

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

27 maart 2025

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van 21 maart 1991
betreffende de hervorming van sommige
economische overheidsbedrijven wat
de afbouw van de overheidsparticipatie
in de NMBS betreft**

(ingediend door
mevrouw Dorien Cuylaerts c.s.)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

27 mars 2025

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 21 mars 1991
relative à la réforme de certaines entreprises
publiques économiques en ce qui concerne
la réduction de la participation publique
dans la SNCB**

(déposée par
Mme Dorien Cuylaerts et consorts)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel beoogt de modernisering van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, door het kader te definiëren waarbinnen de overheidsparticipatie in de NMBS kan worden teruggebracht tot minimaal 50 % plus één aandeel.

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à actualiser la loi du 21 mars 1991 relative à la réforme de certaines entreprises publiques économiques en définissant le cadre dans lequel la participation publique dans la SNCB peut être ramenée à 50 % des actions plus une au minimum.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	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	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt de tekst over van het voorstel DOC 55 0762/001.

De federale overheid bezit 99 % van de aandelen van de NMBS. 1 % van de aandelen is in particuliere handen. Deze eigendomsstructuur is quasi ongewijzigd gebleven sinds de inwerkingtreding van de wet van 1991 tot hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, en dit in tegenstelling tot het eigenaarschap van de voornaamste andere overheidsbedrijven die onder deze wet ressorteren, met name bpost en Proximus.

Dit vrijwel volledige eigenaarschap van de overheid en de afwezigheid van commerciële partners in de bedrijfsvoering hebben in de voorbije decennia niet geleid tot sterke bedrijfsresultaten. Europese vergelijkingen van spoorbedrijven tonen dat de prestatievermogen van de NMBS laag is in verhouding tot de publieke subsidie. Het World Economic Forum Global Competitiveness Report plaatst België eerder laag op de Europese ladder inzake efficiëntie van de spoordiensten. De *railway performance index* (RPI) van de *Boston Consulting Group* bevestigt dit: terwijl ons spoorwezen sinds jaar en dag een van de duurste van Europa is, behoort het tot de slechtere middenmoot op vlak van gebruiksintensiteit (volume) en kwaliteit van de dienst (stiptheid, snelheid en ticketprijs). Deze trend laat zich niet vastpinnen op regeerperiodes of besparingsoperaties: gegevens sinds 2005 tonen dat België inzake uitgave van belastinggeld steeds verder de Europese leiding neemt, terwijl de performance ratio structureel daalt, óók in legislaturen waarin de subsidies verhoogd werden. Ter vergelijking: Nederland levert een betere dienst die per hoofd van de bevolking maar half zo veel belastinggeld kost.

De efficiëntie van het spoorbedrijf ligt dus te laag. Dit heeft minder te maken met de dagelijkse inzet van duizenden hardwerkende medewerkers dan met de functionering van de NMBS als geheel. Randfactoren als de relatief hoge infrastructuurvergoeding en lagere commerciële inkomsten in acht genomen, moet de efficiëntie van de NMBS drastisch omhoog. Daartoe is een traject van modernisering nodig dat de bedrijfsvoering afslankt, de processen vereenvoudigt en het leidinggevend kader versmalt. Syndicale én politieke belangen moeten naar de achtergrond ten gunste van het algemeen belang.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend le texte de la proposition DOC 55 0762/001.

L'autorité fédérale détient 99 % des actions de la SNCB. Un pour cent des actions sont aux mains de particuliers. Cette structure de propriété est demeurée quasi inchangée depuis l'entrée en vigueur de la loi de 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, et ce, à l'inverse de l'actionnariat des principales autres entreprises publiques relevant de la même loi, à savoir bpost et Proximus.

