

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 juillet 2006

PROJET DE LOI
relatif à l'utilisation de
l'infrastructure ferroviaire

SOMMAIRE

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	4
3. Avant-projet	38
4. Avis du Conseil d'État	46
5. Projet de loi	55

DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 80 VAN DE GRONDWET.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 juli 2006

WETSONTWERP
betreffende het gebruik van
de spoorweginfrastructuur

INHOUD

1. Samenvatting	3
2. Memorie van toelichting	4
3. Voorontwerp	38
4. Advies van de Raad van State	46
5. Wetsontwerp	55

LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE
80 DE LA CONSTITUTION.

Le Gouvernement a déposé ce projet de loi le 17 juillet 2006.

Le «bon à tirer» a été reçu à la Chambre le 28 juillet 2006.

De Regering heeft dit wetsontwerp op 17 juli 2006 ingediend.

De «goedkeuring tot drukken» werd op 28 juli 2006 door de Kamer ontvangen.

<i>cdH</i>	: <i>Centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	: <i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	: <i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	: <i>Front National</i>
<i>MR</i>	: <i>Mouvement Réformateur</i>
<i>N-VA</i>	: <i>Nieuw - Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	: <i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a - spirit</i>	: <i>Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.</i>
<i>Vlaams Belang</i>	: <i>Vlaams Belang</i>
<i>VLD</i>	: <i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT :</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

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*

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

Le projet de loi tend à abroger et remplacer l'arrêté royal du 12 mars 2003, relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, et ses modifications ultérieures, afin de transposer des dispositions du premier paquet ferroviaire qui ne l'avaient pas été malgré leur utilité dans l'ordre juridique belge ou dans le but d'améliorer, sur la base des pratiques constatées, la transposition et la compréhension de certains articles.

Il confie également des missions plus étendues à l'organe de contrôle, qui sera amené, par l'adoption du troisième paquet ferroviaire, à intervenir dans des domaines grandissants. La pratique a de plus révélé que les missions de traitement des plaintes initialement confiées au Conseil de la concurrence outrepassaient le domaine de compétence de ce dernier. Il s'est avéré plus efficace de confier toutes les tâches de régulation économique, qu'il s'agisse du contrôle ou du traitement des plaintes, à une seule et même entité spécialisée, en l'occurrence, l'organe de contrôle.

Par cette loi, enfin, la transposition de la directive 2004/49/CE, précitée, sera complètement réalisée. Ainsi, les dispositions relatives à la licence ferroviaire sont révisées dans le sens d'une simplification des conditions en matière de capacité professionnelle. En effet, les exigences posées par le premier paquet ferroviaire relatives à la qualification du personnel opérationnel et à la sécurité du matériel roulant sont désormais couvertes par la certification en matière de sécurité.

De même, à côté de l'extension des missions de l'organe de contrôle en matière économique, notamment pour garantir l'accès au réseau, cet organe se voit retirer la mission relative au certificat de sécurité, à l'application et au contrôle des normes et règles de sécurité, mission dorénavant dévolue à l'autorité de sécurité sur la base du projet de loi relatif à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Etant donné que la directive devait être transposée en droit belge pour le 30 avril 2006, l'urgence est demandée au Parlement sur la base de l'article 80 de la Constitution.

SAMENVATTING

Het wetsontwerp beoogt het koninklijk besluit van 12 maart 2003, betreffende de gebruiksvoorwaarden van de spoorweginfrastructuur en zijn latere wijzigingen, op te heffen en te vervangen. Dit is nodig om bepalingen van het eerste spoorwegpakket, die ondanks hun nut in de Belgische juridische orde niet waren omgezet, om te zetten of om op basis van de vastgestelde praktijken, de omzetting en de duidelijkheid van sommige artikelen te verbeteren.

Het vertrouwt ook meer uitgebreide opdrachten aan het toezichthoudende orgaan toe, dat, door het aannemen van het derde spoorwegpakket, bijkomende bevoegdheden zal krijgen. Bovendien heeft de praktijk getoond dat de opdrachten van klachtenafhandeling die oorspronkelijk aan de Raad voor de Mededinging waren toevertrouwd, het bevoegdheidsdomein van die Raad overschreden. Het bleek doeltreffender te zijn om al de taken van economische regulering (de controle of de afhandeling van de klachten) aan een unieke gespecialiseerde entiteit toe te vertrouwen, en in dit geval, aan het toezichthoudende orgaan.

Dankzij deze wet wordt de omzetting van de voornoemde richtlijn 2004/49/EG volledig gerealiseerd. Zo worden de bepalingen betreffende de spoorwegvergunning herzien in de zin van een vereenvoudiging van de voorwaarden inzake beroepsbekwaamheid. De eisen bepaald door het eerste spoorwegpakket met betrekking tot de kwalificatie van het operationele personeel en de veiligheid van het rollend materieel worden immers voortaan gedekt door de certificatie inzake veiligheid.

Eveneens, naast de uitbreiding van de opdrachten van het toezichthoudende orgaan op het economisch niveau, met name om de toegang tot het net te verzekeren, wordt dit orgaan zijn opdracht betreffende het veiligheidsattest, de toepassing en de controle van de veiligheidsnormen en voorschriften ontnomen. Die opdracht wordt voortaan aan de veiligheidsinstantie toevertrouwd op basis van het wetsontwerp betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Aangezien deze richtlijn moest voor 30 april 2006 in Belgisch recht worden omgezet, wordt de spoedbehandeling aan het Parlement gevraagd op basis van artikel 80 van de Grondwet.

EXPOSÉ DES MOTIFS

La présente loi a pour objectif de fixer un cadre de dispositions applicables pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, transposant les directives européennes qui constituent les premier et deuxième paquets ferroviaires.

Il s'agit plus précisément de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires, modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 et par la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant les licences des entreprises ferroviaires, modifiée par la directive 2001/13/CE du Parlement et du Conseil du 26 février 2001 et par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004.

Pour des raisons évidentes de lisibilité, les dispositions déjà transposées par l'arrêté royal du 12 mars 2003, relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, modifié par l'arrêté royal du 11 juin 2004, sont reprises dans la présente loi, moyennant, le cas échéant, certaines adaptations destinées, sur la base des pratiques constatées, à améliorer la transposition et la compréhension de certains articles des directives précitées.

La rédaction de certains articles a été étendue afin de répondre à la crainte du Conseil d'État, section de législation, selon laquelle les habilitations données au Roi par l'avant-projet ne Lui octroient pas la marge suffisante pour exploiter toutes les possibilités que, sur le plan normatif, la directive 2001/14/CE laisse ouverte aux États membres.

L'objet de la présente loi est également de confier des missions plus étendues à l'organe de contrôle, qui sera amené, par l'adoption du troisième paquet ferroviaire, à intervenir dans des domaines grandissants. La pratique a effectivement révélé que les missions de traitement des plaintes initialement confiées au Conseil de la concurrence outre-passaient le domaine de compé-

MEMORIE VAN TOELICHTING

Deze wet legt de bepalingen vast die van toepassing zijn op het spoorweginfrastructuurgebruik, tot omzetting van de Europese richtlijnen die het eerste en tweede spoorpakket vormen.

Het gaat meer precies om richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991, betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, gewijzigd door richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001 en door richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 29 april 2004, van richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995, betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, gewijzigd door richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 en door richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004, en van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001, inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het spoorweginfrastructuurgebruik alsmede inzake veiligheids certificering, gewijzigd door richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004.

Het spreekt voor zich dat, omwille van de verstaanbaarheid, de bepalingen die reeds zijn omgezet door het koninklijk besluit van 12 maart 2003, betreffende de gebruiksvoorwaarden van de spoorweginfrastructuur, gewijzigd door het koninklijk besluit van 11 juni 2004, hernomen zijn in deze wet, mits, in voorkomend geval, een aantal aanpassingen om, op basis van vastgestelde praktijken, de omzetting en de verstaanbaarheid van bepaalde artikelen van voornoemde richtlijnen te verbeteren.

Sommige artikels werden uitgebreid om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de Raad van State, afdeling wetgeving, waarbij de machtigingen gegeven aan de Koning, door het voorontwerp, hem geen voldoende marge toekennen om alle mogelijkheden uit te werken die de richtlijn 2001/14/EG op normatief gebied openlaat voor de lidstaten.

De doelstelling van deze wet is ook meer uitgebreide opdrachten aan het toezichthoudend orgaan toe te vertrouwen, dat naar aanleiding van het aannemen van het derde spoorwegpakket in groeiende domeinen zal tussenkomen. De praktijk heeft immers vertoond dat de opdrachten van behandeling van de klachten die eerst aan de Raad voor de Mededinging waren toevertrouwd

tence de ce dernier. Il s'est avéré plus efficace de confier toutes les tâches de régulation économique, qu'il s'agisse du contrôle ou du traitement des plaintes, à une seule et même entité spécialisée, en l'occurrence, l'organe de contrôle. En outre, les développements européens futurs présagent d'un plus grand rôle à l'avenir de cet organe. Il convient dès lors de prévoir les conditions qui permettront l'extension de ses missions.

La directive 91/440/CEE et les directives 95/18/CE et 95/19/CE, dans un premier temps, le premier paquet ferroviaire (directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE), ensuite, ont constitué les étapes initiales de la réglementation visant à adapter les chemins de fer européens aux exigences du marché et à accroître leur efficacité. Ces dispositions n'ont subi que peu de modifications dans le cadre du deuxième paquet ferroviaire. Une des modifications consiste à sortir de la directive 2001/14/CE, les dispositions relatives à la certification. Ce qui explique notamment le choix de recourir à deux actes différents pour traiter des questions relatives à l'utilisation de l'infrastructure et à la sécurité y relative. En outre, les missions de l'organe de contrôle ont été légèrement modifiées. Enfin, une disposition relative à la licence d'exploitation a été amendée afin de la rendre plus aisément applicable dans la pratique.

Le rapport entre les dispositions de la directive et les dispositions du projet de loi est établi dans deux tableaux de concordance joints à cet exposé.

Le Conseil d'État a, dans son avis, fait notamment référence à son avis 36.080/1/2/3/4, donné le 12 novembre 2003, à propos de l'article 424 de l'avant-projet, devenu 457 de la loi-programme du 22 décembre 2003, quant à la problématique de l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure Infrabel par rapport à l'entreprise ferroviaire SNCB, toutes deux filiales de la SNCB-Holding et partageant le même personnel, mis à disposition par cette société mère.

Le gouvernement se réfère à sa réponse à la remarque formulée par le Conseil d'État dans son avis n° 36.992/4 du 10 mai 2004 rendu à l'occasion de son examen du projet d'arrêté royal devenu l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Il convient également de citer le récent rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen des Régions sur

het bevoegdheidsdomein van die Raad overschreed. Het bleek dat het efficiënter was alle taken van economische regulering, gaat het om controle of om behandeling van de klachten, aan een enige gespecialiseerde eenheid, d.i. het toezichthoudend orgaan. Bovendien voorspellen de toekomstige Europese ontwikkelingen een grotere rol van dit orgaan in de toekomst. Daarom is het belangrijk de voorwaarden die een uitbreiding van zijn opdrachten zullen toelaten te voorzien.

De richtlijn 91/440/EEG en de richtlijnen 95/18/EG en 95/19/EG, in eerste instantie, en vervolgens het eerste spoorpakket (richtlijnen 2001/12/EG, 2001/13/EG en 2001/14/EG), vormden de eerste fasen van de reglementering met als doel de Europese spoorwegen aan te passen aan de eisen van de markt en hun doeltreffendheid te verhogen. Deze bepalingen hebben weinig wijzigingen in het kader van het tweede spoorwegpakket ondergaan. Een van de wijzigingen bestaat erin de bepalingen betreffende de certificering uit richtlijn 2001/14/EG te nemen. Dat verklaart met name de keuze om tot twee verschillende aktes over te gaan om vragen betreffende het gebruik van de infrastructuur en de veiligheid van dit gebruik te behandelen. Bovendien, werden de opdrachten van het toezichthoudend orgaan licht gewijzigd. Tenslotte, werd een bepaling betreffende de exploitatievergunning geamendeerd om haar gemakkelijker toepasbaar in de praktijk te maken.

Het verband tussen de bepalingen van de richtlijn en de bepalingen van het ontwerp van wet wordt aangegeven in twee concordantietabellen die bij deze memorie zijn gevoegd.

De Raad van State verwijst in zijn advies naar het advies 30.080/1/2/3/4, uitgebracht op 12 november 2003 over artikel 424 van het voorontwerp, geworden 457 van de programmawet van 22 december 2003 betreffende de problematiek van de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder Infrabel ten aanzien van de spoorwegonderneming NMBS. Beiden zijn dochtermaatschappijen van de NMBS-Holding en delen hetzelfde personeel, dat door de moedermaatschappij ter beschikking wordt gesteld.

De regering verwijst in haar antwoord naar de opmerking geformuleerd door de Raad van State in het advies nr. 36.992/4 van 10 mei 2004 n.a.v. het onderzoek van het ontwerp van koninklijk besluit, geworden koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur.

Men moet ook melding maken van het verslag van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad en het Europees economisch en sociaal comité van

la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire du 3 mai 2006 [COM(2006) 189 final]. La Commission européenne y décrit les diverses structures mises en place par les États membres afin d'assurer l'indépendance de l'organisme chargé d'allouer les capacités ferroviaires et d'établir la tarification de l'utilisation de l'infrastructure. Le modèle belge n'y est pas considéré comme une structure incompatible avec le droit communautaire.

1. Directive 91/440/CEE modifiée par la directive 2001/12/CE et par la directive 2004/51/CE

Certaines dispositions ont été transposées en droit belge par la loi du 21 mars 1991, portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

D'autres dispositions relatives à la libéralisation progressive du marché, ont été concrétisées par un élargissement du droit d'accès et de transit, dans le cadre de l'arrêté royal du 12 mars 2003, précité et ses modifications ultérieures.

Aux termes de la directive 2004/51/CE, le transport international de marchandises est entièrement libéralisé au 1^{er} janvier 2006 et le transport national de marchandises, au 1^{er} janvier 2007. Cette directive a déjà été transposée en droit belge par l'arrêté royal du 13 décembre 2005, modifiant l'arrêté royal du 12 mars 2003, précité.

2. Directive 95/18/CE modifiée par la directive 2001/13/CE et par la directive 2004/49/CE

Cette directive établit une série de conditions relatives à la licence, un des instruments nécessaires pour obtenir un droit d'accès au réseau ferroviaire : situation financière – honorabilité – couverture en responsabilité civile – capacité professionnelle.

Les conditions en matière de capacité professionnelle sont simplifiées par le deuxième paquet ferroviaire, en ce sens que les exigences relatives à la qualification du personnel opérationnel et à la sécurité du matériel roulant sont désormais couvertes par la certification en matière de sécurité, toute entreprise ferroviaire devant être en possession d'un certificat de sécurité pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire.

3 mai 2006 [COM(2006) 189 final]. De Europese Commissie beschrijft daarin de verschillende structuren uitgewerkt door de lidstaten om de onafhankelijkheid van het organisme te waarborgen dat instaat voor de toekenning van de spoorwegcapaciteiten en de vaststelling van de heffing van rechten voor het gebruik van de infrastructuur. Het Belgische model wordt niet beschouwd als een structuur die onverenigbaar is met het communautaire recht.

1. Richtlijn 91/440/EEG gewijzigd door richtlijn 2001/12/EG en door richtlijn 2004/51/EG

Sommige bepalingen werden in Belgisch recht omgezet door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Andere bepalingen betreffende de geleidelijke liberalisering van de markt kregen een concrete vorm door een uitbreiding van het toegangs- en doorvoerrecht, in het kader van voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 en zijn latere wijzigingen.

Krachtens richtlijn 2004/51/EG wordt het internationaal goederenvervoer op 1 januari 2006 volledig geliberaliseerd en het nationaal goederenvervoer op 1 januari 2007. Deze richtlijn werd al in Belgisch recht omgezet door het koninklijk besluit van 13 december 2005, tot wijziging van het voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003.

2. Richtlijn 95/18/EG gewijzigd door richtlijn 2001/13/EG en door richtlijn 2004/49/EG

Deze richtlijn stelt een aantal voorwaarden vast betreffende de vergunning, een van de noodzakelijke instrumenten om een toegangsrecht tot het spoorwegnet te verkrijgen: financiële situatie – eerbaarheid – dekking van burgerlijke aansprakelijkheid – beroepsbekwaamheid.

De voorwaarden inzake professionele bekwaamheid worden vereenvoudigd door het tweede spoorpakket, in die zin dat de eisen met betrekking tot de kwalificatie van het operationele personeel en de veiligheid van het rollend materieel voortaan gedekt worden door de certificatie inzake veiligheid. Elke spoorwegonderneming moet in het bezit zijn van een veiligheidscertificaat om toegang te kunnen krijgen tot de spoorweginfrastructuur.

3. Directive 2001/14/CE modifiée par la directive 2004/49/CE

Cette directive a d'importantes conséquences pour les structures des entreprises ferroviaires. Ainsi, elle est à la base de la restructuration juridique de la SNCB et de la création d'une société anonyme de droit public constituant le nouveau gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, indépendant de l'entreprise de transport.

Les fonctions essentielles telles que la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire ainsi que la tarification et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sont assumées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Pour une gestion efficace et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire, la directive impose à chaque État membre de l'Union européenne la mise en place d'un organisme de contrôle, ayant des missions de contrôle et de recours.

Le deuxième paquet ferroviaire retire à l'organisme de contrôle sa mission relative au certificat de sécurité, à l'application et au contrôle des normes et règles de sécurité, mission désormais dévolue à l'autorité de sécurité. Il confie par contre de manière explicite à cet organisme d'être le garant du droit d'accès visé dans la directive 91/440/CE.

3. Richtlijn 2001/14/EG gewijzigd door richtlijn 2004/49/EG

Deze richtlijn heeft belangrijke gevolgen voor de structuren van de spoorwegondernemingen. Ze ligt namelijk aan de grondslag van de juridische herstructurering van de NMBS en de oprichting van een naamloze vennootschap van publiek recht die de nieuwe spoorweginfrastructuurbeheerder vormt, onafhankelijk van de vervoersonderneming.

Voor de essentiële taken zoals de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit evenals de tarifiering en de heffing van rechten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur is de spoorweginfrastructuurbeheerder verantwoordelijk.

Voor een doeltreffend en niet-discriminerend beheer van de spoorweginfrastructuur verplicht de richtlijn elke lidstaat van de Europese Unie tot de oprichting van een controleorgaan dat belast is met controle en rechtsverhaal.

Het tweede spoorwegpakket ontnemt het toezichthoudend orgaan de opdracht betreffende de veiligheids-certificaat, de toepassing en de controle van de veiligheidsnormen en voorschriften. Die opdracht is voortaan aan de veiligheidsinstantie toevertrouwd. Daarentegen vertrouwt het expliciet aan dit orgaan toe de garant van het toegangsrecht bedoeld in richtlijn 91/440/EG te zijn.

COMMENTAIRES PAR ARTICLE**Article 1^{er}**

Cet article n'appelle pas de commentaires.

TITRE PREMIER**Dispositions générales****Art. 2**

Cet article n'appelle pas de commentaires.

CHAPITRE PREMIER**Champ d'application****Art. 3**

Cette disposition contient l'objectif de la loi. La présente loi a pour objet de régler l'ensemble des prescriptions relatives aux conditions d'accès à et d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (licences, certificat de sécurité, répartition des capacités, redevances et régulation).

Art. 4

Cet article détermine le champ d'application personnel de la loi.

CHAPITRE II**Définitions****Art. 5**

Les définitions sont celles figurant dans l'ensemble des directives précitées ainsi que celles des notions introduites par ces directives et qui sont nécessaires à une compréhension correcte des dispositions de la loi.

Cette disposition a été modifiée par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'État, section de législation.

COMMENTAAR PER ARTIKEL**Artikel 1**

Dit artikel vereist geen commentaar.

TITEL I**Algemene bepalingen****Art. 2**

Dit artikel vereist geen commentaar.

HOOFDSTUK I**Toepassingsveld****Art. 3**

Deze bepaling bevat de doelstelling van de wet. Deze wet regelt het geheel van de voorschriften met betrekking tot de voorwaarden voor de toegang tot en het gebruik van de spoorweginfrastructuur (vergunningen, veiligheidscertificaat, toewijzing van de capaciteiten, heffingen en regelgeving).

Art. 4

Dit artikel bepaalt het personele toepassingsveld van de wet.

HOOFDSTUK II**Definities****Art. 5**

De definities zijn die van alle voornoemde richtlijnen, alsook van begrippen die afgeleid zijn uit deze richtlijnen, en die noodzakelijk zijn voor een goed begrip van de bepalingen van de wet.

Deze bepaling is gewijzigd in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State, afdeling wetgeving.

TITRE II

Utilisation de l'infrastructure ferroviaire

CHAPITRE PREMIER

L'accès à l'infrastructure ferroviaire

Section première – Le droit d'accès et de transit

Art. 6 à 9

Ces articles précisent qui a un droit d'accès et de transit, et comment l'exercer. Le droit d'accès, déjà reconnu pour la SNCB et pour les services de transport combiné internationaux de marchandises, les services de transport de marchandises internationaux sur le RTEFF, ainsi qu'aux regroupements internationaux dont fait partie une entreprise ferroviaire établie en Belgique, a été étendu à partir du 1^{er} janvier 2006 à toute entreprise ferroviaire pour des services de transport internationaux de fret et à partir du 1^{er} janvier 2007 pour l'exploitation de tout type de transport de marchandises, donc y compris le transport national.

Les conditions à remplir pour utiliser l'infrastructure ferroviaire, sont la détention d'une licence d'entreprise ferroviaire, d'un certificat de sécurité valable sur le réseau belge et de capacités d'infrastructure ferroviaire.

Le Conseil d'État, section de législation se posait la question de savoir si la notion de «services de transports combinés internationaux de marchandises» était englobée dans celle de «services de transports internationaux de marchandises». Cette question est effectivement importante dans la mesure où les services combinés internationaux de marchandises sont également ouverts à la concurrence. La réponse doit être affirmative car la première notion en est une spécifique englobée dans la deuxième, qui est générique

Section II – Les services à fournir aux entreprises ferroviaires

Art. 10

Cet article détermine les services auxquels les entreprises ferroviaires ont droit et les conditions dans lesquelles ces services doivent être fournis.

TITEL II

Gebruik van de spoorweginfrastructuur

HOOFDSTUK I

De toegang tot de spoorweginfrastructuur

Afdeling I – Toegangs- en doorvoerrecht

Art. 6 tot 9

Deze artikelen preciseren wie een toegangs- en doorvoerrecht heeft en hoe dit recht uit te oefenen. Het toegangsrecht dat al erkend werd voor de NMBS en voor de internationaal gecombineerd vervoerdiensten van goederen, voor de internationale vervoerdiensten van goederen op het TERFF, alsook voor de internationale samenwerkingsverbanden waarvan een spoorwegonderneming die in België gevestigd is deel uitmaakt, werd vanaf 1 januari 2006 uitgebreid tot elke spoorwegonderneming voor internationale vrachtovervoerdiensten en wordt vanaf 1 januari 2007 uitgebreid tot de exploitatie van elk type van goederenvervoer, dus met inbegrip van nationaal vervoer.

De te vervullen voorwaarden om de spoorweginfrastructuur te gebruiken zijn het bezit van een vergunning van spoorwegonderneming, van een veiligheidscertificaat dat geldig is op het Belgische net en van spoorweginfrastructuurcapaciteiten.

De Raad van State, afdeling wetgeving stelde zich de vraag of het begrip van «internationaal gecombineerd vervoerdiensten van goederen» vervat was in het begrip van «internationaal vervoerdiensten van goederen». Deze vraag is immers belangrijk voor zover de «internationaal gecombineerd vervoerdiensten van goederen» ook het voorwerp uitmaken van concurrentie. Het antwoord moet positief zijn want het eerste –specifieke – begrip is bevat in het tweede – algemene – begrip.

Afdeling II – Diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten geleverd worden

Art. 10

Dit artikel bepaalt de diensten waarop de spoorwegondernemingen recht hebben en de omstandigheden waarin die diensten geleverd moeten worden.

Section III – Les autorisations

Art. 11

Cet article désigne l'autorité compétente pour autoriser tous travaux ou installations sur ou à proximité du réseau ferroviaire, comme des câbles, des canalisations, des égouts, des conduites d'eau ou de gaz ou autre carburant.

En cas d'accident grave ou d'acte de terrorisme, il importe de pouvoir immédiatement localiser les installations qui pourraient générer des explosions ou des risques de pollution

CHAPITRE II

Licence d'entreprise ferroviaire

Section première – Les principes

Art. 12 et 13

Au nom du principe de la liberté d'établissement, ces articles consacrent le droit qu'à toute entreprise ferroviaire ayant un siège d'exploitation en Belgique de demander une licence, qui sera valable dans toute l'Union européenne. On entend par siège d'exploitation également toute succursale au sens de l'article 81 du Code des sociétés. La licence est personnelle, et donc également incessible.

Section II – Les conditions de délivrance de la licence

Art. 14

Pour garantir des services adéquats et fiables, il est nécessaire qu'une entreprise ferroviaire satisfasse à tout moment à certaines exigences en matière de capacité financière, de capacité professionnelle, d'honorabilité et de couverture de la responsabilité civile, telles que décrites aux articles 6 à 9 de la directive 95/18/CE.

Cet article confie au Roi la fixation des conditions et des modalités de demande et de délivrance de la licence.

Afdeling III – De vergunningen

Art. 11

Dit artikel wijst de bevoegde overheid aan die elk werk of installering op of in de buurt van het spoornet zoals kabels, leidingen, goten, waterleiding of gas- en andere brandstofleidingen toelaat.

Bij een zwaar ongeval of een daad van terrorisme is het noodzakelijk dat men onmiddellijk de installaties die kwetsbaar zijn voor ontploffing of verontreiniging kunnen veroorzaken kan identificeren.

HOOFDSTUK II

Vergunning van spoorwegonderneming

Afdeling I – De principes

Art. 12 en 13

Op basis van het principe van de vrijheid van vestiging, bevestigen deze artikelen het recht dat elke spoorwegonderneming die een exploitatiezetel in België heeft om een vergunning te vragen die in de hele Europese Unie geldig zal zijn. Onder exploitatiezetel verstaat men ook elke filiaal in de zin van artikel 81 van het Wetboek van Vennootschappen. De vergunning is persoonlijk en dus ook onoverdraagbaar.

Afdeling II – Voorwaarden voor de afgifte van de vergunning

Art. 14

Om geschikte en betrouwbare diensten te garanderen, is het noodzakelijk dat een spoorwegonderneming op elk moment aan bepaalde vereisten voldoet inzake financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, eerbaarheid en dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid, zoals beschreven in de artikelen 6 tot 9 van richtlijn 95/18/EG.

Dit artikel vertrouwt aan de Koning toe de bepaling van de voorwaarden en van modaliteiten van aanvraag en van afgifte, van nieuw onderzoek, van schorsing en van intrekking van de vergunning.

Section III – La validité de la licence

Art. 15

Cet article précise la validité de la licence et les cas dans lesquels un réexamen est obligatoire. En dehors de ces cas, la Direction générale Transport terrestre du Service public Fédéral Mobilité et Transports peut toujours procéder à un réexamen afin de déterminer si les conditions de l'article 14 sont respectées, même pendant la détention de la licence.

Cette disposition a été modifiée par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'État, section de législation.

Section IV – Le retrait et la suspension

Art. 16

Cet article transpose la directive 95/18/CE qui permet le retrait de la licence dans l'hypothèse où l'entreprise ferroviaire fait l'objet d'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire. Les procédures belges en insolvabilité susceptibles d'être engagées à l'encontre d'une entreprise sont la faillite et le concordat. Cette dernière ne peut toutefois pas constituer une raison de retrait de la licence. En effet, le texte de la directive subordonne le retrait à la conviction qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière dans un délai raisonnable lors de l'engagement de la procédure; or, la démonstration de la capacité de redressement financier constitue une condition d'octroi du concordat.

Art. 17

Cet article se borne à retranscrire l'article 11, § 2, de la directive 95/18/CE.

Art. 18

Le Roi est habilité à prévoir les modalités relatives aux décisions de suspension et de retrait de la licence.

Afdeling III – Geldigheid van de vergunning

Art. 15

Dit artikel preciseert de geldigheid van de vergunning en de gevallen waarin een nieuw onderzoek verplicht is. Buiten die gevallen, kan het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer steeds een nieuw onderzoek uitvoeren om te bepalen of de voorwaarden van artikel 14 nageleefd worden, zelfs tijdens de periode van bezit van de vergunning.

Deze bepaling is gewijzigd in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State, afdeling wetgeving.

Afdeling IV – Intrekking en schorsing

Art. 16

Dit artikel zet de richtlijn 95/18/EG om die toelaat dat de vergunning wordt ingetrokken in de veronderstelling dat de spoorwegonderneming het voorwerp is van een procedure van insolventie of enig andere gelijkaardige procedure. In Belgisch recht kent men de procedures inzake faillissement en het concordaat. Deze laatste mag in geen geval een reden vormen om de vergunning in te trekken. De richtlijn maakt inderdaad de intrekking ondergeschikt aan de overtuiging dat binnen een redelijke termijn op het ogenblik van de instelling van die procedure er geen realistische mogelijkheden meer bestaan voor een financiële herstructurering; welnu, het aantonen van een voldoende financieel herstel vormt een toekenningsvoorwaarde voor het concordaat.

Art. 17

Dit artikel beperkt zich tot het overnemen van artikel 11, § 2, van de richtlijn 95/18/EG.

Art. 18

De Koning is gemachtigd om de modaliteiten betreffende de beslissingen van schorsing en intrekking van de vergunning te voorzien.

Cette disposition a été modifiée par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'État, section de législation.

