviaire a la vocation d'être le point de contact unique en ce qui concerne l'accueil et l'information de sa clientèle.

Ensuite, l'entreprise ferroviaire reprendra les activités de sécurité et de gardiennage que la SNCB-Holding exerce conformément à l'article 1bis, 3° de la loi du 23 juillet 1926. Cela n'exclut pas qu'elle s'entende avec le gestionnaire de l'infrastructure afin d'organiser un transfert de compétences pour ce qui concerne la sécurité d'infrastructures spécifiques au gestionnaire. En ce qui concerne les activités de sécurité et de gardiennage en lien avec les activités d'autres opérateurs ferroviaires, elles ne pourront être exercées que pour autant que l'autre opérateur en ait formulé la demande au préalable.

— de tariefbepaling van de infrastructuur.

De infrastructuurbeheerder zal bovendien de huidige telecommunicatieactiviteiten en ICT-infrastructuur van de NMBS-Holding overnemen, zoals deze momenteel binnen de drie bedrijven zijn geïnstalleerd en door hen gezamenlijk worden gebruikt en die een ondeelbaar fysiek geheel vormen. In punt 6° is het maatschappelijk doel van de infrastructuurbeheerder dan ook uitgebreid met een element dat vandaag overeenkomstig artikel 1bis, 5° van de wet van 23 juli 1926 in het maatschappelijke doel van de NMBS-Holding is begrepen. In dit verband zal de participatie van de NMBS-Holding in de dochtervennootschap Syntigo worden overgenomen door de infrastructuurbeheerder. Deze bepaling verhindert niet dat de spoorwegonderneming dat deel van de activiteiten van het ICT-departement die binnen zijn activiteitenradius vallen, van de NMBS-Holding overneemt.

Art. 5

De maatregelen die de Koning neemt op basis van artikel 3 zullen, vanaf de datum van inwerkingtreding van de hervorming, moeten leiden tot een autonoom overheidsbedrijf spoorwegonderneming, die haar rol vervult op grond van het maatschappelijke doel en de opdrachten van openbare dienst geformuleerd in artikel 5, overeenkomstig de verdeling van de activiteiten volgens de principes die hierboven in III.B zijn opgesomd. De elementen vermeld in 1° tot 3° zijn grotendeels identiek aan de huidige opdrachten van de NMBS, zoals bepaald in artikel 217, 1° tot 3° van de wet van 21 maart 1991.

Gelet op het belang dat de hervorming hecht aan de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers, wordt in 1° evenwel uitdrukkelijk bepaald dat de spoorwegonderneming de missie heeft het enige contactpunt te zijn voor het onthaal van en de informatie aan haar cliënteel.

Vervolgens zal de spoorwegonderneming de activiteiten van beveiliging en bewaking overnemen die de NMBS-Holding uitvoert overeenkomstig artikel 1bis, 3° van de wet van 23 juli 1926. Dat sluit niet uit dat zij en de infrastructuurbeheerder een overdracht van bevoegdheden overeenkomen en organiseren voor wat betreft de veiligheid van infrastructuur eigen aan de beheerder. Voor wat betreft de activiteiten van beveiliging en bewaking verbonden met de activiteiten van andere spoorwegoperatoren, zullen deze enkel kunnen worden uitgevoerd indien de andere operator op voorhand de vraag hiertoe heeft geformuleerd.

Le gestionnaire de l'infrastructure continuera à assurer les tâches de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire qui lui incombent sur base de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. Le "*Rail Intervention Operating Center*" (RIOC) restera dans le périmètre du gestionnaire de l'infrastructure.

En outre, dans la mesure où le présent projet de loi vise à permettre une définition plus claire de la responsabilité et des activités de chaque entité du groupe en renforçant l'approche client de l'entreprise ferroviaire, le point 5° prévoit que cette dernière reprendra dans son objet social les activités énumérées en relation avec les gares ferroviaires et leurs dépendances (voir l'objet actuel de la SNCB-Holding conformément à l'article 1*bis*, 4° de la loi du 23 juillet 1926). L'entreprise ferroviaire pourra ainsi assurer un accueil dans les gares qui répond de manière plus satisfaisante aux besoins de la clientèle. Elle reprendra la propriété, la conception, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion non seulement des gares au sens strict, mais également des points d'arrêts non gardés et des dépendances et abords, à l'exception évidemment des éléments qui relèvent de l'infrastructure ferroviaire. Les points d'arrêt non gardés sont visés dans la mesure où il s'agit de lieux de passage de la clientèle dans lesquels l'entreprise ferroviaire a un rôle à jouer dans le cadre de sa mission d'accueil et d'information de la clientèle, même en l'absence de personnel sur place, par exemple par l'aménagement de parkings ou par l'installation de panneaux d'information.

Ce périmètre d'activités comprend la conception, le développement, la modernisation et la valorisation des centres urbains.

Finalement, il est explicité que l'entreprise ferroviaire a la possibilité de développer des activités commerciales destinées à favoriser directement ou indirectement ses services ou à optimiser l'utilisation de ses biens.

Art. 6

Les missions de service public de l'entreprise ferroviaire visées aux 1° 2° et 4° sont identiques à celles que la SNCB exerce conformément à l'article 218, 1° à 3° de la loi du 21 mars 1991.

En outre, l'entreprise ferroviaire reprendra en vertu des points 5° à 8° les missions de service public que

De infrastructuurbeheerder zal blijven zorgen voor de veiligheidsopdrachten inzake de exploitatie van de spoorweginfrastructuur die hem op basis van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen toekomen. Het "*Rail Intervention Operating Center*" (RIOC) blijft toebehoren aan de infrastructuurbeheerder.

Bovendien, en in de mate waarin onderhavig wetsontwerp beoogt om, door de klantgerichtheid van de spoorwegonderneming te versterken, een duidelijkere definitie aan te reiken van de verantwoordelijkheid en van de activiteiten van elke entiteit van de groep, voorziet punt 5° dat de spoorwegonderneming in haar maatschappelijk doel de activiteiten overneemt die zijn opgesomd met betrekking tot de treinstations en hun aanhorigheden (zie het huidige doel van de NMBS-Holding overeenkomstig artikel 1*bis*, 4° van de wet van 23 juli 1926). Zo zal de spoorwegonderneming in de stations de klanten beter onthalen, op een wijze die aan hun noden beantwoordt. Ze neemt niet alleen het eigendom, het ontwerp, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer over van de stations in de strikte zin, maar ook van de onbemande stopplaatsen en van hun aanhorigheden en directe omgeving, vanzelfsprekend met uitzondering van de elementen die onder de spoorweginfrastructuur vallen. De onbemande stopplaatsen worden beoogd in de mate dat het gaat om doorgangplaatsen voor het cliënteel en waar de spoorwegonderneming dus een rol te spelen heeft met het oog op haar taak van onthaal en informatie aan dit cliënteel, zelfs indien er geen personeel ter plaatse is, bijvoorbeeld door de inrichting van parkeergelegenheid of de installatie van informatieborden.

Deze activiteitenradius omvat ook het ontwerp, de ontwikkeling, de modernisering en de valorisatie van de stedelijke centra.

Tot slot wordt uitdrukkelijk vermeld dat de spoorwegonderneming de mogelijkheid heeft commerciële activiteiten te ontwikkelen die bedoeld zijn om haar diensten rechtstreeks of onrechtstreeks te bevoordelen of om het gebruik van haar goederen te optimaliseren.

Art. 6

De opdrachten van openbare dienst van de spoorwegonderneming beoogd in de punten 1°, 2° en 4° zijn identiek aan de opdrachten die de NMBS overeenkomstig artikel 218, 1° tot 3° van de wet van 21 maart 1991 uitvoert.

Daarnaast zal de spoorwegonderneming krachtens de punten 5° tot 8° de opdrachten van openbare dienst

la SNCB-Holding exerce conformément à l'article 156, 2° à 5°. Concernant les activités de sécurité et de gardiennage reprises au 7°, la mission de service public de l'entreprise ferroviaire ne porte, en ce qui concerne la sécurité des personnes dans les trains et sur les quais, que sur les passagers de l'entreprise ferroviaire. Elle inclut également la sécurité et la surveillance de son propre matériel roulant.

Par souci de sécurité juridique, le 3° apporte une base légale à une mission de service public actuellement reprise dans le contrat de gestion de la SNCB.

CHAPITRE 3

Personnel

Art. 7

En référence à l'article 3, § 1^{er}, 3°, cette disposition habilite le Roi à prendre toutes les mesures utiles, telles que développées ci-après, par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

Le 1° habilite tout d'abord le Roi à accomplir, régler ou autoriser la constitution d'une personne morale de droit public, appelée HR Rail, sous la forme d'une société anonyme de droit public, soit par la constitution d'une nouvelle société, soit par la transformation d'une société existante. HR Rail sera l'employeur unique de tout le personnel, statutaire et non statutaire. HR Rail mettra ce personnel à disposition au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire. En outre, HR Rail occupera du personnel pour l'exécution de ses propres missions.

La viabilité financière et économique de HR Rail fera l'objet d'une attention particulière.

En vertu du 2°, le Roi déterminera l'objet social de HR Rail. L'objet social comprendra au moins:

— la mise à disposition, au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire, et le recrutement, du personnel statutaire et non statutaire nécessaire à l'exécution de leurs missions, en tenant compte tant de ses propres besoins en personnel pour l'exécution de ses propres missions, que des besoins en personnel qui lui sont communiqués par le gestionnaire de l'infrastructure et par l'entreprise ferroviaire; ainsi que

overnemen die de NMBS-Holding met toepassing van artikel 156, 2° tot 5° uitvoert. Met betrekking tot de activiteiten van beveiliging en bewaking die vermeld zijn in 7°, slaat de opdracht van openbare dienst van de spoorwegonderneming voor wat betreft de veiligheid van de personen in de treinen en op de perrons enkel op de reizigers van de spoorwegonderneming. Ze omvat ook de beveiliging en de bewaking van haar eigen rollend materieel.

Om redenen van rechtszekerheid geeft 3° een wettelijke basis aan een opdracht van openbare dienst die vandaag is opgenomen in het beheerscontract van de NMBS.

HOOFDSTUK 3

Personeel

Art. 7

Met verwijzing naar artikel 3, § 1, 3° machtigt deze bepaling de Koning om bij besluit vastgesteld na be raadslaging in de Ministerraad alle nuttige maatregelen te nemen zoals verder uiteengezet.

Punt 1° machtigt de Koning om de oprichting van een publiekrechtelijke rechtspersoon, HR Rail genoemd, tot stand te brengen, te regelen of toe te laten onder de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht, hetzij door middel van oprichting van een nieuwe vennootschap, hetzij door omvorming van een bestaande vennootschap. HR Rail zal de enige werkgever zijn van al het statutaire en niet statutaire personeel. HR Rail stelt dit personeel ter beschikking aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming. Daarnaast stelt HR Rail personeel te werk voor de uitvoering van haar eigen opdrachten.

Er zal bijzondere aandacht gaan naar de financiële en economische leefbaarheid van HR Rail.

Krachtens punt 2° zal de Koning het maatschappelijk doel van HR Rail bepalen. Het maatschappelijk doel zal minstens bestaan uit:

— de terbeschikkingstelling, aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming, en de aanwerving, van het statutaire en niet statutaire personeel dat nodig is voor de uitvoering van hun opdrachten, met inachtna me van haar personeelsbehoeften voor de uitvoering van haar eigen opdrachten en de personeelsbehoeften aan haar meegedeeld door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming; en

— les activités de gestion en matière de personnel exercées par la Direction Générale Holding-HR de la SNCB-Holding avant l'entrée en vigueur de la réforme.

HR Rail reprend toutes les activités de la Direction Générale H-HR actuelle, hormis les exceptions ci-dessous.

Parmi les activités relevant de la Direction Générale H-HR, se trouvent entre autres les secteurs suivants:

1. Secteur gestion en matière de personnel

— Sélection, recrutement, orientation et cartographie des talents et compétences, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire;

— Paiement des salaires;

— Formation standard du personnel (Train@Rail);

— Compilation, analyse et mise à disposition, de manière systématique et opportune, des données, statistiques et informations pertinentes en matière de personnel.

2. Secteur social

— Paiement des allocations familiales;

— Caisse des soins de santé;

— Fonds des œuvres sociales;

— CPS et médecine de l'administration;

— Gestion des pensions statutaires en vertu de l'article 159 de la Loi-programme du 27 décembre 2005 et conformément à l'arrêté royal du 28 décembre 2005 relatif à la reprise des obligations de pension de la SNCB-Holding par l'État belge, confirmé par la Loi-programme du 20 juillet 2006, ainsi que les autres décisions d'exécution;

3. Secteur concertation sociale

— Préparation des travaux de la Commission Paritaire Nationale;

— Maintien de la connaissance du statut du personnel et support de la mise en œuvre de la réglementation et de la politique en matière de personnel et d'organisation;

— de activiteiten van beheer van personeelszaken die vóór de inwerkingtreding van de hervorming uitgeoefend werden door de Directie-generaal Holding-HR van de NMBS-Holding.

HR Rail herneemt behoudens de uitzonderingen verder vermeld alle activiteiten van de huidige Directie-generaal H-HR.

Tussen de activiteiten die onder de Directie-generaal H-HR ressorteren, bevinden zich onder andere de volgende sectoren:

1. Sector beheer van de personeelszaken

— Selectie, aanwerving, oriëntatie en in kaart brengen van de talenten en competenties, op vraag van de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming;

— Betaling van de bezoldigingen;

— Standaardopleiding van het personeel (Train@Rail);

— Systematische en gepaste verzameling, analyse en terbeschikkingstelling van de gegevens, statistieken en pertinente informatie met betrekking tot personeelszaken;

2. Sociale sector

— Betaling van de gezinsbijslagen;

— Kas der geneeskundige verzorging;

— Fonds van de Sociale Werken;

— CPS en bestuursgeneeskunde;

— Beheer van de statutaire pensioenen op grond van artikel 159 van de Programmawet van 27 december 2005 en in overeenstemming met het koninklijk besluit van 28 december 2005 betreffende de overname van de pensioenverplichtingen van de NMBS-Holding door de Belgische Staat, bekrachtigd door de Programmawet van 20 juli 2006, en de verdere uitvoeringsbesluiten;

3. Sector sociaal overleg

— Voorbereiding van de werkzaamheden van de Nationale Paritaire Commissie;

— Behoud van de kennis van het statuut van het personeel en ondersteuning van de uitvoering van de reglementering en het beleid inzake personeel en organisatie;

4. Secteur bien-être

— Gestion des restaurants d'entreprises;

— Le bien-être au travail, en tenant compte de l'exception ci-dessous.

Le bien-être au travail sera de la compétence de HR Rail pour le personnel de HR Rail, à l'exception du bien-être au travail du personnel mis à disposition. Ceci est conforme aux obligations qu'impose la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire, auxquels le personnel est mis à disposition. La structure des comités pour la Prévention et la Protection au Travail au niveau du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire sera maintenue.