Cet actionnariat quasi entièrement public et l'absence de partenaires commerciaux dans la gestion de l'entreprise n'ont pas permis de réaliser de bons résultats d'exploitation au cours des décennies écoulées. Il ressort de comparaisons européennes entre entreprises ferroviaires que, par rapport aux subsides publics, les performances de la SNCB sont faibles. Le rapport du Forum économique mondial sur la compétitivité mondiale classe la Belgique plutôt dans le bas de l'échelle européenne en matière d'efficacité des services ferroviaires. L'indice de performances ferroviaire (*railway performance index* – RPI) du *Boston Consulting Group* le confirme: alors que notre rail est depuis longtemps l'un des plus chers d'Europe, il se situe dans la mauvaise moyenne en termes d'intensité d'utilisation (volume) et de qualité de service (ponctualité, rapidité et prix des billets). Cette tendance ne peut être reliée à certaines législatures ou opérations d'économie: des données depuis 2005 montrent que la Belgique se détache de plus en plus du peloton européen en termes de dépenses publiques, alors que le ratio de performance accuse une baisse structurelle, même pendant les législatures au cours desquelles les subsides ont été augmentés. À titre de comparaison, les Pays-Bas offrent un meilleur service qui ne coûte que la moitié des deniers publics par tête d'habitant.

L'efficacité de l'entreprise ferroviaire est donc trop faible. Cela tient moins au dévouement quotidien de milliers de collaborateurs durs à la tâche qu'au fonctionnement de la SNCB dans son ensemble. Compte tenu de facteurs connexes tels que la redevance d'infrastructure relativement élevée et les recettes commerciales en baisse, il s'agit d'améliorer de manière drastique l'efficacité de la SNCB. À cet effet, il s'indique de suivre un trajet de modernisation qui réduise la direction de l'entreprise, simplifie les processus et dégraisse le cadre dirigeant. L'intérêt général doit l'emporter sur les intérêts tant

De implementatie van het vierde spoorwegpakket zal de nood aan sterkere bedrijfsresultaten enkel doen groeien.

Een noodzakelijke voorwaarde daartoe is niet alleen voldoende draagvlak bij het beleid, maar ook de aanwezigheid van actoren binnen het bedrijf die het veranderingstraject mee gestalte geven en uitdragen. De praktijk bij andere overheidsbedrijven toont dat de afbouw van het overheidsaandeel een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan dergelijke transitie. De intrede van private partners die inhoudelijke expertise en klantgerichte ingesteldheid binnenbrengen en die onbevungen het interne functioneren in vraag stellen, heeft ertoe geleid dat zowel bpost als Proximus (eveneens een kapitaalintensieve netwerkindustrie) zich omgevormd hebben van een traditionele verlieslatende monopolist naar een winstgevend overheidsbedrijf in een concurrentiële omgeving. Dit wetsvoorstel wil daarom een wettelijk kader creëren dat de regering toelaat het huidige overheidsaandeel van 99 % te verlagen en ruimte te creëren voor een versterking van het reeds bestaande private aandeelhouderschap.

Private aandelen zijn de NMBS niet vreemd. Integendeel, de oprichting van de NMBS zelf in 1926 ging rechtstreeks gepaard met de grootschalig verkoop van overheidsaandelen in de nationale spoorwegen. Deze ingreep moest een antwoord bieden aan financiële moeilijkheden in het vroege interbellum. Privaat aandeelhouderschap is dus eigen aan de geschiedenis van de NMBS en zelfs haar voornaamste ontstaansreden. Tot op vandaag is een heel klein deel van de aandelen in private handen. Een nieuwe verkoop van overheidsaandeel zou niet gedreven worden vanuit de overheidsfinanciën, maar ter wille van de functionering van de onderneming zelf en daardoor ook indirect van de reiziger.

Het spoorwezen is van bijzonder belang voor de mobiliteit en de economie. Het spoornet kan bovendien beschouwd worden als kritieke infrastructuur. Daarom wordt infrastructuurbeheerder Infrabel in dit wetsvoorstel buiten beschouwing gelaten: de eigendom van het spoorwegennetwerk komt exclusief toe aan de gemeenschap. Ook binnen de NMBS is het in dit stadium belangrijk dat de overheid zich het laatste woord voorbehoudt. Verkoop van overheidsaandelen kan daarom volgens dit voorstel slechts plaatsvinden tot op niveau van de helft +1 van de aandelen. Zo gaat de commercialisering van de NMBS niet ten koste van andere maatschappelijke belangen.

syndicaux que politiques. La mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire ne fera qu'accroître le besoin de meilleurs résultats d'exploitation.