Art. 19

Cet article se borne à retranscrire l'article 11, § 8, de la directive 95/18/CE.

Section V – La redevance annuelle liée à la détention d'une licence d'entreprise ferroviaire

Art. 20

Tout comme dans l'actuelle réglementation, cet article prévoit le paiement d'une redevance annuelle à charge des titulaires d'une licence délivrée en Belgique, dont le montant, les modalités de paiement et le mécanisme d'indexation sont fixés par arrêté royal.

CHAPITRE III - Les rapports entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires

Section première – Le document de référence du réseau

Art. 21 à 23

Ces articles stipulent que les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les conditions et informations pour y avoir accès sont reprises dans un document de référence du réseau élaboré, tenu à jour et publié par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Section II – Les accords

Art. 24

Cet article consacre le principe selon lequel le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire, outre leur lien légal conféré par la présente loi, entretiennent des relations contractuelles censées régir leurs droits et obligations respectives.

Deze bepaling is gewijzigd in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State, afdeling wetgeving.

Art. 19

Dit artikel beperkt zich tot het overnemen van artikel 11, § 8, van de richtlijn 95/18/EG.

Afdeling V – Jaarlijkse retributie voor een vergunning van spoorwegonderneming

Art. 20

Net zoals in de huidige reglementering, voorziet dit artikel de betaling van een jaarlijkse heffing ten laste van de houders van een vergunning afgegeven in België, waarvan het bedrag, de betalingsmodaliteiten en de indexatiemechanisme bij koninklijk besluit bepaald worden.

HOOFDSTUK III – De betrekkingen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen

Afdeling I – Netverklaring

Art. 21 tot 23

Deze artikelen bepalen dat de karakteristieken van de spoorweginfrastructuur alsook de voorwaarden en de informatie om daartoe toegang te hebben, worden vermeld in een netverklaring die door de beheerder van de spoorweginfrastructuurbeheerder wordt opgesteld, bijgehouden en bekendgemaakt.

Afdeling II – De overeenkomsten

Art. 24

Dit artikel bekrachtigt het principe volgens hetwelk de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming, naast hun wettelijke band uit hoofde van deze wet, contractuele verhoudingen onderhouden welke hun respectievelijke rechten en plichten regelen.

Eu égard aux conséquences négatives que pourrait entraîner un constat *a posteriori* d'incompatibilité de l'accord entre deux acteurs économiques avec les règles générales de non-discrimination qui sous-tendent les dispositions relatives à la répartition des capacités et la tarification de l'utilisation de l'infrastructure ou des services liés, la possibilité doit être offerte aux parties de demander un avis à l'organe de contrôle.

Art. 25

Lorsqu'une entreprise ferroviaire consent un investissement pluriannuel important pour un certain service, comme par exemple pour le transport des voyageurs dans le cadre du service public, elle peut conclure un accord-cadre avec le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, afin de garantir que, pour une capacité donnée, elle pourra effectuer ce service au cours de plusieurs périodes de validité des horaires consécutives.

Les accords-cadres ne spécifient pas de sillon dans les détails mais réservent une certaine capacité générique pour répondre aux besoins commerciaux légitimes ou aux obligations de service public de l'entreprise ferroviaire. En principe, de tels accords-cadres sont conclus pour une durée de cinq ans, avec possibilité de prorogation dans certains cas spécifiques. Ils ne peuvent empêcher d'autres opérateurs d'utiliser l'infrastructure concernée.

Eu égard aux conséquences négatives que pourrait entraîner un constat *a posteriori* d'incompatibilité de l'accord entre deux acteurs économiques avec les règles générales de non-discrimination qui sous-tendent les dispositions relatives à la répartition des capacités et la tarification de l'utilisation de l'infrastructure ou des services liés, la possibilité doit être offerte aux parties de demander un avis à l'organe de contrôle.

Section III – Les perturbations, accidents et incidents

Art. 26

Cet article prévoit que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour rétablir au plus vite la circulation des trains et disposer d'un plan d'intervention pour informer

De partijen moeten de mogelijkheid hebben om aan het toezichthoudende orgaan advies te vragen gelet op de negatieve gevolgen die een *a posteriori* vaststelling van onverenigbaarheid van de overeenkomst tussen twee economische actoren ten aanzien van de regels van niet-discriminatie die de basis vormen van de bepalingen inzake de toewijzing van de capaciteit en de tarifiering van het infrastructuurgebruik of van de eraan verbonden diensten met zich kan brengen.

Art. 25

Wanneer een spoorwegonderneming een belangrijk meerjaarlijkse investering voor een bepaalde dienst verleent, zoals bijvoorbeeld voor het vervoer van passagiers in het kader van de openbare dienst, kan ze een kaderovereenkomst met de spoorweginfrastructuurbeheerder sluiten, om te garanderen dat ze, voor een gegeven capaciteit, die dienst gedurende verscheidene opeenvolgende geldigheidsperiodes van de regeling zal kunnen uitvoeren.

De kaderovereenkomsten geven geen details over de treinpad maar reserveren een bepaalde generieke capaciteit om de rechtmatige commerciële behoeften of de openbare dienst verplichtingen van de spoorwegonderneming te beantwoorden. In beginsel worden dergelijke kaderovereenkomsten gesloten voor een periode van vijf jaar, met de mogelijkheid tot verlenging in bepaalde specifieke gevallen. Ze kunnen niet belemmeren dat andere operatoren de betrokken infrastructuur gebruiken.

De partijen moeten de mogelijkheid hebben om aan het toezichthoudende orgaan advies te vragen gelet op de negatieve gevolgen die een *a posteriori* vaststelling van onverenigbaarheid van de overeenkomst tussen twee economische actoren ten aanzien van de regels van niet-discriminatie die de basis vormen van de bepalingen inzake de toewijzing van de capaciteit en de tarifiering van het infrastructuurgebruik of van de eraan verbonden diensten met zich kan brengen.

Afdeling III – De verstoringen, ongevallen en incidenten

Art. 26

Dit artikel voorziet dat de spoorweginfrastructuurbeheerder alle noodzakelijke maatregelen moet nemen om het treinverkeer zo vlug mogelijk te herstellen en dat deze over een interventieplan moet beschikken om

notamment les instances concernées. La loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire prévoit l'obligation pour le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire d'informer immédiatement le Ministre, l'autorité de sécurité, l'organisme d'enquête et les autorités judiciaires, en cas d'accident grave. Lorsqu'il s'agit de perturbations sérieuses dans le trafic, la SNCB-Holding doit veiller à ce que les perturbations dues à des accidents, des suicides, des attentats terroristes, etc. soient directement communiquées aux autorités judiciaires.

Le Conseil d'État renvoie à son avis 40.442/4, donné le 7 juin 2006, sur l'avant-projet de loi «relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire» quant à l'incompatibilité de l'attribution de compétence consultative à la SNCB-Holding avec l'exigence d'indépendance tant du gestionnaire de l'infrastructure que des autorités de surveillances. L'objectif de la disposition n'était pas d'entamer l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure dans l'accomplissement de ses fonctions essentielles mais bien de lui permettre, comme à l'heure actuelle, de bénéficier de l'expertise de la SNCB-Holding dans l'établissement du plan d'intervention.

Art. 27

Eu égard à la responsabilité que porte le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour garantir la sécurité de l'utilisation de son réseau, cette disposition lui permet d'intervenir lorsque le matériel ou le personnel présente un risque pour cette sécurité. Il peut ainsi prendre les mesures nécessaires, telles qu'enjoindre à l'entreprise ferroviaire de procéder à des réparations ou à un entretien de son matériel avant de poursuivre sa route, de demander à l'entreprise ferroviaire de vérifier le niveau de qualification de son personnel de sécurité et au besoin même d'interdire la circulation du matériel ou du personnel. Pour ce faire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire se voit offrir la possibilité de constater ce risque pour la sécurité. La notion de personnel de sécurité utilisée dans cet article vise tant les conducteurs de train et personnel de bord que les agents de triage et de manœuvre.

Toutefois, si l'autorité de sécurité estime que la mesure prise par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est disproportionnée ou n'est pas de nature à éviter le risque pour la sécurité, elle peut exiger du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'en annuler les effets *ex nunc* ou d'en moduler la portée.

met name de betrokken instanties te informeren. De wet betreffende de spoorwegveiligheid voorziet in de verplichting voor de spoorweginfrastructuurbeheerder om de minister onmiddellijk in te lichten, evenals de veiligheidsinstantie, de onderzoeksinstantie en de gerechtelijke overheid bij een zwaar ongeval. Wanneer het om een ernstige verstoring van het verkeer gaat, dient NMBS-Holding erop toe te zien dat de verstoringen te wijten aan ongevallen, zelfmoorden, terroristische aanslagen enz...onmiddellijk aan de gerechtelijke overheid worden meegedeeld.

De Raad van State verwijst naar zijn advies 40.442/4 van 7 juni 2006 inzake het voorontwerp van wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen. Meer bepaald verwijst de Raad van State naar de onverenigbaarheid tussen de bevoegdheidstoekenning aan de NMBS-Holding en de vereiste onafhankelijkheid van zowel de infrastructuurbeheerder als van de toezichtoverheden. Bedoeling van de bepaling bestaat er niet in de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder bij het uitvoeren van zijn essentiële functies af te zwakken maar wel hem, zoals vandaag, toe te laten van de ervaring van de NMBS-Holding gebruik te kunnen maken bij de opmaak van een interventieplan.

Art. 27

Gelet op de verantwoordelijkheid van de spoorweginfrastructuurbeheerder voor het waarborgen van de veiligheid van het gebruik van zijn net, laat deze bepaling hem toe om tussen te komen wanneer het materieel of het personeel een gevaar inhoudt voor deze veiligheid. Hij kan de nodige maatregelen treffen zoals het gelasten van de spoorwegonderneming om zijn materieel te laten herstellen of onderhouden alvorens zijn rit te vervolgen, de spoorwegonderneming te vragen het kwalificatieniveau van zijn veiligheidspersoneel te controleren en zo nodig om het verkeer van materieel of personeel dat een gevaar voor de veiligheid zou betekenen te verbieden. Hiertoe krijgt de spoorweginfrastructuurbeheerder de mogelijkheid dit veiligheidsrisico vast te stellen. Het begrip 'veiligheidspersoneel' in dit artikel gebezigd duidt op de treinbestuurders en het begeleidingspersoneel, het rangeer en manoeuvrepersoneel.

Maar indien de veiligheidsinstantie het nodig acht dat de door de spoorweginfrastructuurbeheerder genomen beslissingonevenredig of niet van aard is om het veiligheidsrisico te vermijden kan zij van de spoorweginfrastructuurbeheerder eisen dat hij de effecten ervan voortaan opheft of zijn draagwijdte moduleert.

CHAPITRE IV

Répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Section première – Les généralités

Art. 28

Les règles particulières qui régissent l'octroi spécifique d'un sillon sont laissées à la discrétion du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, à condition de respecter le cadre fixé dans la présente loi.

Eu égard aux conséquences négatives que pourrait entraîner un constat *a posteriori* d'incompatibilité de ces règles spécifiques de répartition avec les règles générales de non-discrimination qui sous-tendent les dispositions relatives à la répartition des capacités et ces règles-mêmes, la possibilité doit être offerte au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de demander un avis préalable à l'organe de contrôle.

Section II - Les principes de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Art. 29 à 31

Ces articles déterminent les principes généraux de répartition des capacités.

Section III – Les procédures de répartition

Sous-section première – Les demandes

Art. 32 à 37

Ces articles déterminent les procédures d'introduction des demandes de capacités.

Sous-section II – Les procédures de programmation et de coordination

Art. 38 à 44

Ces articles décrivent les procédures de programmation des capacités et de leur coordination, lorsque plusieurs entreprises prétendent au même sillon.

HOOFDSTUK IV

Toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten

Afdeling I - Algemeenheden

Art. 28

De bijzondere maatregelen die de specifieke toekenning van een treinpad regelen, worden overgelaten aan het oordeel van de spoorweginfrastructuurbeheerder, op voorwaarde dat hij het kader dat deze wet vastlegt eerbiedigt.

De spoorweginfrastructuurbeheerder moet de mogelijkheid hebben om aan het toezichthoudende orgaan voorafgaandelijk advies te vragen gelet op de negatieve gevolgen die een *a posteriori* vaststelling van onverenigbaarheid van deze specifieke regels ten aanzien van de regels van niet-discriminatie die de basis vormen van de bepalingen inzake de toewijzing van de capaciteit en haar reglementering met zich kan brengen.

Afdeling II - Beginselen van de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit

Art. 29 tot 31

Deze artikelen bepalen de algemene principes van toewijzing van de capaciteiten zal opstellen.

Afdeling III – Toewijzingsprocedures

Onderafdeling I – De aanvragen

Art. 32 tot 37

Deze artikelen bepalen de procedures van invoering van de aanvragen voor capaciteiten.

Onderafdeling II – De programmerings- en coördinatieprocedures

Art. 38 tot 44

Deze artikelen beschrijven de programmatie- en coördinatieprocedures van de capaciteiten, wanneer verschillende ondernemingen hetzelfde treinpad op eisen.

Des priorités peuvent être octroyées dans deux cas limités. Le premier cas concerne l'existence d'une infrastructure spécialement dédiée pour un type de service. Il en va par exemple ainsi des lignes à grande vitesse qui ne peuvent être utilisées que pour le transport de voyageurs. Dans le cadre d'une gestion efficace et optimale de l'infrastructure, il appartient, le cas échéant, au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de consacrer spécifiquement des lignes pour un type de service déterminé. Une concertation avec la Direction générale Transport terrestre du Service public Fédéral Mobilité et Transports est toutefois prévue afin que ce type de décision n'engendre pas de contradiction avec la politique de mobilité menée par le gouvernement, ainsi qu'avec les parties intéressées, afin de permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'avoir une vision claire des développements ultérieurs envisagés par les parties sur les infrastructures concernées. Le deuxième cas concerne les situations dans lesquelles l'infrastructure ferroviaire est saturée. Pour l'heure, l'infrastructure ferroviaire n'est pas dans une telle situation. Toutefois, l'ouverture du marché des services ferroviaires risquera de déboucher sur de telles situations. Dans ces cas, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, déterminer un ordre de priorité afin de garantir la continuité du service public et de permettre le développement économique des services de transport de marchandises. À côté de l'ordre de priorité déterminé par le Roi en cas de saturation de l'infrastructure et dans son respect, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut également déterminer des critères de priorité en vue d'améliorer l'utilisation de l'infrastructure ou pour des raisons économiques.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire se voit imposer une obligation de moyen qui consiste à tout mettre en œuvre pour satisfaire toutes les demandes de capacités introduites. Il accomplit cette tâche dans le respect du principe de non-discrimination. Lorsque des demandes sont concurrentes, il se doit de les coordonner. Si toutefois cette coordination n'aboutit pas à un résultat satisfaisant pour toutes les parties, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire déclare l'infrastructure concernée saturée. Il doit alors analyser la situation et proposer un plan de renforcement de la capacité. Ce plan n'implique pas nécessairement la construction de nouvelles capacités, mais doit rechercher des solutions dans une gestion encore plus efficace et optimale de l'infrastructure ferroviaire. En raison des implications importantes que pourrait avoir la saturation de l'infrastructure ferroviaire pour la politique de mobilité du gouvernement et, éventuellement sur la dotation d'investissement d'Infrabel, le gouvernement doit approuver le plan de renforcement des capacités avant qu'il puisse être implémenté.

Prioriteiten kunnen in twee beperkte gevallen toegelend worden. Het eerste geval betreft het bestaan van infrastructuur specifiek voorzien voor een type van diensten. Het gaat bijvoorbeeld om hoge snelheidslijnen die alleen maar voor het vervoer van passagiers kunnen gebruikt worden. In het kader van een efficiënt en optimaal infrastructuurbeheer, komt het aan de spoorweginfrastructuurbeheerder toe om, in voorkomend geval, specifiek te voorzien in lijnen voor een welbepaald type van dienst. Een overleg met het Directoraat-Generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is echter voorzien om ervoor te zorgen dat de beslissing geen tegenstrijdigheid met het mobiliteitsbeleid van de regering, alsook met de betrokken partijen veroorzaakt, teneinde de spoorweginfrastructuurbeheerder toe te laten een duidelijke visie te hebben over verdere ontwikkelingen, beoogt door de partijen inzake de betrokken infrastructuur. Het tweede geval betreft de situaties waarin de spoorweginfrastructuur overbelast wordt. Momenteel bevindt de spoorweginfrastructuur zich niet in een dergelijke situatie. Desalniettemin, dreigt een opening van de markt van de spoorwegdiensten dergelijke situaties tot gevolg te hebben. In die gevallen, kan de Koning bij een in ministerraad overlegd besluit een prioriteitsorde bepalen om de continuïteit van de openbare dienst te garanderen en om de economische ontwikkeling van diensten van goederenvervoer toe te laten. Naast de door de Koning bepaalde prioriteitsorde in geval van overbelasting van de infrastructuur en in de naleving ervan, kan de beheerder van de spoorweginfrastructuur ook prioriteitscriteria bepalen om het gebruik van de infrastructuur te verbeteren of op basis van economische redenen.

De spoorweginfrastructuurbeheerder heeft een inspanningsverbintenis die erin bestaat al het nodige te doen om alle ingevoerde capaciteitsaanvragen te voldoen. Hij vervult deze taak met eerbiediging van het beginsel van niet-discriminatie. Wanneer aanvragen concurrerend zijn, moet hij die coördineren. Als die coördinatie geen bevredigend resultaat voor alle partijen bereikt, verklaart de spoorweginfrastructuurbeheerder de betrokken infrastructuur als overbelast. Hij moet dan de situatie onderzoeken en een capaciteitsvergrotingsplan voorstellen. Dit plan impliceert niet noodzakelijk de bouw van nieuwe capaciteiten, maar moet oplossingen zoeken in een nog efficiënter en optimaler infrastructuurbeheer. Omwille van de belangrijke gevolgen die de overbelasting van de spoorweginfrastructuur op het mobiliteitsbeleid van de regering en eventueel op de investeringsdotatie voor Infrabel zou kunnen hebben, moet de regering het capaciteitsvergrotingsplan goedkeuren voordat het kan geïmplementeerd worden.

L'article 41 a été complété par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'État.

Sous-section III – La coopération avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire

Art. 45

Cet article détermine les obligations du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge dans le cadre de la coopération avec ses homologues européens.

CHAPITRE V

Redevances d'infrastructure ferroviaire

Section première – Les généralités

Art. 46

Pour permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'appliquer une tarification adéquate et non-discriminatoire en contre-partie de l'utilisation de son infrastructure, cet article délègue au Roi la tâche d'établir les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances de l'utilisation de l'infrastructure. Quant aux règles particulières qui régissent la tarification précise de l'utilisation de l'infrastructure (valeur précise des paramètres, etc.), elles sont laissées à la discrétion du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, moyennant toutefois, bien évidemment, le respect des règles générales édictées dans ce chapitre.

Art. 47

Cette disposition tend à faire en sorte que les comptes du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire soient en équilibre et que ses coûts diminuent le plus possible. L'article 6, § 3, de la directive 2001/14/CE offre deux possibilités de mettre en œuvre la mesure d'incitation du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à réduire ces coûts. Les États membres peuvent soit conclure un contrat, prévoyant le financement par l'État, d'une durée minimale de trois ans avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit adopter des mesures réglementaires appropriées, prévoyant les pouvoirs nécessaires. Le droit belge prévoit par la loi du 21 mars 1991, portant réforme de certaines entreprises publi-

Artikel 41 is aangevuld in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State.

Onderafdeling III – De samenwerking met andere spoorweginfrastructuurbeheerders

Art. 45

Dit artikel bepaalt de plichten van de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder in het kader van de samenwerking met zijn Europese tegenhangers.

HOOFDSTUK V

Rechten voor het gebruik van infrastructuur

Afdeling I – Algemeenheden

Art. 46

Om de spoorweginfrastructuurbeheerder toe te laten een gepaste en niet-discriminerende tarifiering in ruil voor het gebruik van zijn infrastructuur toe te passen, wijst dit artikel aan de Koning de taak toe om de regels voor de berekening en de modaliteiten voor de betaling van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur op te stellen. Wat de bijzondere maatregelen die de precieze tarifiering van het gebruik van de infrastructuur betreft (precieze waarde van de parameters, enz), worden ze volledig overgelaten aan de spoorweginfrastructuurbeheerder, mits naleving evenwel, van de in dit hoofdstuk vastgestelde algemene regels.

Art. 47

Deze bepaling strekt ertoe ervoor te zorgen dat de rekeningen van de spoorweginfrastructuurbeheerders in evenwicht zijn en dat de kosten zoveel mogelijk verminderen. Artikel 6, § 3, van richtlijn 2001/14/EG biedt twee mogelijkheden voor een aanmoedigingssysteem in te stellen opdat de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn kosten drukt. De lidstaten kunnen, hetzij een overeenkomst met de spoorweginfrastructuurbeheerder sluiten waarin een financiering over drie jaar is voorzien, hetzij aangepaste maatregelen voorzien. Het Belgisch recht voorziet bij de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven in een beheerscontract met Infrabel. Deze

ques économiques, l'adoption d'un contrat de gestion avec Infrabel. Par conséquent, cette option est préférée à la seconde. Toutefois, il est prévu qu'en l'absence d'un tel contrat, le Roi adoptera les mesures réglementaires nécessaires.

Art. 48

Cet article impose au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'établir une méthode d'imputation des coûts qui sera approuvée par l'organe de contrôle. Cela est rendu nécessaire pour permettre à ce dernier de notamment apprécier correctement la correspondance de la redevance de l'utilisation de l'infrastructure au coût.

Section II – Les principes de la tarification de l'utilisation de l'infrastructure

Art. 49

Cet article consacre le principe selon lequel les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sont établies et facturées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 50

La redevance d'infrastructure visée aux points 1 et 2 de l'annexe I, doit égaler le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Pour pouvoir déterminer et contrôler l'application du premier paragraphe de cet article, la méthode d'imputation des coûts, visée à l'article 48, revêt une très grande importance.

Cette redevance, bien que devant égaler le coût directement à l'exploitation du service ferroviaire, peut être augmentée pour tenir compte de la rareté des capacités d'une section de l'infrastructure ou pour tenir compte des problèmes environnementaux causés par le transport ferroviaire.

Si les principes régissant la tarification de l'accès aux services visés au point 2 de l'annexe I sont strictement définis dans les quatre premiers paragraphes de cet article, la tarification des services eux-mêmes répondent à une logique plus commerciale par la prise en considération de la concurrence existante dans les chemins de fer. L'opérateur historique n'étant pas à l'heure actuelle en concurrence avec d'autres opérateurs pour

option wordt dan ook verkozen boven de tweede. Maar men voorziet in geval van ontstentenis van een dergelijke overeenkomst dat de Koning de nodige reglementaire maatregelen zal treffen.

Art. 48

Dit artikel legt aan de spoorweginfrastructuurbeheerder op om een methode voor de toerekening van de kosten op te stellen die door het toezichthoudend orgaan zal goedgekeurd worden. Dit is noodzakelijk om dit orgaan toe te laten om met name de overeenstemming van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur correct te evalueren.

Afdeling II – De beginselen van de tarifiering van het gebruik van de infrastructuur

Art. 49

Dit artikel bekrachtigt het principe volgens hetwelke de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur door de spoorweginfrastructuurbeheerder worden opgesteld en gefactureerd.

Art. 50

De infrastructuurheffing beoogt in punten 1 en 2 van bijlage I moet gelijk zijn aan de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de spoordienst. Om de toepassing van de eerste paragraaf van dit artikel te kunnen bepalen en controleren, is de methode voor de toerekening van de kosten, bedoeld in artikel 48 zeer belangrijk.

Hoewel deze heffing gelijk moet zijn aan de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de spoordienst, kan ze verhoogd worden om rekening te houden met capaciteitsschaarste van een segment van de infrastructuur of met milieuproblemen voortvloeiend uit het spoorvervoer

Hoewel de principes, die de tarifiering van de toegang tot de diensten bedoeld op punt 2 van bijlage I beheren, strikt in de vier eerste paragrafen van dit artikel gedefinieerd worden, beantwoorden de diensten zelf aan een meer commerciële logica door de inachtneming van de bestaande concurrentie in de spoorwegen. Gezien de historische operator momenteel geen concurrent voor het personenvervoer heeft, zou het kunnen voorkomen

le transport de voyageurs pourrait se voir facturer les services visés au point 2 de l'annexe I à un prix plus élevé que des transporteurs de marchandises internationaux, par exemple.

Cette disposition a été modifiée par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'État.

Art. 51

Cette disposition est générale dans la mesure où le type de services visés peut être fourni aussi bien par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire que par une ou plusieurs entreprises ferroviaires. Le degré d'utilisation de ces services constitue le critère de tarification retenu.

Art. 52

Si d'autres entreprises que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire étaient amenées à effectuer des opérations d'entretien du réseau (par exemple, des opérations de nettoyages suite à un accident) et que pour ce faire, elles utilisent des capacités d'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut leur facturer une redevance qui ne dépasse pas son manque à gagner par rapport à une situation où l'entretien n'aurait pas été réalisé.

Art. 53

Cet article impose au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de toujours pouvoir démontrer la conformité de ces redevances à la législation et aux règles particulières en vigueur.

Art. 54 et 55

Pour encourager une utilisation efficace des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut percevoir un droit pour des capacités attribuées mais non utilisées. Il peut également imposer la constitution d'une garantie financière.

dat hij voor de diensten bedoeld in punt 2 van bijlage I meer moet betalen dan bijvoorbeeld de internationale goederenvervoerders.

Deze bepaling is gewijzigd in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State.

Art. 51

Deze bepaling is algemeen voorzover het type van beoogde diensten zowel door de spoorweginfrastructuurbeheerder als door één of meerdere spoorwegondernemingen kan geleverd worden. De graad van gebruik van die diensten vormt de achtergehouden tarifieringscriterium.

Art. 52

Als andere ondernemingen dan de spoorweginfrastructuurbeheerder ertoe gebracht zouden worden onderhoudswerkzaamheden uit te voeren aan het net s (bij voorbeeld opruimingsoperaties na een ongeval) en daarvoor infrastructuurcapaciteiten gebruiken, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder hen een heffing factureren die niet hoger is dan zijn netto-inkomensverlies met betrekking tot een situatie waarin het onderhoud niet gerealiseerd zou zijn.

Art. 53

Dit artikel legt de spoorweginfrastructuurbeheerder op om altijd in staat te zijn om de conformiteit van zijn heffingen met de wetgeving en met de bijzondere geldende maatregelen te kunnen aantonen.

Art. 54 en 55

Om een doeltreffend capaciteitsgebruik aan te moedigen, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder een recht innen voor toegekende maar niet gebruikte capaciteit. Hij kan ook het stellen van een financiële garantie opleggen.

Section III – Les exceptions aux principes de tarification

Art. 56

Cet article permet au Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, d'imposer des «mark-ups» ou majorations afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. La possibilité d'imposer de telles majorations est toutefois limitée. Si le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire souhaite modifier les majorations imposées par le Roi, il est autorisé à le faire moyennant un délai de trois mois et dans le respect des principes de tarification. Cette disposition ne devrait s'appliquer que dans des cas exceptionnels et ne constitue en aucune façon une dérogation au principe de bonne gestion.

Art. 57

Cette disposition permet au gouvernement la prise en compte dans la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire certains projets d'investissement dans cette infrastructure.

Art. 58

Cet article constitue une obligation d'équité selon laquelle si le respect de tous les principes édictés dans la section II engendre des discriminations, les redevances moyennes et marginales pour des services équivalents doivent être comparables.

Art. 59

Cet article précise dans quels cas des réductions peuvent être consenties sur les redevances afin d'encourager le développement de nouvelles dessertes ou pour rendre plus intensive l'utilisation de certaines lignes ; elles s'appliquent à tous les utilisateurs de manière non discriminatoire.

Art. 60

Par ailleurs, un système de compensation des coûts environnementaux, des coûts consécutifs aux accidents et des coûts d'infrastructure non existants dans les modes de transport concurrents peut être instauré par arrêté royal à partir du moment où ces coûts sont supé-

Afdeling III – De uitzonderingen op de tarifieringsbeginselen

Art. 56

Dit artikel laat aan de Koning toe om bij een in ministerraad overlegd besluit «mark-ups» of extra heffingen op te leggen om de volledige dekking van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen. De mogelijkheid om dergelijke heffingen op te leggen is echter beperkt. Als de spoorweginfrastructuurbeheerder de door de Koning opgelegde heffingen wenst te wijzigen, mag hij dit doen met in acht name van een termijn van drie maanden en mist naleving van de tarifieringsprincipes. Deze bepaling zou slechts in uitzonderlijke gevallen moeten worden toegepast en vormt op geen enkele wijze een uitzondering op de regels inzake goed bestuur.

Art. 57

Deze bepaling laat de regering toe rekening te houden met sommige investeringsprojecten voor deze infrastructuur bij de vaststelling van de gebruiksheffing.

Art. 58

Dit artikel vormt een verplichting tot billijkheid omdat de gemiddelde en de marginale heffing voor gelijkwaardige diensten vergelijkbaar moeten zijn voor het geval dat de eerbiediging van alle beginselen geuit in afdeling II een discriminatie met zich brengen.

Art. 59

Dit artikel preciseert in welke gevallen kortingen op de gebruiksrechten kunnen toegekend worden om de ontwikkeling van nieuwe verbindingen aan te moedigen of om het gebruik van sommige lijnen te intensifiëren; deze zijn op niet-discriminerende wijze van toepassing op elke gebruiker.

