

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 avril 2021

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 23 juillet 1926
relative à la SNCB et
au personnel des Chemins de fer belges
en ce qui concerne
le patrimoine ferroviaire**

(déposée par M. Tomas Roggeman et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 april 2021

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet
van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en
het personeel van de Belgische Spoorwegen,
wat de leegstandsbestrijding
van het spoorpatrimonium betreft**

(ingediend door de heer Tomas Roggeman c.s.)

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à prévoir la possibilité d'appliquer également les taxes locales d'occupation, d'abandon et de délabrement au patrimoine immobilier de la SNCB. La SNCB reste assimilée à l'État sur le plan fiscal, mais la proposition introduit une exception pour les sanctions communales qui visent l'inoccupation, l'abandon ou le délabrement d'immeubles lui appartenant. L'objectif est de permettre aux pouvoirs locaux d'attirer l'attention de la SNCB sur l'état de ses propriétés locales et sur la responsabilité qui lui incombe en termes d'entretien et à l'égard du domaine public. La SNCB pourra ainsi être traitée par les pouvoirs locaux comme n'importe quelle autre entreprise.

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel wil de toepassing van lokale leegstands-, verwaarlozings- en verkrottingstaksen ook mogelijk maken op het onroerend patrimonium van NMBS. De fiscale gelijkstelling van de NMBS met de staat wordt behouden, maar een uitzondering wordt ingevoegd voor gemeentelijke sancties die leegstand, verwaarlozing of verkrotting van NMBS-vastgoed viseren. Het doel is om toe te laten dat lokale besturen de NMBS wijzen op de toestand van hun lokale eigendommen en op haar verantwoordelijkheid ten aanzien van het onderhoud en ten aanzien van het openbaar domein. Op deze manier kan de NMBS door lokale besturen op gelijke voet behandeld worden als eender welk ander bedrijf.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La Société nationale des chemins de fer belges est propriétaire d'un patrimoine immobilier aussi vaste que diversifié comprenant entre autres des bâtiments de gare, des ateliers, des hangars, des bâtiments de parking, des bâtiments techniques, des logements, des immeubles de bureaux et des terrains non bâtis. Comme toute autre entreprise, la SNCB doit aussi constamment évoluer et innover en ce qui concerne ses services. C'est notamment pour cette raison que certaines activités physiques ont été délocalisées, réduites ou numérisées. Cette évolution a un impact évident sur l'utilisation des biens immobiliers. La SNCB n'exploite ainsi plus d'hôtels des chemins de fer, si bien que ces bâtiments ont été désaffectés. Le réaménagement des ateliers ou la suppression progressive des services physiques aux guichets a également eu des répercussions sur l'utilisation des sites industriels ou des gares.

Une importante partie du patrimoine immobilier de la SNCB n'est ainsi plus utilisée. D'après les inventaires des biens immobiliers réalisés au printemps 2020, 218 bâtiments de la SNCB étaient inoccupés. En outre, la SNCB possédait à ce moment 116 bâtiments de gare désaffectés (question écrite n° 55/228 du 25 janvier 2021). Si la SNCB met certains de ses bâtiments en vente via son site internet, le nombre d'immeubles mis en vente ne représente cependant qu'une fraction de la totalité des bâtiments inutilisés. Il ressort en outre de la réponse à la question écrite précitée que certains bâtiments vides ne sont délibérément pas mis en vente ou mis à disposition pour la constitution d'un droit réel. Au contraire, ils sont "conservés pour un usage public". Par conséquent, des dizaines voire des centaines de bâtiments appartenant à la SNCB restent vides durant des années voire des décennies sans être vendus, utilisés, réaffectés ni même entretenus de façon élémentaire. Bien que la SNCB soit une entreprise publique autonome, on ne peut malheureusement pas en conclure que sa politique immobilière est exemplaire.