Pour cela, il faut impérativement que la politique recueille une adhésion suffisante, mais aussi que soient présents, au sein de l'entreprise, des acteurs qui contribuent à façonner et à porter le processus de changement. La pratique d'autres entreprises publiques indique que la diminution de la part de l'État peut grandement contribuer à cette transition. L'entrée de partenaires privés ayant apporté une expertise intrinsèque ainsi qu'une approche orientée sur le client, et ayant mis en question leur fonctionnement interne, sans parti pris, a permis de transformer bpost et Proximus (qui est également une industrie de réseau nécessitant des capitaux importants), et a permis à ces entreprises monopolistiques traditionnelles déficitaires de devenir des entreprises publiques bénéficiaires dans un environnement compétitif. La présente proposition de loi entend dès lors créer un cadre légal permettant au gouvernement de réduire la part de l'État, aujourd'hui de 99 %, et d'étendre les possibilités de renforcer l'actionnariat privé déjà présent.

À la SNCB, l'actionnariat privé n'est pas une nouveauté. Au contraire: la création de la SNCB en 1926 s'est d'emblée accompagnée de la vente, à large échelle, d'actions publiques dans les chemins de fer nationaux. Cette mesure devait répondre aux difficultés financières du début de l'entre-deux-guerres. L'actionnariat privé fait donc partie intégrante de l'histoire de la SNCB et constitue même sa principale raison d'être. Aujourd'hui encore, une toute petite partie des actions est détenue par des propriétaires privés. Une nouvelle vente d'actions publiques ne serait pas motivée par les finances publiques, mais bien par le souhait d'assurer le bon fonctionnement de l'entreprise et, partant, aussi, indirectement, le service au voyageur.

Le rail revêt une importance particulière pour la mobilité et l'économie. Le réseau ferroviaire peut en outre être considéré comme une infrastructure critique. C'est pourquoi Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure, n'est pas visé par la présente proposition de loi: le réseau ferroviaire appartient exclusivement à la collectivité. Mais même à la SNCB, il importe, à ce stade, que les pouvoirs publics se réservent le dernier mot. Aussi la présente proposition prévoit-elle que la vente d'actions publiques sera limitée, l'État devant conserver la moitié des actions +1. La commercialisation de la SNCB ne s'opérera dès lors pas au détriment d'autres intérêts présents dans la société.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikels 2 tot 4

De wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bepaalt in artikel 39, § 1, derde lid, dat de Staat haar aandelen slechts kan overdragen aan overheden in de zin van artikel 42 van voornoemde wet. Met het oog op het partnerschap van de NMBS wordt, zoals dat voorheen bij de strategische consolidaties van het toenmalige Belgacom en De Post is gebeurd, in artikelen 2 tot 4 de mogelijkheid geopend van een overdracht aan één of meer Belgische of buitenlandse rechtspersonen, van publiek of privaat recht.

In het licht van deze machtiging is het logisch dat artikel 39, § 1, derde lid, van voornoemde wet niet langer van toepassing is op de NMBS. De ruimere machtiging ingevoerd door dit artikel omvat immers de mogelijkheid van overdracht aan Belgische rechtspersonen, van publiek of privaat recht, waaronder eveneens de overheden in de zin van artikel 42 van voornoemde wet vallen.

Voorts wordt in afwijking van artikel 39, § 5, van voornoemde wet bepaald dat de overheid ten allen tijde een meerderheid van het kapitaal in de NMBS dient te behouden én een gegarandeerde meerderheid van stemmen en mandaten verkrijgt.