Art. 60

Bovendien kan een compensatiesysteem voor kosten met betrekking tot milieu, ongevallen en infrastructuur die niet bestaan in concurrente vervoersmodi, ingesteld worden bij koninklijk besluit vanaf het moment dat die kosten hoger zijn dan de overeenkomstige kos-

rieurs aux coûts équivalents du transport ferroviaire. Cette disposition permettrait de tenir compte dans une certaine mesure des coûts externes des autres modes de transport, et par là, d'inciter l'utilisation du transport ferroviaire.

CHAPITRE VI

L'organe de contrôle

Section première – La désignation

Art. 61

Il revient au Roi de désigner l'organe de contrôle.

Section II - Missions

Art. 62

Cet article confie quatre types de missions à l'organe de contrôle. En plus des missions que la présente loi ou toute autre loi pourrait lui confier, l'organe de contrôle a de nombreuses missions de conseil, de contrôle, de règlement administratif des litiges et de recours administratifs. L'ampleur de ces tâches s'explique par le fait que, eu égard à la libéralisation progressive du transport ferroviaire, il convient d'organiser une autorité de régulation forte, qui assure un accès juste et non-discriminatoire au réseau et qui lui permettra également de réaliser les tâches que lui confieront encore les futures législations européennes, notamment dans le cadre de l'équilibre économique du contrat de service public.

A ce titre, il exerce une mission générale d'avis et de contrôle des dispositions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités de l'infrastructure, aux redevances d'infrastructures et à l'accès.

En outre, la mission de recours initialement dévolue au Conseil de la concurrence lui est désormais confiée, afin de maintenir ce type de compétence au sein d'une seule entité.

ten van het spoorwegverkeer. Deze bepaling zou toelaten om in een zekere mate met de externe kosten van de andere transportmodi rekening te houden, en daardoor om het gebruik van het spoorwegtransport aan te moedigen.

HOOFDSTUK VI

Toeziethoudend orgaan

Afdeling I – De aanwijzing

Art. 61

De Koning heeft de taak om het toezichthoudend orgaan te bepalen.

Afdeling II - Opdrachten

Art. 62

Dit artikel belast het toezichthoudend orgaan met vier types van opdrachten.. Naast de opdrachten die deze of ieder andere wet haar toevertrouwt, heeft het toezichthoudend orgaan talrijke raadgevende opdrachten, controleopdrachten, opdrachten voor het administratief afhandelen van geschillen en beroepsopdrachten. De omvang van deze opdrachten verklaart zich door het feit dat, gezien de geleidelijke liberalisering van het spoorwegvervoer, een sterke regulerende autoriteit moet georganiseerd worden die een juiste en niet-discriminerende toegang tot het net moet toelaten en die eveneens moet waarborgen de haar door toekomstige Europese wetgeving toevertrouwde opdrachten uit te voeren, inzonderheid in het kader van het economische evenwicht van het contract van openbare dienst.

Daarom oefent het een algemene opdracht van advies en controle uit over de bepalingen betreffende de netverklaring, de toewijzing van infrastructuurcapaciteiten de infrastructuurheffingen en de toegang tot het net.

Bovendien wordt de beroepsopdracht die oorspronkelijk aan de Raad voor de mededinging werd toegekend voortaan aan dit orgaan toevertrouwd, teneinde dit type van bevoegdheid te behouden binnen één enkele entiteit.

Il a également une mission de conciliation dans le règlement de litiges entre gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et entreprise ferroviaire pour la répartition des capacités.

Section III – Pouvoirs

Art. 63

Cet article définit les pouvoirs que détient l'organe de contrôle dans le cadre de ses missions.

Art. 64

En exécution de ses missions de contrôle et de recours, l'organe de contrôle peut infliger une amende administrative. Cet article précise une fourchette dans laquelle l'amende peut fluctuer, en fonction de la gravité des faits et le résultat recherché.

Art. 65

Cet article précise les étapes de la procédure que doit respecter l'organe de contrôle dans l'exercice de ses missions de contrôle et de recours.

Art. 66

Les membres de l'organe de contrôle sont soumis au secret professionnel tel que sanctionné par l'article 458 du Code pénal.

Section IV – Les ressources

Art. 67

Comme dans de nombreux autres secteurs régulés, le financement de l'organe de contrôle est assumé par le secteur pour lequel l'organe de contrôle est institué. Ce financement prend la forme d'une redevance, à fixer par le Roi, selon les principes posés dans cet article.

Le Conseil d'État estime que l'article 67 du présent projet de loi appelle la même observation que celle formulée dans son avis 37.765/1/2/3/4, du 4 novembre 2004, à propos de l'article 340 de l'avant-projet devenu 310 de la loi-programme du 27 décembre 2004.

Het orgaan heeft ook een bemiddelingsopdracht in het afhandelen van de geschillen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming inzake de capaciteitstoewijzing.

Afdeling III – Bevoegdheden

Art. 63

Dit artikel bepaalt de bevoegdheden van het toezichthoudend orgaan in het kader van zijn opdrachten.

Art. 64

In uitvoering van zijn controle- en beroepsopdrachten, kan het toezichthoudend orgaan een administratieve boete opleggen. Dit artikel geeft een marge waarin de boete, in functie van de ernst van de feiten en van het gezochte resultaat kan schommelen.

Art. 65

Dit artikel preciseert de stappen van de procedure die het toezichthoudend orgaan in de uitoefening van zijn controle- en beroepsopdrachten moet naleven.

Art. 66

De leden van het toezichthoudend orgaan zijn gehouden door het beroepsgeheim zoals gesanctioneerd door artikel 458 van het Strafwetboek.

Afdeling IV – Inkomsten

Art. 67

Zoals het in veel andere gereguleerde sectoren het geval is, wordt de financiering van het toezichthoudend orgaan gedragen door de sector waarvoor het toezichthoudend orgaan ingesteld wordt. Deze financiering neemt de vorm aan van een retributie die de Koning moet bepalen volgens de principes van dit artikel.

De Raad van State meent dat artikel 67 van dit wetsontwerp dezelfde opmerking inhoudt als die geformuleerd in zijn advies 37.765/1/2/3/4, van 4 november 2004, over artikel 340 van het voorontwerp, geworden 310 van de programmawet van 27 december 2004.

L'auteur du projet ne peut se rallier à l'opinion selon laquelle la redevance visée dans cet article constituerait un impôt. L'avis du Conseil d'État dont référence considère à juste titre que «les activités de contrôle du service de régulation du transport ferroviaire ne constituent pas des prestations au bénéfice d'Infrabel, prestations justifiant le paiement d'une redevance dont l'exécutif serait habilité à fixer le montant et les modalités de versement». Toutefois, il ne considérerait ainsi que les rapports entre le Trésor et Infrabel.

Les activités de l'organe de contrôle constituent des prestations au bénéfice des entreprises ferroviaires. Les sommes perçues par Infrabel auprès des entreprises, constituent la contrepartie des services que rendra l'organe de contrôle dans le secteur ferroviaire, tels que par exemple la garantie d'une tarification juste et non-discriminatoire. Cette contrepartie est calculée de manière individualisée en proportion de l'utilisation facturée par Infrabel de l'infrastructure ferroviaire via la notion de «train-kilomètres».

La fixation du montant total de ces redevances à charge du secteur au profit duquel l'organe de contrôle est mis en place dépend des besoins de financement effectivement rencontrés par le fonctionnement optimal de ce régulateur.

Ces redevances individualisées du fait de leur proportionnalité dont le total tend à rencontrer le coût du service rendu en contrepartie à chaque utilisateur, constituent de ce fait des redevances au sens classique du terme et non un impôt. En effet, la notion de redevance implique un service individuel rendu contre le paiement d'une somme dont le montant est destiné à couvrir le coût que représente la fourniture dudit service.

Il en est ainsi en l'espèce car seuls les cocontractants d'Infrabel bénéficient des services rendus par l'organe de contrôle en contrepartie d'un paiement proportionnel d'une redevance dont le montant tend à rencontrer le coût de fonctionnement dudit organisme.

De opsteller van het ontwerp kan de mening, volgens dewelke het om belastingen zou gaan, niet delen. Het advies van de Raad van State waarnaar wordt verwezen beschouwt terecht dat «de activiteiten van toezicht van de dienstregulering van het spoorwegvervoer geen verrichtingen zijn ten voordele van Infrabel, die de betaling wettigen van een heffing waarvan de uitvoerende macht het bedrag en de nadere regels voor de betaling zou mogen vaststellen». Het advies was eigenlijk enkel gericht op de verhouding tussen de Schatkist en Infrabel.

De activiteiten van toezicht van de dienstregulering vormen de dienstverleningen ten gunste van de spoorwegmaatschappijen.. De sommen geïnd bij de bedrijven door Infrabel, zullen de tegenprestatie zijn voor de diensten die de regulerende dienst in de spoorwegsector zal verlenen, zoals bijvoorbeeld de garantie van een rechtvaardige en niet-discriminerende tarifiering. Deze tegenprestatie zal individueel berekend worden in verhouding van het door Infrabel gefactuurde gebruik van de spoorweginfrastructuur via het begrip van «trein-kilometers».

De vaststelling van het totale bedrag van deze retributies ten laste van de sector en ten gunste van dewelke het controleorgaan zal worden opgericht zal afhangen van de financieringsbehoeften die voor de optimale werking van de regulerende organen effectief nodig zijn.

Deze geïndividualiseerde bijdragen, die wegens hun proportionaliteit waarvan het totaal de kost van de verleende dienst als tegenprestatie beoogt, vormen retributies in de klassieke betekenis van het woord en geen belasting. Het begrip «retributie» impliceert immers een individuele dienst die tegen de betaling van een som wordt verleend waarvan het bedrag bestemd wordt om de kost van die dienstverlening te dekken.

In casu is dit het geval want enkel de medecontractanten van Infrabel zullen van diensten, verleend door regulerende organen als tegenprestatie van een evenredige betaling van een retributie, genieten waarvan het bedrag de werkingskost van die organen zal pogen te dekken.

TITRE III – CONTRÔLE ET INSPECTION FERROVIAIRES ET SANCTIONS

CHAPITRE PREMIER

Contrôles et inspections ferroviaires

Art. 68

Cet article précise que le Roi désigne les agents de la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports et de l'organe de contrôle chargés de contrôler l'application et constater les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution.

Cette désignation leur confère un mandat d'officier de police judiciaire qui les autorise à procéder à tout devoir d'enquête dans leur mission de contrôle et d'inspection et, au besoin, de réquisitionner l'assistance de la force publique.

Conformément à la suggestion du Conseil d'État, section de législation, les visites domiciliaires sont limitées aux cas de délivrance préalable d'une autorisation par un magistrat impartial et indépendant. De plus, les horaires de visites domiciliaires ont été étendus aux visites effectuées au siège social ou d'exploitation de l'entreprise étant donné que ces lieux doivent jouir de la même protection que le domicile au sens commun du terme, conformément aux articles 8, § 1^{er}, de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et 17 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques.

Quant à la force probante des procès-verbaux établis par les agents visés au paragraphe 1^{er}, le projet de loi fait dorénavant implicitement référence au droit commun de l'administration de la preuve.

CHAPITRE II

Sanctions

Art. 69

Cet article érige en infraction pénale tout manquement à la présente loi et ses arrêtés royaux d'exécution

TITEL III – CONTROLE EN INSPECTIE VAN DE SPOORWEGEN EN STRAFFEN

HOOFDSTUK I

Controles en inspecties van de spoorwegen

Art. 68

Dit artikel preciseert dat de Koning de agenten van het Directoraat-Generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en het toezichthoudende orgaan aanduidt die belast zijn met de controle van de naleving van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten en de vaststelling van de inbreuken erop.

Deze aanduiding verleent hen een mandaat van officier van gerechtelijke politie dat hen toelaat om tot elke onderzoeksverrichting over te gaan in hun controle- en inspectieopdrachten en, zo nodig, de bijstand van de openbare macht op te eisen.

Overeenkomstig de suggestie van de Raad van State, afdeling wetgeving worden de huiszoeken beperkt tot de gevallen van voorafgaande aflevering van een machtiging door een onpartijdig en onafhankelijk magistraat. Bovendien zijn de uurregelingen voor de huiszoeken uitgebreid tot de huiszoeken uitgevoerd op de maatschappelijke zetel van het bedrijf aangezien voor deze oorden dezelfde bescherming moet gelden als voor de woonplaats in de gewone betekenis van het woord overeenkomstig artikels 8, § 1 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden en 17 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten.

Wat de bewijskracht van de processen-verbaal opgesteld door de agenten bedoeld in §1 betreft, verwijst het proces-verbaal voortaan impliciet naar het gemeen recht van de bewijislevering.

HOOFDSTUK II

Straffen

Art. 69

Dit artikel verheft tot strafrechtelijk misdrijf elk misbruik op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten of het

ou le non-respect des décisions prises par les instances visées dans la présente loi, ainsi que les obstructions aux vérifications et investigations. Ne constituent toutefois pas des infractions pénales les manquements aux règles relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et à l'accès et au non-respect des décisions de l'organe de contrôle portant amende administrative.

Le montant minimal de l'amende a été révisé conformément à l'article 38 du Code pénal qui fixe le minimum pour les peines correctionnelles à un montant de 26 euros.

TITRE IV – *DISPOSITIONS FINALES ET ABROGATOIRES*

CHAPITRE PREMIER

Disposition transitoire

Art. 70

Cet article constitue une disposition transitoire. La loi n'aura pas d'effet sur les affaires pendantes lors de son entrée en vigueur.

CHAPITRE II

Dispositions abrogatoires

Art. 71 et 72

Ces articles abrogent les dispositions qui sont soit reprises dans la présente loi, soit devenues obsolètes. Suite à l'avis du Conseil d'État, les références aux dispositions modificatives ont été supprimées dans la mesure où ces dernières ont épuisé leurs effets dès leur entrée en vigueur. En outre, la disposition de l'article 72 du présent projet de loi a été complétée afin d'aboutir à une abrogation complète de l'arrêté royal du 12 mars 2003, précité.

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT

niet naleven van de beslissingen van de instanties bedoeld in deze wet, alsook het hinderen van vaststellingen en onderzoeken. Overtredingen van de regels met betrekking tot de netverklaring, de toewijzing van capaciteit, de tarifiering van de infrastructuur en de toegang alsook het niet naleven van de beslissingen van het toezichthoudend orgaan betreffende de administratieve boete vormen echter geen strafrechtelijke misdrijven.

Het minimale bedrag van de overtreding is herzien overeenkomstig artikel 38 van het Strafrechtelijk Wetboek dat voor de correctionele straffen een minimum van 26 euro vastlegt.

TITEL IV – *SLOT- EN OPHEFFINGSBEPALINGEN*

HOOFDSTUK I

Overgangsbepaling

Art. 70

Dit artikel vormt een overgangsbepaling. Wanneer zij in werking treedt, zal de wet geen effect op de hangende zaken hebben.

HOOFDSTUK II

Opheffingsbepalingen

Art. 71 et 72

Deze artikelen heffen de bepalingen op die ofwel in deze wet vermeld worden, ofwel verouderd zijn geworden. Naar aanleiding van het advies van de Raad van State zijn de verwijzingen naar de gewijzigde bepalingen geschrapt voor zover deze al bij hun inwerkingtreding ophielden van kracht te zijn. Bovendien is de bepaling van artikel 72 van dit wetsontwerp aangevuld met het oog op een volledige opheffing van bovenvermeld koninklijk besluit van 12 maart 2003.

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT

Concordance Directives – loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire
--

Article de la directive 91/440/CEE (partim – section V accès à l'infrastructure ferroviaire)	Article de la loi
--	-------------------

10.1	6, 2° et 7
10.2	6, 3°
10.3	6, 3° et 4°
10.4	/
10.5	24
10.6	10 § 1
10.7	62 § 3 quatrième tiret
10.8	Disposition destinée à la Commission
15	2

Article de la directive 95/18/CE	Article de la loi
----------------------------------	-------------------

1	4
2	5
3	12
4.1	12
4.2	15
4.3	14
4.4	8, 13
4.5	13
5.1	14 § 1
5.2	14 § 2
6	Arrêté royal en vertu de l'art. 14 § 1
7	Arrêté royal en vertu de l'art. 14 § 1
8	Arrêté royal en vertu de l'art. 14 § 1
9	Arrêté royal en vertu de l'art. 14 § 1
10.1	15
10.2	Arrêté royal en vertu de l'art. 18
11.1, alinéa 1	15
11.1, alinéa 2	Arrêté royal en vertu de l'art. 18
11.2	17
11.3	Arrêté royal en vertu de l'art. 18
11.4	Arrêté royal en vertu de l'art. 18
11.5	Arrêté royal en vertu de l'art. 18
11.6	15
11.7	16 et arrêté royal en vertu de l'art. 18
11.8	19
12	14 § 1

Concordantie
Richtlijnen – wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Artikel van de richtlijn 91/440/EEG (partim – afdeling V- Toegang tot de spoorweginfrastructuur)	Artikel van de wet
--	--------------------

10.1	6, 2° en 7
10.2	6, 3°
10.3	6, 3° en 4°
10.4	/
10.5	24
10.6	10 § 1
10.7	62 § 3 vierde streepje
10.8	Bepaling bestemd voor de Commissie
15	2

Artikel van de richtlijn 95/18/EG	Artikel van de wet
-----------------------------------	--------------------

1	4
2	5
3	12
4.1	12
4.2	15
4.3	14
4.4	8, 13
4.5	13
5.1	14 § 1
5.2	14 § 2
6	Koninklijk besluit overeenkomstig art. 14 § 1
7	Koninklijk besluit overeenkomstig art. 14 § 1
8	Koninklijk besluit overeenkomstig art. 14 § 1
9	Koninklijk besluit overeenkomstig art. 14 § 1
10.1	15
10.2	Koninklijk besluit overeenkomstig art. 18
11.1, lid 1	15
11.1, lid 2	Koninklijk besluit overeenkomstig art. 18
11.2	17
11.3	Koninklijk besluit overeenkomstig art. 18
11.4	Koninklijk besluit overeenkomstig art. 18
11.5	Koninklijk besluit overeenkomstig art. 18
11.6	15
11.7	16 en koninklijk besluit overeenkomstig

13	14 § 1
14	/
15.1	14 § 3
15.2	Arrêté royal en vertu de l'art. 14 § 3 et de l'art. 18
15.3	Application des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat
16	2
17	/
18	/

Article de la directive 2001/14/CE	Article de la loi
1	4
2	5
3.1	21 et 23
3.2	22
3.3	22
3.4	23
4	46
5	10
6.1	47 § 1
6.2	47 § 2
6.3	47 § 3
6.4	47 § 3
6.5	48
7.1	49
7.2	53
7.3	50 § 1
7.4	50 § 2
7.5	50 § 3
7.6	50 § 4
7.7	50 § 5
7.8	51
7.9	52
8.1	56 § 1
8.2	57
8.3	58
8.4	56 § 2
9	59
10	60
11	24
12 alinéa 1	54
12 alinéa 2	29
13 .1	30
13.2	31
13.3	24
14	28

	art. 18
11.8	19
12	14 § 1
13	14 § 1
14	/
15.1	14 § 3
15.2	Koninklijk besluit overeenkomstig art. 14 § 3 en 18
15.3	Toepassing van de gecoördineerde wetten op de Raad van State
16	2
17	/
18	/

Artikel van de richtlijn 2001/14/EG	Artikel van de wet
1	4
2	5
3.1	21 en 23
3.2	22
3.3	22
3.4	23
4	46
5	10
6.1	47 § 1
6.2	47 § 2
6.3	47 § 3
6.4	47 § 3
6.5	48
7.1	49
7.2	53
7.3	50 § 1
7.4	50 § 2
7.5	50 § 3
7.6	50 § 4
7.7	50 § 5
7.8	51
7.9	52
8.1	56 § 1
8.2	57
8.3	58
8.4	56 § 2
9	59
10	60
11	24
12 alinéa 1	54
12 alinéa 2	29
13 .1	30

15	45
16.1	32
16.2	55
16.3	55
17	25
18	annexe
19.1	32
19.2	33 § 1
19.3	33 § 2
19.4	32 et 34
20.1	39
20.2	38
20.3	35
20.4	/
21.1, 2 et 5	40 § 1
21.3 et 4	40 § 2
21.6	62 § 4
22.1	41 § 1
22.2	41 § 2, alinéa 1
22.3, 4, 5 et 6	AR en vertu de l'art. 43
23	36
24	38
25	41 § 2
26 .1 et 26.2	41 § 3
26.3	42
27	41 § 4
27.2	43
28	37
29	26 et 44
30.1	61
30.2.	62 § 5
30.3	62 § 3
30.4 et 5	63 à 65, 68 et 69
31	62 § 2
32	Disposition supprimée par la directive 2004/49/CE
33	/
34	/
35	Disposition destinée à la commission
36	Disposition destinée à la commission
37	/
38	2
39	/
40	/

13.2	31
13.3	24
14	28
15	45
16.1	32
16.2	55
16.3	55
17	25
18	bijlage
19.1	32
19.2	33 § 1
19.3	33 § 2
19.4	32 et 34
20.1	39
20.2	38
20.3	35
20.4	/
21.1, 2 et 5	40 § 1
21.3 et 4	40 § 2
21.6	62 § 4
22.1	41 § 1
22.2	41 § 2, lid 1
22.3, 4, 5 et 6	Koninklijk besluit overeenkomstig art. 43
23	36
24	38
25	41 § 2
26 .1 et 26.2	41 § 3
26.3	42
27	41 § 4
27.2	43
28	37
29	26 et 44
30.1	61
30.2.	62 § 5
30.3	62 § 3
30.4 et 5	63 à 65, 68 en 69
31	62 § 2
32	Deze bepaling werd geschrapt door de richtlijn 2004/49/EG
33	/
34	/
35	Bepaling bestemd voor de Commissie
36	Bepaling bestemd voor de Commissie
37	/
38	2
39	/
40	/

Concordance
Loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire – directives

Article de la loi	Article des directives
1	/
2	15 de la directive 91/440/CEE 16 de la directive 95/18/CE 38 de la directive 2001/14/CE
3	/
4	1 des directives 95/18/CE et 2001/14/CE
5	2 des directives 95/18/CE et 2001/14/CE
6	10.1 - 3 de la directive 91/440/CEE
7	10.1 de la directive 91/440/CEE
8	4.4 de la directive 95/18/CE
9	/
10 § 1	Directive 91/440/CEE 10.6
10 § 2	Directive 2001/14/CE 5.1
10 § 3	5.2
10 § 4	5.3
11	/
12	Directive 95/18/CE 3 et 4.1
13	4.4 et 4.5
14 § 1	5.1
14 § 2	5.2
14 § 3	Habilite le Roi à transposer les art. 6, 7, 8, 9 et 15.2
15	4.2, 10.1, 11.1, alinéa 1 et 11.6
16	11.7
17	11.2
18	Habilite le Roi à transposer les art. 10.2, 11.1, alinéa 2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.7 et 15.2
19	11.8
20	/
21	Directive 2001/14/CE 3.1
22	3.2 et 3.3
23	3.4
24	Directive 91/440/CEE 10.5 Directive 2001/14/CE 11.1 et 11.2

Concordantie Wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur – richtlijnen

Artikel van de wet	Artikel van de richtlijnen
1	/
2	15 van de richtlijn 91/440/EEG 16 van de richtlijn 95/18/EG 38 van de richtlijn 2001/14/EG
3	/
4	1 van de richtlijnen 95/18/EG en 2001/14/EG
5	2 van de richtlijnen 95/18/EG en 2001/14/EG
6	10.1 - 3 van de richtlijn 91/440/EEG
7	10.1 van de richtlijn 91/440/EEG
8	4.4 van de richtlijn 95/18/EG
9	/
10 § 1	Richtlijn 91/440/EEG 10.6
10 § 2	Richtlijn 2001.14 5.1
10 § 3	5.2
10 § 4	5.3
11	/
12	Richtlijn 95/18/EG 3 et 4.1
13	4.4 et 4.5
14 § 1	5.1
14 § 2	5.2
14 § 3	Machtigt de Koning om de art. 6, 7, 8, 9 en 15.2 om te zetten
15	4.2, 10.1, 11.1, lid1 et 11.6
16	11.7
17	11.2
18	Machtigt de Koning om de art. 10.2, 11.1, lid 2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.7 et 15.2 om te zetten
19	11.8
20	/
21	Richtlijn 2001/14/EG 3.1
22	3.2 en 3.3
23	3.4
24	Richtlijn 91/440/EEG 10.5

25	17
26	29
27	/
28	14
29	12 alinéa 2
30	13.1
31	13.2
32	19.1 et 19.4
33 § 1	19.2
33 § 2	19.3
34	19.4
35	20.3
36	23
37	28
38	24
39	20.1
40 § 1	21.2 et 21.5
40 § 2	21.4
41 § 1	22.1
41 § 2	22.2 et 25
41 § 3	26 .1 et 26.2
41 § 4	27
42	26.3
43	Habilite le Roi à transposer l'art. 22.3, 22.4, 22.5 et 22.6
44	29
45	15
46	4
47 § 1	6.1
47 § 2	6.2
47 § 3	6.3
47 § 3	6.4
48	6.5
49	7.1
50 § 1	7.3
50 § 2	7.4
50 § 3	7.5
50 § 4	7.6
50 § 5	7.7
51	7.8
52	7.9
53	7.2
54	12, alinéa 1
55	16.2
56 § 1	8.1
56 § 2	8.4
57	8.2
58	8.3

	Richtlijn 2001/14/EG 11.1 en 11.2
25	17
26	29
27	/
28	14
29	12 lid 2
30	13.1
31	13.2
32	19.1 en 19.4
33 § 1	19.2
33 § 2	19.3
34	19.4
35	20.3
36	23
37	28
38	24
39	20.1
40 § 1	21.2 en 21.5
40 § 2	21.4
41 § 1	22.1
41 § 2	22.2 en 25
41 § 3	26 .1 en 26.2
41 § 4	27
42	26.3
43	Machtigt de Koning om de art. 22.3, 22.4, 22.5 et 22.6 om te zetten
44	29
45	15
46	4
47 § 1	6.1
47 § 2	6.2
47 § 3	6.3
47 § 3	6.4
48	6.5
49	7.1
50 § 1	7.3
50 § 2	7.4
50 § 3	7.5
50 § 4	7.6
50 § 5	7.7
51	7.8
52	7.9
53	7.2
54	12, lid 1
55	16.2
56 § 1	8.1
56 § 2	8.4

59	9
60	10
61	30.1
62 § 1	/
62 § 2	31
62 § 3	30.3
62 § 3 quatrième tiret	Directive 91/440/CEE 10.7
62 § 4	Directive 2001/14/CE 21.6
62 § 5	30.2
63	30.4 et 30.5
64	/
65	30.4 et 30.5
66	/
67	/
68	30.4
69	30.4 et 30.5
70	/
71	/
72	/

57	8.2
58	8.3
59	9
60	10
61	30.1
62 § 1	/
62 § 2	31
62 § 3	30.3
62 § 2	31
62 § 3	30.3
62 § 3 vierde streepje	Richtlijn 91/440/EEG 10.7
62 § 4	Richtlijn 2001/14/EG 21.6
62 § 5	30.2
63	30.4 en 30.5
64	/
65	30.4 en 30.5
66	/
67	/
68	30.4
69	30.4 en 30.5
70	/
71	/
72	/

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l'avis du Conseil d'État****Avant-projet de loi portant relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire****Article 1^{er}**

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

TITRE PREMIER – Dispositions générales**Art. 2**

La présente loi transpose la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires, modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 et par la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant les licences des entreprises ferroviaires, modifiée par la directive 2001/13/CE du Parlement et du Conseil du 26 février 2001 et par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 en droit belge.

CHAPITRE PREMIER – Champ d'application**Art. 3**

La présente loi règle l'ensemble des prescriptions relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge.

A cet égard, l'on opère une distinction entre l'exploitation ferroviaire conventionnelle via le *heavy rail* et les systèmes de métro, de tram et autres systèmes de transport urbain et de transport ferroviaire régional via le *light rail* et d'autres modes liés aux chemins de fer.

VOORONTWERP VAN WET**onderworpen aan het advies van de Raad van State****Voorontwerp van wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid (.) bedoeld bij artikel 78 van de Grondwet.

TITEL I – Algemene bepalingen**Art. 2**

Deze wet zet richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991, betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, gewijzigd bij richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001 en bij richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 29 april 2004, richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995, betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, gewijzigd bij richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 en bij richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004, 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, gewijzigd door richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 in Belgisch recht om.

HOOFDSTUK I – Toepassingsgebied**Art. 3**

Deze wet regelt het geheel van de voorschriften met betrekking tot het gebruik van de Belgische spoorweginfrastructuur.

Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen de conventionele spoorexploitatie door middel van *heavy rail* en de metro-, tram en andere systemen van stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van *light* en andere spoorgebonden modi.

Art. 4

La présente loi ne s'applique pas:

- aux infrastructures ferroviaires privées utilisées uniquement par leur propriétaire pour leurs propres opérations de transport de marchandises;
- aux lignes désaffectées, non démantelées, mais utilisées à des fins touristiques, ni aux entreprises opérant uniquement sur ces réseaux;
- aux métros, aux tramways et aux autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux via le *light rail* et d'autres modes liés aux chemins de fer, pour autant que ceux-ci ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.