En ce qui concerne les décisions à portée individuelle en matière de personnel, HR Rail sera uniquement responsable de la mise en œuvre de ces décisions tandis que les décisions en la matière seront prises — dans le cadre et dans le respect du statut du personnel — par les conseils d'administration ou par les organes mandatés à cet effet de respectivement le gestionnaire de l'infrastructure, l'entreprise ferroviaire et HR Rail elle-même pour, respectivement, le personnel mis à disposition au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire et du personnel occupé par HR Rail pour l'exécution de ses propres missions.

Le 3° attribue ensuite la compétence au Roi de régler l'attribution des actions de HR Rail, en veillant à la répartition suivante:

— Au moins deux pourcent des actions, qui représentent le capital social de HR Rail, sont attribuées à l'État belge;

— Le solde des actions qui représentent le capital social de HR Rail est attribué à parts égales au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire.

Le Roi a également, conformément au 4°, la compétence de fixer les droits de vote attachés aux actions de HR Rail. Il devra tenir compte de la répartition suivante:

— Les actions qui sont détenues par ou pour le compte de l'État belge donnent droit à soixante pour cent des voix, quelle que soit la partie du capital social de HR Rail qu'elles représentent;

4. Sector Welzijn

— Beheer van de bedrijfsrestaurants.

— Welzijn op het werk, met inachtnaam van de hierna beschreven uitzondering.

Welzijn op het werk zal alleen onder HR Rail ressorteren voor het personeel van HR Rail met uitsluiting van welzijn op het werk van het terbeschikkinggestelde personeel. Dit is in lijn met de verplichtingen die de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk oplegt aan de infrastructuurbeheerder, en de spoorwegonderneming waaraan het personeel ter beschikking wordt gesteld. De structuur van de comités voor Preventie en Bescherming op het Werk op het niveau van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming zal behouden blijven.

Inzake beslissingen met individuele draagwijdte m.b.t. personeel zal HR Rail enkel instaan voor de uitvoering van die beslissingen terwijl de beslissingen terzake genomen worden — in het kader van en met naleving van het statuut van het personeel — door de raden van bestuur of de daartoe gemachtigde organen van respectievelijk de infrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming en HR Rail zelf voor respectievelijk het personeel terbeschikkinggesteld aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming en het personeel dat door HR Rail wordt tewerkgesteld voor de uitvoering van haar eigen opdrachten.

Vervolgens verleent punt 3° de bevoegdheid aan de Koning om de toekenning van de aandelen van HR Rail te regelen, waarbij hij de volgende verdeling in acht zal moeten nemen:

— Minimaal twee procent van de aandelen die het maatschappelijk kapitaal van HR Rail vertegenwoordigen, worden aan de Belgische Staat toegekend;

— De overige aandelen die het maatschappelijk kapitaal van HR Rail vertegenwoordigen, worden in gelijke delen aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming toegekend.

Overeenkomstig punt 4° bekomt de Koning tevens de bevoegdheid om de stemrechten te bepalen die verbonden zijn aan de aandelen van HR Rail. Hierbij zal hij rekening moeten houden met de volgende verdeling:

— De aandelen die worden gehouden door of voor rekening van de Belgische Staat geven recht op zestig procent van de stemmen, ongeacht het deel van het maatschappelijk kapitaal van HR Rail dat zij vertegenwoordigen;

— Les actions qui sont détenues par le gestionnaire de l'infrastructure donnent droit à vingt pour cent des voix, quelle que soit la partie du capital social de HR Rail qu'elles représentent;

— Les actions qui sont détenues par l'entreprise ferroviaire donnent également droit à vingt pour cent des voix, quelle que soit la partie du capital social de HR Rail qu'elles représentent.

Le 5° habilite également le Roi à régler la constitution, le fonctionnement, la composition et les compétences des organes de gestion de HR Rail. Cependant, le Roi se doit de tenir compte de l'existence au sein de HR Rail d'un conseil d'administration dont la composition est déjà fixée. Le conseil d'administration de HR Rail sera composé de quatre membres, désignés de la manière suivante: un président nommé par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres en raison de sa compétence particulière en matière de relations sociales, l'administrateur-délégué du gestionnaire de l'infrastructure, l'administrateur-délégué de l'entreprise ferroviaire et le directeur général de HR Rail.

Le Roi est en outre habilité en vertu du 6° à fixer le statut juridique de HR Rail. HR Rail sera une personne morale de droit public sous la forme d'une société anonyme de droit public, qui ne sera toutefois pas une entreprise publique autonome au sens de la loi du 21 mars 1991. Le Roi déterminera également ses missions de service public, son financement, son régime fiscal, son fonctionnement et les règles de contrôle administratif, financier et budgétaire qui lui sont applicables. Dans ce contexte, le Roi peut également prendre toutes les mesures nécessaires pour en garantir la conformité avec les règles européennes applicables en matière d'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire. La santé financière future de HR Rail sera un point d'attention particulier.

Vu qu'après l'entrée en vigueur de la réforme, HR Rail sera légalement l'unique employeur, du personnel à son service pour l'exécution de ses missions et du personnel au service du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire, le 7° et le 8° habilitent le Roi, sans vouloir s'avancer déjà sur le choix d'un scénario déterminé en application de l'article 7.1°, à accomplir et régler le transfert même de l'ensemble du personnel statutaire et non statutaire de la SNCB-Holding à HR Rail. Le Roi peut ensuite régler la mise à disposition du personnel statutaire et non statutaire de HR Rail au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire. Il s'agit ici d'une mise à disposition *sui generis* qui n'est,

— De aandelen die worden aangehouden door de infrastructuurbeheerder geven recht op twintig procent van de stemmen, ongeacht het deel van het maatschappelijk kapitaal van HR Rail dat zij vertegenwoordigen;

— De aandelen die worden aangehouden door de spoorwegonderneming geven eveneens recht op twintig procent van de stemmen, ongeacht het deel van het maatschappelijk kapitaal van HR Rail dat zij vertegenwoordigen.

Punt 5° machtigt ook de Koning om de inrichting, de werking, de samenstelling en de bevoegdheden van de bestuursorganen van HR Rail te regelen. Wel moet de Koning rekening houden met het bestaan binnen HR Rail van een raad van bestuur waarvan de samenstelling reeds is vastgelegd. De raad van bestuur van HR Rail zal bestaan uit vier leden, die op de volgende wijze worden aangeduid: een voorzitter benoemd bij koninklijk besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad omwille van zijn bijzondere bekwaamheid inzake sociale betrekkingen, de gedelegeerd bestuurder van de infrastructuurbeheerder, de gedelegeerd bestuurder van de spoorwegonderneming en de algemeen directeur van HR Rail.

De Koning is verder ook gemachtigd krachtens punt 6° om het juridisch statuut van HR Rail vast te stellen. HR Rail zal een publiekrechtelijke rechtspersoon zijn onder de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht, die evenwel geen autonoom overheidsbedrijf is in de zin van de wet van 21 maart 1991. De Koning zal ook haar opdrachten van openbare dienst, haar financiering, haar fiscaal regime, haar werking en de regels van administratief, financieel en budgettair toezicht die op haar van toepassing zijn, vaststellen. In dat verband kan de Koning tevens alle maatregelen nemen die nodig zijn opdat de naleving van de toepasselijke Europese regels m.b.t. onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming gegarandeerd is. De financiële gezondheid van HR Rail naar de toekomst toe zal een bijzonder aandachtspunt zijn.

Aangezien HR Rail na de inwerkingtreding van de hervorming de enige juridische werkgever zal zijn van het personeel bij haar tewerkgesteld voor de uitvoering van haar opdrachten en van het personeel tewerkgesteld bij de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming, en zonder vooruit te willen lopen op de keuze voor een welbepaald scenario met toepassing van artikel 7.1°, machtigen punt 7° en 8° de Koning om de overdracht zelf van al het statutaire en niet statutaire personeel van NMBS-Holding aan HR Rail tot stand te brengen en te regelen. Vervolgens kan de Koning de terbeschikkingstelling van het statutaire en niet statutaire personeel van HR Rail aan de infrastructuurbeheerder en de

par exemple, pas visée par la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs, qui d'ailleurs ne s'applique de toute façon pas à la mise à disposition de personnel statutaire.

En outre, le Roi est habilité conformément au 9° à régler la constitution, le fonctionnement, la composition et les compétences du Comité pour la coordination de la gestion du personnel de HR Rail, étant entendu que ce Comité sera composé d'un président qui est le directeur général de HR Rail, du responsable de la gestion des ressources humaines auprès du gestionnaire de l'infrastructure, du responsable de la gestion des ressources humaines auprès de l'entreprise ferroviaire et de l'adjoint du directeur général de HR Rail. Dans ce Comité pour la coordination de la gestion du personnel, forme sera donnée à la politique du personnel par le directeur général de HR Rail avec les responsables de la politique en matière de personnel auprès du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire et l'adjoint mentionné.

Le directeur général de HR Rail sera compétent pour la gestion journalière de HR Rail, y compris la gestion financière. Il est désigné après un accord entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire. Il aura pour principal objectif la modernisation de la gestion en matière de personnel sur base d'une mission de la part du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire. Il veillera à l'équilibre financier de HR Rail et au bien-être du personnel occupé pour l'exécution des missions de HR Rail. Il rapportera régulièrement au conseil d'administration de HR Rail des avancées en matière de ladite modernisation. Il veillera à informer préalablement le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire de toutes les décisions à prendre pouvant avoir un impact sur leur équilibre financier. L'évaluation du directeur général de HR Rail se fera par le conseil d'administration, sur proposition commune de l'administrateur délégué du gestionnaire de l'infrastructure et de l'administrateur délégué de l'entreprise ferroviaire.

Étant donné que HR Rail sera chargé de la gestion en matière de personnel, le Roi peut, en vertu du 10°, régler les droits et les obligations réciproques de HR Rail d'une part et du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire d'autre part, en ce qui concerne ces services. Ainsi, le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire devront faire appel à HR Rail pour les services déterminés par le Roi. En cas de litige

spoorwegonderneming regelen. Het gaat hier om een *sui generis* terbeschikkingstelling die niet gevat wordt door bijvoorbeeld de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers, die trouwens sowieso niet de terbeschikkingstelling van statutair personeel viseert.

Tevens wordt de Koning gemachtigd overeenkomstig punt 9° om de inrichting, de werking, de samenstelling en de bevoegdheden van het Comité voor de coördinatie van het beheer van de personeelszaken van HR Rail te regelen, met dien verstande dat dit Comité zal bestaan uit een voorzitter die de algemeen directeur van HR Rail is, de verantwoordelijke voor het personeelsbeleid bij de infrastructuurbeheerder, de verantwoordelijke voor het personeelsbeleid bij de spoorwegonderneming en de adjunct van de algemeen directeur van HR Rail. In dit Comité voor de coördinatie van het beheer van de personeelszaken zal aan het personeelsbeleid vorm gegeven worden door de algemeen directeur van HR Rail samen met de verantwoordelijken voor het personeelsbeleid van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming en genoemde adjunct.

De algemeen directeur van HR Rail zal bevoegd zijn voor het dagelijks bestuur van HR Rail inclusief het financieel beheer. Hij wordt aangesteld na onderling akkoord tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming. Hij zal als voornaamste doelstelling hebben de modernisering van het beheer van de personeelszaken op basis van een opdracht vanwege de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming. Hij zal waken over het financieel evenwicht van HR Rail en over het welzijn van het personeel tewerkgesteld voor de uitvoering van de opdrachten van HR Rail. Hij zal regelmatig rapporteren aan de raad van bestuur van HR Rail over de gemaakte vorderingen op het vlak van de vermelde modernisering. Hij zal erover waken dat hij vooraf de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming informeert over alle te nemen beslissingen die een impact kunnen hebben op hun financieel evenwicht. De evaluatie van de algemeen directeur van HR Rail gebeurt door de raad van bestuur, op gezamenlijk voorstel van de gedelegeerd bestuurder van de infrastructuurbeheerder en de gedelegeerd bestuurder van de spoorwegonderneming.

Aangezien HR Rail belast zal zijn met beheer van personeelszaken, kan de Koning krachtens punt 10° de wederzijdse rechten en verbintenissen van HR Rail enerzijds en de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming anderzijds m.b.t. deze diensten regelen. Zo zullen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming beroep dienen te doen op HR Rail voor de diensten door de Koning bepaald. Ingeval

relatif à ces services, les parties pourront s'adresser au tribunal compétent.

Les domaines de compétence de l'unique Commission Paritaire Nationale seront conservés après l'entrée en vigueur de la réforme. Cependant, le Roi pourra modifier sa composition sur base du 11° afin qu'après l'entrée en vigueur de la réforme, la Commission Paritaire Nationale soit composée de vingt-six membres, comme suit:

— Trois membres nommés par le conseil d'administration de HR Rail, dont en tous cas le président du conseil d'administration de HR Rail qui sera de plein droit président de la Commission Paritaire Nationale, et le directeur général de HR Rail;

— Cinq membres nommés par le conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure;

— Cinq membres nommés par le conseil d'administration de l'entreprise ferroviaire;

— Un membre nommé par chaque organisation interprofessionnelle des travailleurs, constituée au niveau national et représentée au Conseil National du Travail, et également représentée au sein du gestionnaire de l'infrastructure, de l'entreprise ferroviaire et de HR Rail;

— Les autres membres nommés par les organisations syndicales reconnues au sens du statut du personnel au prorata du nombre de membres cotisants de chacune de ces organisations syndicales au sein du gestionnaire de l'infrastructure, de l'entreprise ferroviaire et de HR Rail pris ensemble.

La composition de la Commission Paritaire Nationale est ainsi adaptée, afin qu'elle réponde aux structures réformées et qu'elle puisse continuer, après l'entrée en vigueur de la réforme, en tant qu'organe de concertation sociale commune pour tout le personnel, mis à disposition ou non au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire, à préserver une concertation sociale efficace et l'unité du statut du personnel. Les compétences de la Commission Paritaire Nationale sont de nature à ce qu'elle pèse sur les matières relatives au personnel au sens large, elle a de ce fait une grande responsabilité dans la matière. Par les conditions requises pour que les organisations syndicales puissent siéger à la Commission Paritaire Nationale, il est tout d'abord garanti qu'elles représentent en tout temps les intérêts de toutes les catégories du personnel, et que lorsque des revendications sont formulées pour une catégorie du personnel, il soit tenu compte de leur incidence sur la situation des autres travailleurs, non seulement au sein des entreprises ressortissant de la compétence de

van geschil in verband met deze dienstverlening, kunnen de partijen zich tot de bevoegde rechtbank wenden.