Er wordt ook afgeweken van de vereiste om aandelen eerst aan te bieden aan andere overheden of het personeel, zoals vooropgesteld in artikel 40, § 2 en § 3, van voornoemde wet.

Conform de beslissing van de Ministerraad zal de intrede van een privépartner gebeuren via kapitaalverhoging, daar het partnerschap mede tot doelstelling heeft de financiële sterkte van de NMBS te schragen.

Artikel 5

Dit artikel voorziet de mogelijkheid van een partnerschap via een kapitaalverhoging. Om elke rechtsonzekerheid aangaande de intrede van de strategische partner(s) weg te nemen, wordt mogelijkheid geboden om een kapitaalverhoging te realiseren in afwijking van artikel 40 en de daarin vastgelegde voorkeurrechten alsook van de voorkeurrechten geregeld in het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen.

Wij hebben er voorts uitdrukkelijk voor gekozen niet te voorzien in de mogelijkheid het kapitaal te verhogen via de uitgifte van warrants. Dat financieel instrument geeft iemand het recht om vóór of op een bepaalde

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Articles 2 à 4

La loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques prévoit dans l'article 39, § 1^{er}, alinéa 3, que l'État ne peut transférer ses actions à des pouvoirs publics au sens de l'article 42 de la loi précitée. En vue du partenariat de la SNCB, tel que cela s'est produit lors de la consolidation stratégique de Belgacom et de La Poste, la possibilité d'un transfert à une seule ou plusieurs personnes morales belges ou étrangères, de droit public ou privé, est ouverte par les articles 2 à 4.

À la lumière de cette autorisation, il est logique que l'article 39, § 1^{er}, alinéa 3, de la loi précitée ne s'applique plus à la SNCB. L'autorisation plus large introduite par cet article comprend en effet la possibilité de transfert à des personnes morales belges, de droit public ou privé, dont relèvent également les pouvoirs publics au sens de l'article 42.

Il est en outre prévu, par dérogation à l'article 39, § 5, de la loi précitée, que l'État doit en permanence détenir une majorité du capital de la SNCB, et qu'il obtient une majorité garantie des voix et mandats.

Il est également dérogé à la condition selon laquelle les actions doivent être offertes par préférence aux autres autorités publiques ou au personnel, prévue à l'article 40, § 2 et § 3, de la loi précitée.

Conformément à la décision du Conseil des ministres, l'arrivée d'un partenaire privé se fera sous la forme d'une augmentation de capital, étant donné que le partenariat vise en partie à renforcer la solidité financière de la SNCB.

Article 5

Cet article prévoit la possibilité d'un partenariat sous la forme d'une augmentation de capital. Pour prévenir toute insécurité juridique concernant l'arrivée du (des) partenaire(s) stratégique(s), cet article crée la possibilité de réaliser une augmentation de capital, par dérogation à l'article 40 et aux droits préférentiels qui y sont énoncés, ainsi qu'aux droits préférentiels réglés dans le Code des sociétés et des associations.

Nous avons par ailleurs expressément choisi de ne pas prévoir la possibilité de procéder à une augmentation de capital par l'émission de warrants. Cet instrument financier confère à son détenteur le droit d'acheter ou

datum effecten te kopen dan wel te verkopen tegen een vooraf vastgestelde prijs. Het is een optie omdat het de houder een recht van kopen geeft, maar niet de plicht om te kopen. Het moet echter de bedoeling zijn om enkel onderhandelingen te voeren met partijen die, na de gebruikelijke audits, bereid zijn ook effectief onmiddellijk hun intrede in de NMBS te doen.

Voorts wordt enkel een partnerschap beoogd met rechtspersonen waarvan meerderheid van de aandelen gehouden wordt binnen de Europese Economische Ruimte en/of de Europese Vrijhandelsassociatie. Doorverkoop uit tweede hand aan buiten-Europese spelers kan vermeden worden wanneer de regering bij de eerste verkoop als voorwaarde een aandeelhoudersovereenkomst vooropstelt waarin de mogelijkheden tot doorverkoop beperkt worden. Het sluiten van aandeelhoudersovereenkomsten wordt uitdrukkelijk voorzien in artikel 5.