Cette situation conduit à une dégradation du patrimoine inoccupé ou inutilisé. Les immeubles inoccupés et leur manque d'entretien nuisent cependant aussi à l'image globale des rues de nombreuses villes et communes. C'est d'autant plus vrai pour des pans entiers du patrimoine immobilier inoccupé de la SNCB. Les gares, en particulier, sont souvent des infrastructures emblématiques qui occupent une position centrale dans un lieu par définition facilement accessible. Par conséquent, leur inoccupation et leur délabrement ont un impact négatif

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen is eigenaar een vastgoedpatrimonium dat even omvangrijk als divers is. Tot het NMBS-patrimonium behoren onder andere stationsgebouwen, werkplaatsen, hangars, parkeergebouwen, technische gebouwen, woningen, kantoorgebouwen en onbebouwde gronden. Zoals elke onderneming moet ook de NMBS constant evolueren en haar dienstverlening innoveren. Mede daardoor heeft men in de afgelopen decennia bepaalde fysieke activiteiten verplaatst, afgebouwd of gedigitaliseerd. Deze ontwikkeling heeft een evidente weerslag op het vastgoedgebruik. Zo baadt de NMBS niet langer spoorhotels uit, waardoor deze panden in onbruik raakten. Ook de herschikking van werkplaatsen of de afbouw van fysieke dienstverlening aan loketten heeft haar gevolgen voor de benutting van industriële sites of stations.

Dit heeft tot gevolg gehad dat een aanzienlijk deel van het vastgoedpatrimonium van NMBS niet langer benut wordt. Volgens de vastgoedinventarissen uit het voorjaar van 2020 stonden op dat moment 218 NMBS-gebouwen leeg. Daarnaast bezat NMBS 116 in onbruik geraakte stationsgebouwen (schriftelijke vraag K55/228 van 25 januari 2021). NMBS voert een afstootbeleid waarbij gebouwen te koop aangeboden worden via haar website. Het aantal aangeboden panden vertegenwoordigt evenwel een fractie van het totaal aan onbenutte gebouwen. Uit het antwoord op bovenvermelde schriftelijke vraag, blijkt bovendien dat sommige leegstaande gebouwen doelbewust niet te koop aangeboden worden of ter beschikking gesteld voor vestiging van een zakelijk recht: zij worden integendeel "bewaard voor openbaar nut". Het resultaat is dat tientallen tot honderden gebouwen in eigendom van NMBS meerdere opeenvolgende jaren en zelfs decennia leeg blijven staan zonder verkoop, gebruik, herbestemming of zelfs elementair onderhoud. Hoewel de NMBS een autonoom overheidsbedrijf is, kan men spijtig genoeg niet concluderen dat haar vastgoedbeleid tot voorbeeld strekt.

Deze toestand werkt verloedering in de hand van het leegstaande of ongebruikte patrimonium zelf. Leegstand en gebrek aan onderhoud gaan echter ook ten koste van het ruimere straatbeeld van tal van steden en gemeenten. Dit geldt des te meer voor aanzienlijke delen van het leegstaande NMBS-vastgoed. Stationsgebouwen in het bijzonder zijn vaak iconische infrastructuren die een centrale plaats innemen op een per definitie goed toegankelijke locatie. Daardoor heeft leegstand en verloedering meteen een negatieve impact op de ruime

immédiat sur le voisinage. C'est précisément en raison de l'impact des immeubles inoccupés et délabrés sur le voisinage que de nombreuses administrations locales mènent une politique active de lutte contre ce phénomène. Les Régions flamande, wallonne et bruxelloise ont élaboré un cadre décretaal qui vise à lutter activement contre l'inoccupation des logements, des locaux industriels et autres bâtiments vacants et à la sanctionner. Ce sont souvent les administrations communales qui luttent contre l'inoccupation et la vétusté des immeubles. En Région flamande, les administrations locales ont même les coudées franches en matière de politique de lutte contre l'inoccupation et jouent donc un rôle majeur dans la lutte contre les maisons, bâtiments et autres locaux industriels de petite taille inoccupés. Dans la lutte contre l'abandon et le délabrement des grands sites industriels, c'est la Région flamande elle-même qui joue ce rôle.