De bevoegdheidsgebieden van de enige Nationale Paritaire Commissie zullen na de inwerkingtreding van de hervorming behouden blijven. Wel zal de Koning de samenstelling kunnen aanpassen op basis van punt 11° zodat de Nationale Paritaire Commissie na de inwerkingtreding van de hervorming als volgt zal samengesteld zijn uit zesentwintig leden:

— Drie leden benoemd door de raad van bestuur van HR Rail, waaronder in ieder geval de voorzitter van de raad van bestuur van HR Rail, die van rechtswege voorzitter van de Nationale Paritaire Commissie zal zijn, en de algemeen directeur van HR Rail;

— Vijf leden benoemd door de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder;

— Vijf leden benoemd door de raad van bestuur van de spoorwegonderneming;

— Eén lid benoemd door elk van de in de Nationale Arbeidsraad vertegenwoordigde op nationaal vlak opgerichte interprofessionele organisaties van werknemers, die ook in de infrastructuurbeheerder, in de spoorwegonderneming en in HR Rail zijn vertegenwoordigd;

— De overige leden benoemd door de erkende vakorganisaties in de zin van het statuut van het personeel naar evenredigheid van het aantal bijdragende leden van elk van deze vakorganisaties bij de infrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming en HR Rail samen.

Hierdoor wordt de samenstelling van de Nationale Paritaire Commissie aangepast, zodat zij aan de hervormde structuren beantwoordt en ook na de inwerkingtreding van de hervorming als orgaan van gezamenlijk sociaal overleg voor al het personeel, al dan niet ter beschikking gesteld aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming, kan zorgen voor een doeltreffend sociaal overleg en voor de eenheid van het statuut van het personeel. De bevoegdheden van de Nationale Paritaire Commissie zijn van die aard dat zij weegt op personeelszaken in de ruime zin en aldus daarin een grote verantwoordelijkheid draagt. Door de vereisten gesteld aan de vakorganisaties om in de Nationale Paritaire Commissie te kunnen zetelen, wordt vooreerst gewaarborgd dat zij ten allen tijde de belangen van alle categorieën van personeel vertegenwoordigen en dat bij het formuleren van eisen voor een categorie van het personeel rekening wordt gehouden met de weerslag ervan op de situatie van de andere werknemers, niet alleen binnen de ondernemingen waarvoor

la Commission Paritaire Nationale, mais également au niveau national et interprofessionnel, dans les secteurs public et privé. Le critère de la représentation directe ou indirecte au sein du Conseil National du Travail est une façon indirecte de garantir ce lien avec les différents niveaux de la concertation sociale. Le critère doit également se situer dans les liens objectifs qu'a le Conseil National du Travail avec le secteur public, au sens large, et dans le fait que le droit du travail général, qui certes ressort de la compétence du Conseil National du Travail, intéresse non seulement le secteur privé mais également le secteur public. L'importante représentation des organisations reconnues au sens du statut du personnel permet en outre de garantir à suffisance la représentativité effective des organisations présentes au sein de la Commission Paritaire Nationale. En effet, non seulement chaque organisation reconnue admet et réunit tous les membres du personnel quelle que soit leur catégorie et fait partie d'une organisation nationale et interprofessionnelle représentée au Conseil National du Travail, mais elle compte également un nombre de membres cotisants individuels supérieur au seuil minimal de 10 %.

Le 12° habilite le Roi à régler les compétences de HR Rail, du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire en matière de personnel, y compris la concertation sociale. Le Roi déterminera quelles fonctions de HR Rail seront considérées comme missions de service public.

Étant donné la nature *sui generis* de la manière dont les matières de personnel sont réglées tant pour le personnel statutaire que pour le personnel non statutaire, il est nécessaire que le 13° habilite le Roi à modifier, compléter, remplacer ou abroger toutes les dispositions légales concernant le personnel, y compris la concertation sociale, afin de les aligner avec la réforme envisagée. Ainsi, le personnel aura comme employeur HR Rail, qui ne fait pas partie du champ d'application de la loi du 21 mars 1991, de sorte que le cadre juridique nécessaire pour HR Rail et son personnel doit être mis en place. La mobilité du personnel y sera entre autre assurée, non seulement les mutations entre les différentes entités qui sont du ressort de la Commission Paritaire Nationale, mais également la mobilité externe telle qu'elle existait avant l'entrée en vigueur de la réforme. Le Roi peut également prévoir un comité de pilotage auprès de HR Rail ainsi que deux comités stratégiques, respectivement au sein du gestionnaire de l'infrastructure et au sein de l'entreprise ferroviaire. Les dispositions actuelles de la loi du 21 mars 1991 et de la loi du 23 juillet 1926 seront d'importantes sources d'inspiration. Le statut du personnel de HR Rail, y compris le statut syndical, reste dans tous les cas unique, il continue à ressortir de la compétence de la Commission Paritaire Nationale et

de la Nationale Paritaire Commissie bevoegd is, maar ook op het nationaal en interprofessionele niveau in de publieke en private sector. Het criterium van rechtstreekse of onrechtstreekse vertegenwoordiging in de Nationale Arbeidsraad is een indirecte wijze om die aansluiting bij onderscheiden niveaus van het sociaal overleg te waarborgen. Het moet tevens gesitueerd worden in de objectieve banden die tussen de Nationale Arbeidsraad en de publieke sector, in ruime zin, bestaan, en in het feit dat het algemene arbeidsrecht, dat voorzeker tot de bevoegdheid van de Nationale Arbeidsraad behoort, niet enkel de private maar ook de publieke sector aanbelangt. De belangrijke vertegenwoordiging van de erkende organisaties in de zin van het statuut van het personeel zorgt er bovendien voor dat de effectieve representativiteit van de organisaties in de Nationale Paritaire Commissie afdoend is gewaarborgd. Naast het toelaten en verenigen van alle personeelsleden van welke categorie ook en haar aansluiting bij een nationale en interprofessionele organisatie vertegenwoordigd in de Nationale Arbeidsraad, heeft elke erkende organisatie ook nog een aantal individueel bijdragende leden die de minimumdrempel van 10 % overschrijden.

Punt 12° machtigt de Koning om de bevoegdheden van HR Rail, de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming met betrekking tot personeelszaken met inbegrip van het sociaal overleg te regelen. De Koning zal bepalen welke taken van HR Rail zullen beschouwd worden als opdrachten van openbare dienst.

Gelet op het *sui generis* karakter van de wijze waarop de personeelszaken zowel voor het statutaire als het niet statutaire personeel geregeld zijn, is het nodig dat punt 12° de Koning machtigt om alle wettelijke bepalingen in verband met het personeel met inbegrip van het sociaal overleg te wijzigen, aan te vullen, te vervangen of op te heffen teneinde die af te stemmen op de beoogde hervorming. Zo zal het personeel als werkgever HR Rail hebben dat niet onder de wet van 21 maart 1991 valt, zodat het wettelijk kader nodig voor HR Rail en haar personeel tot stand moet worden gebracht. Daarbij zal onder meer de mobiliteit van het personeel verzekerd worden, niet alleen de overplaatsingen tussen de verschillende entiteiten die onder de Nationale Paritaire Commissie ressorteren, maar ook de externe mobiliteit zoals die vóór de inwerkingtreding van de hervorming bestond. Ook kan de Koning in een sturingscomité bij HR Rail en in twee strategische comités respectievelijk bij de infrastructuurbeheerder en bij de spoorwegonderneming voorzien. De huidige bepalingen van de wet van 21 maart 1991 alsmede de wet van 23 juli 1926 zullen hiervoor belangrijke inspiratiebronnen zijn. In elk geval blijft het statuut van het personeel van HR Rail, inclusief het syndicaal statuut, enig, blijft het onder de bevoegdheid van de Nationale Paritaire Commissie ressorteren

reste d'application au personnel lorsqu'il est mis à disposition par HR Rail au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire. Le but n'est pas de modifier les droits et obligations du personnel issus du statut du personnel, si ce n'est pour les aligner avec la réforme envisagée.

CHAPITRE 4

La convention de transport

Art. 8

L'objectif de la réforme du groupe SNCB est centré sur l'approche client. La convention de transport est un outil qui vise à fixer le cadre de la collaboration entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure afin de garantir aux voyageurs une meilleure ponctualité et d'offrir une meilleure qualité de service. Elle contribuera à assurer le développement d'une offre de transport intégrée tenant compte de la croissance de voyageurs attendue, la professionnalisation de l'accueil à la clientèle, la mise en place d'une organisation ayant comme priorité la ponctualité et une information à la clientèle efficace en toutes circonstances.

Pour garantir l'égalité de traitement et ne pas créer de distorsion de concurrence dans les marchés libéralisés (voyageur international et fret), le paragraphe 1 prévoit que l'objet de la convention de transport est limité aux services prestés dans le cadre des missions de service public et vise dès lors principalement le transport national de voyageurs.

La convention de transport est un contrat entre deux partenaires égaux et ne se substitue ni aux contrats de gestion, ni aux conditions d'utilisation passées par le gestionnaire de l'infrastructure avec l'ensemble des opérateurs qui utilisent son réseau, ni aux Service Level Agreement. Elle se basera sur la description de processus clairs ayant comme objectif l'efficacité opérationnelle et le respect strict des règles et des objectifs de sécurité.

Le paragraphe 2 confie au Roi le soin de régler les matières, la procédure de conclusion et de modification ainsi que le contrôle de la convention de transport. L'objectif du gouvernement est de permettre l'élaboration de la première convention de transport dans les meilleurs délais.

en blijft het van toepassing op het personeel wanneer het door HR Rail ter beschikking wordt gesteld aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming. Het is niet de bedoeling om de rechten en verplichtingen van het personeel onder het statuut van het personeel te wijzigen behoudens om deze in lijn te brengen met de beoogde hervorming.

HOOFDSTUK 4

De vervoersovereenkomst

Art. 8

Het doel van de hervorming van de NMBS-groep is gefocust op klantgerichtheid. De vervoersovereenkomst is een instrument dat bedoeld is om het kader te bepalen voor de samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming teneinde de reiziger een betere stiptheid te garanderen en een kwaliteitsvollere dienstverlening aan te bieden. Zij zal bijdragen tot de ontwikkeling van een geïntegreerd vervoersaanbod dat rekening houdt met de verwachte reizigersgroei, de professionalisering van het klantenonthaal, de totstandbrenging van een organisatie die stiptheid als prioriteit heeft en informatie aan de klant die in elke omstandigheid efficiënt is.

Om de gelijke behandeling te waarborgen en geen concurrentievervalsing te plegen in de geliberaliseerde markten (internationaal reizigers- en vrachtvervoer), voorziet paragraaf 1 dat het voorwerp van de vervoersovereenkomst beperkt is tot de diensten die worden geleverd in het kader van de opdrachten van openbare dienst waardoor zij dan ook voornamelijk het nationaal reizigersvervoer beoogt.

De vervoersovereenkomst is een contract tussen twee gelijke partners en vervangt noch de beheerscontracten, noch de gebruiksvoorwaarden die de infrastructuurbeheerder oplegt aan alle operatoren die gebruik maken van zijn netwerk, noch de Service Level Agreements. Zij zal steunen op de beschrijving van duidelijke processen met als doelstelling de operationele efficiëntie en de strikte naleving van de veiligheidsregels en -doelstellingen.

Paragraaf 2 laat het aan de Koning over de aangelegenheden, de procedure voor de sluiting en de aanpassing van, evenals de controle op de vervoersovereenkomst te regelen. De regering wil dat zo snel mogelijk een vervoersovereenkomst kan worden opgesteld.

Les matières réglées par la convention de transport conformément au 1° porteront notamment sur une définition des rôles et des responsabilités pour des préoccupations d'intérêt commun, comme, par exemple, l'amélioration de la ponctualité, l'accueil de la clientèle ou la gestion des incidents graves. Des modalités de collaboration spécifiques pourront également être prévues pour les services partagés dont la mission de sécurisation des biens et des personnes ou la mise à disposition du réseau de télécommunications.

La convention de transport sera négociée entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire. Le 2° prévoit qu'elle ne pourra être conclue ou modifiée qu'après avoir recueilli l'avis du Service de Régulation du Transport ferroviaire et devra, avant d'entrer en vigueur, faire l'objet d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. L'adoption d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres a notamment pour objectif de s'assurer que les modalités de collaboration déterminées soient alignées sur les objectifs fixés dans les contrats de gestion des deux entreprises.

Afin de répondre à la remarque du Conseil d'État, on se limite à prévoir que le Roi élaborera, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, un mécanisme qui permet d'établir la convention de transport et d'en fixer le contenu dans le cas où les parties ne parviennent pas à trouver un accord. Pour ce faire, une attention particulière sera accordée d'une part au respect de l'article 5 de la directive 2012/34/UE à laquelle le Conseil d'État se réfère et d'autre part à la nécessité d'assurer la continuité des missions de service public.

Une disposition prévoira également la faculté pour les parties de revoir à intervalle régulier les modalités fixées par la convention de transport.

Finalement, le 3° confie au Roi le soin de prévoir un mécanisme de règlement des différends qui permettra aux parties de saisir le Service de Régulation du Transport ferroviaire si elles estiment que la convention de transport n'est pas respectée ou mal exécutée.

De zaken die overeenkomstig punt 1° door de vervoersovereenkomst geregeld zullen worden, hebben onder andere betrekking op een definitie van de rollen en de verantwoordelijkheden voor zaken van gemeenschappelijk belang, zoals de verbetering van de stiptheid, het onthaal van het cliënteel of het beheer van zware incidenten. Specifieke samenwerkingsmodaliteiten zullen ook kunnen worden voorzien voor de gedeelde diensten waaronder de missie van goederen- of personenbeveiliging of de terbeschikkingstelling van het telecommunicatienetwerk.

De vervoersovereenkomst zal tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming worden onderhandeld. Punt 2° voorziet dat ze enkel na de inwinning van het advies van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer zal kunnen worden afgesloten of aangepast en dat ze voor haar inwerkingtreding het voorwerp zal moeten uitmaken van een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. De goedkeuring van een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad heeft in het bijzonder tot doel te verzekeren dat de bepaalde samenwerkingsmodaliteiten in lijn staan met de doelstellingen die vastgelegd zijn in de beheerscontracten van de twee ondernemingen.

In antwoord op de opmerking van de Raad van State, beperkt men zich ertoe dat de Koning, bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een regeling uitwerkt die toelaat dat de vervoersovereenkomst tot stand komt en haar inhoud wordt vastgelegd ingeval partijen niet tot een akkoord komen. Daarbij zal bijzondere aandacht worden besteed aan enerzijds de overeenstemming met het artikel 5 van Richtlijn 2012/34/EU, waarnaar de Raad van State verwijst, en anderzijds aan de nood om de voortzetting te verzekeren van de opdrachten van openbare dienst.

Een bepaling zal tevens in de mogelijkheid voorzien voor de partijen om de modaliteiten die door de vervoersovereenkomst werden vastgelegd, op regelmatige tijdstippen te herzien.

Tot slot laat punt 3° het aan de Koning over om een mechanisme te voorzien voor de beslechting van geschillen, waarbij partijen zich tot de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer zullen kunnen wenden indien ze van mening zijn dat de vervoersovereenkomst niet nagekomen of slecht uitgevoerd wordt.