Artikel 6

Artikel 6 creëert een duidelijke grondslag voor het afsluiten van een aandeelhoudersovereenkomst met de nieuwe partner(s) in de NMBS. Bij de onderhandeling en het sluiten van deze overeenkomst zal de Staat vertegenwoordigd worden door de minister bevoegd voor de NMBS. Deze overeenkomst zal inzonderheid de vertegenwoordiging van de aandeelhouders die de overeenkomst ondertekenen bij de bestuursorganen regelen alsook de bijzondere meerderheden voor het aannemen van bepaalde strategische beslissingen.

Artikel 7

Dit artikel regelt de inwerkingtreding.

Dorien Cuylaerts (N-VA)
Lieve Truymen (N-VA)
Wouter Raskin (N-VA)

de vendre, avant ou à une certaine date, des valeurs mobilières à un prix prédéfini. C'est une option dès lors qu'il confère à son détenteur le droit, mais pas l'obligation d'acheter ou de vendre. L'objectif doit toutefois être de ne mener des négociations qu'avec des parties qui, au terme des audits habituels, sont disposées à faire immédiatement leur entrée dans la SNCB.

Par ailleurs, seul est visé un partenariat avec des personnes morales dont la majorité des actions est détenue au sein de l'Espace économique européen et/ou de l'Association européenne de libre-échange. La revente de seconde main à des acteurs extra-européens peut être évitée si le gouvernement, lors de la première vente, fixe comme condition la conclusion d'une convention d'actionnaires réduisant les possibilités de revente. La conclusion de conventions d'actionnaires est explicitement prévue à l'article 5.

Article 6

L'article 6 crée un fondement clair pour la conclusion d'une convention d'actionnaires avec le(s) nouveau(x) partenaire(s) de la SNCB. Lors des négociations et de la conclusion de cette convention, l'État sera représenté par le ministre ayant la SNCB dans ses attributions. Cette convention règlera notamment la représentation des actionnaires qui signent la convention dans les organes de gestion ainsi que les majorités spéciales pour l'adoption de certaines décisions stratégiques.

Article 7

Cet article règle l'entrée en vigueur.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In titel V van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, wordt een hoofdstuk VII ingevoegd luidende “Hoofdstuk VII. Aandelen uitgegeven door de NMBS”.

Art. 3

In hoofdstuk VII, ingevoegd bij artikel 2, wordt een artikel 168*bis* ingevoegd, luidende:

“Art. 168*bis*. § 1. Artikel 39, § 1, derde lid, en § 5, en artikel 40, §§ 2 en 3, zijn niet van toepassing op de NMBS.

§ 2. Geen enkele verrichting kan tot gevolg hebben dat de rechtstreekse deelneming van de overheid, zoals bepaald door artikel 42, in het kapitaal van de NMBS daalt beneden 50 % van de aandelen plus één aandeel.

§ 3. De effecten in het bezit van de overheid geven, tezamen, van rechtswege recht op meer dan 50 % van de stemmen en mandaten in alle organen van het autonome overheidsbedrijf. De stemrechten en mandaten van de andere aandeelhouders worden *pro rata* verminderd.”

Art. 4

De Staat mag een deel van de aandelen die zij in het kapitaal van de NMBS bezit overdragen aan één of meer binnenlandse of buitenlandse rechtspersonen, van publiek of privaat recht, aangewezen door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, en tegen de door Hem bepaalde voorwaarden.

Art. 5

§ 1. Met het oog op de intrede van één of meer binnenlandse of buitenlandse rechtspersonen van publiek of privaat recht, kan de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, tegen de door Hem bepaalde voorwaarden, de NMBS toelaten om nieuwe

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans le titre V de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, il est inséré un chapitre VII intitulé “Chapitre VII. Actions émises par la SNCB”.