CHAPITRE II – *Définitions*

Art. 5

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

- «ministre»: le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;
- «gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire»: la S.A. de droit public «Infrabel»;
- «entreprise ferroviaire»: toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité est la fourniture de prestations de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement assurée par cette entreprise; cette notion recouvre également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;
- «regroupement international»: toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents de l'Union européenne, en vue de fournir des prestations de transports ferroviaires internationaux entre ces États membres;
- «candidat»: toute entreprise ferroviaire titulaire d'une licence ou tout regroupement international d'entreprises ferroviaires titulaires d'une licence demandant à bénéficier de capacités de l'infrastructure;
- «infrastructure ferroviaire»: l'ensemble des éléments visés à l'annexe I, partie A, du Règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission, du 18 décembre 1970, relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe 1 du Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juillet 1970, à l'exception du dernier tiret qui, aux fins de la présente loi, se lit comme suit: «bâtiments affectés au service des infrastructures»;

Art. 4

Deze wet is niet van toepassing op:

- spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt;
- buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen die enkel gebruikt worden voor toeristische doeleinden en de ondernemingen waarvan de activiteit beperkt is tot deze lijnen;
- metro, tram en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van *light rail* en andere spoorwegbond modi, voor zover deze geen gebruik maken van het spoorwegnet.

HOOFDSTUK II – *Definities*

Art. 5

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

- «minister»: de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer;
- «spoorweginfrastructuurbeheerder»: de NV van publiek recht «Infrabel»;
- «spoorwegonderneming»: iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die houder is van een vergunning overeenkomstig de van kracht zijnde Europese wetgeving, waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij deze onderneming voor de tractie moet zorgen; hier toe behoren ook de ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;
- «internationaal samenwerkingsverband»: ieder samen gaan van ten minste twee in verschillende lidstaten van de Europese Unie gevestigde spoorwegondernemingen dat tot doel heeft het leveren van diensten op het gebied van internationaal spoorvervoer tussen die lidstaten;
- «kandidaat»: elke spoorwegonderneming die houder is van een vergunning of elk internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen die houder zijn van een vergunning en die het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit aanvragen;
- «spoorweginfrastructuur»: alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A, van Verordening (EEG) nr. 2598/70 van de Commissie van 18 december 1970 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's, bedoeld in bijlage 1 van Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juli 1970, met uitzondering van het laatste streepje dat in de zin van dit besluit als volgt luidt «dienstgebouwen voor de infrastructuur»;

– «réseau»: l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

– «capacité de l'infrastructure ferroviaire»: la disponibilité permettant de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure ferroviaire pendant une certaine période;

– «sillon»: la capacité de l'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné;

– «répartition»: l'affectation par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire des capacités de l'infrastructure ferroviaire;

– «infrastructure saturée»: la section de l'infrastructure ferroviaire pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités;

– «plan de renforcement des capacités»: une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacité qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure ferroviaire comme «infrastructure saturée»;

– «horaire de service»: les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pendant la période de validité de cet horaire;

– «coordination»: la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l'infrastructure ferroviaire;

– «document de référence du réseau»: le document qui précise, de manière détaillée, la description du réseau, les règles générales pour y circuler, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire;

– «licence»: l'attestation par laquelle une entreprise est reconnue par l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne comme entreprise ferroviaire pour les fournitures de services de transport ferroviaire qui y sont mentionnées;

– «certificat de sécurité»: le document qui constate le respect par une entreprise ferroviaire des exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur les trajets concernés;

– «service ferroviaire»: toute prestation de transport national ou international de voyageurs, de transport national ou international de marchandises ou de transport combiné national ou international de marchandises;

– «net»: de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

– «spoorweginfrastructuurcapaciteit»: het vermogen om voor een bepaalde periode de voor een spoorweginfrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;

– «treinpad»: de spoorweginfrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;

– «toewijzing»: de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

– «overbelaste infrastructuur»: het gedeelte van de spoorweginfrastructuur waarvoor gedurende bepaalde tijdvakken, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de infrastructuur capaciteit-aanvraag kan worden voldaan;

– «capaciteitsvergrotingplan»: een maatregel of een reeks van maatregelen met een tijdschema voor de uitvoering daarvan die wordt voorgesteld om de capaciteitsbeperkingen te verminderen die ertoe leiden dat een infrastructuurgedeelte tot «overbelaste spoorweginfrastructuur» wordt verklaard;

– «dienstregeling»: de gegevens over alle geprogrammeerde bewegingen van treinen en rollend materieel die gedurende de periode dat de dienstregeling geldt op de betreffende spoorweginfrastructuur zullen worden uitgevoerd;

– «coördinatie»: de procedure die door de spoorweginfrastructuurbeheerder wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren;

– «netverklaring»: de verklaring waarin op gedetailleerde wijze de beschrijving van het net, de algemene verkeersregels, de termijnen, de procedures en criteria betreffende de regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn vastgelegd; dit document bevat verder alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen;

– «vergunning»: de vergunning waardoor een onderneming door een bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie wordt erkend als spoorwegonderneming voor de verlening van de spoorvervoerdiensten die erop vermeld zijn;

– «veiligheidscertificaat»: het document waarbij wordt vastgesteld dat een spoorwegonderneming voldoet aan de eisen inzake veiligheid om een spoordienst zonder gevaar op de betrokken trajecten te verzekeren;

– «spoorwegvervoerdienst»: elk nationaal of internationaal vervoer van reizigers of van goederen of elk nationaal of internationaal gecombineerd vervoer van goederen;

– «service de transport international»: service de transports ferroviaires dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons/voitures franchissent au moins une frontière;

– «accord-cadre»: la convention définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relative aux capacités de l'infrastructure ferroviaire à répartir et à la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;

– «organe de contrôle»: l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire;

– «autorité de sécurité»: l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer;

– «accident»: un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;

– «accident grave»: toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par «importants dommages» des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;

– «incident»: tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;

– «système ferroviaire»: l'ensemble constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau de transport à grande vitesse et conventionnel, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;

– «partie intéressée»: l'entreprise ferroviaire qui a introduit une demande de capacités de l'infrastructure ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service.

– «internationale vervoerdiensten»: spoorvervoerdiensten waarbij de trein ten minste één keer de grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen ervan kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, zolang alle rijtuigen/wagons ten minste één grens overschrijden;

– «kaderovereenkomst»: een overeenkomst die de rechten en plichten van een kandidaat en van de beheerder van de spoorweginfrastructuur vastlegt en die betrekking heeft op de toe te wijzen spoorweginfrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak;

– «toezichthoudende orgaan»: de overheid bevoegd voor de economische regulering van het spoorwegvervoer;

– «veiligheidsinstantie»: de overheid belast met de veiligheidstaken op het spoor;

– «ongeval»: ongewenste of onbedoelde plotse gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld: botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toestand, branden en andere ongevallen;

– «ernstig ongeval»: botsing of ontsporing van treinen waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu veroorzaakt, dan wel een soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer; onder «grote schade» wordt schade verstaan waarvan de totale kosten onmiddellijk door de onderzoekende instantie op ten minste 2 miljoen euro kunnen worden geraamd;

– «incident»: een ander voorval dan een ongeval of een ernstig ongeval dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de exploitatieveiligheid aantast;

– «spoorwegsysteem»: het geheel van spoorweginfrastructuren, met inbegrip van de vaste lijnen en installaties van het conventionele en hogesnelheidsspoorwegnet en het rollend materieel dat vereist is voor het gebruik van deze infrastructuur;

– «belanghebbende partij»: de spoorwegonderneming die een aanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit heeft ingediend, evenals de andere partijen die bemerkingen willen maken over de weerslag die de dienstregeling zou kunnen hebben op de mogelijkheid tot het verlenen van spoordiensten tijdens de geldigheidsperiode van de dienstregeling.

TITRE II – UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

CHAPITRE PREMIER

L'accès à l'infrastructure ferroviaire

Section première – Le droit d'accès et de transit

Art. 6

Ont un droit d'accès sur l'infrastructure ferroviaire:

1°. La Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transports de voyageurs et de marchandises;

2°. Tout regroupement international dont fait partie une entreprise ferroviaire établie en Belgique pour l'exploitation de services de transports internationaux de passagers ou de marchandises;

3°. Toute entreprise ferroviaire établie dans un État membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transports internationaux de marchandises;

4°. À partir du 1^{er} janvier 2007, toute entreprise ferroviaire établie dans un État membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de tout type de services de transports de marchandises.

Art. 7

Tout regroupement international possède un droit de transit sur l'infrastructure ferroviaire pour les prestations de services de transports internationaux de voyageurs et de marchandises, qu'il effectue entre les États membres de l'Union européenne dans chacun desquels est au moins établie une entreprise ferroviaire qui fait partie de ce regroupement.

Art. 8

Toute entreprise ferroviaire voulant effectuer les services de transport ferroviaire et avoir accès à l'infrastructure ferroviaire doit être en possession:

1° d'une licence appropriée aux types de services qu'elle offre et délivrée par l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne;

2° d'un certificat de sécurité ferroviaire;

3° de capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire octroyées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

TITEL II – GEBRUIK VAN DE SPOORWEGINFRASTRUCTUUR

HOOFDSTUK I

De toegang tot de spoorweginfrastructuur

Afdeling I – Toegangs- en doorvoerrecht

Art. 6

Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur:

1°. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoeractiviteiten voor reizigers en goederen;

2°. Elk internationaal samenwerkingsverband waarvan een in België gevestigde spoorwegonderneming deel uitmaakt voor de exploitatie van internationale vervoerdiensten van reizigers of goederen;

3°. Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van internationale vervoerdiensten van goederen;

4°. Vanaf 1 januari 2007 elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van elk type van goederenvervoerdiensten.

Art. 7

Elk internationaal samenwerkingsverband heeft een doorvoerrecht over de spoorweginfrastructuur voor het verrichten van internationale reizigers- en goederenvervoerdiensten tussen de lidstaten van de Europese Unie waar de samenstellende ondernemingen van dit samenwerkingsverband zijn gevestigd.

Art. 8

Elke spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten wil verrichten en toegang wil hebben tot de spoorweginfrastructuur moet in het bezit zijn van:

1° een vergunning die bestemd is voor het type diensten dat ze aanbiedt, afgeleverd door de bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie;

2° een spoorwegveiligheidscertificaat;

3° beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteiten toegerekend door de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Art. 9

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire circule librement sur son réseau, aux fins d'entretien et de gestion, de renouvellement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, dans le respect des règles de sécurité imposées à tout utilisateur de l'infrastructure ferroviaire.

Section II – Les services à fournir aux entreprises ferroviaires

Art. 10

§ 1^{er}. L'accès par le réseau ferré aux services liés aux activités ferroviaires visées à l'article 6, ainsi que la fourniture de ces services dans les terminaux et les ports qui desservent ou peuvent desservir plus d'un client final sont assurés à toutes les entreprises ferroviaires d'une manière non discriminatoire et transparente et les demandes des entreprises ferroviaires ne peuvent être soumises à des restrictions que s'il existe d'autres solutions viables par chemin de fer aux conditions du marché.

§ 2. Les entreprises ferroviaires peuvent prétendre, sur une base non discriminatoire, à l'ensemble des prestations minimales visées au point 1 de l'annexe I ainsi qu'à l'accès par le réseau aux infrastructures de services décrits à l'annexe I.

Les services visés au point 2 de l'annexe I sont fournis de manière non discriminatoire; les demandes des entreprises ferroviaires pour les services visés au point 2 de l'annexe I ne peuvent être rejetés que s'il existe d'autres options viables aux conditions du marché.

§ 3. Des services complémentaires, visés à l'annexe I point 3, peuvent être fournis à la demande d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Dans une telle hypothèse, ils doivent être fournis de manière non discriminatoire à l'égard de tout candidat qui en fait la demande.

§ 4. Les entreprises ferroviaires peuvent demander au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou à d'autres fournisseurs de fournir les services connexes visés à l'annexe I, point 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est pas tenu de fournir ces services.

Section III – Les autorisations

Art. 11

Sous réserve d'autres dispositions, les autorisations relatives aux installations des impétrants ainsi qu'à la construction d'ouvrages d'art au-dessus ou au-dessous du chemin de fer sont délivrées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il établit et tient à jour un inventaire y relatif.

Les installations qui peuvent présenter un risque pour la population ou l'environnement sont clairement identifiées et localisées par rapport au réseau ferroviaire.

Art. 9

De spoorweginfrastructuurbeheerder verplaatst zich vrij op zijn net, met het oog op het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur, met de naleving van de veiligheidsmaatregelen die aan elk gebruiker van de spoorweginfrastructuur opgelegd worden.

Afdeling II – Diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten geleverd worden

Art. 10

§ 1. De toegang via het spoor tot, alsmede de verlening van diensten in, terminals en havens in verband met spoorwegactiviteiten overeenkomstig artikel 6 waarbij meer dan één eindgebruiker wordt bediend of kan worden bediend, worden toegestaan aan alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende en transparante wijze; verzoeken van spoorwegondernemingen kunnen alleen onderworpen worden aan beperkingen indien er levensvatbare spoorwegalternatieven onder marktvoorwaarden voorhanden zijn.

§ 2. Spoorwegondernemingen hebben op een niet-discriminerende basis recht op het minimum toegangspakket bedoeld in punt 1 van de bijlage I en op de toegang via het spoor tot voorzieningen, als omschreven in bijlage I.

De in het punt 2 van bijlage I bedoelde diensten worden op een niet-discriminerende wijze verleend; verzoeken van spoorwegondernemingen om de in punt 2 van bijlage I bedoelde diensten mogen slechts worden afgewezen als er, onder marktvoorwaarden, haalbare alternatieven bestaan.

§ 3. Aanvullende diensten, bedoeld in bijlage I, punt 3, kunnen op vraag van een spoorwegonderneming door de spoorweginfrastructuurbeheerder worden verleend. In dat geval moeten zij op niet-discriminerende wijze verleend worden aan elke kandidaat die er om vraagt.

§ 4. De spoorwegondernemingen kunnen aan de spoorweginfrastructuurbeheerder of aan andere leveranciers vragen de ondersteunende diensten bedoeld in bijlage I, punt 4 te verlenen. De spoorweginfrastructuurbeheerder is niet verplicht deze diensten te verlenen.

Afdeling III – De vergunningen

Art. 11

Behoudens van andersluidende bepalingen worden de vergunningen met betrekking tot de installaties van de verkrijgers en tot de bouw van kunstwerken boven en onder de spoorweg afgegeven door de spoorweginfrastructuurbeheerder. Hij houdt een inventaris hiervan bij.

De installaties die een potentieel gevaar voor de bevolking of voor het milieu kunnen inhouden worden duidelijk aangegeven en gelokaliseerd ten opzichte van het spoornet.

CHAPITRE II

Licence d'entreprise ferroviaireSection Première – *Les principes*

Art. 12

Toute entreprise ayant un siège d'exploitation en Belgique a le droit de demander auprès du ministre une licence lui permettant d'être reconnue comme entreprise ferroviaire.

Art. 13

La licence est incessible et détermine les types de services pour lesquels elle est valable. Elle est valable sur tout le territoire de l'Union européenne.

Section II – *Les conditions de délivrance de la licence*

Art. 14

§ 1^{er}. Pour obtenir une licence, le demandeur doit pouvoir démontrer à tout moment et dès avant le début de ses activités, qu'il satisfait ou satisfera aux conditions, déterminées par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des ministres, en matière de capacité financière, de capacité professionnelle, de couverture de sa responsabilité civile ainsi qu'en matière d'honorabilité.

§ 2. Aux fins du § 1^{er}, toute entreprise qui demande une licence doit fournir tous les renseignements utiles.

§ 3. Les modalités d'introduction de la demande et de délivrance de la licence sont déterminées par le Roi.

Section III – *La validité de la licence*

Art. 15

La licence reste valable aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire remplit les conditions visées à l'article 14.

La licence est réexaminée:

1. à intervalles réguliers, déterminés par le Roi, au moins tous les cinq ans,
2. si l'entreprise ferroviaire envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative,
3. s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences visées à l'article 14, par l'entreprise ferroviaire.

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de ce réexamen.

HOOFDSTUK II

Vergunning van spoorwegondernemingAfdeling I – *De principes*

Art. 12

Elke onderneming die een exploitatiezetel in België heeft, heeft het recht een vergunning bij de minister te vragen die haar toelaat om als spoorwegonderneming erkend te worden.

Art. 13

De vergunning is onoverdraagbaar en beschrijft de typediensten waarvoor ze geldig is. Ze is op het gehele grondgebied van de Europese Unie geldig.

Afdeling II – *Voorwaarden voor de afgifte van de vergunning*

Art. 14

§ 1. Om een vergunning te verkrijgen levert de vergunning-aanvrager het bewijs dat hij op elk moment en vanaf het begin van zijn activiteiten kan of zal kunnen voldoen aan de door de Koning bij een in ministerraad overlegd besluit vastgelegde voorwaarden inzake financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en eerbaarheid.

§ 2. Om aan § 1 te voldoen moet elke onderneming die een vergunning aanvraagt alle nuttige inlichtingen verstrekken.

§ 3. De modaliteiten voor het indienen van een aanvraag en voor de afgifte van de vergunning worden vastgelegd door de Koning.

Afdeling III – *Geldigheid van de vergunning*

Art. 15

De vergunning blijft geldig zolang de onderneming de voorwaarden, gesteld in artikel 14, naleeft.

De vergunning wordt aan een nieuw onderzoek onderworpen:

1. met regelmatige door de Koning bepaalde tussenpauzes, ten minste om de vijf jaar,
2. indien de spoorwegonderneming plant om haar activiteiten ingrijpend te wijzigen of uit te breiden,
3. bij ernstige twijfel over de naleving door de spoorwegonderneming van de eisen bedoeld bij artikel 14.

De Koning bepaalt bij een in ministerraad overlegd besluit de modaliteiten van dit nieuwe onderzoek.

Section IV – *Le retrait et la suspension*

Art. 16

Le jugement déclaratif de faillite emporte de plein droit retrait de la licence.

Art. 17

Lorsque le ministre constate qu'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences définies dans le présent chapitre ou ses arrêtés d'exécution, par une entreprise ferroviaire à laquelle a été délivrée une licence par l'autorité d'un autre État membre, il en informe sans délai cette autorité.

Art. 18

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les cas et les modalités de suspension, d'introduction des nouvelles demandes et de retrait de la licence.

Art. 19

Toute décision en matière de licence est notifiée à la Commission européenne.

Section V – *La redevance annuelle liée à la détention d'une licence d'entreprise ferroviaire*

Art. 20

§ 1^{er}. Il est dû par le titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire, au titre de participation dans les frais d'administration, de contrôle et de surveillance, une redevance annuelle indexée.

§ 2. Cette redevance doit être acquittée lors de la délivrance de la licence et ensuite, avant le 1^{er} janvier de chaque année.

§ 3. Cette redevance n'est pas sujette à remboursement en cas de suspension ou de retrait de la licence ou de cessation de l'exercice des activités couvertes par la licence. Elle peut toutefois ne pas être réclamée pour une nouvelle année dans les cas visés à l'article 18.

§ 4. En cas de non-paiement, la licence peut être suspendue.

§ 5. Le Roi détermine le montant, les modalités de paiement et le mécanisme d'indexation de la redevance.

Afdeling IV - *Intrekking en schorsing*

Art. 16

De faillissementsuitspraak brengt van rechtswege de intrekking van de vergunning met zich mee.

Art. 17

Wanneer de minister vaststelt dat er een ernstige twijfel bestaat over de naleving van de voorwaarden bepaald bij dit hoofdstuk of bij zijn uitvoeringsbesluiten door een spoorwegonderneming aan dewelke een vergunning werd afgegeven door de overheid van een andere lidstaat, licht hij dadelijk die overheid in.

Art. 18

De Koning bepaalt bij een in ministerraad overlegd besluit, de gevallen en de modaliteiten voor het schorsen, het indienen van nieuwe aanvragen en het intrekken van vergunningen.

Art. 19

Alle beslissingen inzake vergunningen worden meegedeeld aan de Europese Commissie.

Afdeling V – *Jaarlijkse retributie voor een vergunning van spoorwegonderneming*

Art. 20

§ 1. De houder van een vergunning van spoorwegonderneming dient als deelname in de kosten voor administratie, controle en toezicht, een jaarlijks, geïndexeerde retributie te storten.

§ 2. Deze retributie moet worden betaald bij de afgifte van de vergunning en vervolgens vóór 1 januari van elk jaar.

§ 3. Deze retributie wordt niet teruggestort bij schorsing of intrekking van de vergunning of bij stopzetting van de activiteiten die door de vergunning gedekt worden. Zij kan in ieder geval evenwel niet worden geëist voor een nieuw jaar voor de gevallen bedoeld bij artikel 18.

§ 4. Bij niet-betaling kan de vergunning worden geschorst.

§ 5. De Koning bepaalt het bedrag, de betalingswijze en het indexeringsmechanisme van de retributie.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Avis 40.443/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le ministre de la Mobilité, le 10 mai 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi «relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire», a donné le 7 juin 2006 l'avis suivant:

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 du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

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

Observations générales

1.1. L'avant-projet de loi précise, en son article 2:

«La présente loi transpose la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires, modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 et par la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant les licences des entreprises ferroviaires, modifiée par la directive 2001/13/CE du Parlement et du Conseil du 26 février 2001 et par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 en droit belge.»

1.2. L'exposé des motifs doit être complété par la présentation d'un tableau de correspondance entre le texte de l'avant-projet et celui des normes européennes pertinentes, ainsi que d'un tableau établissant la correspondance en sens inverse, afin que les Chambres législatives puissent se prononcer en connaissance de cause sur le choix des moyens mis en oeuvre par l'auteur de l'avant-projet pour assurer la transposition des directives concernées, et éviter que l'exercice du droit d'amendement inscrit dans l'article 76 de la Constitution ne dépasse les limites du pouvoir d'appréciation laissé aux États membres par le droit européen.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

ADVIES 40.443/4

VAN DE AFDELING WETGEVING VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 10 mei 2006 door de minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur», heeft op 7 juni 2006 het volgende advies gegeven:

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 ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

Algemene opmerkingen

1.1. Artikel 2 van het voorontwerp van wet bepaalt:

«Deze wet zet richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991, betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, gewijzigd bij richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001 en bij richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 29 april 2004, richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995, betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, gewijzigd bij richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 en bij richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004, 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, gewijzigd door richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 in Belgisch recht om.»

1.2. De memorie van toelichting moet worden aangevuld door de opname van een tabel met de overeenstemming tussen de tekst van het voorontwerp en de tekst van de relevante Europese rechtsnormen, alsook met een tabel met de overeenstemming in omgekeerde zin, opdat de wetgevende kamers zich met kennis van zaken kunnen uitspreken over de keuze van de middelen die de steller van het voorontwerp aanwendt om te zorgen voor de omzetting van de betrokken richtlijnen, en om te voorkomen dat de uitoefening van het recht tot amenderen dat in artikel 76 van de Grondwet is vastgelegd niet verder gaat dan de grenzen van de beoordelingsbevoegdheid die door het Europees recht aan de lidstaten wordt gelaten.

1.3. Ces tableaux de correspondance permettraient par ailleurs de vérifier aisément si la transposition des différents articles des directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 2001/14/CE précitées est complètement ou seulement partiellement assurée et d'être informé des dispositions qui tendent à assurer cette transposition, qu'il s'agisse de dispositions déjà existantes dans l'arsenal juridique belge, des dispositions de l'avant-projet examiné, de dispositions encore à prendre notamment par arrêté royal ou de dispositions actuellement en vigueur dans l'ordre juridique belge et destinées à être remplacées ou abrogées par l'avant-projet à l'examen. Pour éclairer ces derniers aspects, l'auteur de l'avant-projet devrait indiquer non seulement les mesures législatives et réglementaires qui devraient encore être adoptées de manière à parfaire la transposition de la directive mais aussi les arrêtés royaux qu'il y aura lieu de modifier ou d'abroger.

Cette façon de faire est d'autant plus indiquée que l'auteur de l'avant-projet a opté, dans l'exercice de transposition, pour une structure ne correspondant pas entièrement à celle des directives précitées.

1.4. Il eût été souhaitable de communiquer ces tableaux à la section de législation du Conseil d'État en vue de l'examen de l'avant-projet auquel elle a procédé pour l'établissement du présent avis.

À défaut, il n'est pas certain qu'un examen exhaustif des questions relatives à l'exacte transposition de la directive précitée ait pu être mené.

2. La transposition de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, est principalement assurée par l'avant-projet de loi «relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire», soumis à l'avis de la section de législation du Conseil d'État sous le numéro de rôle 40.442/4 en même temps que l'avant-projet actuellement examiné.

Comme il a été exposé ci-avant, sous l'observation générale n° 1, l'avant-projet actuellement examiné vise pour sa part à transposer les dispositions des directives 91/440/CE, 95/18/CE et 2001/14/CE précitées.

Les dispositions de l'avant-projet examiné sont relatives:

- à l'accès à l'infrastructure ferroviaire (transposition de la directive 91/440/CE précitée),
- aux licences d'entreprises ferroviaires (transposition de la directive 95/18/CE précitée),

1.3. Deze overeenstemmingstabellen zouden het bovendien mogelijk maken gemakkelijk na te gaan of de verschillende artikelen van de voormelde richtlijnen 91/440/EEG, 95/18/EG en 2001/14/EG volledig dan wel slechts gedeeltelijk omgezet zijn, en te weten welke bepalingen ertoe strekken voor deze omzetting te zorgen, ongeacht of het gaat om reeds bestaande bepalingen in het Belgische rechtsbestel, om de bepalingen van het onderzochte voorontwerp, om bepalingen die nog moeten worden uitgevaardigd, inzonderheid bij koninklijk besluit, of om bepalingen die thans van kracht zijn in de Belgische rechtsorde en die bij het onderzochte voorontwerp moeten worden vervangen of opgeheven. Om deze laatste aspecten te verduidelijken, zou de steller van het voorontwerp niet alleen moeten aangeven welke wets- en verordeningbepalingen nog zouden moeten worden uitgevaardigd om de omzetting van de richtlijn volledig tot stand te brengen, maar ook welke koninklijke besluiten moeten worden gewijzigd of opgeheven.

Deze werkwijze is des te meer aangewezen daar de steller van het voorontwerp bij de omzetting heeft geopteerd voor een structuur die niet volledig overeenstemt met die van de voormelde richtlijnen.

1.4. Het zou wenselijk geweest zijn dat deze tabellen aan de afdeling wetgeving van de Raad van State waren meegeleverd met het oog op het onderzoek van het voorontwerp dat ze heeft uitgevoerd voor het opstellen van dit advies.

Doordat dit niet geschied is, is het niet zeker dat er een exhaustief onderzoek is kunnen worden gewijd aan de kwesties die de juiste omzetting van de voormelde richtlijn betreffen.

2. Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering wordt hoofdzakelijk omgezet via het voorontwerp van wet «betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen» dat onder rolnummer 40.442/4 om advies is voorgelegd aan de afdeling wetgeving van de Raad van State, samen met het thans voorliggende voorontwerp.

Zoals hierboven in algemene opmerking nr. 1 is uiteengezet, heeft het thans voorliggende voorontwerp van zijn kant tot doel de bepalingen van de voormelde richtlijnen 91/440/EG, 95/18/EG en 2001/14/EG om te zetten.

De bepalingen van het voorliggende voorontwerp hebben betrekking op:

- de toegang tot de spoorweginfrastructuur (omzetting van de voornoemde richtlijn 91/440/EG),
- de vergunningen van spoorwegondernemingen (omzetting van de voornoemde richtlijn 95/18/EG),

– à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire (transposition de la directive 2001/14/CE précitée),

– aux redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la tarification des services qui y sont liés (transposition de la directive 2001/14/CE précitée).

Elles restent, pour la plupart, proches des dispositions de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004. Comme le relève l'exposé des motifs, la principale innovation apportée par l'avant-projet concerne, en effet, l'extension des missions de l'organe de contrôle ⁽¹⁾, et la suppression corrélative de l'intervention en la matière du Conseil de la concurrence, telle qu'actuellement réglée par les articles 91 à 95 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité.

Les dispositions de l'avant-projet relatives à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire (chapitre IV de l'avant-projet), ainsi qu'à la tarification de l'utilisation de cette infrastructure par les entreprises ferroviaires (chapitre V de l'avant-projet) appellent par conséquent les mêmes réserves que celles de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, tel que modifié par l'arrêté royal du 11 juin 2004, quant à la problématique de l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure Infrabel par rapport à l'entreprise ferroviaire S.N.C.B., toutes deux filiales de la S.N.C.B.-Holding et partageant le même personnel, mis à leur disposition par cette société mère ⁽²⁾.

Cette indépendance sur les plans juridique, organisationnel et décisionnel, est exigée par l'article 4 de la directive 2001/14/CE précitée, pour ce qui concerne, en matière de redevances d'utilisation, les fonctions autres que celle de recouvrement, et par l'article 14 de la même directive pour ce qui concerne les procédures de répartition des capacités de l'infrastructure.

3. La méthode suivie par l'auteur de l'avant-projet, à savoir régler par un texte de loi des questions actuellement régies par l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, doit être approuvée dans son principe, car elle est plus respectueuse de l'exercice normal de la fonction législative.

¹ Cet organe de contrôle, dont la mise en place est exigée par l'article 30 de la directive 2001/14/CE précitée, a été créé par 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 (intitulé modifié par l'arrêté royal du 1^{er} février 2006).

² Sur ce point, voir notamment l'observation formulée sur l'article 424 de l'avant-projet devenu l'article 457 de la loi-programme du 22 décembre 2003, dans l'avis 36.080/1/2/3/4, donné le 12 novembre 2003 (Doc. parl., Chambre, 2003/2004, n° 473/1).

– de l'attribution de la capacité d'infrastructure ferroviaire (omzetting van de voornoemde richtlijn 2001/14/EG),

– de rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en de tarifiering van de daaraan verbonden diensten (omzetting van de voornoemde richtlijn 2001/14/EG).

Ze blijven grotendeels dicht aanleunen bij de bepalingen van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004. Zoals in de memorie van toelichting wordt opgemerkt, bestaat de belangrijkste vernieuwing van het voorontwerp immers in de uitbreiding van de taken van de toezichhoudende instantie ⁽¹⁾ en de daarmee samenhangende opheffing van de rol terzake van de Raad voor de Mededinging, zoals die thans geregeld wordt bij de artikelen 91 tot 95 van het voormelde koninklijk besluit van 12 maart 2003.