TITRE 3

*Réglementation ferroviaire*CHAPITRE 1^{ER}**Le rôle du régulateur**

Art. 9

Le paragraphe 1^{er} confie au Roi la mission d'étendre les missions et les pouvoirs du Service de Régulation du Transport ferroviaire visés par la loi du 4 décembre 2006 et l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation et de Transport ferroviaire.

Pour ce faire, il conviendra en tout cas d'étendre ses missions actuelles de conseil (paragraphe 2), de contrôle (paragraphe 3) et de règlements de litiges (paragraphe 4).

L'avis mentionné au paragraphe 2 est le même que celui visé à l'article 8, § 2, 2°. Pour rappel, cet avis préalable à la conclusion ou à la modification de la convention de transport du Service de Régulation du Transport ferroviaire a pour objet de vérifier que les règles de la convention de transport respectent la législation européenne.

Le Service de Régulation du Transport ferroviaire recevra également un rôle dans le contrôle de la convention de transport, par un audit annuel réalisé à la demande du ministre des Entreprises publiques.

Le point b) du paragraphe 3 cadre dans l'arbitrage des problèmes de ponctualité rencontrés actuellement, en lien avec les systèmes utilisés par le gestionnaire de l'infrastructure pour enregistrer les perturbations et retards.

Le Service de Régulation de Transport ferroviaire contrôlera également le respect des nouvelles règles établies sur base de l'article 10.

Finalement, la mission de règlement des différends du Service de Régulation et de Transport ferroviaire est étendue au respect de l'exécution de la convention de transport.

TITEL 3

Spoorwegreglementering

HOOFDSTUK 1

De rol van de regulator

Art. 9

Paragraaf 1 belast de Koning met de taak om de opdrachten en de bevoegdheden van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer die door de wet van 4 december 2006 en het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer worden voorzien, uit te breiden.

Daartoe zullen in elk geval de huidige opdrachten van raadgeving (paragraaf 2), van controle (paragraaf 3) en van regeling van geschillen (paragraaf 4) moeten worden uitgebreid.

Het advies vermeld in paragraaf 2 is hetzelfde als dat beoogd in artikel 8, § 2, 2°. Ter herinnering, dit advies, dat voorafgaand aan de afsluiting of aan de wijziging van de vervoersovereenkomst door de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer wordt gegeven, heeft tot doel na te gaan of de regels van de vervoersovereenkomst de Europese regelgeving respecteren.

De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer zal ook een rol spelen in de controle van de vervoersovereenkomst, via een jaarlijkse audit die op vraag van de minister van Overheidsbedrijven wordt uitgevoerd.

Punt b) van paragraaf 3 moet worden gesitueerd in het kader van de beslechting van de stiptheidsproblemen die zich momenteel met betrekking tot de systemen die de infrastructuurbeheerder gebruikt om de storingen en vertragingen te registreren, voordoen.

De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer zal tevens de naleving controleren van de nieuwe regels die op basis van artikel 10 zijn opgesteld.

Tot slot zal de opdracht inzake het afhandelen van geschillen van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer worden uitgebreid tot de geschillen over de uitvoering van de vervoersovereenkomst.

CHAPITRE 2

Règles en matière de services à fournir aux entreprises ferroviaires

Art. 10

Le 1° confie au Roi la mission d'établir les règles non discriminatoires applicables en matière d'accès aux gares. La référence aux emplacements convenables pour les services de billetterie traduit l'obligation issue de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) (Annexe II, point 2, a).

Le 2° doit être compris en relation avec le souci d'assurer une information à la clientèle efficace en toutes circonstances. Les entreprises ferroviaires auront accès, de manière non discriminatoire, aux installations fixes, gérées et maintenues par le gestionnaire de l'infrastructure, tels que les afficheurs de quai et les systèmes de sonorisation.

Le 3° résulte de la volonté d'accorder priorité à la ponctualité, entre autres en assurant la présence des entreprises ferroviaires dans le "traffic control" et dans les postes de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que la détermination par celles-ci des règles de priorité à respecter par le gestionnaire, sous certaines réserves. Dans l'état actuel des choses, on peut s'attendre à ce que la présence des entreprises ferroviaires dans tous les postes de signalisation ne puisse être garantie qu'au fur et à mesure du regroupement de ces postes.

TITRE 4

Dispositions communes

Art. 11

Pour rappel, l'ampleur et la complexité de la réforme des chemins de fer requièrent qu'il puisse être donné habilitation au Roi pour la mettre en œuvre par arrêtés royaux qui peuvent modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur. Pour garantir le succès de la présente réforme, le paragraphe 1^{er} habilite dès lors le Roi à adopter, dans le respect de la présente loi, de tels arrêtés.

HOOFDSTUK 2

Regels inzake de aan de spoorwegondernemingen te leveren diensten

Art. 10

Punt 1° belast de Koning met de opdracht niet-discriminerende regels op te stellen met betrekking tot toegang tot de stations. De verwijzing naar passende locaties voor de diensten in verband met kaartverkoop vertaalt de verplichting die voortvloeit uit de richtlijn 2012/34/EU van het Europese Parlement en van de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte (herschikking) (Bijlage II, punt 2, a).

Punt 2° moet worden begrepen vanuit de zorg om in alle omstandigheden efficiënte informatie te geven aan het cliënteel. De spoorwegondernemingen zullen op niet-discriminerende wijze toegang hebben tot vaste installaties die worden beheerd en onderhouden door de infrastructuurbeheerder, zoals de perronschermen en geluidsinstallaties.

Punt 3° vloeit voort uit te wens om prioriteit te verlenen aan de stiptheid, onder meer door de aanwezigheid te verzekeren van de spoorwegondernemingen in het "traffic control" en de seinposten van de infrastructuurbeheerder, evenals de bepaling door deze ondernemingen van de prioriteiten die, onder bepaalde voorwaarden, door de beheerder moeten worden nageleefd. In de huidige stand van zaken valt te verwachten dat pas naarmate de hergroepering van deze posten, een aanwezigheid van de spoorwegondernemingen in alle seinposten zal kunnen worden gerealiseerd.

TITEL 4

Gemeenschappelijke bepalingen

Art. 11

Er is aan te herinneren dat de omvang en complexiteit van de hervorming van de spoorwegen vereist dat de Koning gemachtigd wordt om deze uit te voeren door middel van koninklijke besluiten die de geldende wettelijke bepalingen kunnen wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen. Om het welslagen van deze hervorming te waarborgen, machtigt paragraaf 1 de Koning dan ook om, in overeenstemming met deze wet, dergelijke besluiten goed te keuren.

Pour continuer à sortir leurs effets, ces arrêtés doivent être confirmés dans les 12 mois, conformément au paragraphe 2.

En outre, le paragraphe 3 limite les pouvoirs du Roi dans le temps.

La ministre de l'Intérieur,

Joëlle MILQUET

Le ministre des Entreprises publiques,

Jean-Pascal LABILLE

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Melchior WATHELET

Om van kracht te blijven, moeten deze besluiten overeenkomstig paragraaf 2 bevestigd worden binnen de 12 maanden.

Daarnaast beperkt paragraaf 3 de bevoegdheden van de Koning in de tijd.

De minister van Binnenlandse Zaken,

Joëlle MILQUET

De minister van Overheidsbedrijven,

Jean-Pascal LABILLE

De staatssecretaris voor Mobiliteit

Melchior WATHELET

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

**Avant-projet de loi relatif à la réforme
des chemins de fer belges****TITRE 1^{ER}***Dispositions générales***Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

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

HR Rail: la personne morale de droit public visée à l'article 7;

Gestionnaire de l'infrastructure: l'entreprise publique autonome, telle que visée à l'article 3, § 1, qui agira, à partir de l'entrée en vigueur de la réforme visée à l'article 3, § 1^{er}, comme gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

Arrêté royal du 9 décembre 2004: l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

Commission Paritaire Nationale: la Commission Paritaire Nationale visée à l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926;

Entreprise ferroviaire: l'entreprise publique autonome, telle que visée à l'article 3, § 1^{er}, qui agira, à partir de l'entrée en vigueur de la réforme visée à l'article 3, § 1^{er}, comme entreprise ferroviaire;

Convention de transport: la convention de transport visée à l'article 15;

Loi du 23 juillet 1926: la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB-Holding et à ses sociétés liées;

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

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

**Voorontwerp van wet betreffende de hervorming
van de Belgische spoorwegen****TITEL 1***Algemene bepalingen***Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Voor toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

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

HR Rail: de publiekrechtelijke rechtspersoon bedoeld in artikel 7;

Infrastructuurbeheerder: het autonome overheidsbedrijf, zoals bedoeld in artikel 3, § 1, dat vanaf de inwerkingtreding van de in artikel 3, § 1 beoogde hervorming als spoorweginfrastructuurbeheerder zal fungeren;

Koninklijk besluit van 9 december 2004: het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

Nationale Paritaire Commissie: de Nationale Paritaire Commissie bedoeld in artikel 13 van de wet van 23 juli 1926;

Spoorwegonderneming: het autonome overheidsbedrijf, zoals bedoeld in artikel 3, § 1, dat vanaf de inwerkingtreding van de in artikel 3, § 1 beoogde hervorming als spoorweginfrastructuurbeheerder zal fungeren;

Vervoersovereenkomst: de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 15;

Wet van 23 juli 1926: de wet van 23 juli 1926 betreffende NMBS-Holding en haar verbonden vennootschappen;

Wet van 21 maart 1991: de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;

Loi du 4 décembre 2006: la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

TITRE 2

Réforme de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB

CHAPITRE 1^{ER}

Objectifs et portée de la réforme

Art. 3

§ 1^{er}. Afin de réorganiser les activités et les structures de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB en deux entreprises publiques autonomes ayant la forme de société anonyme de droit public au sens de la loi du 21 mars 1991, dont l'une agira comme gestionnaire de l'infrastructure et l'autre sera une entreprise ferroviaire, et dont toutes les actions qui représentent le capital seront pour chacune détenues par ou pour le compte de l'État, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre toutes les mesures utiles, en vue:

1° d'accomplir, de régler ou d'autoriser l'attribution, le transfert ou l'apport des actions ou autres titres de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB, l'augmentation ou la diminution de leur capital, la fusion, la scission, l'apport d'une branche d'activité ou d'une universalité, la dissolution ou tout autre opération similaire en rapport avec ces sociétés, ainsi que d'en fixer les conditions et modalités;

2° d'accomplir, de régler ou d'autoriser l'attribution, le transfert ou l'apport de biens, droits et obligations entre la SNCB-Holding, Infrabel et la SNCB, ainsi que d'en fixer les conditions et modalités;

3° d'accomplir, de régler ou d'autoriser la constitution d'une personne morale de droit public, appelée "HR Rail", sous la forme d'une société anonyme de droit public, d'accomplir et de régler l'objet, le statut juridique la composition et le fonctionnement ainsi que le transfert de tout le personnel statutaire et non statutaire de la SNCB-Holding à cette société, d'autoriser et de régler la mise à disposition du personnel au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire, et de régler les compétences en matière de personnel, tout cela conformément aux dispositions de l'article 7 de la présente loi;

4° de modifier, de compléter, de remplacer ou d'abroger les dispositions légales applicables à la SCNB Holding, à Infrabel et à la SNCB, relatives à leur statut juridique et fiscal, à leur objet, à leurs missions de service public, à leur financement, aux règles de tutelle et de contrôle administratif, financier et budgétaire qui leur sont applicables, à leur contrat de gestion, à l'établissement, au fonctionnement, à la composition

Wet van 4 december 2006: de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

TITEL 2

Hervorming van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS

HOOFDSTUK 1

Doelstellingen en draagwijdte van de hervorming

Art. 3

§ 1. Met het oog op de reorganisatie van de activiteiten en de structuren van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS tot twee autonome overheidsbedrijven met de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht in de zin van de wet van 21 maart 1991, waarvan een als infrastructuurbeheerder zal fungeren, en de andere een spoorwegonderneming zal zijn, en waarvan in beide gevallen alle kapitaalvertegenwoordigende aandelen worden aangehouden door of voor rekening van de Staat, kan de Koning, bij een besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad, alle nuttige maatregelen nemen om:

1° de toewijzing, overdracht of inbreng van de aandelen of andere effecten van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS, de verhoging of vermindering van hun kapitaal, de fusie, de splitsing, de inbreng van bedrijfstak of algemeenheid, de ontbinding, of enige andere soortgelijke verrichting met betrekking tot deze vennootschappen, tot stand te brengen, te regelen of toe te laten, alsook er de voorwaarden en modaliteiten van bepalen;

2° de toewijzing, overdracht of inbreng van goederen, rechten en verbintenissen tussen NMBS-Holding, Infrabel en NMBS, tot stand te brengen, te regelen of toe te laten, alsook er de voorwaarden en modaliteiten van bepalen;

3° de oprichting van een publiekrechtelijke rechtspersoon, HR Rail genoemd, onder de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht, tot stand te brengen, te regelen of toe te laten, en het doel, het juridisch statuut, de samenstelling en de werking ervan te bepalen, alsook de overdracht van al het statutaire en niet-statutaire personeel van NMBS-Holding aan deze vennootschap tot stand te brengen en te regelen, de terbeschikkingstelling van het personeel aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming toe te laten en te regelen, en de bevoegdheden met betrekking tot personeelszaken met inbegrip van het sociaal overleg te regelen, dit alles overeenkomstig de bepalingen van artikel 7 van deze wet;

4° de wettelijke bepalingen van toepassing op NMBS-Holding, Infrabel en NMBS met betrekking tot hun juridisch en fiscaal statuut, hun doel, hun opdrachten van openbare dienst, hun financiering, de op hen toepasselijke regels van administratief, financieel en budgettair toezicht en controle, hun beheerscontract, de inrichting, de werking, de samenstelling en de bevoegdheden van hun bestuursorganen, en hun

et aux compétences de leurs organes d'administration, et à leur comité consultatif;

5° le cas échéant, de modifier le nom de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB et de mettre les dispositions légales en conformité avec ces modifications;

6° d'assurer la neutralité fiscale des opérations visées au présent article;

7° de soumettre les opérations visées au présent article au principe de la transmission de patrimoine à titre universel et d'assurer la continuité des activités concernées, entre autres par le transfert à l'entreprise ferroviaire, conformément au principe de la transmission de patrimoine à titre universel, de la licence d'entreprise ferroviaire de la SNCB, visée à l'article 5, 16° de la loi du 4 décembre 2006, du certificat de sécurité visé à l'article 5, 8° de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, et de la capacité d'infrastructure attribuée à la SNCB.

§ 2. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre toutes les mesures utiles en vue d'accomplir, de régler ou d'autoriser la cession à l'État, des actions privilégiées et des actions de jouissance de la SNCB-Holding au sens de l'article 9 de la loi du 23 juillet 1926.

§ 3. Les pouvoirs octroyés au Roi au paragraphe 1^{er}, 1°, 2° et 3° et au paragraphe 2 ne portent pas préjudice, le cas échéant, à la possibilité de réaliser ces opérations sur base des dispositions légales et statutaires applicables, par des décisions des organes compétents de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB.