Art. 3

Dans le chapitre VII, inséré par l'article 2, il est inséré un article 168*bis* rédigé comme suit:

“Art. 168*bis*. § 1^{er}. L'article 39, § 1^{er}, alinéa 3, et § 5, et l'article 40, §§ 2 et 3, ne s'appliquent pas à la SNCB.

§ 2. Aucune opération ne peut avoir pour conséquence que la participation directe des autorités publiques, telles que définies par l'article 42, dans le capital de la SNCB descend en dessous de 50 % des actions plus une action.

§ 3. Les titres détenus par les autorités publiques donnent droit, dans leur ensemble, de plein droit à plus de 50 % des voix et des mandats dans tous les organes de l'entreprise publique autonome. Les droits de vote et mandats des autres actionnaires sont réduits proportionnellement.”

Art. 4

L'État peut céder une partie des actions qu'il détient dans le capital de la SNCB à une seule ou plusieurs personnes morales belges ou étrangères, de droit public ou privé, désignée par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres et aux conditions qu'il définit.

Art. 5

§ 1^{er}. En vue de l'entrée d'une ou de plusieurs personnes morales belges ou étrangères, de droit public ou privé, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, aux conditions qu'il définit, autoriser la SNCB à émettre des nouvelles actions ordinaires ou

gewone aandelen of converteerbare obligaties uit te geven zonder dat de inschrijving op deze effecten is onderworpen aan artikel 40, §§ 2 en 3, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, of aan artikelen 7:188 tot 7:194 van het Wetboek van vennootschappen.

§ 2. Onder de buitenlandse rechtspersonen bedoeld in paragraaf 1 wordt begrepen: de rechtspersonen waarvan de meerderheid van aandelen rechtstreeks of onrechtstreeks gehouden wordt binnen de Europese Economische Ruimte en/of de Europese Vrijhandelsassociatie.

Art. 6

De Staat kan aandeelhoudersovereenkomsten sluiten met andere aandeelhouders van de NMBS. De instemming van de Staat met een aandeelhoudersovereenkomst vereist de goedkeuring bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Deze overeenkomsten kunnen inzonderheid de hierna volgende aangelegenheden regelen:

1° de vertegenwoordiging van de aandeelhouders binnen de bestuursorganen van de NMBS;

2° het vaststellen van bijzondere meerderheden voor het nemen van bepaalde strategische beslissingen;

3° het vaststellen van een wederzijds voorkooprecht op de aandelen of deelbewijzen van de NMBS of van de betrokken vennootschap of vereniging evenals andere beperkingen op de verhandelbaarheid van effecten.

Art. 7

Deze wet treedt in werking de dag waarop deze wet in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt en ten vroegste op 1 januari 2026.

21 januari 2025

Dorien Cuylaerts (N-VA)
Lieve Truymen (N-VA)
Wouter Raskin (N-VA)

des obligations convertibles en actions sans que la souscription de ces titres ne soit soumise aux articles 40, § 2 et § 3, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ou aux articles 7:188 à 7:194 du Code des Sociétés.

§ 2. Par personnes morales étrangères visées au paragraphe 1^{er}, on entend les personnes morales dont la majorité des actions est détenue directement ou indirectement au sein de l'Espace économique européen et/ou de l'Association européenne de libre-échange.

Art. 6

L'État peut conclure des conventions d'actionnaires avec d'autres actionnaires de la SNCB. L'accord de l'État à une convention d'actionnaires requiert l'approbation par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Ces conventions peuvent notamment régler les éléments suivants:

1° la représentation des actionnaires au sein des organes de gestion de la SNCB;

2° la fixation de majorités spéciales pour l'adoption de certaines décisions stratégiques;

3° la fixation d'un droit de préemption réciproque portant sur les actions ou parts de la SNCB ou de la société ou association en question ainsi que d'autres restrictions à la négociabilité des titres.

Art. 7

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge* et au plus tôt le 1^{er} janvier 2026.

21 janvier 2025