Bij de bepalingen van het voorontwerp betreffende de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit (hoofdstuk IV van het voorontwerp), alsook betreffende de heffing van rechten voor het gebruik van die infrastructuur door de spoorwegondernemingen (hoofdstuk V van het voorontwerp) moeten bijgevolg dezelfde bedenkingen worden gemaakt als bij die van het voormelde koninklijk besluit van 12 maart 2003, zoals gewijzigd bij het koninklijk besluit van 11 juni 2004, in verband met de problematiek van de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder Infrabel ten opzichte van de spoorwegonderneming NMBS, die beiden dochterondernemingen van de NMBS-Holding zijn en hetzelfde personeel delen dat hen ter beschikking wordt gesteld door die moeder vennootschap ⁽²⁾.

Die onafhankelijkheid in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft wordt vereist bij artikel 4 van de voormelde richtlijn 2001/14/EG, wat - inzake de heffing voor het gebruik - alle andere taken dan het innen betreft, en bij artikel 14 van dezelfde richtlijn voor de procedures voor de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit.

3. De werkwijze die de steller van het voorontwerp heeft gevolgd, namelijk kwesties die thans onder het voormelde koninklijk besluit van 12 maart 2003 vallen bij wet regelen, moet principieel worden toegejuicht, aangezien die werkwijze nauwer aansluit bij de normale uitoefening van de wetgevende taak.

¹ Die toezichhoudende instantie, die luidens artikel 30 van de voormelde richtlijn 2001/14/EG moet worden ingesteld, is opgericht bij 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 (opschrift gewijzigd bij koninklijk besluit van 1 februari 2006).

² Zie in dat verband inzonderheid de opmerking over artikel 424 van het voorontwerp, dat artikel 457 van de programmawet van 22 december 2003 is geworden, in advies 36.080/1/2/3/4 van 12 november 2003 (Gedr. St., Kamer, 2003-2004, nr. 473/1).

Il convient cependant de relever que sur de nombreux points, les dispositions de l'avant-projet examiné sont moins précises et complètes que celles de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, qu'elles visent à remplacer, cette incomplétude étant compensée par des habilitations spécifiques au Roi. Toutefois, il n'est pas certain que les différentes habilitations données au Roi par l'avant-projet Lui octroient une marge de manoeuvre suffisante pour exploiter toutes les possibilités que, sur le plan normatif, la directive 2001/14/CE laisse ouvertes aux États membres ⁽³⁾.

4. C'est sous la réserve des observations qui précèdent que celles qui suivent sont formulées.

Observations particulières

Dispositif

Article 5

Il n'est pas recommandé d'utiliser des tirets dans un texte normatif parce que ceux-ci sont de nature à compliquer des références ultérieures faites à la définition ou à la règle énoncée après les tirets. En outre, en cas de modification ultérieure de l'énumération par l'ajout ou de la suppression d'un ou de plusieurs tirets, les références éventuellement faites au texte risquent de devenir erronées.

Il vaut dès lors mieux remplacer les tirets par «1°», «2°», «3°», etc.

Cette observation vaut pour la suite de l'avant-projet.

Article 6

L'article 10, paragraphe 2, de la directive 91/440/CE précitée, dispose:

«2. Les entreprises ferroviaires relevant du champ d'application de l'article 2 se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, à l'infrastructure d'autres États membres aux fins de l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises.»

Il revient à l'auteur du texte de vérifier si la notion de «services de transports combinés internationaux de marchandises» est bien englobée dans celle de «services de transports internationaux de marchandises», au sens de l'article 6, 3°, de l'avant-projet.

³ À titre d'exemple, il peut être relevé que les différentes habilitations données au Roi par les dispositions du chapitre II de l'avant-projet, relatif à la licence d'entreprise ferroviaire, ne prévoient pas la possibilité d'organiser l'octroi, dans certaines hypothèses, des licences temporaires, alors que cette possibilité est actuellement prévue par l'article 33 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, transposant l'article 11, paragraphe 3, de la directive 95/18/CE précitée.

Er moet evenwel worden opgemerkt dat de bepalingen van het voorliggende voorontwerp op verscheidene punten minder nauwkeurig en volledig zijn dan die van het voormelde koninklijk besluit van 12 maart 2003 die ze beogen te vervangen, waarbij die onvolledigheid wordt gecompenseerd door specifieke machtigingen aan de Koning. Het is echter niet zeker of de verschillende machtigingen die bij het voorontwerp aan de Koning worden verleend, Hem voldoende speelruimte laten om alle mogelijkheden te benutten die de richtlijn 2001/14/EG, uit regelgevend oogpunt, aan de lidstaten biedt ⁽³⁾.

4. Onder voorbehoud van de voorgaande opmerkingen worden de volgende opmerkingen gemaakt.

Bijzondere opmerkingen

Dispositief

Artikel 5

Het valt af te raden in een normatieve tekst streepjes te gebruiken, omdat ze latere verwijzingen naar de definitie of naar de bepaling na de streepjes kunnen bemoeilijken. Bovendien kunnen bij eventuele verwijzingen naar de tekst vergissingen worden begaan als de opsomming later wordt gewijzigd door toevoeging of schrapping van één of meer streepjes.

Het is derhalve beter de streepjes door «1°», «2°», «3°», enz. te vervangen.

Deze opmerking geldt ook voor de verdere tekst van het voorontwerp.

Artikel 6

Artikel 10, lid 2, van de voormelde richtlijn 91/440/EG bepaalt:

«2. De spoorwegondernemingen die onder de werkingssfeer van artikel 2 vallen, krijgen onder billijke voorwaarden recht op toegang tot de infrastructuur van de andere Lid-Staten met het oog op de exploitatie van internationale gecombineerde goederenvervoerdiensten.»

De steller van de tekst moet nagaan of het begrip «internationale gecombineerde goederenvervoerdiensten» wel vervat is in dat van «internationale vervoerdiensten van goederen» in de zin van artikel 6, 3°, van het voorontwerp.

³ Bijvoorbeeld kan worden opgemerkt dat de verschillende machtigingen aan de Koning die bij de bepalingen van hoofdstuk II van het voorontwerp betreffende de vergunning van spoorwegonderneming worden verleend, niet in de mogelijkheid voorzien om, in bepaalde gevallen, de toekenning van tijdelijke vergunningen te organiseren, terwijl die mogelijkheid thans wel wordt geboden door artikel 33 van het voormelde koninklijk besluit van 12 maart 2003 waarbij artikel 11, lid 3, van de voormelde richtlijn 95/18/EG wordt omgezet.

À défaut, il conviendrait de compléter l'énumération opérée à l'article 6, 1° à 4°, de l'avant-projet, afin d'assurer la transposition de l'article 10, paragraphe 2, de la directive 91/440/CE précitée.

Article 20

L'article 20 de l'avant-projet dispose:

«Art. 20. – § 1^{er}. Il est dû par le titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire, au titre de participation dans les frais d'administration, de contrôle et de surveillance, une redevance annuelle indexée.

§ 2. Cette redevance doit être acquittée lors de la délivrance de la licence et ensuite, avant le 1^{er} janvier de chaque année.

§ 3. Cette redevance n'est pas sujette à remboursement en cas de suspension ou de retrait de la licence ou de cessation de l'exercice des activités couvertes par la licence. Elle peut toutefois ne pas être réclamée pour une nouvelle année dans les cas visés à l'article 18.

§ 4. En cas de non-paiement, la licence peut être suspendue.

§ 5. Le Roi détermine le montant, les modalités de paiement et le mécanisme d'indexation de la redevance.»

À l'article 20, § 3, de l'avant-projet, la phrase «Elle peut toutefois ne pas être réclamée pour une nouvelle année dans les cas visés à l'article 18» devrait être revue afin d'en préciser la portée.

Article 26

L'article 26, alinéa 2, de l'avant-projet dispose:

«Sans préjudice du chapitre VII du titre II, de la loi du ... relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire ⁽⁴⁾, il (le gestionnaire de l'infrastructure, c'est-à-dire Infrabel) établit, en collaboration avec la S.N.C.B.-Holding, un plan d'intervention qui comporte une liste des diverses instances intervenantes à alerter en cas d'accident grave ou de perturbations sérieuses de la circulation.»

En ce qui concerne l'incompatibilité d'une telle attribution de compétence à la S.N.C.B.-Holding, avec l'exigence d'indépendance tant du gestionnaire de l'infrastructure que des autorités de surveillance, il est renvoyé à l'observation générale n° 3 dans l'avis 40.442/4, donné ce jour, sur l'avant-projet de loi «relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire».

À l'article 26, alinéa 2, de l'avantprojet examiné, les mots «, en collaboration avec la SNCB-Holding,» seront omis.

⁴ Ce chapitre vise à transposer le chapitre V - Enquêtes sur les accidents et les incidents, de la directive 2004/49/CE précitée.

Als dat niet zo is, moet de opsomming in artikel 6, 1° tot 4°, van het voorontwerp worden aangevuld om ervoor te zorgen dat artikel 10, lid 2, van de voormelde richtlijn 91/440/EG wordt omgezet.

Artikel 20

Artikel 20 van het voorontwerp bepaalt :

«Art. 20. – § 1. De houder van een vergunning van spoorwegonderneming dient als deelname in de kosten voor administratie, controle en toezicht, een jaarlijks, geïndexeerde retributie te storten.

§ 2. Deze retributie moet worden betaald bij de afgifte van de vergunning en vervolgens vóór 1 januari van elk jaar.

§ 3. Deze retributie wordt niet teruggestort bij schorsing of intrekking van de vergunning of bij stopzetting van de activiteiten die door de vergunning gedekt worden. Zij kan in ieder geval evenwel niet worden geëist voor een nieuw jaar voor de gevallen bedoeld bij artikel 18.

§ 4. Bij niet-betaling kan de vergunning worden geschorst.

§ 5. De Koning bepaalt het bedrag, de betalingswijze en het indexeringsmechanisme van de retributie.»

In artikel 20, § 3, van het voorontwerp moet de zin «Zij kan in ieder geval evenwel niet worden geëist voor een nieuw jaar voor de gevallen bedoeld bij artikel 18» worden herzien: de strekking ervan moet worden verduidelijkt.

Artikel 26

Artikel 26, tweede lid, van het voorontwerp bepaalt:

«Zonder afbreuk te doen aan hoofdstuk VII van titel II, van de wet van ... betreffende de spoorwegexploitatieveiligheid ⁽⁴⁾ stelt hij (de infrastructuurbeheerder, namelijk Infrabel), in samenwerking met de N.M.B.S.Holding, een interventieplan op dat een lijst van de diverse te waarschuwen tussenkomende instanties in geval van ongeval of bestendige verstoringen van het verkeer bevat».

In verband met de onverenigbaarheid van zulk een bevoegdheidsopdracht aan de NMBS-Holding met de vereiste dat zowel de infrastructuurbeheerder als de toezichhoudende overheid onafhankelijk moeten zijn, wordt verwezen naar algemene opmerking nr. 3 in advies 40.442/4 van heden over het voorontwerp van wet «betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen».

In artikel 26, tweede lid, van het voorliggende voorontwerp moeten de woorden «, in samenwerking met de NMBS-Holding,» vervallen.

⁴ Dat hoofdstuk beoogt de omzetting van hoofdstuk V - Onderzoek naar ongevallen en incidenten, van de voormelde richtlijn 2004/49/EG.

Article 50

De l'accord de la déléguée du ministre, à l'article 50, § 4, de l'avant-projet, il convient de se référer également aux redevances visées au paragraphe 1^{er} de cette disposition, afin d'assurer une transposition correcte de l'article 7, paragraphe 6, de la directive 2001/14/CE précitée.

Article 64

L'article 64, alinéa 1^{er}, de l'avant-projet, dispose:

«Art. 64. — L'organe de contrôle peut, dans les cas visés à l'article 63, § 3, infliger une amende administrative dont le montant ne peut être, par jour calendrier, inférieur à 12.500 euros ni supérieur à 100.000 euros, ni, au total, supérieur à 2 millions d'euros ou 3 pour cent du chiffre d'affaires que la personne en cause a réalisé lors du dernier exercice clôturé, si ce dernier montant est supérieur.»

Compte tenu de leur importance, ces sanctions pécuniaires présentent un caractère pénal au sens de l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

Il est, par conséquent, nécessaire d'organiser à leur rencontre un recours juridictionnel satisfaisant aux conditions dégagées tant par la jurisprudence de la Cour d'arbitrage que par celle de la Cour européenne des droits de l'homme ⁽⁵⁾.

Article 67

L'article 67 de l'avant-projet dispose:

«Art. 67. — § 1^{er}. En vue de couvrir l'intégralité des frais de fonctionnement et de personnel de l'organe de contrôle, les entreprises ferroviaires paient au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire une rétribution au prorata du nombre de trains-kilomètres. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire verse cette rétribution au Trésor.

§ 2. Le Roi fixe, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, le montant de la rétribution visée au § 1^{er} ainsi que les modalités d'imputation et de versement de celle-ci.»

Dans son avis 37.765/1/2/3/4, donné le 4 novembre 2004, la section de législation du Conseil d'État a formulé

⁵ Selon la déléguée du ministre, un avant-projet de loi devrait être présenté par le Ministre de l'Économie portant sur les recours contre les décisions des régulateurs sectoriels. Pour une synthèse récente de ces questions, voir notamment : MASSET, A., «De vrais sanctions administratives ou des sanctions pénales camouflées ? Réflexions en droit interne belge», *Revue de la Faculté de droit de l'Université de Liège*, 2005/4, pp. 441 à 466; et VAN DROOGHENBROECK, S., «De vrais sanctions administratives ou des sanctions pénales camouflées ? Réflexions à propos de la jurisprudence récente de la Cour européenne des droits de l'homme», *idem*, pp. 467 à 490.

Artikel 50

De gemachtigde van de minister is het ermee eens dat in artikel 50, § 4, van het voorontwerp ook moet worden verwezen naar de heffingen bedoeld in paragraaf 1 van die bepaling om ervoor te zorgen dat artikel 7, lid 6, van de voormelde richtlijn 2001/14/EG correct wordt omgezet.

Artikel 64

Artikel 64, eerste lid, van het voorontwerp bepaalt:

«Art. 64. — Het toezichthoudende orgaan kan in het geval bedoeld bij artikel 63, § 3, een administratieve boete opleggen. De boete mag per kalenderdag niet lager zijn dan 12.500 euro en niet hoger dan 100.000 euro, noch in totaal hoger zijn dan 2 miljoen euro of 3 procent van de omzet die de gedaagde persoon heeft gerealiseerd in het afgesloten boekjaar, indien dit laatste bedrag hoger is.»

Die geldboeten zijn, gezien de omvang ervan, van strafrechtelijke aard in de zin van artikel 6 van het Verdrag tot bescherming van de mens en de fundamentele vrijheden.

Bijgevolg moet daartegen een rechterlijk beroep worden georganiseerd dat voldoet aan de voorwaarden die zowel uit de rechtspraak van het Arbitragehof als uit die van het Europees Hof voor de rechten van de mens worden afgeleid ⁽⁵⁾.

Artikel 67

Artikel 67 van het voorontwerp bepaalt:

«Art. 67. — § 1. Om alle werkings- en personeelskosten van het toezichthoudende orgaan te dekken, betalen de spoorwegondernemingen aan de spoorweginfrastructuurbeheerder een retributie in verhouding tot het aantal trein-kilometers. De spoorweginfrastructuurbeheerder stort deze retributie door aan de Schatkist.

§ 2. Bij een in ministerraad overlegd koninklijk besluit, stelt de Koning het bedrag van de retributie bedoeld in § 1 vast, alsook de modaliteiten voor de toerekening en storting van die retributie.»

In haar advies 37.765/1/2/3/4 van 4 november 2004 heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State de volgende

⁵ Volgens de gemachtigde van de minister zou een voorontwerp van wet over de beroepen tegen de beslissingen van de sectoriële regulatoren worden ingediend door de Minister van Economie. Voor een recente samenvatting daaromtrent wordt inzonderheid verwezen naar MASSET, A.: «De vrais sanctions administratives ou des sanctions pénales camouflées ? Réflexions en droit interne belge», *Revue de la Faculté de droit de l'Université de Liège*, 2005/4, blz. 441 tot 466; en Van Drooghenbroek, S., «De vrais sanctions administratives ou des sanctions pénales camouflées ? Réflexions à propos de la jurisprudence récente de la Cour européenne des droits de l'homme», *idem*, blz. 467 tot 490.

l'observation suivante, à propos de l'article 340 de l'avant-projet devenu l'article 310 de la loi-programme du 27 décembre 2004:

«L'article 340 de l'avant-projet vise à mettre à charge de la société anonyme de droit public Infrabel l'intégralité des frais de fonctionnement du Service de régulation du transport ferroviaire en voie de création ⁽⁶⁾ au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Ce nouveau service constitue l'organisme de contrôle dont l'article 30 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité impose la désignation.

Selon le commentaire de l'article 340 du projet,

«Le secteur au profit duquel l'organe de contrôle sera mis en place doit supporter les frais de personnel et de fonctionnement de cet instrument de régulation du marché.»

Il ne peut toutefois être considéré que les activités de contrôle du Service de régulation du transport ferroviaire ⁽⁷⁾ constituent des prestations au bénéfice d'Infrabel, prestations justifiant le paiement d'une redevance dont l'exécutif serait habilité à fixer le montant et les modalités de versement.

Une telle contribution constitue, au contraire, un impôt dont les éléments essentiels doivent être fixés par le législateur lui-même.»

L'article 67 de l'avant-projet appelle la même observation ⁽⁸⁾.

⁶ Voir l'avis 37.669/4, donné le 6 octobre 2004, sur un projet d'arrêté royal «créant le Service de régulation du transport ferroviaire et fixant sa composition ainsi que le statut applicable à ses membres».

⁷ Telles qu'elles sont définies au Chapitre XI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, modifié par l'arrêté royal du 11 juin 2004.

⁸ Il peut être noté que cette observation relative à l'article 310 de la loi-programme du 27 décembre 2004 a été partiellement suivie d'effet, puisque l'article 52 de la loi du 27 décembre 2005 portant des dispositions diverses a complété cet article 310, en y insérant l'exigence d'une confirmation législative de l'arrêté royal fixant le montant de la contribution d'Infrabel et ses modalités d'imputation aux entreprises ferroviaires, utilisatrices de l'infrastructure ferroviaire. L'avant-projet examiné ne prévoit cependant pas d'exigence similaire.

opmerking gemaakt bij artikel 340 van het voorontwerp dat artikel 310 van de programmawet van 27 december 2004 is geworden:

«Artikel 340 van het voorontwerp strekt ertoe het geheel van de werkingskosten van de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer, die wordt opgericht binnen de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, ten laste te brengen van de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel ⁽⁶⁾.

Deze nieuwe dienst vormt het toezichthoudend orgaan waarvan de aanwijzing wordt opgelegd bij artikel 30 van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering.

In de toelichting bij artikel 340 van het ontwerp staat het volgende:

«De sector, tot wiens bate het toezichthoudend orgaan zal optreden, moet de personeelskosten en de werkingskosten van dit marktregelinstrument dragen.»

Er kan evenwel niet van uit worden gegaan dat de activiteiten van toezicht van de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer ⁽⁷⁾ verrichtingen zijn ten voordele van Infrabel, die de betaling wettigen van een heffing waarvan de uitvoerende macht het bedrag en de nadere regels voor de betaling zou mogen vaststellen.

Een dergelijke bijdrage vormt daarentegen een belasting, waarvan de hoofdbestanddelen moeten worden vastgesteld door de wetgever zelf.»

Deze opmerking geldt ook voor artikel 67 van het voorontwerp ⁽⁸⁾.

⁶ Zie advies 37.669/4, gegeven op 6 oktober 2004, over een ontwerp van koninklijk besluit «tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en tot vaststelling van zijn samenstelling en het statuut dat van toepassing is op zijn leden».

⁷ Zoals ze omschreven zijn in hoofdstuk XI van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 11 juni 2004.

⁸ Er zij op gewezen dat die opmerking over artikel 310 van de programmawet van 27 december 2004 gedeeltelijk uitwerking heeft gehad, aangezien artikel 52 van de wet van 27 december 2005 houdende diverse bepalingen dat artikel 310 heeft vervolledigd door er als vereiste aan toe te voegen dat het koninklijk besluit waarbij het bedrag van de bijdrage van Infrabel wordt bepaald, alsook de nadere regels voor de doorberekening aan de spoorwegondernemingen die spoorweginfrastructuur gebruiken, bij de wet moeten worden bekrachtigd. Het voorliggende voorontwerp bevat echter geen soortgelijk vereiste.

Article 68

1. L'article 68, § 3, autorise les agents chargés de contrôler l'application et de constater les manquements aux prescriptions de l'avant-projet et de ses (futurs) arrêtés d'exécution, à procéder à des visites domiciliaires.

Il est renvoyé, sur ce point, à l'observation n° 1 formulée sous l'article 58 dans l'avis 40.442/4 précité, pour ce qui concerne la possibilité d'opérer des visites «au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée», sans qu'aucune limite de temps ni l'intervention d'un magistrat indépendant et impartial ne soient prévues.

2. En vertu du paragraphe 4, première phrase, les procès-verbaux dressés par les agents visés au paragraphe 1^{er} font foi jusqu'à preuve du contraire.

Cette règle constitue une exception à la règle générale selon laquelle un procès-verbal vaut en tant que simple renseignement et, partant, comme la Cour d'arbitrage l'a souligné, au régime de la libre administration de la preuve en matière répressive, selon lequel le juge apprécie, en fonction de sa propre conviction, la valeur probante d'un élément déterminé, de sorte que la différence de traitement qui en résulte doit être raisonnablement justifiée et ne peut restreindre les droits du prévenu d'une manière disproportionnée ⁽⁹⁾.

Il est recommandé de justifier dans le commentaire de la disposition l'attribution d'une valeur probante particulière aux procès-verbaux visés.

Article 71

1. À l'article 71 de l'avant-projet, il n'y a pas lieu d'abroger l'article 47 de la loi du 20 juillet 2005 portant des dispositions diverses. Il s'agit, en effet, d'une disposition modificative de l'article 310 de la loi-programme du 27 décembre 2004, qui a épuisé son effet dès son entrée en vigueur.

2. Il en va de même pour les dispositions du chapitre I^{er} du titre IX de la loi du 27 décembre 2005 portant des dispositions diverses.

Article 72

Il est renvoyé à l'observation formulée sous l'article 62 dans l'avis 40.442/4 précité.

⁹ C.A., n° 40/2000, 6 avril 2000, B.14.1; n° 16/2001, 14 février 2001, B.12.1.

Artikel 68

1. Luidens artikel 68, § 3, kunnen huiszoeken worden verricht door de personeelsleden die moeten controleren of het voorontwerp en de (latere) besluiten tot uitvoering ervan worden nageleefd en die overtredingen van die regelingen moeten vaststellen.

In dat verband wordt verwezen naar opmerking nr. 1 onder artikel 58 in het voormelde advies 40.442/4 wat de mogelijkheid betreft om huiszoeken te verrichten «in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming», zonder dat enige beperking in de tijd wordt gesteld of het optreden van een onafhankelijk en onpartijdig magistraat wordt vereist.

2. Luidens paragraaf 4, eerste zin, zijn de processen-verbaal van de in § 1 bedoelde personeelsleden rechtsgeldig tot bewijs van het tegendeel.

Die regel vormt een uitzondering op de algemene regel dat een proces-verbaal geldt als loutere inlichting en bijgevolg, zoals het Arbitragehof heeft onderstreept, op de vrije bewijsoverlevering in strafzaken, waarbij de rechter, naar eigen overtuiging, de bewijswaarde beoordeelt van een bepaald element, zodat een redelijke verantwoording moet bestaan voor het verschil in behandeling dat eruit voortvloeit en de rechten van de beklaagde niet onevenredig mogen worden beperkt door dat verschil in behandeling ⁽⁹⁾.

In de bespreking van de bepaling behoort te worden gewettigd waarom bijzondere bewijskracht wordt toegekend aan de bedoelde processen-verbaal.

Artikel 71

1. In artikel 71 van het voorontwerp is er geen grond om artikel 47 van de wet van 20 juli 2005 houdende diverse bepalingen op te heffen. Het gaat immers om een bepaling tot wijziging van artikel 310 van de programmawet van 27 december 2004 die volledig uitwerking heeft gehad zodra ze in werking is getreden.

2. Dat geldt ook voor de bepalingen van hoofdstuk I van titel IX van de wet van 27 december 2005 houdende diverse bepalingen.

Artikel 72

Zie de opmerking onder artikel 62 in het voormelde advies 40.442/4.

⁹ Arbitragehof, nr. 40/2000, 6 april 2000, B.14.1; nr. 16/2001, 14 februari 2001, B.12.1.

La chambre était composée de

Messieurs

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

P. LIÉNARDY,

P. VANDERNOOT, conseillers d'État,

Madame

C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER,

C. GIGOT

LE PRÉSIDENT,

R. ANDERSEN

De kamer was samengesteld uit

de Heren

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

P. LIÉNARDY,

P. VANDERNOOT, staatsraden,

Mevrouw

C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

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

DE GRIFFIER,

C. GIGOT

DE VOORZITTER,

R. ANDERSEN

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir,

SALUT.

sur la proposition de Notre ministre de la Mobilité et de l'avis de Nos ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS:

Notre ministre de la Mobilité est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

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

TITRE PREMIER – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 2

La présente loi transpose la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires, modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 et par la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant les licences des entreprises ferroviaires, modifiée par la directive 2001/13/CE du Parlement et du Conseil du 26 février 2001 et par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 en droit belge.

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

op de voordracht van Onze minister van Mobiliteit en op het advies van Onze in Raad vergaderde ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze minister van Mobiliteit is 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:

Artikel 1

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

TITEL I – ALGEMENE BEPALINGEN

Art. 2

Deze wet zet richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991, betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, gewijzigd bij richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001 en bij richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 29 april 2004, richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995, betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, gewijzigd bij richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 en bij richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004, 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 veiligheidscertificering, gewijzigd door richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 in Belgisch recht om.

CHAPITRE PREMIER

Champ d'application

Art. 3

La présente loi règle l'ensemble des prescriptions relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge.

A cet égard, l'on opère une distinction entre l'exploitation ferroviaire conventionnelle via le heavy rail et les systèmes de métro, de tram et autres systèmes de transport urbain et de transport ferroviaire régional via le light rail et d'autres modes liés aux chemins de fer.

Art. 4

La présente loi ne s'applique pas:

- aux infrastructures ferroviaires privées utilisées uniquement par leur propriétaire pour leurs propres opérations de transport de marchandises;
- aux lignes désaffectées, non démantelées, mais utilisées à des fins touristiques, ni aux entreprises opérant uniquement sur ces réseaux;
- aux métros, aux tramways et aux autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux via le light rail et d'autres modes liés aux chemins de fer, pour autant que ceux-ci ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.

CHAPITRE II

Définitions

Art. 5

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

- 1° «ministre»: le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;
- 2° «gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire»: la S.A. de droit public «Infrabel»;
- 3° «entreprise ferroviaire»: toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément

HOOFDSTUK 1

Toepassingsgebied

Art. 3

Deze wet regelt het geheel van de voorschriften met betrekking tot het gebruik van de Belgische spoorweginfrastructuur.

Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen de conventionele spoorexploitatie door middel van heavy rail en de metro-, tram en andere systemen van stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi.

Art. 4

Deze wet is niet van toepassing op:

- spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt;
- buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen die enkel gebruikt worden voor toeristische doeleinden en de ondernemingen waarvan de activiteit beperkt is tot deze lijnen;
- metro, tram en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorwegbond modi, voor zover deze geen gebruik maken van het spoorweganet.