§ 4. Nonobstant toute disposition contractuelle contraire ou dérogatoire, les opérations visées dans la présente disposition n'ont pas pour effet de modifier les termes et conditions des conventions entre la SNCB-Holding, Infrabel ou la SNCB ou leurs filiales respectives d'une part et des tiers d'autre part ou de mettre fin à une telle convention, et ces opérations ne donnent pas davantage le droit à une partie de modifier une telle convention ou de la résilier unilatéralement.

CHAPITRE 2

Objet et missions de service public du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire

Art. 4

§ 1^{er}. L'objet du gestionnaire de l'infrastructure comprendra en tout cas, pour l'ensemble du réseau belge, les éléments suivants:

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

raadgevend comité, te wijzigen, aan te vullen, te vervangen of op te heffen;

5° in voorkomend geval, de naam van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS te wijzigen en de wettelijke bepalingen in overeenstemming te brengen met deze wijzigingen;

6° de fiscale neutraliteit van de handelingen bedoeld in dit artikel te verzekeren;

7° de handelingen bedoeld in dit artikel aan het stelsel van de overdracht onder algemene titel te onderwerpen en de continuïteit van de betrokken activiteiten te verzekeren, onder meer door de overdracht aan de spoorwegonderneming volgens het stelsel van overdracht onder algemene titel, van de vergunning van spoorwegonderneming van NMBS, bedoeld in artikel 5, 16° van de wet van 4 december 2006, van het veiligheidscertificaat, bedoeld in artikel 5, 8° van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, en van de aan NMBS toegekende infrastructuurcapaciteit.

§ 2. De Koning kan, bij besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad, alle nuttige maatregelen nemen om de overdracht aan de Staat tot stand te brengen, te regelen of toe te laten van de preferente aandelen en bewijzen van deelgerechtigdheid van NMBS-Holding in de zin van artikel 9 van de wet van 23 juli 1926.

§ 3. De machten die in paragraaf 1, 1°, 2° en 3°, en in paragraaf 2 aan de Koning worden verleend, laten in voorkomend geval de mogelijkheid onverlet om de daarin bedoelde handelingen op grond van de toepasselijke wettelijke en statutaire bepalingen te verwezenlijken door middel van beslissingen van de bevoegde organen van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS.

§ 4. Niettegenstaande enige andersluidende of afwijkende contractuele bepaling, hebben de handelingen bedoeld in dit artikel niet tot gevolg dat de voorwaarden en modaliteiten van enige overeenkomst tussen NMBS-Holding, Infrabel of NMBS, of hun respectievelijke dochterondernemingen enerzijds en enige derde anderzijds worden gewijzigd of dat zulke overeenkomst wordt beëindigd, en geen enkele van deze handelingen geven een partij het recht om dergelijke overeenkomst te wijzigen of eenzijdig te beëindigen.

HOOFDSTUK 2

Doel en opdrachten van openbare dienst van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming

Art. 4

§ 1. Het doel van de infrastructuurbeheerder zal ten minste, met betrekking tot het volledige Belgische net, de volgende bestanddelen omvatten:

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

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

3° la fourniture aux entreprises ferroviaires des services à leur fournir conformément à la loi;

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

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

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

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

Art. 5

L'objet de l'entreprise ferroviaire comprendra en tout cas les éléments suivants:

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

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

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

4° l'exercice d'activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire;

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

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

Art. 6

Les missions de service public de l'entreprise ferroviaire comprennent en tout cas:

1° le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, ainsi que les dessertes intérieures par trains à grande vitesse;

2° le transport transfrontalier de voyageurs, c'est-à-dire le transport assuré par les trains du service ordinaire pour la

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

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

4° de toewijzing van de beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit

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

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

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

Art. 5

Het doel van de spoorwegonderneming zal ten minste de volgende elementen omvatten:

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

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

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

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

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

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

Art. 6

De opdrachten van openbare dienst van de spoorwegonderneming omvatten in ieder geval:

1° het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, alsook het aandoen van binnenlandse bestemmingen door hogesnelheidstreinen;

2° het grensoverschrijdende vervoer van reizigers, dit wil zeggen het vervoer met treinen van de gewone dienst voor

partie du trajet national non couverte au titre du 1° et jusqu'aux gares situées sur les réseaux voisins définies dans le contrat de gestion;

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

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

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

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

7° les activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire;

8° les autres missions de service public dont elle est chargée par ou en vertu de la loi.

CHAPITRE 3

Personnel

Art. 7

Dans le cadre de l'habilitation octroyée conformément à l'article 3, § 1^{er}, 3°, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres:

1° accomplir, régler ou autoriser la constitution d'une personne morale de droit public, appelée HR Rail, sous la forme d'une société anonyme de droit public, soit par la constitution d'une nouvelle société, soit par la transformation d'une société existante;

2° déterminer l'objet de HR Rail, étant entendu que l'objet de HR Rail comprendra au moins la mise à disposition au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire, et le recrutement, du personnel statutaire et non statutaire nécessaire à l'exécution de leurs missions ainsi que les activités de gestion en matière de personnel exercées par la SNCB-Holding avant l'entrée en vigueur de la présente réforme;

3° régler l'attribution des actions de HR Rail, étant entendu qu'au moins deux pourcent des actions qui représentent le capital social sont attribuées à l'État et que le solde des actions qui représentent le capital social est attribué en parts égales au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire;

4° fixer les droits de vote attachés aux actions de HR Rail, étant entendu qu'indépendamment de la partie du capital social qu'elles représentent, les actions qui sont détenues par

het deel van het nationale traject dat niet gedekt is door 1° en tot de stations gelegen op de naburige netwerken bepaald in het beheerscontract;

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

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

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

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

7° de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen;

8° de andere opdrachten van openbare dienst waarmee zij belast is door of krachtens de wet.

HOOFDSTUK 3

Personeel

Art. 7

In het kader van de machtiging verleend overeenkomstig artikel 3, § 1, 3°, kan de Koning bij besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad:

1° de oprichting van een publiekrechtelijke rechtspersoon, HR Rail genoemd, onder de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht, hetzij door middel van oprichting van een nieuwe vennootschap, hetzij door omvorming van een bestaande vennootschap, tot stand brengen, regelen of toelaten;

2° het doel van HR Rail bepalen, met dien verstande dat het doel van HR Rail minstens zal bestaan in de terbeschikkingstelling aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming, en de aanwerving, van het statutair en niet statutair personeel dat nodig is voor de uitvoering van hun opdrachten, en in de activiteiten van beheer van personeelszaken die voor de inwerkingtreding van onderhavige hervorming uitgeoefend werden door de NMBS-Holding;

3° de toekenning van de aandelen van HR Rail regelen, met dien verstande dat minimaal twee procent van de aandelen die het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen aan de Staat worden toegekend, en dat de overige aandelen die het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen in gelijke delen aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming worden toegekend;

4° de stemrechten verbonden aan de aandelen van HR Rail bepalen, met dien verstande dat ongeacht het deel van het maatschappelijk kapitaal dat zij vertegenwoordigen, de

ou pour compte de l'État donnent droit à soixante pourcent des voix, les actions qui sont détenues par le gestionnaire de l'infrastructure donnent droit à vingt pourcent des voix et les actions qui sont détenues par l'entreprise ferroviaire donnent également droit à vingt pourcent des voix;

5° régler la constitution, le fonctionnement, la composition et les compétences des organes de gestion de HR Rail, étant entendu que le conseil d'administration sera composé d'un président nommé par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres en raison de sa compétence particulière en matière de relations sociales, de l'administrateur-délégué du gestionnaire de l'infrastructure, de l'administrateur-délégué de l'entreprise ferroviaire et du directeur général de HR Rail;

6° fixer le statut juridique de HR Rail comme personne morale de droit public sous la forme d'une société anonyme de droit public qui ne constitue pas une entreprise publique autonome au sens de la loi du 21 mars 1991, ses missions de service public, son financement, son régime fiscal, son fonctionnement et les règles de contrôle administratif, financier et budgétaire qui lui sont applicables;

7° accomplir et régler le transfert de tout le personnel statutaire et non statutaire de la SNCB-Holding à HR Rail;

8° régler la mise à disposition du personnel par HR Rail au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire;

9° régler la constitution, le fonctionnement, la composition et les compétences du Comité pour la coordination de la gestion du personnel de HR Rail, étant entendu que ce Comité sera composé d'un président qui est le directeur général de HR Rail, du responsable de la gestion des ressources humaines auprès du gestionnaire de l'infrastructure, du responsable de la gestion des ressources humaines auprès de l'entreprise ferroviaire et de l'adjoint du directeur général de HR Rail;

10° régler les droits et les obligations réciproques de HR Rail, du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire;

11° modifier la composition de la Commission Paritaire Nationale de sorte qu'elle comprendra vingt-six membres composés comme suit:

a) trois membres nommés par le conseil d'administration de HR Rail, dont en tout cas le président du conseil d'administration de HR Rail qui sera de plein droit président de la Commission Paritaire Nationale, et le directeur général de HR Rail;

b) cinq membres nommés par le conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure;

aandelen die worden gehouden door of voor rekening van de Staat recht geven op zestig procent van de stemmen, de aandelen die worden aangehouden door de infrastructuurbeheerder recht geven op twintig procent van de stemmen en de aandelen die worden aangehouden door de spoorwegonderneming eveneens recht geven op twintig procent van de stemmen;

5° de inrichting, de werking, de samenstelling en de bevoegdheden van de bestuursorganen van HR Rail regelen, met dien verstande dat de raad van bestuur zal bestaan uit een voorzitter benoemd bij koninklijk besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad omwille van zijn bijzondere bekwaamheid inzake sociale betrekkingen, uit de gedelegeerd bestuurder van de infrastructuurbeheerder, uit de gedelegeerd bestuurder van de spoorwegonderneming en uit de algemeen directeur van HR Rail;

6° het juridisch statuut van HR Rail als publiekrechtelijke rechtspersoon onder de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht die geen autonoom overheidsbedrijf is in de zin van de wet van 21 maart 1991, haar opdrachten van openbare dienst, haar financiering, haar fiscaal regime, haar werking, en de regels van administratief, financieel en budgettair toezicht die op haar van toepassing zijn, vaststellen;

7° de overdracht van al het statutaire en niet statutaire personeel van NMBS-Holding aan HR Rail tot stand brengen en regelen;

8° de terbeschikkingstelling van het personeel door HR Rail aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming regelen;

9° de inrichting, de werking, de samenstelling en de bevoegdheden van het Comité voor de coördinatie van het beheer van de personeelszaken van HR Rail regelen, met dien verstande dat dit Comité zal bestaan uit een voorzitter die de algemeen directeur van HR Rail is, uit de verantwoordelijke voor het personeelsbeleid bij de infrastructuurbeheerder, uit de verantwoordelijke voor het personeelsbeleid bij de spoorwegonderneming en uit de adjunct van de algemeen directeur van HR Rail;

10° de wederzijdse rechten en verbintenissen van HR Rail, de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming regelen;

11° de samenstelling van de Nationale Paritaire Commissie wijzigen, zodat zij zal bestaan uit zesentwintig leden samengesteld als volgt:

a) drie leden benoemd door de raad van bestuur van HR Rail, waaronder in ieder geval de voorzitter van de raad van bestuur van HR Rail, die van rechtswege voorzitter van de Nationale Paritaire Commissie zal zijn, en de algemeen directeur van HR Rail;

b) vijf leden benoemd door de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder;

c) cinq membres nommés par le conseil d'administration de l'entreprise ferroviaire;

d) un membre nommé par chaque organisation interprofessionnelle des travailleurs, constituée sur le plan national et représentée au Conseil National du Travail, qui est également représentée au sein du gestionnaire de l'infrastructure, de l'entreprise ferroviaire et de HR Rail;

e) les autres membres nommés par les organisations syndicales reconnues au sens du statut du personnel de HR Rail au prorata du nombre de leurs membres cotisants au sein du gestionnaire de l'infrastructure, de l'entreprise ferroviaire et de HR Rail réunis;

12° régler les compétences de HR Rail, du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire en matière de personnel, y compris la concertation sociale;

13° modifier, compléter, remplacer ou abroger toutes les dispositions légales concernant le personnel étant entendu que le statut du personnel de HR Rail, y compris le statut syndical, continue à ressortir de la compétence de la Commission Paritaire Nationale et reste d'application pendant la mise à disposition.

CHAPITRE 4

La convention de transport

Art.8

§ 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire collaborent à l'exécution de leurs missions de service public, entre autres en vue de fournir un service ponctuel et de qualité aux voyageurs, et concluent à cette fin une convention de transport.

§ 2. Le Roi établit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres:

1° les matières qui sont réglées par la convention de transport;

2° la procédure à suivre en vue de la conclusion ou de la modification de la convention de transport, étant entendu que la convention de transport ne peut en tout cas être conclue ou modifiée qu'après l'avis non contraignant du Service de Régulation du Transport ferroviaire, qu'elle ne peut entrer en vigueur qu'après l'approbation du Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, et qu'en cas de différends entre les parties sur le contenu de la convention de transport, le ministre des Entreprises publiques fixera le contenu de la convention de transport ayant trait aux matières visées au 1°;

3° le mécanisme de règlement des différends entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire sur l'exécution de la convention de transport, étant entendu que

c) vijf leden benoemd door de raad van bestuur van de spoorwegonderneming;

d) één lid benoemd door elk van de in de Nationale Arbeidsraad vertegenwoordigde op nationaal vlak opgerichte interprofessionele organisaties van werknemers, die ook in de infrastructuurbeheerder, in de spoorwegonderneming en in HR Rail zijn vertegenwoordigd;

e) de overige leden benoemd door de erkende syndicale organisaties in de zin van het statuut van het personeel van HR Rail naar evenredigheid van het aantal bijdragende leden van elk van deze syndicale organisaties bij de infrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming en HR Rail samen;

12° de bevoegdheden regelen van HR Rail, de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming met betrekking tot personeelszaken met inbegrip van het sociaal overleg;

13° alle wettelijke bepalingen in verband met het personeel wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen, met dien verstande dat het statuut van het personeel van HR Rail, met inbegrip van het syndicaal statuut, tot de bevoegdheid van de Nationale Paritaire Commissie blijft behoren en tijdens de terbeschikkingstelling van toepassing blijft.

HOOFDSTUK 4

De vervoersovereenkomst

Art.8

§ 1. De infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming werken samen bij de uitvoering van hun opdrachten van openbare dienst, onder meer met het oog op het verzekeren van een stipte en kwaliteitsvolle dienstverlening aan reizigers, en sluiten daartoe een vervoersovereenkomst.

§ 2. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad:

1° de aangelegenheden die door de vervoersovereenkomst worden geregeld;

2° de te volgen procedure met het oog op het sluiten of wijzigen van de vervoersovereenkomst, met dien verstande dat de vervoersovereenkomst in elk geval slechts kan worden gesloten of gewijzigd na niet-bindend advies van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer, dat ze slechts in werking kan treden na goedkeuring door de Koning, bij een besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad, en dat bij geschillen tussen partijen inzake de inhoud van de vervoersovereenkomst de minister van Overheidsbedrijven de inhoud van de vervoersovereenkomst zal vaststellen inzake de aangelegenheden bedoeld in 1°;

3° het mechanisme voor de beslechting van geschillen tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming over de uitvoering van de vervoersovereenkomst met dien

les parties pourront, dans un tel cas, soumettre le différend au Service de Régulation du Transport ferroviaire qui adoptera une décision motivée.