La SNCB et son patrimoine inoccupé et/ou abandonné ont cependant été entièrement soustraits à la politique locale. L'article 14 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges dispose que "la SNCB est assimilée à l'État" sur le plan fiscal et qu'elle est en outre "exempte de tous impôts et taxes quelconques (sic) au profit des provinces et des communes". Cela signifie que les taxes communales destinées à lutter contre l'inoccupation et le délabrement ne peuvent pas être appliquées au patrimoine de la SNCB. Alors que la plupart des villes et communes sanctionnent les propriétaires d'immeubles inoccupés situés sur leur territoire, elles n'ont pas cette possibilité vis-à-vis de la SNCB, qui possède pourtant un nombre considérable d'immeubles inoccupés. Les villes et communes qui sanctionnent leurs propres résidents parce qu'ils laissent leurs biens immobiliers se délabrer ne peuvent donc pas appliquer ces règles de la même manière à la SNCB.

La présente proposition de loi vise à remédier à cette situation en prévoyant la possibilité d'appliquer également les taxes locales d'inoccupation, d'abandon et de délabrement au patrimoine immobilier de la SNCB. La SNCB reste assimilée sur le plan fiscal à l'État, mais la proposition introduit une exception pour les sanctions communales qui visent l'inoccupation, l'abandon ou le délabrement d'immeubles lui appartenant. L'objectif de cette modification législative est de permettre aux pouvoirs locaux d'attirer l'attention de la SNCB sur l'état de ses propriétés locales et sur la responsabilité qui lui incombe en termes d'entretien et à l'égard du domaine public. La SNCB pourra ainsi être traitée par les pouvoirs locaux comme n'importe quelle autre entreprise. Les villes et communes qui mènent une politique énergique en matière d'inoccupation et d'abandon à l'égard de leurs propres résidents pourront désormais faire de même à l'égard de la SNCB et de ses nombreuses

omliggende buurt. Precies omwille van de impact van leegstand en verloedering op de omgeving, voeren tal van lokale besturen een actief beleid ter bestrijding daarvan. Zowel het Vlaamse, Waalse als Brusselse Gewest hebben een decretaal kader uitgewerkt dat leegstand van woningen, industriële panden en overige gebouwen actief wil bestrijden en sanctioneren. Vaak zijn het de stads- en gemeentebesturen die de strijd tegen leegstand en verloedering voeren. In het Vlaams Gewest kunnen de lokale besturen zelfs volledig ontvoegd worden voor het leegstandsbeleid en dus zelf de op hun grondgebied regierol opnemen in de strijd tegen leegstand van woningen, gebouwen en kleinere industriële panden. Voor bestrijding van leegstand en verwaarlozing van grotere bedrijfsruimten neemt het Vlaams gewest zelf een rol op.

De NMBS en haar leegstaande en/of verwaarloosde patrimonium zijn evenwel volledig aan het lokaal beleid onttrokken. Artikel 14 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen, stelt dat "NMBS met de Staat gelijkgesteld [wordt]" op fiscaal vlak, en dat de NMBS bovendien "vrijgesteld [is] van alle belastingen en taxes (sic) ten bate van provinciën en gemeenten". Dit betekent dat de gemeentelijke heffingen ter bestrijding van leegstand en verkrotting niet toegepast kunnen worden op het patrimonium van NMBS. Waar de meeste steden en gemeenten eigenaars van leegstaande panden op hun grondgebied sanctioneren en op hun verantwoordelijkheid wijzen, is dit niet mogelijk ten aanzien van de NMBS, die nochtans een aanzienlijk aantal leegstaande gebouwen bezit. Steden en gemeenten die hun eigen inwoners sanctioneren voor de verwaarlozing van hun vastgoed, kunnen deze regels dus niet op gelijke voet toepassen op de NMBS.