HOOFDSTUK II

Definities

Art. 5

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

- 1° «minister»: de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer;
- 2° «spoorweginfrastructuurbeheerder»: de NV van publiek recht «Infrabel»;
- 3° «spoorwegonderneming»: iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die houder is van een

à la législation européenne applicable, dont l'activité est la fourniture de prestations de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement assurée par cette entreprise; cette notion recouvre également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

4° «regroupement international»: toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents de l'Union européenne, en vue de fournir des prestations de transports ferroviaires internationaux entre ces États membres;

5° «candidat»: toute entreprise ferroviaire titulaire d'une licence ou tout regroupement international d'entreprises ferroviaires titulaires d'une licence demandant à bénéficier de capacités de l'infrastructure;

6° «infrastructure ferroviaire»: l'ensemble des éléments visés à l'annexe I, partie A, du Règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission, du 18 décembre 1970, relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe 1 du Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juillet 1970, à l'exception du dernier tiret qui, aux fins de la présente loi, se lit comme suit: «bâtiments affectés au service des infrastructures»;

7° «réseau»: l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

8° «capacité de l'infrastructure ferroviaire»: la disponibilité permettant de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure ferroviaire pendant une certaine période;

9° «sillon»: la capacité de l'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné;

10° «répartition»: l'affectation par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire des capacités de l'infrastructure ferroviaire;

11° «infrastructure saturée»: la section de l'infrastructure ferroviaire pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités;

12° «plan de renforcement des capacités»: une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier

vergunning overeenkomstig de van kracht zijnde Europese wetgeving, waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij deze onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook de ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

4° «internationaal samenwerkingsverband»: ieder samengaan van ten minste twee in verschillende lidstaten van de Europese Unie gevestigde spoorwegondernemingen dat tot doel heeft het leveren van diensten op het gebied van internationaal spoorvervoer tussen die lidstaten;

5° «kandidaat»: elke spoorwegonderneming die houder is van een vergunning of elk internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen die houder zijn van een vergunning en die het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit aanvragen;

6° «spoorweginfrastructuur»: alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A, van Verordening (EEG) nr. 2598/70 van de Commissie van 18 december 1970 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's, bedoeld in bijlage 1 van Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juli 1970, met uitzondering van het laatste streepje dat in de zin van dit besluit als volgt luidt «dienstgebouwen voor de infrastructuur»;

7° «net»: de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

8° «spoorweginfrastructuurcapaciteit»: het vermogen om voor een bepaalde periode de voor een spoorweginfrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;

9° «treinpad»: de spoorweginfrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;

10° «toewijzing»: de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

11° «overbelaste infrastructuur»: het gedeelte van de spoorweginfrastructuur waarvoor gedurende bepaalde tijdvakken, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de infrastructuur capaciteitsaanvraag kan worden voldaan;

12° «capaciteitsvergrotingplan»: een maatregel of een reeks van maatregelen met een tijdschema voor de uit-

de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacité qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure ferroviaire comme «infrastructure saturée»;

13° «horaire de service»: les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pendant la période de validité de cet horaire;

14° «coordination»: la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l'infrastructure ferroviaire;

15° «document de référence du réseau»: le document qui précise, de manière détaillée, la description du réseau, les règles générales pour y circuler, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire;

16° «licence»: l'attestation par laquelle une entreprise est reconnue par l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne comme entreprise ferroviaire pour les fournitures de services de transport ferroviaire qui y sont mentionnées;

17° «certificat de sécurité»: le document qui constate le respect par une entreprise ferroviaire des exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur les trajets concernés;

18° «service ferroviaire»: toute prestation de transport national ou international de voyageurs, de transport national ou international de marchandises ou de transport combiné national ou international de marchandises;

19° «service de transport international»: service de transports ferroviaires dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons/voitures franchissent au moins une frontière;

20° «accord-cadre»: la convention définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relative aux capacités de

voering daarvan die wordt voorgesteld om de capaciteitsbeperkingen te verminderen die ertoe leiden dat een infrastructuurgedeelte tot «overbelaste spoorweginfrastructuur» wordt verklaard;

13° «dienstregeling»: de gegevens over alle geprogrammeerde bewegingen van treinen en rollend materieel die gedurende de periode dat de dienstregeling geldt op de betreffende spoorweginfrastructuur zullen worden uitgevoerd;

14° «coördinatie»: de procedure die door de spoorweginfrastructuurbeheerder wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren;

15° «netverklaring»: de verklaring waarin op gedetailleerde wijze de beschrijving van het net, de algemene verkeersregels, de termijnen, de procedures en criteria betreffende de regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn vastgelegd; dit document bevat verder alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen;

16° «vergunning»: de vergunning waardoor een onderneming door een bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie wordt erkend als spoorweginonderneming voor de verlening van de spoorvervoerdiensten die erop vermeld zijn;

17° «veiligheidscertificaat»: het document waarbij wordt vastgesteld dat een spoorweginonderneming voldoet aan de eisen inzake veiligheid om een spoordienst zonder gevaar op de betrokken trajecten te verzekeren;

18° «spoorwegvervoerdienst»: elk nationaal of internationaal vervoer van reizigers of van goederen of elk nationaal of internationaal gecombineerd vervoer van goederen;

19° «internationale vervoerdiensten»: spoorvervoerdiensten waarbij de trein ten minste één keer de grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen ervan kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, zolang alle rijtuigen/wagons ten minste één grens overschrijden;

20° «kaderovereenkomst»: een overeenkomst die de rechten en plichten van een kandidaat en van de beheerder van de spoorweginfrastructuur vastlegt en die

l'infrastructure ferroviaire à répartir et à la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;

21° «organe de contrôle»: l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire;

22° «autorité de sécurité»: l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer;

23° «accident»: un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;

24° «accident grave»: toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par «importants dommages» des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;

25° «incident»: tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;

26° «système ferroviaire»: l'ensemble constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau de transport à grande vitesse et conventionnel, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;

27° «partie intéressée»: l'entreprise ferroviaire qui a introduit une demande de capacités de l'infrastructure ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service.

betrekking heeft op de toe te wijzen spoorweginfrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak;

21° «toezichhoudende orgaan»: de overheid bevoegd voor de economische regulering van het spoorwegvervoer;

22° «veiligheidsinstantie»: de overheid belast met de veiligheidstaken op het spoor;

23° «ongeval»: ongewenste of onbedoelde plotse gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld: botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toestand, branden en andere ongevallen;

24° «ernstig ongeval»: botsing of ontsporing van treinen waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu veroorzaakt, dan wel een soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer; onder «grote schade» wordt schade verstaan waarvan de totale kosten onmiddellijk door de onderzoekende instantie op ten minste 2 miljoen euro kunnen worden geraamd;

25° «incident»: een ander voorval dan een ongeval of een ernstig ongeval dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de exploitatieveiligheid aantast;

26° «spoorwegsysteem»: het geheel van spoorweginfrastructuren, met inbegrip van de vaste lijnen en installaties van het conventionele en hogesnelheidsspoorwegnet en het rollend materieel dat vereist is voor het gebruik van deze infrastructuur;

27° «belanghebbende partij»: de spoorwegonderneming die een aanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit heeft ingediend, evenals de andere partijen die bemerkingen willen maken over de weerslag die de dienstregeling zou kunnen hebben op de mogelijkheid tot het verlenen van spoordiensten tijdens de geldigheidsperiode van de dienstregeling.

TITRE II – UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

CHAPITRE PREMIER

L'accès à l'infrastructure ferroviaire

Section première

Le droit d'accès et de transit

Art. 6

Ont un droit d'accès sur l'infrastructure ferroviaire:

1°. La Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transports de voyageurs et de marchandises;

2°. Tout regroupement international dont fait partie une entreprise ferroviaire établie en Belgique pour l'exploitation de services de transports internationaux de passagers ou de marchandises;

3°. Toute entreprise ferroviaire établie dans un État membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transports internationaux de marchandises;

4°. À partir du 1^{er} janvier 2007, toute entreprise ferroviaire établie dans un État membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de tout type de services de transports de marchandises.

Art. 7

Tout regroupement international possède un droit de transit sur l'infrastructure ferroviaire pour les prestations de services de transports internationaux de voyageurs et de marchandises, qu'il effectue entre les États membres de l'Union européenne dans chacun desquels est au moins établie une entreprise ferroviaire qui fait partie de ce regroupement.

Art. 8

Toute entreprise ferroviaire voulant effectuer les services de transport ferroviaire et avoir accès à l'infrastructure ferroviaire doit être en possession:

TITEL II – GEBRUIK VAN DE SPOORWEG-INFRASTRUCTUUR

HOOFDSTUK I

De toegang tot de spoorweginfrastructuur

Afdeling I

Toegangs- en doorvoerrecht

Art. 6

Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur:

1°. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoeractiviteiten voor reizigers en goederen;

2°. Elk internationaal samenwerkingsverband waarvan een in België gevestigde spoorwegonderneming deel uitmaakt voor de exploitatie van internationale vervoerdiensten van reizigers of goederen;

3°. Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van internationale vervoerdiensten van goederen;

4°. Vanaf 1 januari 2007 elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van elk type van goederenvervoerdiensten.

Art. 7

Elk internationaal samenwerkingsverband heeft een doorvoerrecht over de spoorweginfrastructuur voor het verrichten van internationale reizigers- en goederenvervoerdiensten tussen de lidstaten van de Europese Unie waar de samenstellende ondernemingen van dit samenwerkingsverband zijn gevestigd.

Art. 8

Elke spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten wil verrichten en toegang wil hebben tot de spoorweginfrastructuur moet in het bezit zijn van:

1° d'une licence appropriée aux types de services qu'elle offre et délivrée par l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne;

2° d'un certificat de sécurité ferroviaire;

3° de capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire octroyées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 9

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire circule librement sur son réseau, aux fins d'entretien et de gestion, de renouvellement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, dans le respect des règles de sécurité imposées à tout utilisateur de l'infrastructure ferroviaire.

Section II

Les services à fournir aux entreprises ferroviaires

Art. 10

§ 1^{er}. L'accès par le réseau ferré aux services liés aux activités ferroviaires visées à l'article 6, ainsi que la fourniture de ces services dans les terminaux et les ports qui desservent ou peuvent desservir plus d'un client final sont assurés à toutes les entreprises ferroviaires d'une manière non-discriminatoire et transparente et les demandes des entreprises ferroviaires ne peuvent être soumises à des restrictions que s'il existe d'autres solutions viables par chemin de fer aux conditions du marché.

§ 2. Les entreprises ferroviaires peuvent prétendre, sur une base non-discriminatoire, à l'ensemble des prestations minimales visées au point 1 de l'annexe I ainsi qu'à l'accès par le réseau aux infrastructures de services décrits à l'annexe I.

Les services visés au point 2 de l'annexe I sont fournis de manière non-discriminatoire; les demandes des entreprises ferroviaires pour les services visés au point 2 de l'annexe I ne peuvent être rejetés que s'il existe d'autres options viables aux conditions du marché.

§ 3. Des services complémentaires, visés à l'annexe I point 3, peuvent être fournis à la demande d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure

1° een vergunning die bestemd is voor het type diensten dat ze aanbiedt, afgeleverd door de bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie;

2° een spoorwegveiligheidscertificaat;

3° beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteiten toegekend door de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Art. 9

De spoorweginfrastructuurbeheerder verplaatst zich vrij op zijn net, met het oog op het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur, met de naleving van de veiligheidsmaatregelen die aan elke gebruiker van de spoorweginfrastructuur opgelegd worden.

Afdeling II

Diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten geleverd worden

Art. 10

§ 1. De toegang via het spoor tot, alsmede de verlening van diensten in, terminals en havens in verband met spoorwegactiviteiten overeenkomstig artikel 6 waarbij meer dan één eindgebruiker wordt bediend of kan worden bediend, worden toegestaan aan alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende en transparante wijze; verzoeken van spoorwegondernemingen kunnen alleen onderworpen worden aan beperkingen indien er levensvatbare spoorwegalternatieven onder marktvoorwaarden voorhanden zijn.

§ 2. Spoorwegondernemingen hebben op een niet-discriminerende basis recht op het minimum toegangspakket bedoeld in punt 1 van de bijlage I en op de toegang via het spoor tot voorzieningen, als omschreven in bijlage I.

De in het punt 2 van bijlage I bedoelde diensten worden op een niet-discriminerende wijze verleend; verzoeken van spoorwegondernemingen om de in punt 2 van bijlage I bedoelde diensten mogen slechts worden afgewezen als er, onder marktvoorwaarden, haalbare alternatieven bestaan.

§ 3. Aanvullende diensten, bedoeld in bijlage I, punt 3, kunnen op vraag van een spoorwegonderneming door de spoorweginfrastructuurbeheerder worden verleend.

ferroviaire. Dans une telle hypothèse, ils doivent être fournis de manière non-discriminatoire à l'égard de tout candidat qui en fait la demande.

§ 4. Les entreprises ferroviaires peuvent demander au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou à d'autres fournisseurs de fournir les services connexes visés à l'annexe I, point 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est pas tenu de fournir ces services.

Section III

Les autorisations

Art. 11

Sous réserve d'autres dispositions, les autorisations relatives aux installations des impétrants ainsi qu'à la construction d'ouvrages d'art au-dessus ou au-dessous du chemin de fer sont délivrées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il établit et tient à jour un inventaire y relatif.

Les installations qui peuvent présenter un risque pour la population ou l'environnement sont clairement identifiées et localisées par rapport au réseau ferroviaire.

CHAPITRE II

Licence d'entreprise ferroviaire

Section Première

Les principes

Art. 12

Toute entreprise ayant un siège d'exploitation en Belgique a le droit de demander auprès du ministre une licence lui permettant d'être reconnue comme entreprise ferroviaire.

Art. 13

La licence est incessible et détermine les types de services pour lesquels elle est valable. Elle est valable sur tout le territoire de l'Union européenne.

In dat geval moeten zij op niet-discriminerende wijze verleend worden aan elke kandidaat die er om vraagt.

§ 4. De spoorwegondernemingen kunnen aan de spoorweginfrastructuurbeheerder of aan andere leveranciers vragen de ondersteunende diensten bedoeld in bijlage I, punt 4 te verlenen. De spoorweginfrastructuurbeheerder is niet verplicht deze diensten te verlenen.

Afdeling III

De vergunningen

Art. 11

Behoudens van andersluidende bepalingen worden de vergunningen met betrekking tot de installaties van de verkrijgers en tot de bouw van kunstwerken boven en onder de spoorweg afgegeven door de spoorweginfrastructuurbeheerder. Hij houdt een inventaris hiervan bij.

De installaties die een potentieel gevaar voor de bevolking of voor het milieu kunnen inhouden worden duidelijk aangegeven en gelokaliseerd ten opzichte van het spoornet.

HOOFDSTUK II

Vergunning van spoorwegonderneming

Afdeling I

De principes

Art. 12

Elke onderneming die een exploitatiezetel in België heeft, heeft het recht een vergunning bij de minister te vragen die haar toelaat om als spoorwegonderneming erkend te worden.

Art. 13

De vergunning is onoverdraagbaar en beschrijft de typediensten waarvoor ze geldig is. Ze is op het gehele grondgebied van de Europese Unie geldig.

Section II

Les conditions de délivrance de la licence

Art. 14

§ 1^{er}. Pour obtenir une licence, le demandeur doit pouvoir démontrer à tout moment et dès avant le début de ses activités, qu'il satisfait ou satisfera aux conditions, déterminées par le Roi par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, en matière de capacité financière, de capacité professionnelle, de couverture de sa responsabilité civile ainsi qu'en matière d'honorabilité.

§ 2. Aux fins du § 1^{er}, toute entreprise qui demande une licence doit fournir tous les renseignements utiles.

§ 3. Les modalités d'introduction de la demande et de délivrance de la licence sont déterminées par le Roi.

Section III

La validité de la licence

Art. 15

La licence reste valable aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire remplit les conditions visées à l'article 14.

La licence est réexaminée:

1. à intervalles réguliers, déterminés par le Roi, au moins tous les cinq ans,
2. si l'entreprise ferroviaire envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative,
3. s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences visées à l'article 14, par l'entreprise ferroviaire.

Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de ce réexamen.

Afdeling II

Voorwaarden voor de afgifte van de vergunning

Art. 14

§ 1. Om een vergunning te verkrijgen levert de vergunningaanvrager het bewijs dat hij op elk moment en vanaf het begin van zijn activiteiten kan of zal kunnen voldoen aan de door de Koning bij een in ministerraad overlegd besluit vastgelegde voorwaarden inzake financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en eerbaarheid.

§ 2. Om aan § 1 te voldoen moet elke onderneming die een vergunning aanvraagt alle nuttige inlichtingen verstrekken.

§ 3. De modaliteiten voor het indienen van een aanvraag en voor de afgifte van de vergunning worden vastgelegd door de Koning.

Afdeling III

Geldigheid van de vergunning

Art. 15

De vergunning blijft geldig zolang de onderneming de voorwaarden, gesteld in artikel 14, naleeft.

De vergunning wordt aan een nieuw onderzoek onderworpen:

1. met regelmatige door de Koning bepaalde tussenpauzen, ten minste om de vijf jaar,
2. indien de spoorwegonderneming plant om haar activiteiten ingrijpend te wijzigen of uit te breiden,
3. bij ernstige twijfel over de naleving door de spoorwegonderneming van de eisen bedoeld bij artikel 14.

De Koning bepaalt bij een in ministerraad overlegd besluit de modaliteiten van dit nieuwe onderzoek.

Section IV

Le retrait et la suspension

Art. 16

Le jugement déclaratif de faillite emporte de plein droit retrait de la licence.

Art. 17

Lorsque le ministre constate qu'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences définies dans le présent chapitre ou ses arrêtés d'exécution, par une entreprise ferroviaire à laquelle a été délivrée une licence par l'autorité d'un autre État membre, il en informe sans délai cette autorité.

Art. 18

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les cas et les modalités de suspension, et de retrait de la licence, d'introduction des nouvelles demandes, de délivrance d'une licence temporaire ainsi que les dispositions spécifiques de suspension ou de retrait qui peuvent être incluses dans la licence elle-même.

Art. 19

Toute décision en matière de licence est notifiée à la Commission européenne.

Section V

La redevance annuelle liée à la détention d'une licence d'entreprise ferroviaire

Art. 20

§ 1^{er}. Il est dû par le titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire, au titre de participation dans les frais d'administration, de contrôle et de surveillance, une redevance annuelle indexée.

§ 2. Cette redevance doit être acquittée lors de la délivrance de la licence et ensuite, avant le 1^{er} janvier de chaque année.

Afdeling IV

Intrekking en schorsing

Art. 16

De faillissementsuitspraak brengt van rechtswege de intrekking van de vergunning met zich mee.

Art. 17

Wanneer de minister vaststelt dat er een ernstige twijfel bestaat over de naleving van de voorwaarden bepaald bij dit hoofdstuk of bij zijn uitvoeringsbesluiten door een spoorwegonderneming aan dewelke een vergunning werd afgegeven door de overheid van een andere lidstaat, licht hij dadelijk die overheid in.

Art. 18

De Koning bepaalt bij een in ministerraad overlegd besluit: de gevallen en de modaliteiten voor het schorsen, en het intrekken van vergunningen, het indienen van de nieuwe aanvragen, het afleveren van een tijdelijke vergunning en de specifieke bepalingen voor de schorsing of de intrekking, die in de vergunning kunnen worden vermeld.

Art. 19

Alle beslissingen inzake vergunningen worden meegedeeld aan de Europese Commissie.

Afdeling V

Jaarlijkse retributie voor een vergunning van spoorwegonderneming

Art. 20

§ 1. De houder van een vergunning van spoorwegonderneming dient als deelname in de kosten voor administratie, controle en toezicht, een jaarlijks, geïndexeerde retributie te storten.

§ 2. Deze retributie moet worden betaald bij de afgifte van de vergunning en vervolgens vóór 1 januari van elk jaar.

§ 3. Cette redevance n'est pas sujette à remboursement en cas de suspension ou de retrait de la licence ou de cessation de l'exercice des activités couvertes par la licence. Quand la licence a été retirée ou suspendue, la redevance ne peut plus être exigée pour l'année suivante.

§ 4. En cas de non-paiement, la licence peut être suspendue.

§ 5. Le Roi détermine le montant, les modalités de paiement et le mécanisme d'indexation de la redevance.

CHAPITRE III

Les rapports entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires

Section première

Le document de référence du réseau

Art. 21

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit le document de référence du réseau et en assure la publicité, après consultation de l'organe de contrôle, des candidats et des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau.

Art. 22

Le document de référence du réseau comporte les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire mise à la disposition des entreprises ferroviaires. Il contient les informations nécessaires pour accéder à cette infrastructure en exécution de la présente loi et déterminées par l'annexe II.

Le document de référence du réseau est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.

Art. 23

Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite fixée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'introduction des demandes de capacité de l'infrastructure ferroviaire. Sa publication est annoncée par voie d'avis au *Moniteur belge*.

§ 3. Deze retributie wordt niet teruggestort bij schorsing of intrekking van de vergunning of bij stopzetting van de activiteiten die door de vergunning gedekt worden. Wanneer de vergunning is ingetrokken of geschorst kan de retributie niet langer voor het volgend jaar worden geëist.

§ 4. Bij niet-betaling kan de vergunning worden geschorst.

§ 5. De Koning bepaalt het bedrag, de betalingswijze en het indexeringsmechanisme van de retributie.

HOOFDSTUK III

De betrekkingen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen

Afdeling I

Netverklaring

Art. 21

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de netverklaring op en zorgt voor de bekendmaking ervan, na raadpleging van het toezichthoudende orgaan, de kandidaten en de spoorwegondernemingen die het net gebruiken.

Art. 22

De netverklaring omvat de kenmerken van de spoorweginfrastructuur die ter beschikking van de spoorwegondernemingen wordt gesteld. Zij bevat de informatie die vereist is om toegang tot deze infrastructuur te krijgen in uitvoering van deze wet en vernoemd in bijlage II.

De netverklaring wordt bijgehouden en desgevallend aangepast.

Art. 23

De netverklaring wordt bekendgemaakt uiterlijk vier maanden vóór de uiterste datum die de spoorweginfrastructuurbeheerder vastlegt voor het indienen van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit. Haar bekendmaking wordt aangekondigd door een bericht in het *Belgisch Staatsblad*.

Il peut être consulté par voie électronique ou obtenu auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire moyennant le paiement d'une contribution fixée par lui. Cette contribution n'excède pas le coût de publication.

Section II

Les accords

Art. 24

Toute utilisation de l'infrastructure par le bénéficiaire d'un sillon donne lieu préalablement à un accord conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec l'entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire, définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie. Les conditions régissant cet accord sont non discriminatoires, transparentes et conformes aux dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Cet accord spécifie notamment les modalités de mise en œuvre des règles de sécurité.

Cet accord contient également un système d'amélioration des performances qui consiste à utiliser les systèmes de tarification de l'utilisation de l'infrastructure en vue d'encourager les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

Ce système s'applique à l'ensemble du réseau et peut prévoir des sanctions contre les actes à l'origine de défaillances et comporter des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances ainsi que des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions basées sur le système d'amélioration des performances.

Les parties peuvent recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de l'accord envisagé avec les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 25

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le candidat peuvent conclure un accord-cadre fixant leurs droits et obligations en ce qui concerne les capacités d'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer,

Zij kan elektronisch worden geraadpleegd of worden verkregen bij de spoorweginfrastructuurbeheerder tegen betaling van een bijdrage die hij vaststelt. Deze bijdrage is niet hoger dan de kosten van zijn bekendmaking.

Afdeling II

De overeenkomsten

Art. 24

Elk gebruik van de spoorweginfrastructuur door de houder van een treinpad wordt voorafgegaan door het afsluiten van een overeenkomst tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten verricht en waarin de respectieve rechten en plichten van elke partij worden vastgelegd. De bepalingen van deze overeenkomst zijn niet-discriminerend, transparant en in overeenstemming met de van kracht zijnde wettelijke en reglementaire bepalingen.

Deze overeenkomst bepaalt inzonderheid de modaliteiten van de toepassing van de veiligheidsregels.

Deze overeenkomst bevat eveneens een prestatie-regeling die tarifieringsystemen voor het gebruik van de infrastructuur toepast om spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren.

Deze regeling is voor het gehele net van toepassing en kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensatie voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen.

De partijen kunnen het toezichthoudende orgaan om advies vragen over de verenigbaarheid van deze overeenkomst met de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

Art. 25

De spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaat kunnen een kaderovereenkomst sluiten die hun rechten en plichten vaststelt met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten

sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire demandées par le candidat et les capacités d'infrastructure ferroviaire offertes pour une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service. L'accord-cadre ne définit pas un sillon de façon détaillée mais est établi de façon à répondre aux besoins commerciaux légitimes du candidat.

L'accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres candidats ou services.

L'accord-cadre peut être modifié afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

L'accord-cadre peut comporter des mesures sanctionnant les comportements aboutissant à la modification de l'accord ou à y mettre fin.

Tout en respectant la confidentialité sous l'angle commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toutes les parties susceptibles d'utiliser les mêmes capacités.

La période de validité de l'accord-cadre est en principe de cinq ans, mais il peut être conclu pour une période plus courte ou plus longue. La fixation d'une durée plus longue doit être motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques et ne peut dépasser dix années. Toutefois, lorsque la particularité d'une situation l'impose, en raison notamment d'investissement important et à long terme, la période peut dépasser cette limite de dix ans.

Les parties peuvent recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de l'accord envisagé avec les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire élabore le modèle d'accord-cadre qui fait partie intégrante du document de référence du réseau.

voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak.

In deze kaderovereenkomst worden de kenmerken opgenomen van de infrastructuurcapaciteit die door de kandidaat worden aangevraagd en die hem worden aangeboden voor een termijn van meer dan één dienstregelingsperiode. De kaderovereenkomst behelst geen gedetailleerde beschrijving van een treinpad, maar is zo opgesteld dat aan de gewettigde commerciële behoeften van de aanvrager tegemoet wordt gekomen.

De kaderovereenkomst mag geen belemmering vormen voor het gebruik van de infrastructuur door andere kandidaten of diensten.

Een kaderovereenkomst kan gewijzigd worden om een beter gebruik van de spoorweginfrastructuur mogelijk te maken.

De kaderovereenkomst kan maatregelen bevatten die gedragingen sanctioneren die tot gevolg hebben dat de overeenkomst wordt gewijzigd of beëindigd.

Mits eerbiediging van het zakengeheim worden de algemene bepalingen van elke kaderovereenkomst openbaar gemaakt aan alle partijen die in aanmerking komen voor het gebruiken van dezelfde capaciteit.

De geldigheidsduur van een kaderovereenkomst bedraagt in beginsel vijf jaar maar zij kan gesloten worden voor een kortere of langere termijn. Een looptijd van meer dan vijf jaar moet worden gerechtvaardigd door het bestaan van commerciële overeenkomsten, specifieke investeringen of risico's en kan de tien jaar niet overschrijden. Maar wanneer bijzondere gevallen dit noodzaken inzonderheid als er sprake is van omvangrijke investeringen op lange termijn kan de looptijd tien jaren overschrijden.

De partijen kunnen het toezichthoudende orgaan om advies vragen over de verenigbaarheid van de beoogde overeenkomst met de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

De spoorweginfrastructuurbeheerder werkt het model van de kaderovereenkomst uit dat noodzakelijk deel uitmaakt van de netverklaring.

Section III

Les perturbations, accidents et incidents

Art. 26

En cas de perturbation de la circulation ferroviaire du fait d'une défaillance technique, d'un accident ou d'un incident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale.

Sans préjudice du chapitre VII du titre II, de la loi du relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, il établit, en collaboration avec la SNCB Holding, un plan d'intervention qui comporte une liste des diverses instances intervenantes à alerter en cas d'accident grave ou de perturbations sérieuses de la circulation.

Art. 27

§ 1^{er} Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate que le matériel utilisé ou le personnel de sécurité constitue un risque pour la sécurité ferroviaire, il peut prendre les mesures nécessaires, y compris en interdire la circulation, à condition d'en référer immédiatement, et au plus tard le jour ouvrable suivant, à l'autorité de sécurité.

§ 2. Pour dresser les constats visés au § 1^{er}, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut:

1° vérifier l'identité et les brevets et autres documents attestant de la certification du personnel de sécurité;

2° vérifier l'état du matériel roulant et y pénétrer;

3° requérir la force publique.

§ 3. L'autorité de sécurité peut, par une décision motivée, exiger du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'annuler les effets de la mesure pour l'avenir ou de moduler cette mesure, si elle estime que celle-ci n'est pas appropriée et/ou est manifestement disproportionnée.

Afdeling III

De verstoringen, ongevallen en incidenten

Art. 26

Bij verstoring van het spoorwegverkeer door een technisch defect, een ongeval of een ernstig incident neemt de spoorweginfrastructuurbeheerder de nodige maatregelen om de normale toestand te herstellen.

Zonder afbreuk te doen aan hoofdstuk VII van titel II, van de wet van ... betreffende de spoorwegexploitatieveiligheid stelt hij, in samenwerking met de NMBS-Holding, een interventieplan op dat een lijst van de diverse te waarschuwen tussenkomende instanties in geval van ongeval of bestendige verstoringen van het verkeer bevat.

Art. 27

§ 1. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat het gebruikte materieel of het veiligheidspersoneel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, kan hij de nodige maatregelen treffen met inbegrip van het verbieden van hun verkeer, op voorwaarde dat hij dit onmiddellijk, en uiterlijk de volgende werkdag, aan de veiligheidsinstantie meldt.

§ 2. Teneinde de vaststellingen bedoeld bij § 1 te doen, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder:

1° de identiteit en de brevetten en andere documenten die de certificering van het veiligheidspersoneel attesteren controleren;

2° de staat van het rollend materieel controleren en erin stappen;

3° de openbare macht vorderen.

§ 3. De veiligheidsinstantie kan bij een gemotiveerde beslissing, eisen dat de spoorweginfrastructuurbeheerder de toekomstige gevolgen van de maatregel opheft of dat hij deze maatregel moduleert, indien zij meent dat deze niet aangepast en/of duidelijk buiten verhouding is.

CHAPITRE IV

Répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Section première

Les généralités

Art. 28

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit les règles spécifiques de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire sur la base des dispositions du présent chapitre et les publie dans le document de référence du réseau.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de ces règles spécifiques avec les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Section II

Principes de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Art. 29

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire répartit les capacités disponibles de manière effective et optimale, tant pour des services ferroviaires nationaux qu'internationaux, sur une base équitable et non-discriminatoire.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités qui restent disponibles sur le réseau.

Art. 30

Les capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire affectées à un candidat ne peuvent être transférées à un autre candidat ou à un autre service.

Toute transaction relative aux capacités d'infrastructure est interdite et entraîne l'exclusion de l'attribution de capacités pour l'horaire de service en cours.

HOOFDSTUK IV

Toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit

Afdeling I

Algemeenheden

Art. 28

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de specifieke toewijzingsregels voor de spoorweginfrastructuurcapaciteit op, op basis van de bepalingen van dit hoofdstuk, en maakt ze in de netverklaring bekend.

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan het advies van het toezichthoudende orgaan inwinnen over de verenigbaarheid van haar specifieke toewijzingsregels met de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

Afdeling II

Beginnelsen van de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit

Art. 29

De spoorweginfrastructuurbeheerder wijst de beschikbare capaciteiten op een werkzame en optimale manier toe, zowel voor de nationale als voor de internationale spoordiensten, op een billijke en niet-discriminerende basis.