TITRE 3

Réglementation ferroviaire

CHAPITRE 1^{ER}

Le rôle du régulateur

Art. 9

§ 1^{er}. Le Roi étend, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les missions légales et réglementaires du Service de Régulation du Transport ferroviaire, de sorte que le Service de Régulation du Transport ferroviaire remplit en tout cas les missions décrites aux paragraphes 2 à 4.

§ 2. En exécution de sa mission de conseil, le Service de Régulation du Transport ferroviaire rend, préalablement à la conclusion ou à la modification de la convention de transport, un avis motivé non contraignant sur le contenu de la convention de transport.

§ 3. En exécution de sa mission de contrôle, le Service de Régulation du Transport ferroviaire accomplit ce qui suit:

a) il réalise, à la demande du Ministre des Entreprises publiques, un audit annuel de l'exécution de la convention de transport;

b) il rédige, à la demande du Ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions, un audit annuel sur l'exécution de la méthode d'enregistrement des perturbations utilisée par le gestionnaire de l'infrastructure, telle que visée à l'article 31/2 de l'arrêté royal du 9 décembre 2004;

c) il contrôle le respect des règles de non-discrimination visées à l'article 10.

§ 4. En exécution de sa mission de règlement administratif des litiges, le Service de Régulation du Transport ferroviaire prend des décisions individuelles motivées sur les différends concernant l'exécution de la convention de transport, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire.

CHAPITRE 2

Règles en matière de services à fournir aux entreprises ferroviaires

Art. 10

Le Roi établit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres:

verstande dat partijen het geschil aan de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer zullen kunnen voorleggen, die een met redenen omklede beslissing zal nemen.

TITEL 3

Spoorwegreglementering

HOOFDSTUK 1

De rol van de regulator

Art. 9

§ 1. De Koning breidt, bij een besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad, de wettelijke en reglementaire opdrachten van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer uit, opdat de Dienst Regulering van het Spoorvervoer in ieder geval de opdrachten vervult beschreven in paragrafen 2 tot 4.

§ 2. Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, geeft de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer voorafgaand aan de sluiting of de wijziging van de vervoersovereenkomst, gemotiveerd niet-bindend advies over de inhoud van de vervoersovereenkomst.

§ 3. Teneinde zijn controleopdracht te vervullen, doet de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer het volgende:

a) hij stelt in opdracht van de Minister van Overheidsbedrijven een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de vervoersovereenkomst;

b) hij stelt in opdracht van de Minister die de regulering van het spoorvervoer als bevoegdheid heeft een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de door de infrastructuurbeheerder aangewende registratiemethode van de storingen, bedoeld in artikel 31/2. van het koninklijk besluit van 9 december 2004;

c) hij houdt toezicht op de naleving van de niet-discriminerende regels bedoeld in artikel 10.

§ 4. Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer een met redenen omklede individuele beslissing inzake de geschillen over de uitvoering van de vervoersovereenkomst op verzoek van de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming.

HOOFDSTUK 2

Regels inzake aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten

Art. 10

De Koning bepaalt, bij besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad:

1° les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l'accès aux gares, aux points d'arrêt non gardés et aux emplacements convenables prévus dans les gares pour les services de billetterie, de manière non discriminatoire;

2° les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l'accès aux installations fixes de communication avec les voyageurs comme les afficheurs de quai et la sonorisation, de manière non discriminatoire;

3° les règles qui permettent aux entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, d'être présentes dans le "traffic control" et dans les postes de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure et qui établissent le mécanisme par lequel le gestionnaire de l'infrastructure exécute, de manière non discriminatoire, les priorités établies par les entreprises ferroviaires concernant leurs propres trains, sauf pour des raisons de sécurité d'exploitation ou en cas de conflit avec les règles de priorité fixées par l'autorité publique.

TITRE 4

Dispositions communes

Art. 11

§ 1^{er}. Les arrêtés adoptés en vertu de la présente loi peuvent modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur.

§ 2. Les arrêtés visés au paragraphe 1^{er} cessent de produire leurs effets s'ils n'ont pas été confirmés par la loi dans les 12 mois de leur date d'entrée en vigueur. La confirmation rétroagit à cette date.

§ 3. Les pouvoirs accordés au Roi par la présente disposition expirent le 1^{er} juin 2014. Après cette date, les arrêtés pris en vertu de ces pouvoirs ne peuvent être modifiés, complétés, remplacés ou abrogés que par une loi.

1° de regels die aan de spoorwegondernemingen de toegang tot de stations, de onbemande stopplaatsen en passende locaties in de stations voor diensten in verband met kaartverkoop, op niet-discriminerende wijze verlenen;

2° de regels die aan de spoorwegondernemingen de toegang tot de vaste installaties voor communicatie met de reizigers, zoals de perronschermen en de geluidsinstallaties op niet-discriminerende wijze verlenen;

3° de regels die aan de spoorwegondernemingen, op niet-discriminerende wijze, toelaten aanwezig te zijn in het "traffic control" en in de seinposten van de infrastructuurbeheerder en die het mechanisme bepalen waarlangs de infrastructuurbeheerder, op niet-discriminerende wijze, de prioriteiten uitvoert die door de spoorwegondernemingen met betrekking tot hun eigen treinen worden bepaald, tenzij in geval van redenen die verband houden met de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of in geval van conflict met de prioriteitsregels die door de overheid worden vastgesteld.

TITEL 4

Gemeenschappelijke bepalingen

Art. 11

§ 1. De besluiten die krachtens deze wet worden vastgesteld, kunnen de van kracht zijnde wettelijke bepalingen wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen.

§ 2. De besluiten bedoeld in paragraaf 1 houden op uitwerking te hebben indien zij niet bij wet zijn bekrachtigd binnen 12 maanden na de datum van hun inwerkingtreding. De bekrachtiging heeft terugwerkende kracht tot op deze datum.

§ 3. De bevoegdheden die door dit artikel aan de Koning worden opgedragen, vervallen op 1 juni 2014. Na deze datum kunnen de besluiten die krachtens deze bevoegdheden zijn genomen, alleen bij wet worden gewijzigd, aangevuld, vervangen of opgeheven.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 53 286/4
DU 28 MAI 2013

sur un avant-projet de loi 'relatif à la réforme des chemins de fer belges'

Le 30 avril 2013, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre des Entreprises publiques à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'relatif à la réforme des chemins de fer belges'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 28 mai 2013. La chambre était composée de Pierre LIÉNARDY, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Colette GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 28 mai 2013.

*

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

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

FORMALITÉS PRÉALABLES

L'avant-projet examiné constitue la première étape d'un processus complexe de réforme des structures et de réorganisation du groupe SNCB, actuellement constitué de trois entreprises publiques autonomes au sens de la loi du 21 mars 1991 'portant réforme de certaines entreprises publiques', à savoir la SNCB-Holding, la SNCB et Infrabel.

Le but de cette réforme est de transformer ce groupe comprenant une société mère et deux filiales en une structure composée de deux sociétés et d'une filiale commune, dénommée HR Rail.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 53 286/4
VAN 28 MEI 2013

over een voorontwerp van wet 'betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen'

Op 30 april 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Overheidsbedrijven verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 28 mei 2013. De kamer was samengesteld uit Pierre LIÉNARDY, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Colette GIGOT, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 28 mei 2013.

*

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

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

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Het voorliggende voorontwerp vormt de eerste stap in een complex proces inzake de hervorming van de structuren en de reorganisatie van de NMBS-groep. Deze bestaat thans uit drie autonome overheidsbedrijven in de zin van de wet van 21 maart 1991 'betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven', te weten de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel.

Het doel van deze hervorming is deze groep, die uit een moedervennootschap en twee filialen bestaat, om te vormen tot een structuur bestaande uit twee vennootschappen en een gemeenschappelijk filiaal, HR Rail genaamd.

L'avant-projet examiné n'apporte cependant aucune modification directe à la législation et à la réglementation relatives aux trois sociétés du groupe SNCB. Il habilite le Roi à opérer la réforme en projet, tout en encadrant et en limitant les pouvoirs ainsi délégués de différentes façons:

— en définissant les orientations générales de la réforme que le Roi est autorisé à opérer;

— en prévoyant que les arrêtés qui seront pris en exécution des différentes habilitations prévues par l'avant-projet devront être délibérés en Conseil des ministres;

— en prévoyant que le pouvoir d'adopter des arrêtés pouvant modifier, compléter, remplacer ou abroger des dispositions légales en vigueur, expirera le 1^{er} juin 2014, et que les arrêtés précités cesseront de produire leurs effets s'ils n'ont pas été confirmés par la loi dans les douze mois de leur entrée en vigueur.

Compte tenu des orientations générales que définit déjà l'avant-projet examiné, ce dernier ne peut pas être considéré comme relevant des notions de "réglementation relative à l'autorégulation de l'autorité fédérale" ou de "réglementation de caractère purement formel", au sens de l'article 2, 1^o et 4^o, de l'arrêté royal du 20 septembre 2012 'portant exécution de l'article 19/1, § 1^{er}, deuxième alinéa du chapitre V/1 de la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable'.

Il convient dès lors de soumettre l'avant-projet examiné à la formalité préalable que constitue l'examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence sur le développement durable, ainsi qu'à ses suites éventuelles.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

DISPOSITIF

Article 2

À l'article 2, la définition des termes "Convention de transport" doit renvoyer à l'article 8, et non à l'article 15 de l'avant-projet.

En outre, il serait préférable de numéroter les différentes définitions figurant à l'article 2, afin d'en faciliter l'identification.

Article 8

L'article 8, § 1^{er}, de l'avant-projet, dispose:

"Art. 8. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire collaborent à l'exécution de leurs missions de service public, entre autres en vue de fournir un service ponctuel et de qualité aux voyageurs, et concluent à cette fin une convention de transport".

Het voorliggende voorontwerp brengt in de wetgeving en de regelgeving betreffende de drie vennootschappen van de NMBS-groep echter geen rechtstreekse wijziging aan. Het machtigt de Koning de ontworpen hervorming uit te voeren, waarbij de aldus verleende bevoegdheden op verschillende wijzen worden afgebakend en beperkt:

— het voorontwerp stelt de algemene krachtlijnen vast van de hervorming die de Koning gemachtigd is uit te voeren;

— het bepaalt dat de besluiten ter uitvoering van de verschillende machtigingen waarin het voorontwerp voorziet, na overleg in de Ministerraad moeten worden vastgesteld;

— het bepaalt dat de bevoegdheid om besluiten vast te stellen die geldende wettelijke bepalingen kunnen wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen, op 1 juni 2014 vervalt en dat de voornoemde besluiten buiten werking treden indien ze binnen twaalf maanden na hun inwerkingtreding niet bij de wet zijn bekrachtigd.

Gelet op de algemene krachtlijnen die het voorliggende voorontwerp reeds vaststelt, kan er niet van worden uitgegaan dat dit voorontwerp betrekking heeft op de begrippen "regelgeving met betrekking tot de zelfregulering van de federale overheid" of "regelgeving met een louter formeel karakter" in de zin van artikel 2, 1^o en 4^o, van het koninklijk besluit van 20 september 2012 'houdende uitvoering van artikel 19/1, § 1, tweede lid van hoofdstuk V/1 van de wet van 5 mei 1997 betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling'.

Het voorliggende voorontwerp moet dus voldoen aan het voorafgaande vormvereiste van een voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzaak om een effectbeoordeling uit te voeren inzake duurzame ontwikkeling, en met betrekking tot de eventuele gevolgen van dat onderzoek.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

DISPOSITIEF

Artikel 2

In artikel 2 moet de definitie van de term "vervoersovereenkomst" naar artikel 8 van het voorontwerp verwijzen in plaats van naar artikel 15.

Voorts is het beter de verschillende definities in artikel 2 te nummeren zodat ze gemakkelijker kunnen worden teruggevonden.

Artikel 8

Artikel 8, § 1, van het voorontwerp luidt als volgt:

"Art. 8. § 1. De infrastructuurbeheerder en de spoorwonderneming werken samen bij de uitvoering van hun opdrachten van openbare dienst, onder meer met het oog op het verzekeren van een stipte en kwaliteitsvolle dienstverlening aan reizigers, en sluiten daartoe een vervoersovereenkomst".

Le paragraphe 2 de l'article 8 habilite ensuite le Roi à établir, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, les matières qui seront réglées par la convention de transport, ainsi que sa procédure de conclusion. Ce second paragraphe prévoit également qu'il reviendra au ministre des Entreprises publiques de fixer le contenu de la convention de transport en cas de différend entre les parties.

Une telle intervention unilatérale et directe du ministre des Entreprises publiques ne pourrait être conçue — lors de la mise en œuvre de ces habilitations — que dans des limites compatibles avec la règle selon laquelle les entreprises ferroviaires doivent être gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, que consacre l'article 5 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 'établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)' ¹⁻².

*

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

In paragraaf 2 van artikel 8 wordt de Koning vervolgens gemachtigd om bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de aangelegenheden vast te stellen die door de vervoersovereenkomst moeten worden geregeld, alsook de procedure voor het sluiten van deze overeenkomst. Deze paragraaf 2 bepaalt tevens dat de minister van Overheidsbedrijven de inhoud van de vervoersovereenkomst bij geschillen tussen de partijen moet vaststellen.

Een dergelijk eenzijdig en rechtstreeks optreden van de minister van Overheidsbedrijven is — bij de tenuitvoerlegging van deze machtigingen — enkel denkbaar indien het verenigbaar is met de regel dat de spoorwegmaatschappijen moeten worden bestuurd volgens de beginselen die gelden voor commerciële vennootschappen, vastgelegd in artikel 5 van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 'tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking)' ¹⁻².

*

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

¹ La directive 2012/34/UE abroge et remplace les directives suivantes: la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 'relative au développement de chemins de fer communautaires', la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 'concernant les licences des entreprises ferroviaires' et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 'concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité'.

² Sur l'indépendance de gestion dont doivent disposer les entreprises ferroviaires publiques, voir C.J., 25 octobre 2012, C-557/10, Commission européenne c. République portugaise, points 33 à 42.

¹ Door richtlijn 2012/34/EU worden de volgende richtlijnen ingetrokken en vervangen: richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 'betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap', richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 'betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen' en richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 'inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering'.

² Betreffende het onafhankelijk bestuur van de openbare spoorwegmaatschappijen, zie HJEU 25 oktober 2012, C-557/10, Europese Commissie t. Portugese Republiek, punten 33 tot 42.