Onderhavig voorstel wil dit corrigeren door de toepassing van lokale leegstands-, verwaarlozings- en verkrottingstaksen ook mogelijk maken op het onroerend patrimonium van NMBS. De fiscale gelijkstelling van de NMBS met de staat wordt behouden, maar een uitzondering wordt ingevoegd voor gemeentelijke sancties die leegstand, verwaarlozing of verkrotting van NMBS-vastgoed viseren. Het doel van deze wetswijziging is om toe te laten dat lokale besturen de NMBS wijzen op de toestand van hun lokale eigendommen en op haar verantwoordelijkheid ten aanzien van het onderhoud en ten aanzien van het openbaar domein. Op deze manier kan de NMBS door lokale besturen op gelijke voet behandeld worden als eender welk ander bedrijf. Stads- en gemeentebesturen die een krachtadig leegstands- en verwaarlozingsbeleid voeren ten aanzien van hun eigen inwoners, kunnen dit voortaan ook doen ten aanzien van de NMBS met haar talrijke vastgoed. Idealiter kan

propriétés immobilières. Il faut espérer que cela incitera l'entreprise publique autonome à mener une politique immobilière plus proactive en cédant ou en réaffectant les bâtiments inoccupés et les terrains à l'abandon, ce qui est à la fois dans l'intérêt de l'espace public et de la politique immobilière de la SNCB elle-même. L'objectif de la présente proposition de loi n'est pas d'organiser un transfert financier à partir de la SNCB vers les communes. En effet, si cette modification législative atteint son but, la SNCB se comportera désormais en bon père de famille à l'égard de ses immeubles inoccupés - elle peut choisir de s'en défaire, de les réutiliser ou de les entretenir –, ce qui est déjà exigé à l'heure actuelle de la part des citoyens et des autres entreprises. Si elle prend ses responsabilités, la SNCB ne se verra donc pas infliger de taxes du chef d'inoccupation, d'abandon ou de délabrement.

die het autonome overheidsbedrijf aansporen tot een proactiever vastgoedbeleid, het afstoten of herbestemmen van leegstaande gebouwen en verwaarloosde gronden, ten bate van zowel de openbare ruimte als van het vastgoedbeleid van de NMBS zelf. Het is niet het doel van dit wetsvoorstel om financiële stromen te organiseren van de NMBS naar de gemeenten. Immers, indien de beoogde wetswijziging haar doel verwezenlijkt, zal de NMBS voortaan inderdaad haar leegstaande patrimonium als een goede huisvader afstoten, herbenutten of onderhouden, zoals dat ook van onze burgers en andere ondernemingen wordt verwacht. Door haar verantwoordelijkheid op te nemen zal het bedrijf bijgevolg door geen enkele heffing op leegstand, verwaarlozing of verkrotting getroffen kunnen worden.

Tomas ROGEMAN (N-VA)
Theo FRANCKEN (N-VA)
Yngvild INGELS (N-VA)
Björn ANSEEUW (N-VA)
Christoph D'HAESE (N-VA)
Anneleen VAN BOSSUYT (N-VA)
Sigrid GOETHALS (N-VA)

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

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

Art. 2

Dans l'article 14 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, inséré par la loi du 1^{er} août 1960 et modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 11 décembre 2013, l'alinéa 2, abrogé par l'arrêté royal du 18 octobre 2004, est rétabli dans la rédaction suivante:

“L'exemption visée à l'alinéa 1^{er} ne s'applique pas aux impôts et taxes au profit des communes découlant de l'inoccupation, de l'abandon ou du délabrement de son patrimoine immobilier.”

11 mars 2021

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

In artikel 14 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen, ingevoegd bij de wet van 1 augustus 1960 en laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 11 december 2013, wordt het tweede lid, opgeheven bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004, hersteld in de volgende lezing:

“De in het eerste lid bedoelde vrijstelling is niet van toepassing op de belastingen en taksen ten bate van gemeenten voortvloeiend uit de leegstand, verwaarlozing of verkrotting van haar onroerend patrimonium.”

11 maart 2021

Tomas ROGEMAN (N-VA)
 Theo FRANCKEN (N-VA)
 Yngvild INGELS (N-VA)
 Björn ANSEEUW (N-VA)
 Christoph D'HAESE (N-VA)
 Anneleen VAN BOSSUYT (N-VA)
 Sigrid GOETHALS (N-VA)