De spoorweginfrastructuurbeheerder is doorlopend in staat om aan elke belanghebbende partij de nog beschikbare capaciteit mee te delen.

Art. 30

De beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit die aan een kandidaat is toegewezen, mag niet aan een andere kandidaat of aan een andere dienst worden overgedragen.

Elke handel in infrastructuurcapaciteit is verboden en heeft uitsluiting van capaciteitstoewijzing voor de geldende dienstregeling tot gevolg.

Art. 31

§ 1^{er}. Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure ferroviaire sous forme de sillons est accordé à un candidat pour une durée maximale correspondant à une seule période de validité de l'horaire de service.

§ 2. Toutefois, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et un candidat peuvent conclure un accord-cadre, conformément à l'article 25, en ce qui concerne l'utilisation de capacités sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pour une durée supérieure à une seule période de validité de l'horaire de service.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut exiger du candidat le paiement des frais administratifs liés au traitement de la demande, qu'un sillon lui soit ou non attribué.

Section III

*Les procédures de répartition**Sous-section première**Les demandes*

Art. 32

Les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire sont introduites:

- soit par les candidats visés à l'article 6 titulaires d'une licence et d'un certificat de sécurité,
- soit par l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire d'un autre État membre de l'Union européenne pour le trajet situé en Belgique.

Elles sont adressées au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge lorsque le départ du service a lieu sur le territoire belge.

Art. 33

§ 1^{er}. Les demandes relatives aux services réguliers sont introduites et traitées dans le respect du calendrier inscrit à l'annexe III et selon les modalités prévues dans le document de référence du réseau.

§ 2. Les demandes qui s'insèrent dans un accord-cadre sont traitées conformément à cet accord.

Art. 31

§ 1. Het recht om bepaalde capaciteit van de spoorweginfrastructuur te gebruiken onder de vorm van treinpaden, wordt aan een kandidaat toegewezen voor een periode die overeenstemt met één enkele geldigheidsperiode van de dienstregeling.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaat kunnen evenwel een kaderovereenkomst overeenkomstig artikel 25 sluiten, voor het capaciteitsgebruik op de betrokken spoorweginfrastructuur voor een periode langer dan één enkele geldigheidsperiode van de dienstregeling.

§ 3. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan van de kandidaat verlangen dat hij de administratieve kosten betaalt die verbonden zijn aan de behandeling van zijn aanvraag, ongeacht of hem een treinpad al dan niet wordt toegewezen.

Afdeling III

*Toewijzingsprocedures**Onderafdeling I**De aanvragen*

Art. 32

De aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit worden ingediend:

- hetzij door de kandidaten bedoeld bij artikel 6, houder van een vergunning en een veiligheidscertificaat,
- hetzij door de toewijzende instantie voor spoorweginfrastructuurcapaciteit van een andere lidstaat van de Europese Unie voor het traject op Belgisch grondgebied.

Zij worden tot de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder gericht wanneer het vertrek van de dienst op Belgisch grondgebied is gelegen.

Art. 33

§ 1. De aanvragen voor geregelde diensten worden ingediend en behandeld met naleving van het tijdschema opgenomen in bijlage III en volgens de modaliteiten vermeld in de netverklaring.

§ 2. De aanvragen die passen in een kaderovereenkomst worden volgens die overeenkomst behandeld.

§ 3. Les demandes introduites au-delà de la date limite d'introduction des demandes de capacité ne peuvent être satisfaites que sur les capacités du réseau disponibles après les attributions de sillons effectuées ou sur les capacités réservées.

§ 4. Les demandes présentées après la publication de l'horaire de service pour obtenir l'attribution de sillons pendant la période couverte pendant cet horaire de service ne peuvent être satisfaites que pour la durée restante de l'horaire de service en cours et sur les capacités du réseau disponibles après les attributions de sillons effectuées ou sur les capacités réservées.

Art. 34

Les demandes impliquant plusieurs réseaux, dont le réseau belge, peuvent être adressées au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge. Celui-ci agit dès lors pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des autres gestionnaires des infrastructures ferroviaires concernés.

Les sillons internationaux tels que convenus par les différents gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sont intégrés dans le projet d'horaire avant le début des consultations à son sujet.

Art. 35

A partir de la date limite de dépôt des demandes, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dispose de quatre mois au plus pour établir un projet d'horaire de service.

Ce projet est élaboré eu égard aux sillons internationaux provisoires établis en coopération selon la procédure décrite à l'article 34; le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'assure dans la mesure du possible que ces sillons sont respectés au cours de la procédure.

Lorsque le projet d'horaire de service est établi, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire consulte les parties intéressées et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'un mois.

L'entrée en vigueur de l'horaire a lieu au plus tard douze mois après la date limite d'introduction des demandes.

§ 3. De aanvragen die na de einddatum voor de indiening van de capaciteitsaanvragen werden ingediend, kunnen slechts worden toegekend uit de beschikbare capaciteit van het net na toewijzing van de treinpaden of uit de gereserveerde treinpaden.

§ 4. De aanvragen voor treinpaden die werden ingediend na de bekendmaking van de dienstregeling maar die betrekking hebben op deze dienstregeling, kunnen slechts worden toegekend voor de nog overblijvende duur van de lopende dienstregeling en uit de beschikbare capaciteit van het net na toewijzing van de treinpaden of uit de gereserveerde treinpaden.

Art. 34

De aanvragen die op meer dan één net betrekking hebben, waaronder het Belgische net, kunnen worden gericht aan de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder. Deze treedt dan op bij de andere betrokken spoorweginfrastructuurbeheerders voor rekening van de kandidaat als aanvrager om capaciteit.

De internationale treinpaden zoals overeengekomen onder de verschillende spoorweginfrastructuurbeheerders worden in de ontwerp dienstregeling geïntegreerd vóór het begin van de voorziene raadplegingen.

Art. 35

Vanaf de einddatum voor het indienen van de aanvragen beschikt de spoorweginfrastructuurbeheerder vervolgens over vier maanden om een ontwerp dienstregeling op te stellen.

Dit ontwerp wordt opgesteld rekening houdend met de voorlopige internationale treinpaden die werden opgesteld in de volgens de procedure bedoeld in artikel 34 georganiseerde samenwerking; de spoorweginfrastructuurbeheerder vergewist zich ervan dat die treinpaden in de loop van de procedure voor zover mogelijk worden behouden.

Wanneer de ontwerpdienstregeling is opgesteld, raadpleegt de spoorweginfrastructuurbeheerder de betrokken partijen en hij geeft hen één maand om hun opmerkingen voor te leggen.

De dienstregeling treedt uiterlijk twaalf maanden na de einddatum voor indiening van de aanvragen in werking.

Art. 36

En cas de demandes ponctuelles de sillons, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire y répond dans un délai maximum de cinq jours ouvrables. En cas de demandes visées à l'article 33, §§ 3 et 4, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire y répond dans un délai maximum d'un mois. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire informe les candidats des capacités non utilisées et disponibles que ceux-ci pourraient souhaiter utiliser.

Art. 37

L'entretien programmé de l'infrastructure ferroviaire prend la forme de demande de capacité, introduite en tant que réservation dans le cadre de la préparation de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte de leur incidence sur les demandes de capacités des candidats.

Sous-section II

Les procédures de programmation et de coordination

Art. 38

La capacité de l'infrastructure est considérée comme étant disponible pour l'utilisation de tous les types de services conformes aux caractéristiques requises pour emprunter le sillon en question.

Toutefois, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut désigner certaines infrastructures ferroviaires spécifiques, à utiliser pour des types déterminés de services ferroviaires lorsque des itinéraires de substitution existent. Il en est fait état dans le document de référence du réseau. Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures ferroviaires pour d'autres types de services ferroviaires dès lors que des capacités sont disponibles et que le matériel roulant présente les caractéristiques techniques requises pour emprunter l'infrastructure ferroviaire en question.

Cette désignation se fait après consultation des parties intéressées et concertation avec la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Art. 36

Bij punctuele aanvragen voor treinpaden antwoordt de spoorweginfrastructuurbeheerder hierop ten laatste binnen een termijn van vijf werkdagen. Bij de gevallen bedoeld bij de §§3 en 4 van artikel 33, antwoordt de spoorweginfrastructuurbeheerder binnen een termijn van maximum één maand. De spoorweginfrastructuurbeheerder licht de kandidaten over de niet gebruikte en beschikbare capaciteit die zij zouden kunnen wensen te gebruiken in.

Art. 37

Het geprogrammeerde onderhoud van de spoorweginfrastructuur neemt de vorm aan van een capaciteitsaanvraag die werd ingediend als reservering tijdens de voorbereiding van de dienstregeling. De spoorweginfrastructuurbeheerder houdt rekening met hun invloed op de capaciteitsaanvragen van de kandidaten.

Onderafdeling II

De programmerings- en coördinatieprocedures

Art. 38

De infrastructuurcapaciteit is beschikbaar voor elk type dienst dat beantwoordt aan de karakteristieken nodig om het treinpad in kwestie te kunnen gebruiken.

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan echter bepaalde specifieke spoorweginfrastructuren aanwijzen voor bepaalde types van spoorwegdiensten wanneer er vervangende reismogelijkheden voorhanden zijn. Dit wordt in de netverklaring vermeld. Deze aanwijzing verhindert niet dat deze spoorweginfrastructuren voor andere types van spoorwegdiensten worden gebruikt, wanneer capaciteit beschikbaar is en het rollend materieel de vereiste technische karakteristieken bezit om de spoorweginfrastructuur in kwestie te gebruiken.

Deze aanduiding gebeurt na raadpleging van de betrokken partijen en na overleg met het Directoraat generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Art. 39

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'efforce de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire en tenant compte des contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telle que l'incidence économique sur les activités et observe les règles spécifiques inscrites dans la présente loi concernant les demandes concurrentes, la saturation, les demandes ponctuelles, la spécification d'infrastructure ferroviaire, les demandes d'entretien.

Art. 40

§ 1^{er}. En cas de demandes concurrentes, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre elles.

§ 2. Il peut dans ce cadre proposer des capacités d'infrastructure ferroviaire différentes de celles qui ont été demandées et, en cas de conflit y afférent, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire consulte les candidats concernés.

Les principes régissant la procédure de coordination sont définis dans le document de référence du réseau. Ils reflètent notamment la difficulté de tracer des sillons internationaux et l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires d'infrastructure ferroviaire.

Art. 41

§ 1^{er}. Lorsque, à l'issue de la procédure de coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ou si l'on peut penser que les infrastructures ferroviaires souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire déclare immédiatement la section de l'infrastructure ferroviaire concernée «infrastructure saturée».

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit dans les six mois de la déclaration de saturation, une analyse des capacités, sauf si un projet de renforcement a déjà été adopté, conformément au § 3.

L'analyse des capacités détermine les restrictions des capacités de l'infrastructure ferroviaire et les raisons de cette saturation qui empêchent que les demandes de

Art. 39

De spoorweginfrastructuurbeheerder spant zich in om aan alle aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te voldoen; hij houdt rekening met de moeilijkheden waaraan de kandidaten het hoofd moeten bieden, zoals de economische weerslag op hun activiteiten en leeft de specifieke regels bedoeld in deze wet na inzake concurrerende aanvragen, overbelasting, punctuele aanvragen, specificiteit van de spoorweginfrastructuur en onderhoudsaanvragen.

Art. 40

§ 1. Bij concurrerende aanvragen, betracht de spoorweginfrastructuurbeheerder, een zo groot mogelijke onderlinge gelijkwaardigheid van de aanvragen door deze aanvragen te coördineren.

§ 2. Hierbij kan hij andere spoorweginfrastructuurcapaciteiten voorstellen dan deze die werden aangevraagd en bij een onvoldoende overeenstemming raadpleegt de spoorweginfrastructuurbeheerder de betrokken kandidaten.

De beginselen die de coördinatieprocedure leiden worden in de netverklaring vastgelegd. Zij weerspiegelen inzonderheid de moeilijkheid om internationale treinpaden aan te leggen en de weerslag die elke wijziging bij andere spoorweginfrastructuurbeheerders kan veroorzaken.

Art. 41

§ 1. Indien het na coördinatie van de aangevraagde treinpaden en na overleg met de aanvragers niet mogelijk is de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit tot tevredenheid van alle betrokkenen af te handelen of indien de spoorweginfrastructuur naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende capaciteit zal te kampen hebben, verklaart de spoorweginfrastructuurbeheerder het betrokken spoorweginfrastructuurelement onverwijld tot «overbelaste infrastructuur».

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder verricht binnen de zes maanden na de verklaring tot overbelasting een capaciteitsanalyse, tenzij reeds een ontwerp van vergrotingsplan overeenkomstig § 3 werd goedgekeurd.

De capaciteitsanalyse stelt de beperkingen van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en de redenen van deze overbelasting vast, waardoor niet op gepaste wijze

capacités puissent être satisfaites de manière appropriée, et propose des méthodes et des mesures permettant de satisfaire les demandes supplémentaires qui pourraient être prises à court et moyen termes pour y remédier.

Le Roi détermine le contenu de l'analyse.

§ 3. Dans un délai de six mois courant à partir de l'établissement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit un projet de plan de renforcement des capacités après consultation des utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire saturée. Le projet indique les raisons de la saturation, l'évolution probable du trafic, les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les solutions envisageables et leur coût. Sur la base de l'analyse coût-avantage des mesures envisagées, les actions à mener pour renforcer les capacités et le calendrier pour leur mise en œuvre sont définis.

Le projet est approuvé par le Conseil des ministres et fait, le cas échéant, l'objet d'un avenant au contrat de gestion d'Infrabel selon la procédure visée dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil déterminé dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de raisons autres qu'économiques échappant au contrôle de l'entreprise ferroviaire concernée.

Art. 42

§ 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire renonce à percevoir la redevance visée à l'article 50, § 2, sur l'infrastructure ferroviaire saturée concernée, dans les cas où:

- a) il ne présente pas un plan de renforcement des capacités dans le délai prévu à l'article 41, § 3, ou
- b) il ne met pas en œuvre le plan d'action dressé dans le cadre du plan de renforcement dans les trois mois qui suivent son adoption.

§ 2. Toutefois, sous réserve de l'accord de l'organe de contrôle, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

aan de capaciteitsaanvragen kan worden voldaan en stelt methoden voor om te voldoen aan bijkomende aanvragen evenals maatregelen die zouden kunnen genomen worden op korte of middellange termijn om aan de overbelasting te verhelpen.

De Koning bepaalt de inhoud van de analyse.

§ 3. Binnen zes maanden na afronding van de capaciteitsanalyse legt de spoorweginfrastructuurbeheerder een capaciteitsvergrotingsplan voor, na raadpleging van de gebruikers van de betrokken overbelaste spoorweginfrastructuur. Het ontwerp omschrijft de redenen voor de overbelasting, de vermoedelijke ontwikkeling van het verkeer, de beperkingen die wegen op de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, de mogelijke oplossingen en hun kostprijs. Aan de hand van een kosten-batenanalyse van de mogelijke maatregelen wordt bepaald welke maatregelen zullen worden genomen om de infrastructuurcapaciteit te vergroten, inclusief een tijdschema voor hun uitvoering.

Het ontwerp wordt binnen drie maanden door de ministerraad goedgekeurd en in voorkomend geval opgenomen in een bijvoegsel bij het beheerscontract van Infrabel overeenkomstig de procedure bedoeld bij de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder legt het inleveren van een treinpad op waarvan het gebruik over een periode van ten minste één maand lager ligt dan een bepaalde drempelwaarde die opgenomen is in de netverklaring, tenzij dit te lage gebruik het gevolg zou zijn van andere dan economische redenen en waarover de spoorwegonderneming in kwestie geen controle heeft.

Art. 42

§ 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder heft niet langer de rechten bedoeld bij artikel 50, § 2, voor de betrokken overbelaste spoorweginfrastructuur, indien:

- a) hij geen capaciteitsvergrotingsplan voorlegt binnen de termijn voorzien bij artikel 41, § 3, of
- b) hij het actieplan niet uitvoert dat is vastgelegd in het capaciteitsvergrotingsplan binnen de drie maanden volgend op de goedkeuring van dit plan.

§ 2. Mits goedkeuring door de toezichthoudende instantie, mag de spoorweginfrastructuurbeheerder zulke

peut continuer à percevoir cette redevance si:

- a) le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant à son contrôle ou
- b) les options qui s'offrent à lui ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

Art. 43

Lorsqu'une infrastructure ferroviaire a été déclarée saturée et que les redevances visées à l'article 50, § 2, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats probants, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire applique les priorités déterminées par le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, en fonction:

- d'obligations de service public;
- du développement nécessaire de services de transports de marchandises et, en particulier, de services de transports internationaux de marchandises.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut également déterminer des critères de priorité qu'il reprend dans le document de référence du réseau, dans le respect des critères déterminés conformément à l'alinéa 1^{er}, dans le but d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ou pour des raisons économiques. Il tient compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons pour la détermination des critères de priorité.

Art. 44

En cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure ferroviaire momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis, le temps nécessaire à la remise en état des installations.

Sous-section III

La coopération avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire

Art. 45

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres États membres de l'Union européenne, afin de permettre la création et la répartition efficace de capacités de l'infrastructure ferroviaire impliquant plusieurs réseaux. Dans le cadre de cette coopération, le ges-

rechten echter blijven heffen indien:

- a) het capaciteitsvergrotingsplan niet kan worden uitgevoerd door overmacht of
- b) de beschikbare mogelijkheden economisch of financieel niet haalbaar zijn.

Art. 43

Wanneer een spoorweginfrastructuur tot overbelast verklaard is en dat de heffingen bedoeld in artikel 50, § 2, niet zijn geïnd of onvoldoende resultaten hebben opgeleverd, past de spoorweginfrastructuurbeheerder de door de Koning bij een in ministerraad overlegd besluit bepaalde prioriteiten toe afhankelijk van:

- openbare dienst verplichtingen;
- de noodzakelijke ontwikkeling van goederenvervoerdiensten, in het bijzonder van internationale goederenvervoerdiensten.

Mits eerbiediging van de in de eerste alinea bedoelde criteria kan de spoorweginfrastructuurbeheerder eveneens prioriteitscriteria vastleggen welke hij in de netverklaring vermeldt, teneinde het gebruik van de spoorweginfrastructuur te optimaliseren of om economische redenen. Bij de bepaling van de prioriteitscriteria houdt hij rekening met de vroegere gebruiksniveaus van de treinpaden.

Art. 44

Bij hoogdringendheid of bij volstreckte noodzaak wegens storingen die de spoorweginfrastructuur tijdelijk onbruikbaar maken, kunnen de toegekende treinpaden afgeschaft worden zonder voorafgaande kennisgeving en dit voor de duur nodig om de installatie opnieuw in werking te stellen.

Onderafdeling III

De samenwerking met andere spoorweginfrastructuurbeheerders

Art. 45

De spoorweginfrastructuurbeheerder werkt samen met de infrastructuurbeheerders van de andere Lidstaten van de Europese Unie, om spoorweginfrastructuurcapaciteit die verscheidene netten beslaat op een efficiënte wijze te ontwerpen en toe te wijzen. In het raam van deze samenwerking, ontwerpt de spoorweg-

tionnaire de l'infrastructure ferroviaire organise des sillons internationaux et met en place les procédures nécessaires à cette fin.

Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge a l'initiative de cette coopération, il en informe la Commission européenne et l'invite à participer en qualité d'observateur. Il en informe également le public de manière appropriée.

CHAPITRE V

Redevances d'infrastructure ferroviaire

Section première

Les généralités

Art. 46

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Il peut également, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, définir les règles de tarification spécifiques. A défaut, ces règles sont déterminées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le système de tarification, ainsi que les barèmes sont mentionnés dans le document de référence du réseau.

Art. 47

§ 1^{er}. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, définir les conditions appropriées, comprenant, le cas échéant, des paiements ex ante, pour que les comptes du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, dans les conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, s'il échet, les excédents dégagés d'autres activités commerciales et le financement par l'État et d'autre part, les dépenses d'infrastructure ferroviaire.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en améliorant la qualité de service de l'infrastructure

infrastructureurbeheerder internationale treinpaden en werkt de noodzakelijke procedures hiervoor uit.

Wanneer de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder het initiatief neemt voor deze samenwerking, meldt hij dit aan de Europese Commissie en nodigt haar als waarnemer uit. Hij licht tevens het publiek op een gepaste wijze in.

HOOFDSTUK V

Rechten voor het gebruik van de infrastructuur

Afdeling I

Algemeenheden

Art. 46

De Koning bepaalt bij een in ministerraad overlegd besluit en na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de wijze van berekening en de betalingsmodaliteiten van de spoorweginfrastructuurgebruikersrechten.

Hij kan na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder eveneens de specifieke tarifieringsvoorschriften bepalen. Bij ontstentenis hiervan worden die voorschriften door de spoorweginfrastructuurbeheerder vastgesteld.

Het tarifieringssysteem en de schalen worden in de netverklaring opgenomen.

Art. 47

§ 1. De Koning kan bij een in ministerraad overlegd besluit de voorwaarden scheppen, met inbegrip van eventueel noodzakelijke voorschotten, om ervoor te zorgen dat, onder normale zakelijke omstandigheden en over een redelijk tijdsverloop, in de boeken van een spoorweginfrastructuurbeheerder de inkomsten uit spoorweginfrastructuurrechten, overschotten uit andere commerciële activiteiten en overheidsfinanciering enerzijds en spoorweginfrastructuuruitgaven anderzijds, ten minste in evenwicht zijn.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder wordt met inachtneming van de veiligheid en van de handhaving en verbetering van de kwaliteit van de spoorweg-

ferroviaire, encouragé par des mesures d'incitation à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

§ 3. La mise en œuvre de la disposition du § 2 s'effectue dans le cadre du contrat de gestion d'Infrabel visé dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. A défaut d'une mise en œuvre de la disposition du § 2 dans le cadre du contrat de gestion précité, le Roi adopte, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les réglementations nécessaires y relatives.

Art. 48

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit une méthode d'imputation des coûts. Cette méthode et sa mise à jour éventuelle en fonction des meilleures pratiques internationales sont soumises à l'approbation de l'organe de contrôle au plus tard avant le début de l'horaire de service suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Section II

Les principes de la tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Art. 49

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire détermine et perçoit les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, conformément à la présente loi et ses arrêtés d'exécution. Il les affecte à ses activités.

Art. 50

§ 1^{er}. Les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et l'accès par le réseau aux infrastructures de services visés aux points 1 et 2 de l'annexe I, sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

§ 2. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure ferroviaire pendant les périodes de saturation.

§ 3. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut être modifiée pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains.

infrastructuredienst aangemoedigd om de kosten van de verschaffing van spoorweginfrastructuur alsmede de hoogte van toegangsrechten te verminderen.

§ 3. De bepaling van § 2 wordt verwezenlijkt via het beheerscontract van Infrabel bedoeld bij de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Bij ontstentenis van de verwezenlijking van de bepaling van § 2 via de bedoelde beheerscontract vaardigt de Koning bij een in ministerraad overlegd besluit de hiertoe nodige maatregelen uit.

Art. 48

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt een methode voor de aanrekening van de kosten op. Deze methode en haar eventuele aanpassingen aan de beste internationale praktijk zijn onderworpen aan de goedkeuring van het toezichthoudend orgaan uiterlijk vóór het begin van de eerste dienstregeling ingaande na de inwerkingtreding van deze wet.

Afdeling II

De beginselen voor de tarifiering van het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Art. 49

De spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt en int de heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik overeenkomstig deze wet en haar uitvoeringsbesluiten. Hij bestemt ze voor zijn bedrijfsactiviteiten.

Art. 50

§ 1. De rechten geheven voor het minimumpakket en voor de toegang tot de voorzieningen bedoeld bij punten 1 en 2 van de bijlage I, zijn gelijk aan de rechtstreeks aan de spoordienst toewijsbare kosten.

§ 2. De heffing voor het spoorweginfrastructuurgebruik kan een heffing omvatten voor het capaciteitsgebrek van een welbepaald segment van de spoorweginfrastructuur tijdens periodes van overbelasting.

§ 3. De heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kunnen worden gewijzigd in verband met de kosten van milieu effecten van de treinexploitatie.

La tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est autorisée que si elle s'applique également, à un niveau comparable, aux modes de transport concurrents. A défaut, cette modification ne peut entraîner aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

§ 4. Afin d'éviter des variations disproportionnées, les redevances visées aux §§ 1^{er} à 3 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires visés aux points 1 et 2 de l'annexe I et de périodes.

§ 5. A la différence de la redevance d'accès aux services visés à l'annexe I, point 2, le prix de ces services-mêmes est fixé en tenant compte de la situation de la concurrence dans les chemins de fer.

Art. 51

Lorsque les services visés à l'annexe I points 3 et 4, c'est-à-dire les prestations complémentaires et les prestations connexes, ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service est liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réelle.

Art. 52

Des redevances peuvent être perçues au titre des capacités utilisées pour l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. De telles redevances ne sont pas supérieures au montant net du manque à gagner supporté par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire du fait des opérations d'entretien.

Art. 53

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit à tout moment pouvoir démontrer que les redevances d'utilisation d'infrastructure ferroviaire réellement facturées sont conformes à la méthode, à la réglementation et aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

Art. 54

Il peut être perçu par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire un droit approprié au titre des capacités

Een heffing voor milieukosten waaruit een verhoging van de totale inkomsten van de spoorweginfrastructuurbeheerder resulteert, wordt echter uitsluitend toegestaan als deze bij concurrerende takken van vervoer van vergelijkbare omvang is. Bij ontbreken van een vergelijkbaar heffingsniveau voor milieukosten bij andere concurrerende takken van vervoer, mogen dergelijke wijzigingen geen gevolgen hebben voor de totale inkomsten van de spoorweginfrastructuurbeheerder.

§ 4. Om buitensporige schommelingen te voorkomen, mogen de heffingen, bedoeld in §§ 1 tot 3, worden uitgedrukt als gemiddelden, berekend over een voldoende aantal in de punten 1 en 2 van bijlage I bedoelde spoordiensten en perioden.

§ 5. In tegenstelling tot de heffing voor de toegang tot de diensten bedoeld in bijlage I, punt 2, wordt de prijs van de diensten zelf vastgesteld, rekening houdend met de concurrentiepositie van de spoorwegen.

Art. 51

Indien de aanvullende of ondersteunende diensten bedoeld in bijlage I punten 3 en 4, slechts door één leverancier worden aangeboden, moeten de voor deze diensten geheven rechten gerelateerd zijn aan de kosten die nodig zijn om de diensten te verschaffen, berekend op basis van het werkelijke gebruiksniveau.

Art. 52

Voor capaciteit die voor spoorweginfrastructuuronderhoud wordt gebruikt, kunnen heffingen geïnd worden. Deze heffingen mogen niet hoger zijn dan het als gevolg van het onderhoud door de spoorweginfrastructuurbeheerder geleden netto-inkomenverlies.

Art. 53

De spoorweginfrastructuurbeheerder moet altijd kunnen aantonen dat de heffingen voor het daadwerkelijk gefactureerd gebruik van de spoorweginfrastructuur, in overeenstemming zijn met de methode, de reglementering en de schalen opgenomen in de netverklaring.

Art. 54

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan een aangepaste heffing innen voor toegekende maar niet ge-

attribuées mais non utilisées. Ce droit encourage une utilisation efficace des capacités.

Art. 55

§ 1^{er}. Pour s'assurer du paiement des redevances, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut imposer aux candidats la fourniture d'une garantie financière. Celle-ci est proportionnelle à l'activité envisagée.

§ 2. Cette garantie est transparente et non discriminatoire. Elle est publiée dans le document de référence du réseau et la Commission européenne en est informée.

Section III

Les exceptions aux principes de tarification

Art. 56

§ 1^{er}. Par dérogation à la section II, le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, décider des majorations de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

La décision tient notamment compte de la possibilité pour le marché ferroviaire de payer les majorations envisagées et de la concurrence dans le secteur des transports.

La décision n'exclut pas l'utilisation des infrastructures ferroviaires par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut modifier les majorations visées au § 1^{er}, après accord du Conseil des ministres. La modification ne peut entrer en vigueur que trois mois après information du public.

Art. 57

Pour des projets d'investissement spécifiques qui seront réalisés à l'avenir ou dont la réalisation ne remonte pas plus loin que 1986 échu, le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, autoriser le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à déterminer

bruikte capaciteit. Dit recht moedigt een doeltreffend gebruik van de capaciteit aan.

Art. 55

§ 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan kandidaten een financiële waarborg vragen om de betaling van de heffingen zeker te stellen. De hoogte van de waarborg staat in verhouding tot de voorgenomen activiteiten.

§ 2. Deze waarborg is doorzichtig en niet-discriminerend. Ze wordt in de netverklaring bekendgemaakt en de Europese Commissie wordt hiervan in kennis gesteld.

Afdeling III

De uitzonderingen op de tarifieringsbeginselen

Art. 56

§ 1. In afwijking van afdeling II kan de Koning bij een in ministerraad overlegd besluit besluiten tot een verhoging van de gebruiksrechten voor de spoorweginfrastructuur om de volledige dekking van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen.

Dit besluit houdt inzonderheid rekening met de mogelijkheid van de spoormarkt om deze verhogingen te dragen en met de mededinging in de vervoersector.

Dit besluit sluit het gebruik van de spoorweginfrastructuur niet uit door marktsegmenten die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorweginfrastructuur voortvloeiende kosten kunnen dekken, plus een rendement dat de markt kan verdragen.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan de verhogingen bedoeld in § 1 wijzigen na akkoord van de ministerraad. De wijziging wordt pas van kracht drie maanden na haar bekendmaking.

Art. 57

Voor toekomstige specifieke investeringsprojecten of voor projecten waarvan de realisatie niet verder dan 1986 teruggaat, kan op basis van de langetermijncosten van dergelijke projecten de Koning bij een in ministerraad overlegd besluit de spoorweginfrastructuur

ou maintenir des redevances plus élevées, basées sur le coût à long terme de tels projets.