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du Ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, de la Vice-Première Ministre, Ministre de l'Intérieur et de l'Egalité des Chances et du Secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Energie et à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l'Intérieur et de l'Egalité des chances, et Secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au Premier Ministre et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le Ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, la Vice-Première Ministre, Ministre de l'Intérieur et de l'Egalité des Chances et le Secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Energie et à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l'Intérieur et de l'Egalité des chances, et Secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au Premier Ministre sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

TITRE 1^{ER}*Dispositions générales***Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

1° Service de Régulation du Transport ferroviaire: le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, visé dans l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'exploitation

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de Minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, van de Vice-eersteminister en Minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen en van de Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en Staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de Eerste Minister en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De Minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, de Vice-eersteminister en Minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen en de Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en Staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de Eerste Minister zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

TITEL 1*Algemene bepalingen***Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Voor toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer: de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal bedoeld in het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering

de l'aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres;

2° HR Rail: la personne morale de droit public visée à l'article 7;

3° Gestionnaire de l'infrastructure: l'entreprise publique autonome, telle que visée à l'article 3, § 1^{er}, qui agira, à partir de l'entrée en vigueur de la réforme visée à l'article 3, § 1^{er}, comme gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

4° Arrêté royal du 9 décembre 2004: l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

5° Commission Paritaire Nationale: la Commission Paritaire Nationale visée à l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926;

6° Entreprise ferroviaire: l'entreprise publique autonome, telle que visée à l'article 3, § 1^{er}, qui agira, à partir de l'entrée en vigueur de la réforme visée à l'article 3, § 1^{er}, comme entreprise ferroviaire;

7° Convention de transport: la convention de transport visée à l'article 8;

8° Loi du 23 juillet 1926: la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB-Holding et à ses sociétés liées;

9° Loi du 21 mars 1991: la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques;

10° Loi du 4 décembre 2006: la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden;

2° HR Rail: de publiekrechtelijke rechtspersoon bedoeld in artikel 7;

3° Infrastructuurbeheerder: het autonome overheidsbedrijf, zoals bedoeld in artikel 3, § 1, dat vanaf de inwerkingtreding van de in artikel 3, § 1 beoogde hervorming als spoorweginfrastructuurbeheerder zal fungeren;

4° Koninklijk besluit van 9 december 2004: het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

5° Nationale Paritaire Commissie: de Nationale Paritaire Commissie bedoeld in artikel 13 van de wet van 23 juli 1926;

6° Spoorwegonderneming: het autonome overheidsbedrijf, zoals bedoeld in artikel 3, § 1, dat vanaf de inwerkingtreding van de in artikel 3, § 1 beoogde hervorming als spoorwegonderneming zal fungeren;

7° Vervoersovereenkomst: de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8;

8° Wet van 23 juli 1926: de wet van 23 juli 1926 betreffende NMBS-Holding en haar verbonden vennootschappen;

9° Wet van 21 maart 1991: de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;

10° Wet van 4 december 2006: de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

TITRE 2

*Réforme de la SNCB-Holding, d'Infrabel
et de la SNCB*CHAPITRE 1^{ER}**Objectifs et portée de la réforme**

Art. 3

§ 1. Afin de réorganiser les activités et les structures de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB en deux entreprises publiques autonomes ayant la forme de société anonyme de droit public au sens de la loi du 21 mars 1991, dont l'une agira comme gestionnaire de l'infrastructure et l'autre sera une entreprise ferroviaire, et dont toutes les actions qui représentent le capital seront pour chacune détenues par ou pour le compte de l'État, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre toutes les mesures utiles, en vue:

1° d'accomplir, de régler ou d'autoriser l'attribution, le transfert ou l'apport des actions ou autres titres de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB, l'augmentation ou la diminution de leur capital, la fusion, la scission, l'apport d'une branche d'activité ou d'une universalité, la dissolution ou tout autre opération similaire en rapport avec ces sociétés, ainsi que d'en fixer les conditions et modalités;

2° d'accomplir, de régler ou d'autoriser l'attribution, le transfert ou l'apport de biens, droits et obligations entre la SNCB-Holding, Infrabel et la SNCB, ainsi que d'en fixer les conditions et modalités;

3° d'accomplir, de régler ou d'autoriser la constitution d'une personne morale de droit public, appelée "HR Rail", sous la forme d'une société anonyme de droit public, d'accomplir et de régler l'objet, le statut juridique, la composition et le fonctionnement ainsi que le transfert de tout le personnel statutaire et non statutaire de la SNCB-Holding à cette société, d'autoriser et de régler la mise à disposition du personnel au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire, et de régler les compétences en matière de personnel, y compris la concertation sociale, tout cela conformément aux dispositions de l'article 7 de la présente loi;

4° de modifier, de compléter, de remplacer ou d'abroger les dispositions légales applicables à la

TITEL 2

*Hervorming van NMBS-Holding, Infrabel
en NMBS*

HOOFDSTUK 1

Doelstellingen en draagwijdte van de hervorming

Art. 3

§ 1. Met het oog op de reorganisatie van de activiteiten en de structuren van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS tot twee autonome overheidsbedrijven met de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht in de zin van de wet van 21 maart 1991, waarvan een als infrastructuurbeheerder zal fungeren, en de andere een spoorwegonderneming zal zijn, en waarvan in beide gevallen alle kapitaalvertegenwoordigende aandelen worden aangehouden door of voor rekening van de Staat, kan de Koning, bij een besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad, alle nuttige maatregelen nemen om:

1° de toewijzing, overdracht of inbreng van de aandelen of andere effecten van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS, de verhoging of vermindering van hun kapitaal, de fusie, de splitsing, de inbreng van bedrijfstak of algemeenheid, de ontbinding, of enige andere soortgelijke verrichting met betrekking tot deze vennootschappen, tot stand te brengen, te regelen of toe te laten, alsook er de voorwaarden en modaliteiten van bepalen;

2° de toewijzing, overdracht of inbreng van goederen, rechten en verbintenissen tussen NMBS-Holding, Infrabel en NMBS, tot stand te brengen, te regelen of toe te laten, alsook er de voorwaarden en modaliteiten van bepalen;

3° de oprichting van een publiekrechtelijke rechtspersoon, "HR Rail" genoemd, onder de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht, tot stand te brengen, te regelen of toe te laten, en het doel, het juridisch statuut, de samenstelling en de werking ervan te bepalen, alsook de overdracht van al het statutaire en niet statutaire personeel van NMBS-Holding aan deze vennootschap tot stand te brengen en te regelen, de terbeschikkingstelling van het personeel aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming toe te laten en te regelen, en de bevoegdheden met betrekking tot personeelszaken met inbegrip van het sociaal overleg te regelen, dit alles overeenkomstig de bepalingen van artikel 7 van deze wet;

4° de wettelijke bepalingen van toepassing op NMBS-Holding, Infrabel en NMBS met betrekking tot hun

SCNB-Holding, à Infrabel et à la SNCB, relatives à leur statut juridique et fiscal, à leur objet, à leurs missions de service public, à leur financement, aux règles de tutelle et de contrôle administratif, financier et budgétaire qui leur sont applicables, à leur contrat de gestion, à l'établissement, au fonctionnement, à la composition et aux compétences de leurs organes d'administration, et à leur comité consultatif;

5° le cas échéant, de modifier le nom de la SCNB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB et de mettre les dispositions légales en conformité avec ces modifications;

6° d'assurer la neutralité fiscale des opérations visées au présent article;

7° de soumettre les opérations visées au présent article au principe de la transmission de patrimoine à titre universel et d'assurer la continuité des activités concernées, entre autres par le transfert à l'entreprise ferroviaire, conformément au principe de la transmission de patrimoine à titre universel, de la licence d'entreprise ferroviaire de la SNCB, visée à l'article 5, 16° de la loi du 4 décembre 2006, du certificat de sécurité visé à l'article 5, 8° de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, et de la capacité d'infrastructure attribuée à la SNCB.

§ 2. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre toutes les mesures utiles en vue d'accomplir, de régler ou d'autoriser la cession à l'État, des actions privilégiées et des actions de jouissance de la SCNB-Holding au sens de l'article 9 de la loi du 23 juillet 1926.

§ 3. Les pouvoirs octroyés au Roi au paragraphe 1, 1°, 2° et 3° et au paragraphe 2 ne portent pas préjudice, le cas échéant, à la possibilité de réaliser ces opérations sur base des dispositions légales et statutaires applicables, par des décisions des organes compétents de la SCNB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB.

§ 4. Nonobstant toute disposition contractuelle contraire ou dérogoire, les opérations visées dans la présente disposition n'ont pas pour effet de modifier les termes et conditions des conventions entre la SCNB-Holding, Infrabel ou la SNCB ou leurs filiales respectives d'une part et des tiers d'autre part ou de mettre fin à une telle convention, et ces opérations ne donnent pas davantage le droit à une partie de modifier une telle convention ou de la résilier unilatéralement.

juridisch en fiscaal statuut, hun doel, hun opdrachten van openbare dienst, hun financiering, de op hen toepasselijke regels van administratief, financieel en budgettair toezicht en controle, hun beheerscontract, de inrichting, de werking, de samenstelling en de bevoegdheden van hun bestuursorganen, en hun raadgevend comité, te wijzigen, aan te vullen, te vervangen of op te heffen;

5° in voorkomend geval, de naam van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS te wijzigen en de wettelijke bepalingen in overeenstemming te brengen met deze wijzigingen;

6° de fiscale neutraliteit van de handelingen bedoeld in dit artikel te verzekeren;

7° de handelingen bedoeld in dit artikel aan het stelsel van de overdracht onder algemene titel te onderwerpen en de continuïteit van de betrokken activiteiten te verzekeren, onder meer door de overdracht aan de spoorwegonderneming volgens het stelsel van overdracht onder algemene titel, van de vergunning van spoorwegonderneming van NMBS, bedoeld in artikel 5, 16° van de wet van 4 december 2006, van het veiligheidscertificaat, bedoeld in artikel 5, 8° van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, en van de aan NMBS toegekende infrastructuurcapaciteit.

§ 2. De Koning kan, bij besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad, alle nuttige maatregelen nemen om de overdracht aan de Staat tot stand te brengen, te regelen of toe te laten van de preferente aandelen en bewijzen van deelgerechtigdheid van NMBS-Holding in de zin van artikel 9 van de wet van 23 juli 1926.

§ 3. De machten die in paragraaf 1, 1°, 2° en 3°, en in paragraaf 2 aan de Koning worden verleend, laten in voorkomend geval de mogelijkheid onverlet om de daarin bedoelde handelingen op grond van de toepasselijke wettelijke en statutaire bepalingen te verwezenlijken door middel van beslissingen van de bevoegde organen van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS.

§ 4. Niettegenstaande enige andersluidende of afwijkende contractuele bepaling, hebben de handelingen bedoeld in dit artikel niet tot gevolg dat de voorwaarden en modaliteiten van enige overeenkomst tussen NMBS-Holding, Infrabel of NMBS, of hun respectievelijke dochterondernemingen enerzijds en enige derde anderzijds worden gewijzigd of dat zulke overeenkomst wordt beëindigd, en geen enkele van deze handelingen geven een partij het recht om dergelijke overeenkomst te wijzigen of eenzijdig te beëindigen.

CHAPITRE 2

Objet et missions de service public du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire

Art. 4

§ 1^{er}. L'objet du gestionnaire de l'infrastructure comprendra en tout cas, pour l'ensemble du réseau belge, les éléments suivants:

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

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

3° la fourniture aux entreprises ferroviaires des services à leur fournir conformément à la loi;

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

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

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

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

Art. 5

L'objet de l'entreprise ferroviaire comprendra en tout cas les éléments suivants:

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

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

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

HOOFDSTUK 2

Doel en opdrachten van openbare dienst van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming

Art. 4

§ 1. Het doel van de infrastructuurbeheerder zal ten minste, met betrekking tot het volledige Belgische net, de volgende bestanddelen omvatten:

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

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

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

4° de toewijzing van de beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit;

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

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

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

Art. 5

Het doel van de spoorwegonderneming zal ten minste de volgende elementen omvatten:

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

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

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

4° l'exercice d'activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire;

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

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

Art. 6

Les missions de service public de l'entreprise ferroviaire comprennent en tout cas:

1° le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire ainsi que les dessertes intérieures par trains à grande vitesse;

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

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

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

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

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

7° les activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire;

8° les autres missions de service public dont elle est chargée par ou en vertu de la loi.

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

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

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

Art. 6

De opdrachten van openbare dienst van de spoorwegonderneming omvatten in ieder geval:

1° het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst alsook het aandoen van binnenlandse bestemmingen door hogesnelheidstreinen;

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

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

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

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

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

7° de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen;

8° de andere opdrachten van openbare dienst waarmee zij belast is door of krachtens de wet.

CHAPITRE 3

Personnel

Art. 7

Dans le cadre de l'habilitation octroyée conformément à l'article 3, § 1^{er}, 3^o, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres:

1^o accomplir, régler ou autoriser la constitution d'une personne morale de droit public, appelée HR Rail, sous la forme d'une société anonyme de droit public, soit par la constitution d'une nouvelle société, soit par la transformation d'une société existante;

2^o déterminer l'objet de HR Rail, étant entendu que l'objet de HR Rail comprendra au moins la mise à disposition au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire, et le recrutement, du personnel statutaire et non statutaire nécessaire à l'exécution de leurs missions ainsi que les activités de gestion en matière de personnel exercées par la SNCB Holding avant l'entrée en vigueur de la présente réforme;

3^o régler l'attribution des actions de HR Rail, étant entendu qu'au moins deux pourcent des actions qui représentent le capital social sont attribuées à l'État et que le solde des actions qui représentent le capital social est attribué en parts égales au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire;

4^o fixer les droits de vote attachés aux actions de HR Rail, étant entendu qu'indépendamment de la partie du capital social qu'elles représentent, les actions qui sont détenues par ou pour compte de l'État donnent droit à soixante pourcent des voix, les actions qui sont détenues par le gestionnaire de l'infrastructure donnent droit à vingt pourcent des voix et les actions qui sont détenues par l'entreprise ferroviaire donnent également droit à vingt pourcent des voix;

5^o régler la constitution, le fonctionnement, la composition et les compétences des organes de gestion de HR Rail, étant entendu que le conseil d'administration sera composé d'un président nommé par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres en raison de sa compétence particulière en matière de relations sociales, de l'administrateur délégué du gestionnaire de l'infrastructure, de

HOOFDSTUK 3

Personeel

Art. 7

In het kader van de machtiging verleend overeenkomstig artikel 3, § 1, 3^o, kan de Koning bij besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad:

1^o de oprichting van een publiekrechtelijke rechtspersoon, HR Rail genoemd, onder de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht, hetzij door middel van oprichting van een nieuwe vennootschap, hetzij door omvorming van een bestaande vennootschap, tot stand brengen, regelen of toelaten;

2^o het doel van HR Rail bepalen, met dien verstande dat het doel van HR Rail minstens zal bestaan in de terbeschikkingstelling aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming, en de aanwerving, van het statutaire en niet statutaire personeel dat nodig is voor de uitvoering van hun opdrachten, en in de activiteiten van beheer van personeelszaken die voor de inwerkingtreding van onderhavige hervorming uitgeoefend werden door de NMBS Holding;

3^o de toekenning van de aandelen van HR Rail regelen, met dien verstande dat minimaal twee procent van de aandelen die het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen aan de Staat worden toegekend, en dat de overige aandelen die het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen in gelijke delen aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming worden toegekend;

4^o de stemrechten verbonden aan de aandelen van HR Rail bepalen, met dien verstande dat ongeacht het deel van het maatschappelijk kapitaal dat zij vertegenwoordigen, de aandelen die worden gehouden door of voor rekening van de Staat recht geven op zestig procent van de stemmen, de aandelen die worden aangehouden door de infrastructuurbeheerder recht geven op twintig procent van de stemmen en de aandelen die worden aangehouden door de spoorwegonderneming eveneens recht geven op twintig procent van de stemmen;

5^o de inrichting, de werking, de samenstelling en de bevoegdheden van de bestuursorganen van HR Rail regelen, met dien verstande dat de raad van bestuur zal bestaan uit een voorzitter benoemd bij koninklijk besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad omwille van zijn bijzondere bekwaamheid inzake sociale betrekkingen, uit de gedelegeerd bestuurder van de

l'administrateur délégué de l'entreprise ferroviaire et du directeur général de HR Rail;

6° fixer le statut juridique de HR Rail comme personne morale de droit public sous la forme d'une société anonyme de droit public qui ne constitue pas une entreprise publique autonome au sens de la loi du 21 mars 1991, ses missions de service public, son financement, son régime fiscal, son fonctionnement et les règles de contrôle administratif, financier et budgétaire qui lui sont applicables;

7° accomplir et régler le transfert de tout le personnel statutaire et non statutaire de la SNCB-Holding à HR Rail;

8° régler la mise à disposition du personnel par HR Rail au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire;

9° régler la constitution, le fonctionnement, la composition et les compétences du Comité pour la coordination de la gestion du personnel de HR Rail, étant entendu que ce Comité sera composé d'un président qui est le directeur général de HR Rail, du responsable de la gestion des ressources humaines auprès du gestionnaire de l'infrastructure, du responsable de la gestion des ressources humaines auprès de l'entreprise ferroviaire et de l'adjoint du directeur général de HR Rail;

10° régler les droits et les obligations réciproques de HR Rail, du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire;

11° modifier la composition de la Commission Paritaire Nationale de sorte qu'elle comprendra vingt-six membres, à savoir:

a) trois membres nommés par le conseil d'administration de HR Rail, dont en tout cas le président du conseil d'administration de HR Rail qui sera de plein droit président de la Commission Paritaire Nationale, et le directeur général de HR Rail;

b) cinq membres nommés par le conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure;

c) cinq membres nommés par le conseil d'administration de l'entreprise ferroviaire;

d) un membre nommé par chaque organisation interprofessionnelle des travailleurs, constituée sur le plan national et représentée au Conseil National du Travail,

infrastructureurbeheerder, uit de gedelegeerd bestuurder van de spoorwegonderneming en uit de algemeen directeur van HR Rail;

6° het juridisch statuut van HR Rail als publiek-rechtelijke rechtspersoon onder de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht die geen autonoom overheidsbedrijf is in de zin van de wet van 21 maart 1991, haar opdrachten van openbare dienst, haar financiering, haar fiscaal regime, haar werking, en de regels van administratief, financieel en budgettair toezicht die op haar van toepassing zijn, vaststellen;

7° de overdracht van al het statutaire en niet statutaire personeel van NMBS-Holding aan HR Rail tot stand brengen en regelen;

8° de terbeschikkingstelling van het personeel door HR Rail aan de infrastructureurbeheerder en de spoorwegonderneming regelen;

9° de inrichting, de werking, de samenstelling en de bevoegdheden van het Comité voor de coördinatie van het beheer van de personeelszaken van HR Rail regelen, met dien verstande dat dit Comité zal bestaan uit een voorzitter die de algemeen directeur van HR Rail is, uit de verantwoordelijke voor het personeelsbeleid bij de infrastructureurbeheerder, uit de verantwoordelijke voor het personeelsbeleid bij de spoorwegonderneming en uit de adjunct van de algemeen directeur van HR Rail;

10° de wederzijdse rechten en verbintenissen van HR Rail, de infrastructureurbeheerder en de spoorwegonderneming regelen;

11° de samenstelling van de Nationale Paritaire Commissie wijzigen, zodat zij zal bestaan uit zesentwintig leden, met name:

a) drie leden benoemd door de raad van bestuur van HR Rail, waaronder in ieder geval de voorzitter van de raad van bestuur van HR Rail, die van rechtswege voorzitter van de Nationale Paritaire Commissie zal zijn, en de algemeen directeur van HR Rail;

b) vijf leden benoemd door de raad van bestuur van de infrastructureurbeheerder;

c) vijf leden benoemd door de raad van bestuur van de spoorwegonderneming;

d) één lid benoemd door elk van de in de Nationale Arbeidsraad vertegenwoordigde op nationaal vlak opgerichte interprofessionele organisaties van werknemers,

qui est également représentée au sein du gestionnaire de l'infrastructure, de l'entreprise ferroviaire et de HR Rail;

e) les autres membres nommés par les organisations syndicales reconnues au sens du statut du personnel de HR Rail au prorata du nombre de leurs membres cotisants au sein du gestionnaire de l'infrastructure, de l'entreprise ferroviaire et de HR Rail réunis;

12° régler les compétences de HR Rail, du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire en matière de personnel, y compris la concertation sociale;

13° modifier, compléter, remplacer ou abroger toutes les dispositions légales concernant le personnel étant entendu que le statut du personnel de HR Rail, y compris le statut syndical, continue à ressortir de la compétence de la Commission Paritaire Nationale et reste d'application pendant la mise à disposition.

CHAPITRE 4

La convention de transport

Art. 8

§ 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire collaborent à l'exécution de leurs missions de service public, entre autres en vue de fournir un service ponctuel et de qualité aux voyageurs, et concluent à cette fin une convention de transport.

§ 2. Le Roi établit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres:

1° les matières qui sont réglées par la convention de transport;

2° la procédure à suivre en vue de la conclusion ou de la modification de la convention de transport, étant entendu que la convention de transport ne peut en tout cas être conclue ou modifiée qu'après l'avis non contraignant du Service de Régulation du Transport ferroviaire, qu'elle ne peut entrer en vigueur qu'après l'approbation du Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, et qu'un mécanisme sera prévu pour fixer le contenu de la convention de transport ayant trait aux matières visées au 1° dans le cas où les parties ne parviennent pas à trouver un accord;

die ook in de infrastructuurbeheerder, in de spoorwegonderneming en in HR Rail zijn vertegenwoordigd;

e) de overige leden benoemd door de erkende syndicale organisaties in de zin van het statuut van het personeel van HR Rail naar evenredigheid van het aantal bijdragende leden van elk van deze syndicale organisaties bij de infrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming en HR Rail samen;

12° de bevoegdheden regelen van HR Rail, de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming met betrekking tot personeelszaken met inbegrip van het sociaal overleg;

13° alle wettelijke bepalingen in verband met het personeel wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen, met dien verstande dat het statuut van het personeel van HR Rail, met inbegrip van het syndicaal statuut, tot de bevoegdheid van de Nationale Paritaire Commissie blijft behoren en tijdens de terbeschikkingstelling van toepassing blijft.

HOOFDSTUK 4

De vervoersovereenkomst

Art. 8

§ 1. De infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming werken samen bij de uitvoering van hun opdrachten van openbare dienst, onder meer met het oog op het verzekeren van een stipte en kwaliteitsvolle dienstverlening aan reizigers, en sluiten daartoe een vervoersovereenkomst.

§ 2. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad:

1° de aangelegenheden die door de vervoersovereenkomst worden geregeld;

2° de te volgen procedure met het oog op het sluiten of wijzigen van de vervoersovereenkomst, met dien verstande dat de vervoersovereenkomst in elk geval slechts kan worden gesloten of gewijzigd na niet bindend advies van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer, dat ze slechts in werking kan treden na goedkeuring door de Koning, bij een besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad, en dat een regeling wordt voorzien voor het vaststellen van de inhoud van de vervoersovereenkomst inzake de aangelegenheden bedoeld in 1° voor het geval de partijen niet tot een akkoord komen;

3° le mécanisme de règlement des différends entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire sur l'exécution de la convention de transport, étant entendu que les parties pourront, dans un tel cas, soumettre le différend au Service de Régulation du Transport ferroviaire qui adoptera une décision motivée.

TITRE 3

Réglementation ferroviaire

CHAPITRE 1^{ER}

Le rôle du régulateur

Art. 9

§ 1^{er}. Le Roi étend, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les missions légales et réglementaires du Service de Régulation du Transport ferroviaire, de sorte que le Service de Régulation du Transport ferroviaire remplit en tout cas les missions décrites aux paragraphes 2 à 4.

§ 2. En exécution de sa mission de conseil, le Service de Régulation du Transport ferroviaire rend, préalablement à la conclusion ou à la modification de la convention de transport, un avis motivé non contraignant sur le contenu de la convention de transport.

§ 3. En exécution de sa mission de contrôle, le Service de Régulation du Transport ferroviaire accomplit ce qui suit:

a) il réalise, à la demande du ministre des Entreprises publiques, un audit annuel de l'exécution de la convention de transport;

b) il rédige, à la demande du ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions, un audit annuel sur l'exécution de la méthode d'enregistrement des perturbations utilisée par le gestionnaire de l'infrastructure, telle que visée à l'article 31/2 de l'arrêté royal du 9 décembre 2004;

c) il contrôle le respect des règles de non-discrimination visées à l'article 10.

§ 4. En exécution de sa mission de règlement administratif des litiges, le Service de Régulation du Transport ferroviaire prend des décisions individuelles motivées sur les différends concernant l'exécution de la

3° het mechanisme voor de beslechting van geschillen tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwonderneming over de uitvoering van de vervoersovereenkomst met dien verstande dat partijen het geschil aan de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer zullen kunnen voorleggen, die een met redenen omklede beslissing zal nemen.

TITEL 3

Spoorwegreglementering

HOOFDSTUK 1

De rol van de regulator

Art. 9

§ 1. De Koning breidt, bij een besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad, de wettelijke en reglementaire opdrachten van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer uit, opdat de Dienst Regulering van het Spoorvervoer in ieder geval de opdrachten vervult beschreven in paragrafen 2 tot 4.

§ 2. Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, geeft de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer voorafgaand aan de sluiting of de wijziging van de vervoersovereenkomst, een gemotiveerd niet bindend advies over de inhoud van de vervoersovereenkomst.

§ 3. Teneinde zijn controleopdracht te vervullen, doet de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer het volgende:

a) hij stelt in opdracht van de minister van Overheidsbedrijven een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de vervoersovereenkomst;

b) hij stelt in opdracht van de minister die de regulering van het spoorvervoer als bevoegdheid heeft een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de door de infrastructuurbeheerder aangewende registratiemethode van de storingen, bedoeld in artikel 31/2 van het koninklijk besluit van 9 december 2004;

c) hij houdt toezicht op de naleving van de niet discriminerende regels bedoeld in artikel 10.

§ 4. Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer met redenen omklede individuele beslissingen inzake de

convention de transport, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire.

CHAPITRE 2

Règles en matière de services à fournir aux entreprises ferroviaires

Art. 10

Le Roi établit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres:

1° les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l'accès aux gares, aux points d'arrêt non gardés et aux emplacements convenables prévus dans les gares pour les services de billetterie, de manière non discriminatoire;

2° les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l'accès aux installations fixes de communication avec les voyageurs, comme les afficheurs de quai et la sonorisation, de manière non discriminatoire;

3° les règles qui permettent aux entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, d'être présentes dans le "traffic control" et dans les postes de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure et qui établissent le mécanisme par lequel le gestionnaire de l'infrastructure exécute, de manière non discriminatoire, les priorités établies par les entreprises ferroviaires concernant leurs propres trains, sauf pour des raisons de sécurité d'exploitation ou en cas de conflit avec les règles de priorité fixées par l'autorité publique.

TITRE 4

Dispositions communes

Art. 11

§ 1^{er}. Les arrêtés adoptés en vertu de la présente loi peuvent modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur.

§ 2. Les arrêtés visés au paragraphe 1^{er} cessent de produire leurs effets s'ils n'ont pas été confirmés par la loi dans les 12 mois de leur date d'entrée en vigueur. La confirmation rétroagit à cette date.

HOOFDSTUK 2

Regels inzake aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten

Art. 10

De Koning bepaalt, bij besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad:

1° de regels die aan de spoorwegondernemingen de toegang tot de stations, de onbemande stopplaatsen en passende locaties in de stations voor diensten in verband met kaartverkoop, op niet discriminerende wijze verlenen;

2° de regels die aan de spoorwegondernemingen de toegang tot de vaste installaties voor communicatie met de reizigers, zoals de perronschermen en de geluidsinstallaties, op niet discriminerende wijze verlenen;

3° de regels die aan de spoorwegondernemingen, op niet discriminerende wijze, toelaten aanwezig te zijn in het "traffic control" en in de seinposten van de infrastructuurbeheerder en die het mechanisme bepalen waarlangs de infrastructuurbeheerder, op niet discriminerende wijze, de prioriteiten uitvoert die door de spoorwegondernemingen met betrekking tot hun eigen treinen worden bepaald, tenzij in geval van redenen die verband houden met de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of in geval van conflict met de prioriteitsregels die door de overheid worden vastgesteld.

TITEL 4

Gemeenschappelijke bepalingen

Art. 11

§ 1. De besluiten die krachtens deze wet worden vastgesteld, kunnen de van kracht zijnde wettelijke bepalingen wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen.

§ 2. De besluiten bedoeld in paragraaf 1 houden op uitwerking te hebben indien zij niet bij wet zijn bekrachtigd binnen 12 maanden na de datum van hun inwerkingtreding. De bekrachtiging heeft terugwerkende kracht tot op deze datum.

§ 3. Les pouvoirs accordés au Roi par la présente disposition expirent le 1^{er} juin 2014. Après cette date, les arrêtés pris en vertu de ces pouvoirs ne peuvent être modifiés, complétés, remplacés ou abrogés que par une loi.

Donné à Bruxelles, le 11 juin 2013

ALBERT

PAR LE ROI:

La ministre de l'Intérieur,

Joëlle MILQUET

Le ministre des Entreprises publiques,

Jean-Pascal LABILLE

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Melchior WATHELET

§ 3. De bevoegdheden die door dit artikel aan de Koning worden opgedragen, vervallen op 1 juni 2014. Na deze datum kunnen de besluiten die krachtens deze bevoegdheden zijn genomen, alleen bij wet worden gewijzigd, aangevuld, vervangen of opgeheven.

Gegeven te Brussel, 11 juni 2013

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Binnenlandse Zaken,

Joëlle MILQUET

De minister van Overheidsbedrijven,

Jean-Pascal LABILLE

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Melchior WATHELET