Les projets visés à l'alinéa 1^{er} concernent l'amélioration de l'efficacité et/ou de l'efficience en terme de coût qui, dans le cas contraire, ne pourraient pas ou n'auraient pas pu être mis en oeuvre.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut dans les cas visés à l'alinéa 1^{er}, insérer dans ses accords avec les entreprises ferroviaires une clause relative au partage des risques liés à de nouveaux investissements.

Art. 58

Afin d'empêcher la discrimination, il est fait en sorte que les redevances moyenne et marginale du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire soient comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et que des services comparables fournis dans le même segment de marché soient soumis aux mêmes redevances.

Dans le document de référence du réseau, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où il peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

Art. 59

§ 1^{er}. Sans préjudice de l'article 50, § 1^{er}, toute réduction consentie sur les redevances perçues auprès d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, pour une prestation de service quelle qu'elle soit, remplit les critères énoncés au présent article.

§ 2. À l'exception du § 3, les réductions sont limitées à l'économie réelle de coût administratif réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Pour déterminer le niveau de réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut instaurer des systèmes de réductions s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

beheerder toestaan hogere heffingen in te stellen of te handhaven.

De bij de eerste alinea bedoelde projecten hebben met name tot gevolg de verhoging van de doeltreffendheid en/of kosteneffectiviteit en die anders niet konden of hadden kunnen plaatsvinden.

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan in het geval bedoeld bij de eerste alinea een bepaling inlassen in zijn overeenkomsten met de spoorwegondernemingen om de risico's verbonden aan de nieuwe investeringen te verdelen.

Art. 58

Om discriminatie te voorkomen, wordt ervoor gezorgd dat de gemiddelde en de marginale rechten geheven door de spoorweginfrastructuurbeheerder voor gelijkwaardig gebruik van zijn infrastructuur vergelijkbaar zijn en dat voor vergelijkbare diensten in hetzelfde marktsegment dezelfde rechten gelden.

De spoorweginfrastructuurbeheerder stipuleert in zijn netverklaring dat de tarifieringregeling aan deze voorschriften voldoet voorzover zulks mogelijk is onder naleving van het zakelijke geheim.

Art. 59

§ 1. Niettegenstaande het bepaalde in artikel 50, § 1, dient elke door de spoorweginfrastructuurbeheerder toegekende korting op de gebruiksrechten die, ongeacht de dienst, van een spoorwegonderneming worden geheven, te voldoen aan de criteria van dit artikel.

§ 2. Met uitzondering van § 3 blijven kortingen beperkt tot de werkelijke besparing op de administratieve kosten voor de spoorweginfrastructuurbeheerder. Bij het vaststellen van de hoogte van de korting mag geen rekening worden gehouden met kostenbesparingen die reeds in de geheven rechten zijn verrekend.

§ 3. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan, voor bepaalde verkeersstromen, regelingen invoeren die voor alle gebruikers van de spoorweginfrastructuur beschikbaar zijn en waarbij tijdelijke kortingen worden toegekend om de ontwikkeling van nieuwe spoordiensten te bevorderen of kortingen waarmee het gebruik van sterk onderbenutte lijnen wordt gestimuleerd.

§ 4. Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances perçues pour une section déterminée de l'infrastructure ferroviaire.

§ 5. Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires.

Art. 60

§ 1^{er}. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, instaurer un système à durée limitée de compensation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans les limites décrites au § 2. L'arrêté royal comporte la méthode et les calculs de la compensation.

Un avenant au(x) contrat(s) de gestion visé(s) au Chapitre II du Titre premier de la loi du 21 mars 1991 précitée est, le cas échéant, adopté.

§ 2. Ce système peut viser les coûts environnementaux, les coûts liés aux accidents et les coûts d'infrastructure non couverts dans les modes de transport concurrents, lorsque ces coûts dépassent les coûts équivalents propres au chemin de fer.

§ 3. Lorsqu'un opérateur bénéficiant d'une compensation jouit d'un droit exclusif, cette compensation doit s'accompagner d'avantages comparables pour les autres utilisateurs.

CHAPITRE VI

L'organe de contrôle

Section première

La désignation

Art. 61

Le Roi désigne l'organe de contrôle au sein de l'administration.

§ 4. Kortingen mogen uitsluitend betrekking hebben op rechten die voor een welbepaald spoorweginfrastructuursegment worden geheven.

§ 5. Voor soortgelijke diensten gelden soortgelijke kortingsregelingen.

Art. 60

§ 1. De Koning kan bij een in ministerraad overlegd besluit een in de tijd beperkte compensatieregeling treffen voor spoorweginfrastructuurgebruik binnen de grenzen bepaald in § 2. Het koninklijk besluit bevat de methode en de berekening voor deze compensatie.

In voorkomend geval wordt een bijvoegsel bij het/de beheerscontract(en) bedoeld bij Hoofdstuk II van Titel I van voornoemde wet van 21 maart 1991 opgemaakt.

§ 2. Dit stelsel kan betrekking hebben op de kosten in verband met milieu, ongevallen en infrastructuur waarvan is aangetoond dat zij in concurrerende takken van vervoer niet worden aangerekend voorzover deze kosten de overeenkomstige kosten van het spoorwagverkeer overschrijden.

§ 3. Indien een exploitant die compensatie ontvangt, een exclusief recht heeft, gaat de compensatie gepaard met vergelijkbare voordelen voor de gebruikers.

HOOFDSTUK VI

Toeziethoudende orgaan

Afdeling I

De aanwijzing

Art. 61

De Koning wijst het toezichthoudende orgaan aan in de schoot van het bestuur.

Section II

Missions

Art. 62

§ 1^{er}. Outre les missions conférées en vertu de la loi, l'organe de contrôle est investi des missions décrites dans le présent article.

§ 2. Au titre de ses missions de conseil, l'organe de contrôle:

- donne des avis motivés et soumet des propositions;
- d'initiative ou à la demande du ministre, effectue des recherches et des études relatives au marché ferroviaire;
- délivre au ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence, à la tarification, à la répartition des capacités d'infrastructure;
- coopère avec les organismes de contrôle des autres États membres de l'Union européenne afin de coordonner les principes décisionnels dans l'ensemble de l'Union.

§ 3. Au titre de ses missions de contrôle, l'organe de contrôle:

- contrôle la conformité du document de référence du réseau à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution;
- veille à ce que les redevances soient conformes aux dispositions de la présente loi, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau et appliquées de manière non discriminatoire;
- veille à ce que la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire soit conforme aux dispositions de la présente loi, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau;
- sans préjudice de la loi du 5 août 1991 sur la protection de la concurrence économique, contrôle la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris le marché du transport de fret ferroviaire.

§ 4. Au titre de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle tranche, dans les dix jours ouvrables, les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des voies de recours existantes, à la requête soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat. Les modalités de ce règlement des litiges sont fixées par le Roi.

§ 5. Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite,

Afdeling II

Opdrachten

Art. 62

§ 1. Naast de door de wet verleende opdrachten vervult het toezichthoudende orgaan de in dit artikel beschreven opdrachten.

§ 2. Ten aanzien van zijn raadgevende opdrachten : het toezichthoudende orgaan:

- geeft gemotiveerd advies en doet voorstellen;
- het voert, op eigen initiatief of op vraag van de minister, onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt;
- het verstrekt de minister de nodige inlichtingen om de regels op te stellen inzake de vergunningen, de tarifiering en de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit;
- het werkt samen met de toezichthoudende organen van de andere lidstaten van de Europese Unie, teneinde de besluitvormingsbeginselen in het geheel van de Unie te coördineren.

§ 3. Ten aanzien van zijn controleopdrachten: het toezichthoudende orgaan:

- controleert de overeenstemming van de netverklaring met deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten;
- het waakt erover dat de heffingen in overeenstemming zijn met deze wet, zijn uitvoeringsbesluiten en de netverklaring en op een niet-discriminerende wijze worden toegepast;
- het waakt erover dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit overeenstemt met de bepalingen van deze wet, van haar uitvoeringsbesluiten en van de netverklaring;
- zonder afbreuk te doen aan de wet van 5 augustus 1991 op de bescherming van de economische mededinging, houdt het toezicht op de mededinging op de markt voor spoordiensten, met inbegrip van de markt van het vrachtvervoer.

§ 4. Ten aanzien van zijn opdracht voor het administratief afhandelen van geschillen : het toezichthoudende orgaan neemt een beslissing binnen de tien werkdagen, inzake de geschillen, over de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van een kandidaat en dit zonder afbreuk te doen aan de bestaande beroepsmogelijkheden. De Koning bepaalt de modaliteiten voor deze geschillenbehandeling.

§ 5. Ten aanzien van zijn opdrachten inzake de behandeling van klachten kunnen bij het toezichthoudende

notifiée par envoi recommandé, de toute entreprise ferroviaire, de tout candidat ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne:

- le document de référence du réseau ou les critères qu'il contient;
- la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats;
- le système de tarification, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;
- les dispositions en matière d'accès visées au chapitre premier.

Le recours administratif n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf décision contraire motivée de l'organe de contrôle à la demande de la partie plaignante.

Section III

Pouvoirs

Art. 63

§ 1^{er}. En exécution de ses missions de conseil, l'organe de contrôle rend des avis.

§ 2. En exécution de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle prend des décisions individuelles motivées.

§ 3. En exécution de ses missions de contrôle et de recours administratif, l'organe de contrôle prend toute mesure nécessaire, y compris des mesures conservatoires et des amendes administratives, pour mettre fin aux infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, conformément aux articles 64 et 65.

Art. 64

L'organe de contrôle peut, dans les cas visés à l'article 63, § 3, infliger une amende administrative dont le montant ne peut être, par jour calendrier, inférieur à 12.500 euros ni supérieur à 100.000 euros, ni, au total, supérieur à 2 millions d'euros ou 3 pour cent du chiffre d'affaires que la personne en cause a réalisé lors du dernier exercice clôturé, si ce dernier montant est supérieur.

orgaan schriftelijke klachten worden ingediend door middel van aangetekende zendingen vanwege spoorwegondernemingen, kandidaten en de spoorweginfrastructuurbeheerder wanneer zij zich het slachtoffer achten van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot:

- de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;
- de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten;
- het tarifieringssysteem, de hoogte of de structuur van heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik;
- de in het eerste hoofdstuk opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur.

Het administratief beroep schorst niet de aangevochten beslissing, behoudens andersluidende, gemotiveerde beslissing van het toezichthoudende orgaan op verzoek van de klagende partij.

Afdeling III

Bevoegdheden

Art. 63

§ 1. In uitvoering van zijn raadgevende opdrachten, geeft het toezichthoudende orgaan advies.

§ 2. In uitvoering van zijn opdracht voor de administratieve afhandeling van geschillen neemt het toezichthoudende orgaan gemotiveerde individuele beslissingen.

§ 3. In uitvoering van zijn opdrachten inzake controle en behandeling van administratief beroep neemt het toezichthoudende orgaan elke maatregel die nodig is, met inbegrip van bewarende maatregelen en administratieve boeten, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de infrastructuurheffing en de bepalingen inzake toegang overeenkomstig artikelen 64 en 65.

Art. 64

Het toezichthoudende orgaan kan in het geval bedoeld bij artikel 63, § 3, een administratieve boete opleggen. De boete mag per kalenderdag niet lager zijn dan 12.500 euro en niet hoger dan 100.000 euro, noch in totaal hoger zijn dan 2 miljoen euro of 3 procent van de omzet die de gedaagde persoon heeft gerealiseerd in het afgesloten boekjaar, indien dit laatste bedrag hoger is.

L'amende peut être calculée à raison d'un montant journalier.

Sans préjudice du droit de citer devant le juge compétent, le recouvrement des amendes administratives peut avoir lieu par voie de contrainte à la diligence de l'administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines.

Art. 65

L'organe de contrôle statue par décision motivée dans les cas visés à l'article 63, § 3, après avoir entendu les parties en cause, dans les deux mois qui suivent sa saisine, sauf disposition contraire dans la loi.

Il rend ses décisions en tenant compte notamment:

- du respect des lois et règlements applicables;
- du principe d'égalité d'accès aux capacités ferroviaires;
- de la nécessité de maintenir l'intégrité du réseau ferroviaire belge et son interopérabilité avec les services ferroviaires des autres États;
- de la nature de la demande au regard des ressources de capacités disponibles pour la satisfaire.

Il peut procéder ou faire procéder à toutes investigations utiles et au besoin désigner des experts et entendre des témoins.

L'organe de contrôle notifie ses décisions aux parties et les rend publiques, dans les 15 jours du prononcé. Ces décisions sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

Elles sont publiées sous forme de support papier et sous forme électronique.

Art. 66

Les membres de l'organe de contrôle sont soumis au secret professionnel, puni des peines prévues à l'article 458 du Code pénal, à l'égard des faits, actes et renseignements dont ils prendront connaissance en raison de leurs fonctions, hormis les exceptions prévues par la loi.

De boete kan worden berekend op grond van een dagelijks bedrag.

Zonder afbreuk te doen aan het recht de zaak aanhangig te maken bij de bevoegde rechter, kan de invordering van de administratieve boeten gebeuren bij dwangmaatregel door toedoen van de administratie van de BTW, de registratie en de domeinen.

Art. 65

Het toezichthoudende orgaan beslist in het geval bedoeld bij artikel 63, § 3, door middel van een gemotiveerde beslissing, na de betrokken partijen te hebben gehoord, binnen twee maanden na de aanhangingsmaking, behoudens andersluidende wettelijke bepaling.

Bij zijn beslissingen houdt hij inzonderheid rekening met:

- de naleving van de van kracht zijnde wetten en reglementeringen;
- het gelijkheidsbeginsel inzake toegang tot de spoorwegcapaciteit;
- de noodzaak om de integriteit van het Belgische net en de interoperabiliteit met de spoordiensten van de andere Staten te behouden;
- de aard van de aanvraag ten overstaan van de beschikbare middelen om eraan te voldoen.

Hij kan alle nuttig onderzoek doen of laten uitvoeren en zo nodig deskundigen aanwijzen en getuigen horen.

Het toezichthoudende orgaan deelt zijn beslissingen aan de partijen mee en maakt ze bekend binnen 15 dagen na de uitspraak. Deze beslissingen zijn dwingend voor alle betrokken partijen.

Zij worden op papier en in elektronische vorm bekendgemaakt.

Art. 66

De leden van het toezichthoudende orgaan zijn op straffe van de straffen voorzien bij artikel 458 van het Strafwetboek, gebonden aan het beroepsgeheim met betrekking tot feiten, daden en inlichtingen waarvan ze uit hoofde van hun functie kennis nemen, behalve voor wat de door de wet voorziene uitzonderingen betreft.

Section IV

Les ressources

Art. 67

§ 1^{er}. En vue de couvrir l'intégralité des frais de fonctionnement et de personnel de l'organe de contrôle, les entreprises ferroviaires paie au gestionnaire de l'infrastructure ferrviaire une rétribution au prorata du nombre de trains-kilomètres. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire verse cette rétribution au Trésor.

§ 2. Le Roi fixe, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, le montant de la rétribution visée au § 1^{er} ainsi que les modalités d'imputation et de versement de celle-ci.

TITRE III

Contrôle et inspection ferroviaires et sanctions

CHAPITRE PREMIER

Contrôles et inspections ferroviaires

Art. 68

§ 1^{er}. Sur proposition du ministre, le Roi peut conférer la qualité d'officier de police judiciaire aux agents de la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports et aux membres de l'organe de contrôle chargés de contrôler l'application et constater les manquements aux prescriptions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Dans le cadre de l'exercice de leurs missions, les officiers visés au § 1^{er} peuvent:

1° pénétrer librement, à tout moment, dans tout matériel circulant ou destiné à circuler sur l'infrastructure;

2° procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, se faire présenter des documents, pièces, livres et objets et saisir ceux qui sont nécessaires à la recherche ou à la constatation ou nécessaires pour pouvoir mettre fin à l'infraction.

§ 3. Ils peuvent procéder à des visites entre 8 et 18 heures, après autorisation préalable du juge d'instruction du lieu de la visite:

Afdeling IV

Inkomsten

Art. 67

§ 1. Om alle werkings- en personeelskosten van het toezichthoudende orgaan te dekken, betalen de spoorwegondernemingen aan de spoorweginfrastructuurbeheerder een retributie in verhouding tot het aantal treinkilometers. De spoorweginfrastructuurbeheerder stort deze retributie door aan de Schatkist.

§ 2. Bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, stelt de Koning het bedrag van de retributie bedoeld in § 1 vast, alsook de modaliteiten voor de toerekening en storting van die retributie.

TITEL III

Controle en inspectie van de spoorwegen en straffen

HOOFDSTUK I

Controles en inspecties van de spoorwegen

Art. 68

§ 1. Op voordracht van de minister kan de Koning het ambt van officier van gerechtelijke politie toekennen aan de agenten van het directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en aan de leden van het toezichthoudende orgaan die belast zijn met de controle van de naleving van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten en de vaststelling van de inbreuken erop.

§ 2. In het kader van de uitvoering van hun opdrachten, kunnen de officieren bedoeld in § 1:

1° zich op elk moment vrije toegang verschaffen tot al het rijdend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° alle vaststellingen doen, informatie inzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en in beslag nemen welke nodig zijn bij de opsporing of vaststelling of nodig zijn om aan de overtreding een einde te maken.

§ 3. Zij kunnen zoekingen tussen 8 en 18 uur verrichten, na machtiging van een onderzoeksrechter van de plaats van de zoeking:

– au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'au domicile et dans les locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;

– au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.

§ 4. Les procès-verbaux des officiers visés au § 1^{er} sont envoyés au procureur du Roi du lieu de l'infraction.

§ 5. Les officiers visés au § 1^{er} peuvent pour les besoins de l'accomplissement de leurs missions requérir la force publique.

§ 6. Sous réserve des lois particulières qui garantissent le secret des déclarations, les administrations publiques sont tenues de prêter leur concours aux officiers de police judiciaire dans l'exécution de leurs missions.

CHAPITRE II

Sanctions

Art. 69

A l'exception des infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, les manquements à la présente loi ou aux arrêtés d'exécution pris sur la base de cette loi, le non-respect des décisions prises par l'autorité de sécurité, la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports, l'organe de contrôle, à l'exception de ses décisions portant amende administrative, ou le ministre ainsi que toute obstruction aux vérifications et investigations de ces instances constituent des infractions punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six euros à cent vingt-cinq euros ou d'une de ces peines seulement sans préjudice des dommages et intérêts s'il y a lieu. Les dispositions du livre I du Code pénal sont applicables à ces infractions.

– in de woning van de ondernemingshoofden, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, boekhoudkundig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;

– in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

§ 4. De processen-verbaal van de in § 1 bedoelde officieren worden verzonden aan de procureur des Konings van de plaats van het misdrijf.

§ 5. De in § 1 bedoelde officieren kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht.

§ 6. Onder voorbehoud van de bijzondere wetten die de geheimhouding van de verklaringen garanderen, zijn de openbare besturen gehouden hun bijstand te verlenen aan de officieren van gerechtelijke politie in de uitoefening van hun opdrachten.

HOOFDSTUK II

Sancties

Art. 69

Met uitzondering van de inbreuken met betrekking tot de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de tarifiering van de infrastructuur en van de bepalingen inzake toegang, worden de inbreuken op deze wet of op de uitvoeringsbesluiten genomen op grond van deze wet, het niet naleven van de beslissingen van de veiligheidsinstantie, van het directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, van het toezichthoudende orgaan met uitzondering van zijn beslissingen inzake het geven van een administratieve boete of van de minister, alsook het hinderen van vaststellingen en onderzoeken van die instanties bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en een boete van zesentwintig tot honderdvijfentwintig euro of met een van deze straffen, onverminderd de eventuele schadevergoeding en interesten. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, zijn op deze inbreuken van toepassing.

TITRE IV

Dispositions finales et abrogatoires

CHAPITRE PREMIER

Disposition transitoire

Art. 70

Les procédures pendantes devant le Conseil de la concurrence, y compris les voies de recours qui peuvent être introduites contre ses décisions, seront poursuivies et clôturées conformément aux règles applicables avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

CHAPITRE II

Dispositions abrogatoires

Art. 71

L'article 310 de la loi programme du 27 décembre 2004 et l'article 181 de la loi-programme du 2 août 2002 sont abrogés.

Art. 72

Les articles 1 à 3, 12 à 36, 48 à 97 et 99 à 101 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que leurs modifications ultérieures, sont abrogés.

Donné à Bruxelles, le 6 juillet 2006

ALBERT

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT

TITEL IV

Slot- en opheffingsbepalingen

HOOFDSTUK I

Overgangsbepaling

Art. 70

De procedures hangende voor de Raad voor de Mededinging, met inbegrip van alle beroepsmiddelen die ingeleid zouden kunnen worden tegen deze beslissingen, zullen voortgezet en afgesloten worden overeenkomstig de toepasselijke regels geldend vóór de inwerkingtreding van deze wet.

HOOFDSTUK II

Opheffingsbepalingen

Art. 71

Artikel 310 van de programmawet van 27 december 2004 en artikel 181 van de programmawet van 2 augustus 2002 worden opgeheven.

Art. 72

De artikelen 1 tot 3, 12 tot 36, 48 tot 97 en 99 tot 101 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, evenals de latere wijzigingen, worden opgeheven.

Gegeven te Brussel, 6 juli 2006

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT

ANNEXE I**Services à fournir aux entreprises ferroviaires**

1. L'ensemble des prestations minimales comprend:
 - a) le traitement des demandes de capacités d'infrastructure ferroviaire;
 - b) le droit d'utiliser les capacités accordées;
 - c) l'utilisation des branchements et aiguilles du réseau;
 - d) la régulation de la circulation des trains comprenant la signalisation, la régulation, le dispatching, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains;
 - e) toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.
2. L'accès par le réseau aux infrastructures de service et les services fournis portent sur:
 - a) l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant;
 - b) les infrastructures d'approvisionnement en combustible;
 - c) les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures;
 - d) les terminaux de marchandises;
 - e) les gares de triage;
 - f) les gares de formation;
 - g) les gares de remisage;
 - h) les centres d'entretien et les autres infrastructures techniques.
3. Les prestations complémentaires peuvent comprendre:
 - a) le courant de traction;
 - b) le préchauffage des voitures;

BIJLAGE I**Aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten**

1. Het minimumtoegangspakket omvat:
 - a) de behandeling van aanvragen voor infrastructuurcapaciteit;
 - b) het recht gebruik te maken van toegewezen capaciteit;
 - c) het gebruik van aansluitingen en wissels op het net;
 - d) het treinbeheer met inbegrip van seinen, regeling, treindienstleiding en de overdracht en levering van gegevens over treinbewegingen;
 - e) alle overige gegevens die nodig zijn om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is, tot stand te brengen of te exploiteren.
2. De toegang via het spoor tot voorzieningen en het verlenen van diensten omvatten:
 - a) in voorkomend geval gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;
 - b) de installaties voor brandstofbevoorrading;
 - c) de passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan;
 - d) de vrachtterminals;
 - e) de rangeerstations;
 - f) de vormingsstations;
 - g) de remise stations;
 - h) de onderhoudinfrastructuur en andere technische infrastructuur.
3. De aanvullende diensten kunnen omvatten:
 - a) de tractiestroom;
 - b) het voorverwarmen van passagierstreinen;

c) la fourniture de combustible, les services de manœuvre et tous les autres services fournis aux installations mentionnées ci-dessus;

d) la mise à disposition de contrats sur mesure pour:

– le contrôle du transport de marchandises dangereuses;

– l'assistance à la circulation de convois spéciaux.

4. Les prestations connexes peuvent comprendre:

a) l'accès au réseau de télécommunications;

b) la fourniture d'informations complémentaires;

c) le contrôle technique du matériel roulant.

c) de levering van brandstof, rangeren en alle andere diensten die bij de bovengenoemde voorzieningen worden verstrekt;

d) de speciaal opgestelde overeenkomsten voor:

– de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen;

– de ondersteuning bij het laten rijden van speciale treinen.

4. Ondersteunende diensten kunnen omvatten:

a) de toegang tot het telecommunicatienetwerk;

b) de levering van aanvullende informatie;

c) de technische keuring van het rollend materieel.

ANNEXE II

Document de référence du réseau

Le document de référence du réseau doit contenir les informations suivantes:

1. Un chapitre exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure.

2. Un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances applicables aux services énumérés à l'annexe I qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, la réglementation et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les principes de tarification visés à l'article 50, §§ 2 et 3 ainsi que les articles 56 à 59 de la directive 2001/14/CE. Il contient les informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues.

3. Un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, et notamment les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise également les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités et arrête les critères spécifiques applicables, et notamment:

- a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire de l'infrastructure par les candidats;
- b) les dispositions auxquelles les candidats doivent satisfaire;
- c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition;
- d) les principes régissant le processus de coordination;
- e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée;
- f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures;

BIJLAGE II

Netverklaring

De netverklaring bevat de volgende informatie:

1. Een hoofdstuk waarin de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en de voor toegang tot de spoorweginfrastructuur geldende voorwaarden worden beschreven.

2. Een hoofdstuk waarin de heffingsbeginselen en de tarieven opgenomen zijn. Dit zal de nodige details over het heffingsstelsel bevatten en ook voldoende gegevens over gebruiksrechten in verband met de in bijlage I genoemde diensten die door één leverancier worden verschaft. De voor de toepassing van artikel 50, §§ 2 en 3, en de artikelen 56 tot 59 van richtlijn 2001/14 gebruikte methode, voorschriften en, indien van toepassing, schalen worden nader omschreven. Voorts bevat dit gedeelte informatie over de reeds vastgestelde of verwachte wijzigingen van de gebruiksrechten.

3. Een hoofdstuk over de criteria en voorschriften van capaciteitstoewijzing. Dit bevat de algemene kenmerken van de infrastructuurcapaciteit die voor spoorwegondernemingen beschikbaar is en alle beperkingen wat betreft het gebruik daarvan, met inbegrip van vermoedelijke beperkingen in verband met onderhoud. In dit gedeelte worden tevens de procedures en termijnen wat betreft de capaciteitstoewijzing gepreciseerd. Verder zijn daarin specifieke criteria vervat die bij de capaciteitstoewijzing worden gebruikt, zoals:

- a) de procedure volgens welke aanvragers bij de infrastructuurbeheerder capaciteit kunnen aanvragen;
- b) de bepalingen waaraan aanvragers moeten voldoen;
- c) de termijnen voor de aanvraag- en toewijzingsprocedures;
- d) de beginselen wat betreft de coördinatieprocedure;
- e) de procedures en criteria ingeval de beschikbare capaciteit overbelast is;
- f) bijzonderheden over de beperkingen inzake het gebruik van infrastructuur;

g) les règles concernant la prise en compte éventuelle des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.

Il détaille les mesures prises pour assurer un traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc.

g) de regels voor het eventueel in aanmerking nemen van vroegere capaciteitsbenuttingniveaus om de prioriteiten tijdens de toewijzingsprocedure vast te stellen.

In dit hoofdstuk wordt een nauwkeurige omschrijving gegeven van de maatregelen ter waarborging van een adequate behandeling van goederendiensten, internationale diensten en aanvragen volgens de ad-hocprocedure.

ANNEXE III**Calendrier du processus de répartition**

1. L'horaire de service est établi une fois par année civile.
2. Les modifications de l'horaire de service interviennent à minuit le second samedi de décembre. Lorsqu'une modification ou un ajustement est opéré après l'hiver, notamment pour prendre en compte, le cas échéant, les changements d'horaire du trafic régional de passagers, il intervient à minuit le second samedi de juin ainsi que, le cas échéant, à d'autres moments entre ces dates. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent convenir de dates différentes, auquel cas ils en informent la Commission, si le trafic international en est affecté.
3. Le délai d'introduction des demandes de capacités à intégrer dans l'horaire de service ne peut pas dépasser douze mois avant l'entrée en vigueur de cet horaire.
4. Au plus tard onze mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure établit des sillons internationaux provisoires en coopération avec les autres organismes de répartition compétents. Le gestionnaire d'infrastructure s'assure dans la mesure du possible que ces sillons sont respectés dans la suite de la procédure.
5. Au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des offres par les candidats, le gestionnaire de l'infrastructure établit un projet d'horaire de service.

BIJLAGE III**Kalender voor de toewijzingsprocedure**

1. De dienstregeling wordt één keer per kalenderjaar vastgelegd.
2. De wijzigingen van de dienstregeling gaan in om middernacht de tweede zaterdag van december. Wanneer een wijziging of aanpassing na de winter plaatsvindt, inzonderheid om in voorkomend geval rekening te houden met de wijzigingen in de dienstregeling van het regionaal reizigersvervoer, gaat deze in om middernacht de tweede zaterdag van juni en, zo nodig, op andere momenten tussen deze twee data. In dit geval wordt de Commissie geïnformeerd als het internationaal vervoer hierdoor getroffen is.
3. De termijn voor het indienen van capaciteitsaanvragen die in de dienstregeling moeten worden opgenomen, mag niet meer bedragen dan twaalf maanden voor de inwerkingtreding van deze dienstregeling.
4. Uiterlijk elf maanden voor het in werking treden van de dienstregeling legt de beheerder van de spoorweginfrastructuur voorlopige internationale treinpaden vast in samenwerking met de andere bevoegde toewijzingsorganismen. De beheerder van de spoorweginfrastructuur gaat in de mate van het mogelijke na of deze treinpaden in het verder verloop van de procedure worden nageleefd.
5. Uiterlijk vier maanden na de limietdatum voor het indienen van de aanvragen door de kandidaten stelt de beheerder van de spoorweginfrastructuur een ontwerp van dienstregeling op.